

**UPAYA PENINGKATAN BUDAYA KESELAMATAN DALAM
MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KMP. LEGUNDI**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Studi Nautika

MUHAMMAD HADID
NPM. 2201033

PROGRAM STUDI DIPLOMA III NAUTIKA
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2025

**UPAYA PENINGKATAN BUDAYA KESELAMATAN DALAM
MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KMP. LEGUNDI**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Studi Nautika

MUHAMMAD HADID
NPM. 2201033

PROGRAM STUDI DIPLOMA III NAUTIKA
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2025

**UPAYA PENINGKATAN BUDAYA KESELAMATAN KERJA DALAM
MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KMP. LEGUNDI**

Disusun dan Diajukan Oleh:

MUHAMMAD HADID

NPT. 2201033

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW pada tanggal,
Palembang, Agustus 2025

Menyetujui

Pengaji I

Dr. Capt. Moh Aziz Rohman,M.M.,M.Mar.
NIP. 19661001 199903 1 001

Pengaji II



Pengaji III

Aulia Atika Atika, M.Pd
NIP. 19851119 200912 1 005

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Studi Nautika

Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T.,M.Pd.

NIP. 19760430 200812 1 001

PERSETUJUAN SEMINAR KERTAS KERJA WAJIB

Judul : Upaya Peningkatan Budaya Keselamatan Dalam
Mencegah Kecelakaan Kerja Di KMP. Legundi

Nama Taruna/i : Muhammad Hadid

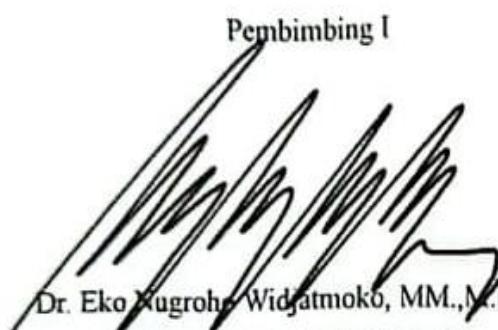
NPT : 2201033

Program Studi : DIII Studi Nautika

Dengan Ini Dinyatakan Telah Memenuhi Syarat Untuk Diseminarkan
Palembang, Agustus 2025

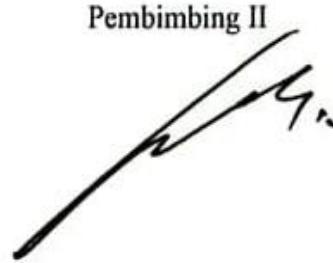
Menyetujui

Pembimbing I



Dr. Eko Nugroho Widjatmoko, MM., M.Mar.E.
NIP. 19711221 200212 1 001

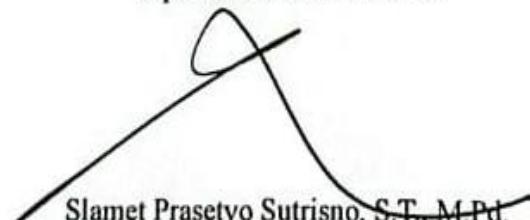
Pembimbing II



Erli Pujiyanto, S.E.,M.M.
NIP. 19880420 201012 1 004

Mengetahui

Ketua Program Studi
Diploma III Studi Nautika



Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T., M.Pd.
NIP. 19760430 200812 1 001

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Hadid
NPM : 22 01 033
Program Studi : DIII STUDI NAUTIKA

Adalah **pihak I** selaku peneliti asli karya ilmiah yang berjudul “ **Upaya Peningkatan Budaya Keselamatan Dalam Mencegah Kecelakaan Kerja Di KMP. Legundi** ”, dengan ini menyerahkan kertas kerja wajib kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang
Alamat : Jl. Sabar Jaya No.116, Prajin, Banyuasin 1 Kab.Banyuasin,
Sumatera Selatan

Adalah **pihak ke II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Mahasiswa/I Program Studi Diploma III Studi Nautika selama batas waktu yang tidak ditentukan. Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Palembang, 15 Agustus 2025

Pemegang Hak Cipta

Pencipta



(Poltektrans SDP Palembang)

(Muhammad Hadid)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Hadid

NPT : 22 01 033

Program Studi : DIII Studi Nautika

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

**UPAYA PENINGKATAN BUDAYA KESELAMATAN DALAM MENCEGAH
KECELAKAAN KERJA DI KMP. LEGUNDI**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, 15 Agustus 2025



