

**KARYA ILMIAH TERAPAN**

**ANALISIS EVALUASI UNSAFE ACTION DAN UNSAFE CONDITION  
TERHADAP CREW DI ATAS KAPAL DENGAN METODE HAZARD  
OBSERVATION CARD (HOC) DI PT OCEANINDO**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program  
Pendidikan dan Pelatihan Pelaut Diploma IV Pelayaran

**ANISA RAHMAWATI**

**NIT 07.19.004.2.12**

**PROGRAM DIPLOMA IV TRANSPORTASI LAUT**

**POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

**TAHUN 2023**

**ANALISIS EVALUASI UNSAFE ACTION DAN UNSAFE CONDITION  
TERHADAP CREW DI ATAS KAPAL DENGAN METODE HAZARD  
OBSERVATION CARD (HOC) DI PT OCEANINDO**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program  
Pendidikan dan Pelatihan Pelaut Diploma IV Pelayaran

**ANISA RAHMAWATI**

**NIT 07.19.004.2.12**

**PROGRAM DIPLOMA IV TRANSPORTASI LAUT**

**POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

**TAHUN 2023**

## **PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : ANISA RAHMAWATI

Nomor Induk Taruna : 07.19.004.2.12

Program Diklat : D-IV TRANSPORTASI LAUT

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

### **ANALISIS EVALUASI *UNSAFE ACTION* DAN *UNSAFE CONDITION* TERHADAP CREW DI ATAS KAPAL DENGAN METODE HAZARD *OBSERVATION* CARD (HOC) DI PT. OCEANINDO**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya sendiri menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

SURABAYA, 2023

**ANISA RAHMAWATI**

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul :ANALISIS EVALUASI UNSAFE ACTION DAN UNSAFE  
CONDITION TERHADAP CREW DIATAS KAPAL  
DENGAN METODE HAZARD OBSERVATION CARD  
(HOC) DI PT OCEANINDO

Nama Taruna : Anisa Rahmawati

NIT : 07.19.004.2.12

Jurusan : Transportasi Laut

Program Diklat : Diploma-IV

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

Surabaya,.....2023

Menyetujui:

Pembimbing I



**Faris NoFandi.S.Si..M.Sc**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19841182008121003

Pembimbing II



**Novrico Susanto. S.T.. M.M.**

Pembina (IV/a)

NIP.19791129003121002

Mengetahui:

Ketua Jurusan Transla



**Faris Nofandi. S.Si..M.Sc**

Penata Tk.1 (III/d)

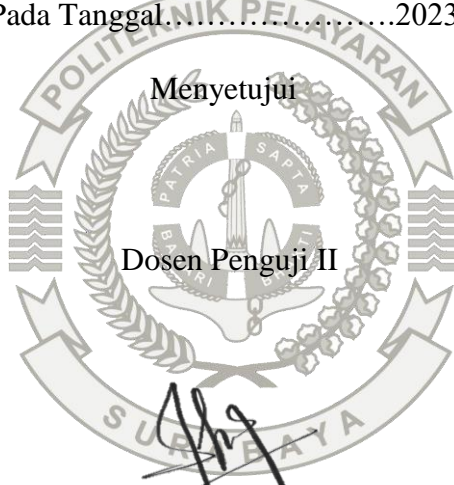
NIP. 19841182008121

## PENGESAHAN

### KARYA ILMIAH TERAPAN ANALISIS EVALUASI UNSAFE ACTION DAN UNSAFE CONDUCTION TERHADAP CREW DIATAS KAPAL DENGAN METODE HAZARD OBSERVATION CARD (HOC) DI PT. OCEANINDO

Disusun dan Diajukan Oleh :  
ANISA RAHMAWATI  
NIT.07.19.004.2.12  
Diploma IV Transportasi Laut

Telah dipresentasikan didepan Panitia Ujian Karya Ilmiah Terapan  
Pada Tanggal.....2023



Menyetujui

Dosen Penguji II

Dosen Penguji I

Dosen Penguji III

**(Romanda Annas Amrullah,S,ST,MM)**

Penata (III/c)

NIP. 198406232010121005

**(Novrico Susanto. S.T., M.M)**

Pembina (IV/a)

NIP. 19791129003121002

**(Faris Nofandi,S.Si.,M.Sc)**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19841182008121003

Mengetahui

Ketua Program Studi Transportasi laut

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

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19841182008121003

## KATA PENGANTAR

Dengan penuh rasa syukur, penulis mengucapkan puji syukur kepada tuhan yang maha Esa atas karunia dan petunjuknya yang memungkinkan penulis menyelesaikan penulisan karya ilmiah terapan ini berjudul:

ANALISIS EVALUASI UNSAFE ACTION DAN UNSAFE CONDITION TERHADAP CREW DIATAS KAPAL DENGAN METODE HAZARD OBSERVATION CARD (HOC) DI PT.OCEANINDO

Karya Ilmiah Terapan (KIT) merupakan salah satu persyaratan yang harus dipenuhi oleh taruna dalam menyelesaikan studi program diploma IV, yang dialami oleh taruna saat melaksanakan praktek darat (PRADA) di PT. Oceanindo Prima Sarana. Penulis menyadari bahwa dalam penyelesaian tugas akhir ini masih terdapat kekurangan dalam bahasa, susun kaimat, dan cara penulis serta pembahasan materi, dikarenakan keterbatasan penulis dengan tulus menerima kritik dan saran yang membangun. Demi kesempurnaan tugas akhir ini. Penulis karya ilmiah ini dapat terselesaikan berkat bantuan dari berbagai pihak, dan penulis ingin menyampaikan terima kasih yang sebesar besarnya kepada:

1. Capt. Heru Widada, M.M. selaku Direktur Politenik Pelayaran Surabaya
2. Bapak Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc. selaku Ketua Jurusan Transportasi Laut.
3. Bapak Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc. selaku dosen pembimbing 1
4. Bapak Novrico Susanto, S.T, M.M. selaku dosen pembimbing 2
5. Bapak Romanda Annas amrullah, S.ST, M.M. selaku penguji
6. Para dosen di Politeknik Pelayaran Surabaya pada umumnya dan para dosen jurusan Transportasi laut pada khususnya yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat.
7. Kepada Papah dan mama serta kaka dan abang yang telah memberikan doa serta dorongan dan semangat selama penyusunan KIT ini

8. Rekan-rekan taruna/i Politeknik Pelayaran Surabaya dan pihak yang membantu dalam penyusunan karya tulis ilmiah ini
9. Seluru staff dan pimpinan PT Oceanindo yang Telah memberikan kesempatan untuk praktek darat dan meberikan ilmu serta arahan bimbingan selama menjalani praktek darat di PT.Oceanindo
10. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu menyelesaikan makalah ini.

Terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu, semoga semua amal dan jasa baik mereka dapat imbalan dari Allah SWT. Akhir kata penulis mohon maaf apabila terdapat kesalahan dan kekurangan di dalam penulisan karya tulis ilmiah ini. Penulis berharap semoga karya tulis ilmiah ini dapat bermanfaat untuk menambah wawasan penulis serta berguna bagi pembaca.

SURABAYA,

2023

**ANISA RAHMAWATI**

## ABSTRAK

Penggunaan Hazard observation card untuk menganalisis tindakan tidak aman (*Unsafe action*) dan (*unsafe condution*) Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tindakan Tidak aman (*unsafe action*) dan kondisi tidak aman (*unsafe condution*) yang dialami oleh crew kapal dengan menggunakan metode *Hazard Obseration Card* (HOC). Pendekatan penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan melibatkan observasi langsung dan pengumpulan data melalui HOC. Data penelitian di kumpulkan selama priode tiga bulan yang berbeda hasil.

Hasil analisis menunjukan bahwa terdapat beberapa tindakan tidak aman yang sering dilakukan oleh crew kapal ,seperti pembagian penggunaan peralatan (PPE) pelanggaran protokol keselamatan, dan kurang nya kesadaran terhadap bahaya yang ada .selain itu kondisi tidak aman meliputi fasilitas yang rusak, pralatan yang tidak berfungsi dengan baik, dan lingkungan kerja yang tidaj mematuhi standar keselamatan.Dalam mengatasi masalah ini, *Hazard Observation* card terbukti sebagai alat untuk mengidentifikasi, melacak,danmenganalisis tindakan tidak aman dan kondisi tidak aman. Penggunaan HOC memungkinkan pengamat unutup mencatat secara sisitematis tindakan yang tidak aman dan kondisi yang tidak aman yang di amati, serta memberikan kesempatan bagi crew kapal untuk memberi saran atau rekomendasi perbaikan.

Hasil penelitian ini memberikan pemahaman yang lebih baik tentang faktor – faktor yang menyebabkan tindakan tidak aman dan kondisi tidak aman di kapal perlu pemeliharaan rutin fasilitas dan peralatan kapal, peningkatan budaya keselamatan pengawasan yang efektif dan sistem pelaporan insiden yang terbuka. Langka langka ini diharapkan dapat meningkatkan keselamatan crew kapal dan mengurangi resiko kecelakaan di lingkungan kerja maritim rekomendasi untuk peningkatan keselamatan crew kapal meliputi peningkatan keselamatan yang lebih intesif pemeliharaan rutin terhadap fasilitas dan peralatan kapal,memperkuat budaya keselamatan, pengawasan yang efektif serta meningkatkan pelapor insiden. Selain itu kerjasam yang erat dengan pihak otoritas dan organisasi keselamatan maritim juga di perlukan untuk mengimplamentasikan standar keselamatan yang lebih tinggi.

**Kata kunci : *Unsafe action dan Unsafe condition, crew kapal,observation card, keselamatan maritim***



## ABSTRACT

*This study aims to analyze unsafe actions and unsafe conditions experienced by ship crews using the Hazard Observation Card (HOC) method. The research approach used is qualitative involving direct observation and data collection through the HOC.*

*Research data were collected during a three-month period with different results. The results of the analysis show that there are several unsafe actions that are often carried out by ship crews, such as the distribution of equipment use (PPE), violations of safety protocols, and a lack of awareness of the dangers that exist. In addition, unsafe conditions include damaged facilities, non-functioning equipment. properly, and a work environment that does not comply with safety standards.*

*In overcoming this problem, the Hazard Observation Card proves to be a tool to identify, track, and analyze unsafe acts and unsafe conditions.*

*The use of HOC allows observers to systematically record unsafe actions and unsafe conditions observed, as well as providing an opportunity for ship crew to provide suggestions or recommendations for improvement.*

*The results of this study provide a better understanding of the factors that cause unsafe acts and unsafe conditions on ships requiring routine maintenance of ship facilities and equipment, improvement of an effective monitoring safety culture and an open incident reporting system. This rare event is expected to improve the safety of ship crew and reduce the risk of accidents in the maritime work environment.*

*Keywords: Unsafe action and Unsafe condition, ship crew, observation card, maritime*

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	1
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iii
PERSETUJUAN SEMINAR .....	iv
KATA PENGANTAR .....	vi
ABSTRAK .....	viii
ABSTRACT .....	xi
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
BAB I PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang Penelitian .....	1
B. Rumusan Masalah .....	4
C. Tujuan Penelitian .....	4
D. Manfaat Penelitian .....	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	5
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	5
B. Landasan Teori .....	7
C. Kerangka Pikir Penelitian .....	17
BAB III METODE PENELITIAN.....	18
A. Jenis Penelitian Dan Metode Pendekatan .....	18
B. Tempat / Lokasi dan Waktu Penelitian.....	18
C. Sumber Data.....	18

<i>D.</i>	Pengumpulan Data .....	19
<i>E.</i>	Teknik Analisis Data .....	19
BAB IV HASIL PENELITIAN PEMBAHASAN.....		21
<i>A.</i>	Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	21
1.	Sejarah Profil PT.Oceanindo Prima Sarana Jakarta.....	21
3.	Struktur Organisasi PT.Oceanindo Prima Sarana Jakarta.....	22
<i>C.</i>	Pembahasan .....	33
BAB V PENUTUP.....		37
<i>A.</i>	Kesimpulan .....	37
<i>B.</i>	Saran .....	38
DAFTAR PUSTAKA .....		39

## DAFTAR LAMPIRAN

Gambar 1. 1 Unsafe Action dan Unsafe Conduction .....	3
Gambar 2. 1 Review penelitian sebelum nya .....	5
Gambar 2. 2 <i>Unsafe action</i> dan <i>Unsafe condution card</i> .....	16
Gambar 2. 3 kerangka penelitian.....	17
Gambar 4. 1 Struktur Organisasi.....	23
Gambar 4. 2 UAUC.....	24
Gambar 4. 3 diagram <i>Unsafe Action dan Unsafe Conduction</i> .....	26
Gambar 4. 4 diagram <i>Unsafe Action dan Unsafe Conduction</i> .....	26
Table 4 .1 Daftar Nama – Nama Responden.....	29
Table 4.2 Pelanggaran <i>unsafe action dan unsafe condution</i> .....	32
Lampiran 1 Dokumentasi Wawancara .....	59
Lampiran 2 dokumen wawancara crew.....	59
Lampiran 3 Crew Kapal tidak memakai sarung tangan dan helem.....	60
Lampiran 4 Crew tidak memakai helem .....	60

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Penelitian

Keselamatan dan kesehatan kerja (k3) merupakan aspek yang sangat penting dalam lingkungan kerja, terutama industri maritim seperti kapal, crew kapal. Crew kapal berhadapan dengan berbagai resiko dan bahaya dalam menjalankan tugas mereka baik di darat maupun di laut dalam upaya menegah kecelakaan, cedera, dan kerugian, perlu dilakukan evaluasi terhadap *unsafe action dan unsafe conduttion* yang mungkin terjadi di kapal.

*Unsafe action* (tidakan tidak aman) dan *unsafe condution* (kondisi tidak aman) adalah dua utama yang berkontribusi terhadap terjadi nya kecelakaan kerja atau insiden lingkungan kerja. *Unsafe action* melibatkan prilaku induvidu yang melanggar aturan keselamatan atau tidak memperhatikan perinsi-prinsip dan *unsafe condution*, di sisi Lain, merujuk pada kondisi fisik atau lingkungan kerja yang tidak aman atau berpotensi membahayaka. Dalam rangka mengidentifikasi dan menganalisi *unsafe action* dan *unsafe condution* yang mungkin terjadi di kapal, metode *Hazard observation card* (HOC) dapat digunakan. HOC merupakan alat pengumpulan data yang memungkinkan crew kapal untuk melaporkan potensi bahaya atau resiko yang mereka temui dalam pekerjaan sehari hari. Melalui penggunaan kartu observasi bahaya, crew kapal dapat secara produktif melaporkan situasi prilaku yang berpotensi membahayakan keselamatan mereka sendiri, rekan kerja atau kapal itu sendiri.

Dengan mengidentifikasi metode *hazard observation card*, perusahaan atau manajemen kapal dapat memperoleh wawasan yang lebih baik faktor faktor penyebab *unsafe action* dan *unsafe condution* di kapal. Data yang terkumpul melaului penggunaan *Hazard observation card* yang akan di isi oleh crew kapal akan di anlisis secara komperatif untuk mengidentifikasi pola, tren, dan area rentah terhadap *unsafe action* dan *unsafe condution* hasil analisis ini memberikan

wawasan berharaga dalam mengidentifikasi faktorr penyebab dan area fokus yang perlu mendapatkan perhatian dalam upaya meminimalkan resiko kecelakaan dan menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman di kapal.

Dengan memperoleh pemahaman *unsafe action* dan *unsafe condution* serta dampak nya terhadap keselamatan crew kapal langka-langka preventif dan perbaikan dapat diambil untuk meningkatkan kesadaran keselamatan, melengkapi crew dengan pelatihan yang sesuai dan mengoptimalkan prosedur oprasional yang ada.

Tenaga kerja diatas kapal sepenuhnya mematuhi standar keselmatan ketika berada di area kerja dengan menggunakan alat pelindung diri (APD) yang sesuai dengan jenis pekerjaan. Beberapa contoh APD yang umum di gunakan adalah helm keselamatan, kacamata,pelindung,penutup,telinga,pakaian kerja,yang harus sesuai dengan prosedur keamanan yang di tetapkan. Namun, masih terdapat banyak tenaga kerja diatas kapal yang kurang memperhatikan dan mengabaikan hal-hal tersebut.

Mereka menggunakan APD dengan sembarangan atau tidak memadai, penepatan alat kerja yang dapat membahayakan lingkungan atau tidak memadai, dan mengabaikan Hal-hal tersebut.

Mereka menggunakan APD dengan sembarangan atau tidak memadai, dan penepatan alat kerja yang dapat membahayakan lingkungan sekitar.selain itu menunjukan masih ada tenaga kerja yang dapt membahayakan lingkungan sekitar.selain itu, pengalaman penulis menjalankan praktek darat (Prada) di PT.Oceanindo Prima Sarana menunjukan masih banyak crew diatas kapal tidak melengkapi diri nya dengan APD saat bekerja, yang dapat meningkatkan resiko kecelakaan kerja karena tidak bekerja dengan standar keselamatan yang memadai, dan ini dapat menyebabkan terjadi nya unsafe action dan unsafe condution.



**Gambar 1. 1 Unsafe Action dan Unsafe Conduction**

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan di atas maka penulis tertarik mengangkat masalah tersebut untuk menjadi topik penelitian dengan judul:

EVALUASI UNSAFE ACTION DAN UNSAFE ACTION TERHADAP CREW DI ATAS KAPAL OPS DENGAN METODE HAZARD OBSERVATION CARD UAUC (HOC) DI PT OCEANINDO.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang, penulis mengangkat rumus masalah sebagai berikut:

- A. Apa penyebab yang menimbulkan *unsafe action* dan *unsafe condution* ?
- B. Bagaimana upaya agar resiko *unsafe action* dan *unsafe condution* dapat ter minimalisir?

## **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan yang ingin di capai penulis setelah dilakukannya penelitian adalah:

1. Untuk menemukan factor yang dapat menyebabkan *unsafe action dan unsafe condution* terhadap crew diatas kapal.
2. Untuk mengidentifikasi standar keselamatan tenaga kerja
3. Untuk menemukan upaya guna mencegah resiko yang di timbulkan dari *unsafe action dan unsafe condution*

## **D. Manfaat Penelitian**

Berdasarkan tujuan penelitian maka manfaat dalam penulis ini adalah:

1. Dapat memberi tambahan ilmu yang sangat berharga padaa bidang k3.
2. Untuk memberikan informasi bagi pengembangan ilmu transportasi laut terkait pemahaman mengenai keselamatan kerja
3. Untuk menyampaikan informasi bagi perkembangan bagi ilmu transportasi laut terkait pemahaman tentang keselamatan kerja (k3).