(Muhammad Hadid)



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM



POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG

Jl. Sabar Jaya No. 116
Palembang 30763

Telp. : (0711) 753 7278
Fax. : (0711) 753 7263

Email : kepegawaian@poltektranssdp-palembang.ac.id
Website : www.poltektranssdp-palembang.ac.id

SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME

Nomor : 46 / PD / 2025

Tim Verifikator Smiliarity Karya Tulis Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang, menerangkan bahwa identitas berikut :

Nama : Muhammad Hadid
NPM : 2201033
Program Studi : D. III STUDI NAUTIKA
Judul Karya : UPAYA PENINGKATAN BUDAYA KESELAMATAN
DALAM MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KMP.
LEGUNDI

Dinyatakan sudah memenuhi syarat dengan Uji Turnitin 13% sehingga memenuhi batas maksimal Plagiasi kurang dari 25% pada naskah karya tulis yang disusun. Surat keterangan ini digunakan sebagai prasyarat pengumpulan tugas akhir dan *Clearence Out* Wisuda.



"The Bridge Start Here"



KATA PENGANTAR

Segala Puji dan Syukur kami haturkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena atas limpahkan Berkat dan Rahmat-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian Proposal Judul Kertas Kerja Wajib ini, yang berjudul “**UPAYA PENINGKATAN BUDAYA KESELAMATAN DALAM MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KMP. LEGUNDI**” melalui penelitian Proposal Judul KKW ini, peneliti berusaha menuangkan apa yang peneliti ingin ketahui, sehingga ke depan pengetahuan dan hal-hal yang peneliti dapatkan selama proses praktek tersebut dapat berguna bagi para pembaca.

Penelitian Kertas Kerja Wajib ini merupakan bagian dari proses akademik yang bertujuan untuk menggali dan menganalisis Upaya peningkatan budaya keselamatan di lingkungan maritim. Melalui penyusunan karya tulis ini, peneliti berupaya memahami lebih dalam mengenai praktik budaya keselamatan kerja di atas KMP. Legundi.

Tugas akhir ini sebagai bagian dari pemenuhan syarat akademik dalam menyelesaikan pendidikan di jenjang Diploma III Politeknik Transportasi Sungai Danau dan penyeberangan Palembang. Pada kesempatan ini, peneliti ingin menyampaikan rasa terima kasih yang tulus kepada :

1. Bapak Dr. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M.,M,Mar.E Selaku Direktur sekaligus Pembimbing I Kertas Kerja Wajib di Politeknik Transportasi Sungai Danau Dan Penyeberangan Palembang.
2. Bapak Erli Pujianto, A.Md.,S.E.,M.M selaku Dosen Pembimbing II Kertas Kerja Wajib di Politeknik Transportasi Sungai Danau Dan Penyeberangan Palembang.
3. Bapak Slamet Prasetyo Sutrisno ,S.T. Selaku Ketua Program Studi Nautika.
4. Seluruh staf dosen, karyawan dan karyawati Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai Danau Dan Penyeberangan Palembang.
5. Seluruh perwira dan awak kapal KMP. Legundi yang telah membimbing dan mendidik selama saya melaksanakan praktek layar selama 12 bulan.
6. Ayahanda dan Ibunda, serta keluarga besar yang setia memberikan dorongan semangat, nasihat, dan materi serta bantuan doa kepada peneliti dalam penyelesaian tugas akhir ini.

7. Rekan-rekan Mahasiswa(i) Politeknik Transportasi Sungai Danau Dan Penyeberangan Palembang. Serta semua pihak yang membantu peneliti dalam menyelesaikan tugas akhir ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Palembang, 15 Agustus 2025

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Muhammad Hadid".

Muhammad Hadid

UPAYA PENINGKATAN BUDAYA KESELAMATAN DALAM MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KMP. LEGUNDI

Muhammad Hadid (22 01 033)

Dibimbing oleh: Dr. Ir. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M.,IPM., M.Mar.E dan
Erli Pujianto, S.E.,M.M.