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Review Penelitian Sebelumnya

Berdasarkan review penelitian yang di pelajari dan dipahami oleh penulis, penelitian yang penulis lakukan memiliki variabel-variabel yang akan di bahas dalam penelitian yang akan datang. Berikut adalah beberapa penelitian yang penulis jadikan referensi.

**Gambar 2. 1 Review penelitian sebelumnya**

No	Nama Penulis	Judul penelitian	Hasil penelitian
1	Dwi Ari kusumarini (2017)  <b>Jenis jurnal :</b> Thesis faculty of public health  <b>Link:</b> <a href="http://repository.unim.us.ac.id/id/eprint/199">http://repository.unim.us.ac.id/id/eprint/199</a>	Perbedaan unsafe action dan unsafe condution antara sebelum dan sesudah safety patrol	Kecelakaan kerja yang terjadi di sebabkan oleh prilaku tidak aman ( <i>unsafe action</i> ) dan lingkungan kerja yang tidak baik pralatan kerj yang bahaya ( <i>Unsafe condition</i> ) secara umum sekitar 80-85% kecelakaan di sebabkan oleh unsafe action dan 1015% perusahaan melakukansefty patro luntuk meminimalisirkan kejadia unsafe di tempat kerja.

			uauac di area kerja.
2.	<p>Nining wahyuni (2018)</p> <p><b>Nama jurnal:</b> jurnal ekonomi</p> <p><b>Volume dan halaman:</b> Vol 12 No 2</p> <p><b>Link :</b>  <a href="https://jurnal.unej.ac.id/index.php/JPE/article/view/7593">https://jurnal.unej.ac.id/index.php/JPE/article/view/7593</a>&gt;”</p>	<p>Pengaruh keselamatan dan kesehatan kerja (K3) Terhadap produktivitas kerja karyawan pada PT kuantimber indonesia</p>	<p>Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) merupakan salah satu program pemeliharaan yang ada di perusahaan. Pelaksanaan program k3 bagi karyawan sangat penting karena bertujuan untuk menciptakan sistem keselamatan dan kesehatan kerja yang dapat meningkatkan produktivitas kerja karyawan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh k3 terhadap produktivitas kerja karyawan pada perusahaan tersebut</p>

			PT. Kutai Timber Indonesia Kota Probolinggo.
--	--	--	--

## B. Landasan Teori

Ada beberapa teori dasar yang di gunakan oleh penulis dalam karya ilmiah ini, kemudian akan dijelaskan apa apa saja yang menjadi landasan teori dibawah ini:

### 1. *Unsafe Action*

*Unsafe action* adalah perilaku membahayakan yang dapat mengakibatkan kecelakaan kerja. Namun menurut (Bancin : 2016) *unsafe action* adalah kegagalan dalam mengikuti persyaratan prosedur-prosedur kerja yang tidak benar sehingga terjadi kecelakaan kerja. Seperti : tindakan tanpa kalrifikasi dan otoritas, kurang atau tidak menggunakan perlengkapan perlindungan diri, kegagalan dalam menyelamatkan pralatan, bekerja dengan kecepatan yang bahaya. Kegagalan pada pringatan menghindari peralatan keselamatan kerja menggunakan pralatan yang tidak layak, menggunakan pralatan tertentu untuk tujuan yg lain yang menyimpang bekerja di tempat yang berbahaya tanpa perlindungan dan peningkatan yang tepat, memperbaiki pralatan secara salah, bekerja dengan kasar, menggunakan pakaian yang tidak aman ketika bekerja dengan mengambil posisi kerja yang tida aman.

Posisi yang tidak aman juga merupakan salah satu bentuk poisi *unsafe action* dalam bekerja. Hal itu ditunjukan untuk meningkatkan produktivitas kerja dan yang terpenting adalah meningkatkan keselamatan pekerja.

Berdasarkan hasil penelitian di PT. Oceanindo dari HOC (*Hazard Observation Card*) yang didapatkan bahwa *unsafe action* yang paling banyak dilakukan oleh crew diatas kapal ialah banyak nya crew kerja diatas

kapal tidak menggunakan alat pelindung diri (APD) seperti, helmet, kacamata, keselamatan, sarung tangan dan sepatu keselamatan saat melakukan kegiatan kerja di atas kapal. Banyak pekerja melakukan *unsafe action*, tetapi mereka tidak mengerti jika pekerjaan mereka beresiko. Mereka memilih banyak alasan

**a. Faktor Penyebab Dari *Unsafe Action***

Beberapa crew melakukan *unsafe action* tetapi crew tidak memahami bahwa pekerjaan mereka beresiko, *unsafe action* yang sering di temui di atas kapal antara lain tidak menggunakan alat pelindung diri dan tidak mematuhi prosedur kerja adapun penyebab *unsafe action* antara lain:

1. Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) Tidak Sesuai Peraturan  
Penggunaan APD di gunakan sebagai „upaya terakhir dalam melindungi pekerja APD berguna untuk mengisolasi sebagian atau seluruh tubuh dari potensi bahaya di tempat kerja APD mengurangi resiko paparan atau kontak dengan bahaya dalam pemeliharaan penanganan APD perlu diperhatikan sebagai berikut:
  - Alat pelindung diri harus mampu memberikan perlindungan efektif kepada pekerja atas potensi bahaya yang dihadapi
  - APD mempunyai berat yang seringnya mungkin nyaman di pakai
2. Kurangnya Pengetahuan Tentang keselamatan Dan kesehatan kerja  
Pekerja kurang/ketidaktahuan bagaimana melakukan pekerjaan dengan aman atau potensi bahaya yang akan terjadi sehingga menyebabkan terjadi kecelakaan. Oleh karena itu pekerja dengan pengetahuan keselamatan kerja yang baik seorang akan lebih berhati-hati dalam melakukan pekerjaan sehingga dapat mencegah terjadi tindakan tidak aman di tempat kerja faktor yang mempengaruhi pengetahuan antara lain:

➤ Pengalaman

➤ Umur

### 3. Kelelahan kurangnya Istirahat

Kelelahan terbagi dua sistem antagonis yaitu sistem penghambat dan sistem bergerak tetapi semuanya bermula kepada pengurangan kapasitas kerja dan ketahanan tubuh oleh karena itu semakin seorang merasakan kelelahan maka kemampuan manusia untuk melakukan aktivitas berkurang sehingga mengakibatkan penurunan produktivitas kerja dapat memicu seseorang melakukan unsafe action Kurang Peduli/Kesadaran.