ABSTRAK

Kecelakaan kerja di KMP. Legundi, seperti terjepit rampdoor, jatuh dari ketinggian, serta penggunaan alat pelindung diri (APD) yang tidak sesuai, menunjukkan lemahnya penerapan budaya keselamatan di lingkungan kerja kapal. Hal ini disebabkan oleh rendahnya kesadaran awak terhadap pentingnya keselamatan serta kurangnya pengawasan dalam menjalankan prosedur kerja aman. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor penghambat dalam pelaksanaan budaya keselamatan dan merumuskan langkah-langkah strategis untuk mencegah kecelakaan kerja. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi langsung, wawancara terhadap tujuh awak kapal, serta dokumentasi kegiatan selama 12 bulan praktik laut di KMP. Legundi. Data dianalisis untuk melihat keterkaitan antara perilaku awak dan tingginya potensi risiko kecelakaan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa hambatan utama dalam penerapan budaya keselamatan meliputi ketidaknyamanan penggunaan APD, kurangnya pengadaan alat yang layak, lemahnya pengawasan perwira, serta minimnya disiplin dan kesadaran awak kapal terhadap prosedur keselamatan. Penelitian ini menyimpulkan bahwa budaya keselamatan belum sepenuhnya tertanam dalam perilaku kerja sehari-hari. Oleh karena itu, tindakan pencegahan yang direkomendasikan meliputi pengadaan APD yang sesuai dan nyaman, pelatihan dan sosialisasi keselamatan secara rutin, penegakan SOP dan permit to work, serta peningkatan pengawasan dan pembinaan kedisiplinan awak kapal secara berkelanjutan

Kata Kunci: Budaya Keselamatan, Kecelakaan Kerja, APD, SOP, ISM Code

EFFORTS TO IMPROVE SAFETY CULTURE TO PREVENT WORKPLACE ACCIDENTS AT KMP. LEGUNDI

Muhammad Hadid (22 01 033)

Supervised by: Dr. Ir. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., IPM., M.Mar.E and
Erli Pujianto, S.E., M.M.

ABSTRACT

Workplace accidents aboard KMP. Legundi such as being crushed by the rampdoor, falling from heights, and improper use of personal protective equipment (PPE) demonstrate the weak implementation of safety culture in the ship's working environment. These incidents are largely caused by low crew awareness of safety procedures and lack of supervision in carrying out safe work practices. This study aims to identify the inhibiting factors in implementing a safety culture and to formulate strategic steps to prevent work accidents. A descriptive qualitative method was used, with data collected through direct observation, interviews with seven crew members, and documentation throughout a 12 month sea practice period on KMP. Legundi. The data were analyzed to understand the correlation between crew behavior and the risk of accidents.

The results show that key obstacles to safety culture implementation include discomfort in using PPE, inadequate provision of safety equipment, weak officer supervision, and low awareness and discipline among crew members. The study concludes that safety culture has not been fully integrated into daily work practices. Therefore, the recommended preventive actions include providing proper and comfortable PPE, conducting regular safety training and awareness programs, enforcing SOPs and permit-to-work systems, and strengthening onboard supervision and discipline through continuous monitoring and coaching.

Keywords: Safety Culture, Work Accidents, PPE, SOP, ISM Code

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan	ii
Persetujuan Seminar	Error! Bookmark not defined.
Surat Pengalihan Hak Cipta	iv
Pernyataan Keaslian	v
Kata Pengantar	vii
Abstrak	viii
Abstract	ix
Daftar Isi	x
Daftar Tabel	xiii
Daftar Gambar	xiv
Daftar Lampiran	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Batasan Masalah	3
E. Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	6
A. Tinjauan Pustaka	6
1. Penelitian Terdahulu	6
2. Teori Pendukung	7
B. Landasan Teori	8

BAB III METODOLOGI PENELITIAN	18
A. Desain Penelitian	18
B. Teknik Pengumpulan Data	22
C. Teknik Analisis Data	22
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	24
A. Analisis	24
B. Pembahasan	42
BAB V PENUTUP	47
A. Kesimpulan	47
B. Saran	47
DAFTAR PUSTAKA	49
LAMPIRAN	51

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu	6
Tabel 2. 2 Hubungan ISM <i>Code</i> terhadap Budaya Keselamatan	8
Tabel 2. 3 Pekerjaan Berisiko Tinggi di KMP. Legundi	15
Tabel 3. 1 Responden Wawancara	19
Tabel 4. 1 Daftar Dan Kondisi Berbagai Alat Keselamatan Kerja	42

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4. 1 Wawancara dengan Narasumber 7	26
Gambar 4. 2 Alat Pelindung Diri(APD) yang Tidak Layak Pakai	27
Gambar 4. 3 Permintaan Barang dan Jasa KMP. Legundi	28
Gambar 4. 4 Wawancara dengan Narasumber 2	30
Gambar 4. 5 Awak Kapal Yang Acuh Terhadap Keselamatan Kerja	31
Gambar 4. 6 Wawancara Dengan Narasumber 1 Dan 3	33
Gambar 4. 7 <i>Chiping</i> di Bowvisor Haluan Tanpa <i>Safety Harness</i>	33
Gambar 4. 8 <i>Brushing</i> tanpa Menggunakan <i>Respirator</i>	34
Gambar 4. 9 <i>Painting</i> di Lambung Kapal tanpa <i>Safety Harness</i>	34
Gambar 4. 10 Familiarisasi Awak Kapal KMP. Legundi	38

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Crew List</i> KMP. Legundi	51
Lampiran 2 <i>Ship Particular</i> KMP. Legundi	52
Lampiran 3 <i>Permit To Work</i> KMP. Legundi	53
Lampiran 4 Formulir Wawancara	54
Lampiran 5 Hasil Wawancara dengan Narasumber	55

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Selama pelaksanaan praktik laut (prala) di KMP Legundi, peneliti mengamati beberapa kejadian kecelakaan kerja yang melibatkan awak kapal. Misalnya, seorang juru mudi mengalami cedera pada jari kaki akibat terhimpit *rampdoor* samping buritan saat melakukan penutupan *rampdoor*. Selain itu, kelasi terjatuh dari dudukan *liferaft* dan *steger* besi, serta seorang *cleaning service* mengalami cedera jari tangan akibat tersangkut pada lubang *stopper rampdoor*.

Kejadian-kejadian ini mengindikasikan adanya potensi kelemahan dalam penerapan budaya keselamatan di kapal, khususnya dalam hal identifikasi bahaya, penilaian risiko, kelalaian dalam bekerja, dan kepatuhan terhadap prosedur kerja aman. Kurangnya kesadaran akan budaya keselamatan menjadi faktor utama terjadinya kecelakaan kerja.

KMP Legundi, sebagai salah satu armada kapal penumpang di Indonesia, tidak terlepas dari risiko tinggi dalam operasionalnya. Oleh sebab itu, diperlukan upaya serius untuk meningkatkan budaya keselamatan guna mencegah kecelakaan kerja di KMP. Legundi.

Budaya keselamatan di atas kapal merupakan elemen penting untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan mencegah kecelakaan. Menurut Sudiono (2018), budaya keselamatan mencakup kesadaran dan komitmen bersama antara regulator, manajemen kapal, dan awak kapal untuk mengidentifikasi risiko, penanggulangan risiko, serta mematuhi prosedur keselamatan secara konsisten. Selain itu, Andriyani. N (2025) menambahkan bahwa penerapan budaya keselamatan juga meliputi penggunaan perlengkapan keselamatan standar nasional dan internasional, khususnya di area berisiko tinggi seperti ruang mesin dan dek kapal, untuk meminimalkan potensi kecelakaan akibat kelalaian atau kelelahan.

Regulasi internasional dari IMO (2020) seperti *International Safety Management Code (ISM Code)* di mana regulasi ini menegaskan pentingnya

perusahaan pelayaran dalam mengembangkan dan menerapkan *Safety Management System* (SMS) yang efektif. SMS bertujuan menciptakan lingkungan kerja yang aman, mengidentifikasi dan mengurangi risiko, serta meningkatkan kemampuan awak kapal dalam aspek keselamatan. Berdasarkan data dari *International Maritime Organization* (IMO) dalam Sumantri (2023), sekitar 80% insiden kecelakaan kapal disebabkan oleh kesalahan manusia, dan sekitar 80% dari kesalahan tersebut berkaitan dengan manajemen perusahaan pelayaran yang buruk

Sektor transportasi laut di Indonesia memegang peranan vital dalam menghubungkan wilayah kepulauan dan mendukung pertumbuhan ekonomi nasional. Kapal Motor Penumpang (KMP), sebagai salah satu moda transportasi laut utama, memiliki tanggung jawab besar dalam menjamin keselamatan penumpang dan awak kapal selama pelayaran. Namun, lingkungan kerja di atas kapal sering kali dihadapkan pada potensi bahaya dan risiko tinggi kecelakaan kerja yang mengancam keselamatan jiwa serta properti yang menyebabkan hal ini menjadi urgensi bagi KMP. Legundi.