Pekerja tersebut telah mengetahui dengan jelas cara kerja yang aman dan peraturan-peraturan keselamatan kerja yang memang dapat dilaksanakan oleh sipekerja akan tetapi pekerja tidak melaksanakannya.

## 2. *Unsafe Condition*

Menurut (safety:2007) *Unsafe condution* menurujuk kepada kondisi lingkungan kerja yang berpotensi meningkatkan resiko kecelakaan bagi pekerja. Kebanyakan penyebab kondisi yang tidak aman berasal dari manajemen lapangan, seperti perencanaan kesehatan dan keselamatan kerja yang efektif, ketersediaan peralatan kerja yang tidak memadai pengaturan lingkungan kerja yang buruk, serta kurangnya perhatian terhadap faktor-faktor kesehatan seperti pencahayaan dan ventilasi udara. Sementara itu, unsafe condution mengacu pada kondisi yang tidak langsung yang disebabkan oleh tindakan kelalaian seseorang atau lebih memperbaiki kondisi tersebut berikut beberapa, contoh kondisi yang tidak aman yang berpotensi menyebabkan insiden kecelakaan:

➤ Banyaknya jenis pekerjaan yang dilakukan di satu lokasi, misalnya adanya aktivitas penggalian di atas dan aktivitas lain di bawahnya,

shingga material yang jatuh dapat melukai pekerja di bawahnya atau lokasi yang sama yang tidak sesuai menimbulkan kecelakaan jiwa.

- Adanya tumpukan sampah di lokasi tidak sesuai.
- Barang atau material yang tidak tertera dengan baik di area kerja.

#### **b. Factor- Factor Penyebab *Unsafe Condition***

Sebagai *besar unsafe condition* di dominasikan akibat yang tidak aman, adapun factor – factor lingkungan kerja yang mempengaruhi terjadi unsafe condition antara lain :

##### 1. Tempat kerja

Lingkungan kerja adalah area dimana pekerjaan dilakukan oleh crew di atas kapal, dalam lingkungan kerja tersebut potensi bahaya. Desain lingkungan kerja yang tidak ergonomis dapat menyebabkan kondisi tidak aman, sehingga berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja.

##### 2. Pralalatan

Pralalatan merupakan sangat terpenting guna menunjang proses produksi, sehingga sebaiknya pemilihan pralalatan dan perlengkapan yang efektif sesuai dengan apa yang di produksi. Dengan pemilihan pralalatan yang efektif maka akan meminimalisir potensi bahaya yang terjadi. sebaiknya di minimalisir dengan jalan mengubah konstruksi dan memberi APD pada pekerja sehingga para pekerja tidak terpapar sumber bahaya tersebut.

##### 3. Lingkungan kerja

Bahaya lingkungan di golongan jenis antara lain

###### ➤ Factor lingkungan fisik

Bahaya yang bersifat fisik seperti ruangan terlalu panas, terlalu dingin penerapan kurang terlalu bising getaran melebihi NAB dan radiasi.

➤ Factor psikolog

Bahaya yang diakibatkan dari keadaan lingkungan kerja

**c. Akibat unsafe condition**

Dampak yang ditimbulkan oleh kondisi tidak aman adalah terjadinya kecelakaan kerja. Beberapa kondisi tidak aman yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja antara lain:

1. Penggunaan Alat pelindung yang tidak efektif
2. Penggunaan Alat yang tidak aman meskipun di perlukan
3. Kehadiran Bahan bahan yang berbahaya
4. Penggunaan Alat atau mesin yang tidak sesuai
5. Penggunaan Pakaian kerja yang tidak sesuai
6. Kurangnya ventilasi yang sesuai di tempat kerja.

**3. Awak kapal**

Dalam konteks perusahaan pelayaran, terdapat dua jenis sumber daya manusia yaitu karyawan yang bekerja diatas kapal (awak kapal). Menurut keputusan menteri perhubungan No.70 tahun 1998 tentang pengawakan kapal, awak kapal merujuk pada individu yang di pekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau oprator kapal. Mereka bertanggung jawab untuk melaksanakan tugas sesuai dengan jabatan yang tertera dalam buku sijil, dengan tujuan untuk menjaga keselamatan pelayaran dan memastikan kelancaraan perjalanan kapal di laut. Untuk mencapai hal tersebut, di perlukan awak kapal yang memiliki keterampilan dan keahlian yang memadai. oleh karena itu setiap kapal yang berlayar harus memiliki awak kapal yang terampilan dan seesuai dengan jabatan dan tugas di berikan, dengan mempertimbangkan ukuran kapal, struktur kapal, dan wilaya yang di tuju.

#### **4. Kesehatan Keselamatan kerja (k3)**

Menurut penelitian yang dilakukan oleh Pengoprasian et al pada tahun 2018 kesehatan keselamatan kerja (k3) merupakan program yang wajib ada di setiap tempat kerja. Ada beberapa syarat yang harus di penuhi oleh setiap individu atau badan usaha untuk memberikan perlindungan k3 di lingkungan kerja, baik dalm bentuk formal. Keselamatan kerja berkaitan dengan perlindungan terhadap kesejahteraan fisik, dan tujuan utama adalah mencegah kecelakaan atau cedera yang terkait dengan pekerjaan.

Dalam implementasi keselamatan dan kesehatan kerja di perusahaan, ada beberapa variabel yang perlu di perhatikan. Pertama, tanggung jawab dan komitmen perusahaan menjadi inti dari manajemen keselamatan kerja perusahaan, ada beberapa variabel yang perlu di perhatikan. Pertama, tanggung jawab dan komitmen perusahaan menjadi inti dari manajemen keselamatan kerja, koordinasi yang baik dari tingkat manajemen paling atas sangat penting kedua kebijakan dan disiplin keselamatan kerja serta penegakan aturan merupakan kompenen penting dalam upaya keselamatan kerja.

Berdasarkan undang-undang ketenagaan kerja 2003, setiap pekerja berhak mendapatkan perlindungan keselamatan kerja Syarat syarat keselamatan kerja meliputi mencegah dan mengurangi kecelakaan kerja, mencegah dan mengurangi bahaya memberikan APD pada pekerja, menjaga kebersihan. Fungsi keselamatan kerja mecakupi, memberikan saran informasi dan edukasi tentang kesehatan kerja dan APD, mengatasi, mengidentifikasi dan mengevaluasi.



## 5. Landasan hukum k3 ( kesehatan keselamatan kerja)

Landasan hukum k3 secara Internasional ,Nasional, maupun dalam undang-undang pelayaraan mencakupi beberapa peraturan dari konvensi yang penting berikut penjelasannya:

- Landasan hukum k3 internasional:  
Internasional labour organization (ILO) : ILO telah mengadopsi beberapa konvensi dan rekomendasi terkait k3, diatara nya adalah konvensi ILO No.155 tentang keselamatan dan kesehatan kerja dan konvensi ILO No.187 Tentang pengaturan kerja di kapal.
  - Maritim labour convention (MLC): MLC adalah konvensi internasional yang mencakup standar kerja minimum untuk pelaut, termasuk standar k3 di kapal- kapal perdagangan internasional.
  - Internasional maritim organization (IMO): memiliki peraturan dan standar k3 yang berlaku khusus unuk industri maritim, termasuk konvensi ketenaga kerjaan maritim (MLC) dan konvensi SOLAS (Safety Of Life At Sea)
- 1) Landasan hukum k3 Nasional (indonesia):
- Undang – undang No.1 Tahun 1970 tentang keselamatann kerja: Undang undang ini mengatur kewajiban perusahaan untuk memberikan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja bagi pekerja.
  - Peraturan mentri tenaga kerja dan transmigrasi No.5 tahun 2018 tentang keselamatadan kesehatan kerja di kapal-kapal yg beroperasi di wilaya indonesia.
- 2) Undang – undang pelayaraan (indonesia)
- Undang – undang No.17 tahun 2008 tentang pelayaraan di indonesia, termasuk persyaratan keselamatan dan

keamanan di kapal-kapal.

Dengan adanya landasan hukum ini, diharapkan dapat memberikan pendoma dan perlindungan bagi pekerja di sektor pelayaran dan mendorong penerapan praktik k3 yang baik di kapal-kapal.

#### **6. Kartu Observasi bahaya Atau HOC (*Hazard observation card*)**

Kartu observasi bahaya atau *Hazard observation card* adalah alat yang digunakan dalam lingkungan kerja untuk mrngidentifikasi melaporkan, dan mengelola potensi bahaya atau resiko di tempat kerja pkartu ini di rancang untuk memungkinkan karyawan atau induvidu di lapangan untuk secara produktif melaporkan situasi atau prilaku yang berpotensi membahayakan kesleamatan mereka atau orang lain.

Kartu observasi merupakan hasil adaptasi dari program STOP Card (*seafy card traning observation card program*). Kartu ini berfungsi sebagai lembar isi an yang digunakan untuk mencatat kondisi tidak aman (*unsafe condution*) atau tindakan tidak aman (*unsafe action*) yang ditemukan dalam lingkungan kerja sehari hari. Setiap orang dilengkapi dengan STOP Card dan diharapkan mengisi informasi tentang kejadian,tanggal,lokasi,tindakan tidak aman (*unsafe action*) cara kerja stop card adalah dengn mmenggunakan fakta-fakta sederhana dapat membahayakan keselamatan kerja dan lingkungan.



#### **7. Jenis pelabuhan**

Menurut (Amrullah, 2020) dalam urusan transportasi pelabuhan zaman sekarang terhubung dengan banyak cara sangat beragam,termasuk manfaat sungai dan juga kenal. Jenis-jenis kendaraan berbeda saling bekerja sama mebentuk suatu kestuan pusat angkutan yang sangat sibuk dan mengerakan roda perekonomian, sejak dari kapal kapal itu sendiri, kereta api, truck, mobil,bus angkutan kota, hingga jalur menuju transportasi udara dam

termasuk angkutan- angkutan online pada abad ke-21 sekarang ini.

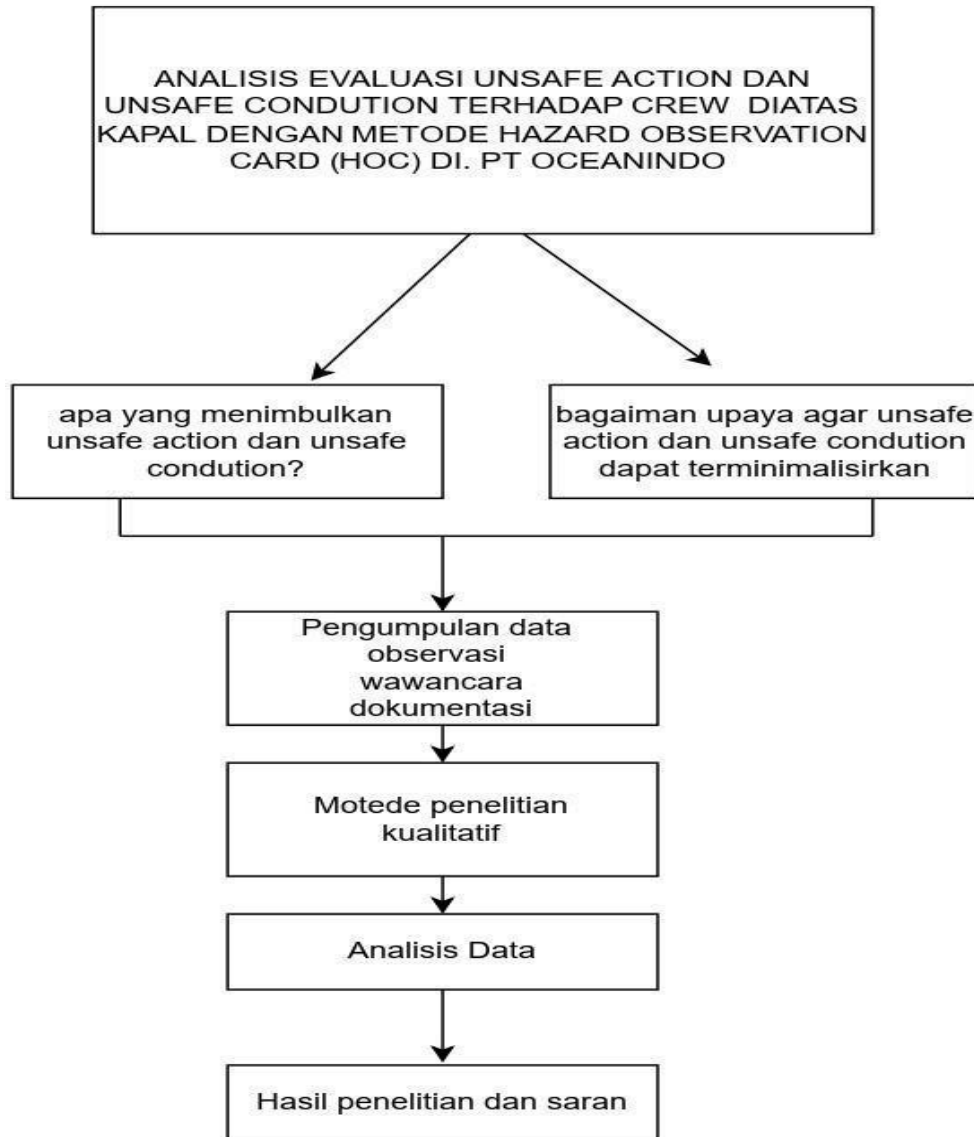
Tak hanya itu pusat-pusat kegiatan industri pertumbuh berkembang di sekeliling area pelabuhan, seperti pergudangan jasa ekspedisi, industri dan pabrik pengolahan peroduk lain nya. untuk menghemat biaya industri terutama yang masuk ke pasar ekspor impor, kawasan-kawasan itu berkerumun menepati lokasi di dekat plabuhan shingga alur pendistribusi barang dapat menempuh jarak semaksimal mungkin.

Perkembangan teknologi dan pekembangan ekonomi kemudian memang membuat pelabuhan menjalankan fungsi fungsi yang sangat berbeda shingga karenanya kemudian satu pelabuhan tersebut atas banyak segmen tempat berbeda tergantung keperluan nya. terminal menjadi salah satu nya area terpokok pelabuhan moderan, sebagai tempat tekumpul penumpang dan kapal, baik tak jarang sebuah terminal di pelabuhan yang menampung lalu lintas penumpang internasional di lengkapi dengan fasilitas bea dan cukai serta kepabean sebagaimana halnya bandar udara.

 <b>OSCard</b> Oceanindo Safety Card		OPS-MSF-HSE-4110 Rev 07/2019	
<b>Daftar observasi bahaya (Filled by reporter)</b>			
<b>Isian (Detail)</b> I see the trash where the bridge has been full			
Lokasi (Site) : LSB      Activity (Kegiatan) : Cargo operation Tanggal (Date) : 10 July 2022      Jam (Time) : 19:00 LI			
<b>Tindakan langsung yang dilakukan (Immediate action taken)</b> I told the crew to clean it			
<b>STDP Card issued? ( ) Ya/Yes ( ) Tidak/No</b> <b>Aktual langsung (Immediate consequences)</b> Can make the dirty environment			
<b>Saran pencegahan/perbaikan (Suggestion for prevention/improvement)</b> Inform to all crew must attention with the environment			
<b>Attach Supporting Evidence (if any) / Lampirkan Bukti Pendukung (jika ada)</b> Operator (Pelapor) : Andi Polesandra      Date (Tanggal) : 10 July 2022 Vessel / Dept. : OPS AORA      Rank / Jabatan : 2nd Officer Sign :      Location : LSB Menerima feedback / Do you require feedback?      ( ) Ya/Yes ( ) Tidak/No			
<b>Atasan Pelapor (Line Supervisor-MST/VICE)</b> Name / Nama : Abdul Halik Marhaban      Td. Terapan (Signature):			
<small>Please submit to OHS Dept. via online system or email to OSE@oceanindo.com</small> <small>402140857348</small> See A, Step 0, Save 0 Oceanindo Safety Card untuk meningkatkan keselamatan			
 <input type="checkbox"/> Mark if All Safe (Beritanda jika semua aman) <input type="checkbox"/> Mark if Any Unsafe Action (Beritanda jika ada tindakan tidak aman) <input type="checkbox"/> Mark if Any Unsafe Condition (Beritanda jika ada kondisi yang tidak aman)			
<b>Daftar Observasi Bahaya</b>			
<b>REACTION OF PEOPLE (REAKSI SEORANG)</b>			
<input type="checkbox"/> Adjusting PPE (Menyesuaikan APD) <input type="checkbox"/> Changing Position (Menyesuaikan Posisi) <input type="checkbox"/> Reaching Job (Mengotori Ujung Pekerjaan) <input type="checkbox"/> Stopping Job (Menghentikan Pekerjaan) <input type="checkbox"/> Attaching Ground (Memasang Kabel Massa) <input type="checkbox"/> Performing Lockouts (Memasang Alat Pengaturan Pengaman dan Tanda Bahaya)			
<b>PERSONAL PROTECTIVE EQUIPMENT (ALAT PELINDUNG DIRI)</b>			
<input type="checkbox"/> No Head Protection (Tidak menggunakan pelindung kepala) <input type="checkbox"/> No Ears, Eyes or Face Protection (Tidak menggunakan pelindung telinga, mata dan wajah) <input type="checkbox"/> No Hands Protection (Tidak menggunakan pelindung tangan) <input type="checkbox"/> No Coverall (Tidak menggunakan coverall) <input type="checkbox"/> No Foot Protection (Tidak menggunakan pelindung kaki) <input type="checkbox"/> No Safety Harness / Workrest / Lifelines (Tidak menggunakan safety harness) <input type="checkbox"/> Others			
<b>POSITION OF PEOPLE (POSISI SEORANG YANG MENYEBABKAN CEDERA)</b>			
<input type="checkbox"/> Struck by Objects (Menabrak/terabrak oleh benda) <input type="checkbox"/> Caught In, On, or Between Objects (Tertangkap dibelakan, diatas atau diantara benda) <input type="checkbox"/> Falling (Terjatuh) <input type="checkbox"/> Contacting Temperature Extremes (Menyentuh suhu yang sangat panas/dingin) <input type="checkbox"/> Contacting Electric Current (Menyentuh aliran listrik) <input type="checkbox"/> Inhaling, Absorbing, Swallowing (Menghirup, Menyerap, atau menelan bahan berbahaya) <input type="checkbox"/> Repetitive Motions (Gerakan berulang-ulang) <input type="checkbox"/> Awkward Postures/Static Posture (Postur yang canggung/sikap tubuh yang salah) <input type="checkbox"/> Falls Object (Objek jatuh dari ketinggian) <input type="checkbox"/> Others			
<b>TOOLS AND EQUIPMENT (PERALATAN DAN PERLENGKAPAN)</b>			
<input type="checkbox"/> Using wrong tools for the job (Menggunakan alat yang tidak tepat untuk pekerjaan) <input type="checkbox"/> Using tools incorrectly (menggunakan peralatan secara tidak benar) <input type="checkbox"/> Using defective tools (Menggunakan peralatan yang rusak) <input type="checkbox"/> Others			
<b>WORK PROCEDURE &amp; ORDERNESS (PROSEDUR KERJA DAN KETERTIBAN)</b>			
<input type="checkbox"/> Lack of Competence / training (Inkompetensi / training) <input type="checkbox"/> Inadequate procedures (Prosedur yang kurang memadai) <input type="checkbox"/> Procedures not known / understood (Prosedur tidak dimengerti dan dipahami) <input type="checkbox"/> Procedures not followed (prosedur tidak dipatuhi) <input type="checkbox"/> Inadequate / lack of supervision (kurangnya pengawasan) <input type="checkbox"/> Poor housekeeping (housekeeping yang buruk) <input type="checkbox"/> Others			
<b>SUBSTANDARD OF CONDITION (KONDISI YANG TIDAK SESUAI STANDAR)</b>			
<input type="checkbox"/> Design (Desain) <input type="checkbox"/> Maintenance (Pemeliharaan) <input type="checkbox"/> Inspection (Inspeksi) <input type="checkbox"/> Wear and Tear (Keausan) <input type="checkbox"/> Used beyond specification (Digunakan di luar spesifikasi) <input type="checkbox"/> Others			
See E, Step 0, Save 0 Oceanindo Safety Card untuk meningkatkan keselamatan			

Gambar 2. 2 Unsafe action dan Unsafe conduction card

### C. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2. 3 krangka penelitian

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian Dan Metode Pendekatan**

Pada karya ilmiah ini penulis menggunakan jenis penelitian metode deskriptif kualitatif menurut sugiyono (2016: 9) metode deskriptif kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme yang di gunakan untuk meneliti objek dengan kondisi yang dialami (keadaan riil, tidak di edit atau dalam keadaan eksperimen dimana peneliti adalah instrumen kunci nya.

#### **B. Tempat / Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penulis untuk karya ilmiah ini mendapatkan metode penelitian dalam jangka waktu satu kontrak prada terhitung sejak tanggal 1 Desember 2021 sampai dengan 1 juni 2022 Di PT Oceanindo.

#### **C. Sumber Data**

Dalam penelitian ini penulis menggunakan dua sumber data Menurut yaitu;

##### **1. Sumber data primer**

Menurut (Hasan 2002;82) data primer merujuk pada data yang diperoleh atau di kumpulkan secara langsung oleh penelitian atau pihak terkait yang sedang melakukan penelitian. Data primer dapat di peroleh melalui interaksi langsung dengan individu atau orang yang terlibat dalam penelitian, misal nya melalui wawancara yang dilakukan oleh penelitian sebagai sumber informasi utama. oleh peneliti data primer antara lain:

- Catatan hasil wawancara
- Hasil observasi hazard card
- Dokumentasi

##### **2. Sumber Data skunder**

Data skunder adalah data yang di peroleh atau dikumpulkan oleh orang yang melakukan penelitian dari sumber sumber yang telah ada (Hasan,2002;58.) kemudahan menurut hanke dan Reitcs mendefinisikan data sumber adalah data

yang telah di kumpulkan oleh lembaga pengumpulan data dan di publikasikan kepada masyarakat pengguna data maka dapat diartikan bahwa, sumber data sekunder adalah sumber data yang diambil melalui contoh adalah catatan atau sumber data yang sudah tersedia dan dapat secara bebas di gunakan.

#### **D. Pengumpulan Data**

Dalam penulis karya ilmiah terapan ini penulis menggunakan pengumpulan data dengan;

1. Metode Observasi

Observasi adalah penelitian secara langsung yang dilakukan penulis di lapangan sebagai bahan pengumpulan data, yang di dapat dari pengamat dan memahami perilaku informasi atau sumber data untuk mendapatkan tema yang dibahas.

2. Wawancara

Wawancara dengan menggunakan pertanyaan yang telah disiapkan sebelumnya “(sulisty- basuki,2006:171) dalam metode pengumpulan data secara Wawancara tersebut di lakukan dengan pertanyaan yang berbeda pada tiap respond dari satu kapal sebanyak 15 crew.

3. Metode Dokumentasi

Metode dokumentasi diambil penulis saat melakukan praktek darat penulis mendapati hasil penerapan kejadian yang terjadi saat bekerja sebagai data pendukung pada penelitian ini.

#### **E. Teknik Analisis Data**

Analisis data kualitatif deskriptif adalah proses menganalisis data kualitatif dengan tujuan untuk memberikan deskriptif dan pemahaman yang mendalam tentang fenomena yang sedang diteliti. Metode ini mencakup proses mengidentifikasi, mengorganisir, dan menyajikan temuan temuan yang di temukan dari data kualitatif. Analisis deskriptif kualitatif bertujuan untuk

mengambarkan karakteristik, pola tema, dan hubungan dalam data dengan mengandalkan deskripsi verbal dan ilustrasi kutipan langsung dari partisipan atau materi yang dikumpulkan.

Teknik pengumpulan data kualitatif dapat dilakukan melalui tiga tahap:

1. Reduksi data

Reduksi data adalah proses mengurangi jumlah data dengan menghapus, menyaring, atau menggabungkan data yang tidak relevan, duplikat, atau signifikan. Tujuannya adalah untuk mendapatkan subset data lebih kecil dan fokus tanpa kehilangan informasi penting.

2. Penyajian data

Tujuan penyajian data adalah agar dapat dipahami dengan jelas relevan, dan mudah diinterpretasikan. Penyajian data dapat dilakukan melalui berbagai cara, seperti tabel, grafik, diagram, narasi atau kombinasi dari beberapa metode tersebut.

3. Menarik kesimpulan

Tujuan menarik kesimpulan dari menarik kesimpulan untuk memberikan pemahaman yang jelas dan ringkas tentang temuan atau hasil yang telah ditemukan.