Mengacu pada urgensi tersebut, budaya keselamatan di industri perkapalan harus menjadi prioritas utama. Tenaga ahli yang kompeten sangat dibutuhkan untuk menjalankan program-program K3 dan pengenalan budaya keselamatan agar penyebab kecelakaan kerja dapat diminimalkan atau bahkan dihilangkan. Namun, dalam pelaksanaannya masih terdapat faktor kendala dalam mengimplementasikan budaya keselamatan yang ada dan perlu dilakukan upaya dalam mencegah terjadinya kecelakaan kerja di KMP. Legundi.

Sehubungan dengan hal tersebut, maka peneliti bertujuan untuk merumuskan jawaban atas rumusan masalah yang dipaparkan sebelumnya oleh karena itu peneliti akan mengangkat kejadian di atas ke dalam pembahasan dengan judul “**UPAYA PENINGKATAN BUDAYA KESELAMATAN DALAM MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI KMP. LEGUNDI**”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian sebagaimana yang telah diuraikan di atas maka peneliti Menyusun rumusan masalah sebagai berikut

1. Apa saja faktor kendala awak kapal KMP. Legundi terhadap pelaksanaan konsep dan pentingnya budaya keselamatan dalam mencegah kecelakaan kerja di KMP. Legundi ?
2. Bagaimana upaya peningkatan awak kapal KMP. Legundi dalam melaksanakan konsep dan pentingnya budaya keselamatan dalam mencegah kecelakaan kerja di KMP. Legundi?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk:

1. Menganalisis faktor kendala awak kapal KMP. Legundi terhadap konsep dan pentingnya budaya keselamatan dalam mencegah kecelakaan kerja di KMP. Legundi.
2. Menganalisis Upaya peningkatan yang awak kapal KMP. Legundi dalam melaksanakan konsep dan pentingnya budaya keselamatan dalam mencegah kecelakaan kerja di KMP. Legundi

D. Batasan Masalah

Penetapan batasan masalah dilakukan agar pembahasan dalam penelitian ini terarah, tidak meluas, dan sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai. Skripsi berjudul "Upaya Peningkatan Budaya Keselamatan dalam Mencegah Kecelakaan Kerja di KMP. Legundi" memiliki batasan-batasan sebagai berikut:

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif, dengan tujuan memperoleh gambaran yang mendalam mengenai pemahaman dan penerapan budaya keselamatan di atas KMP. Legundi. Metode ini dipilih untuk menganalisis faktor-faktor penghambat serta merumuskan upaya peningkatan budaya keselamatan kerja berdasarkan data nyata dari awak kapal.

2. Fokus Penelitian

Fokus utama penelitian ini adalah upaya peningkatan budaya keselamatan dalam mencegah kecelakaan kerja di kapal. Penelitian menitikberatkan pada tingkat pemahaman, kepedulian, dan pelaksanaan konsep budaya keselamatan oleh awak kapal KMP. Legundi, serta upaya-upaya perbaikan yang dapat dilakukan untuk menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman.

3. Objek Penelitian

Penelitian ini terbatas pada awak kapal KMP. Legundi, khususnya yang terlibat langsung dalam aktivitas operasional yang memiliki risiko kecelakaan kerja. Fokus tidak mencakup penumpang atau pihak eksternal kapal, dan tidak membahas secara mendalam desain teknis peralatan keselamatan, melainkan lebih kepada aspek perilaku, kesadaran, dan implementasi budaya keselamatan kerja di lingkungan kapal tersebut.

4. Sumber Data

Data penelitian diperoleh dari awak kapal KMP. Legundi, termasuk perwira kapal, kepala bagian dek dan mesin, serta awak yang menjalankan tugas operasional sehari-hari. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara, observasi langsung selama praktik laut, dan penelaahan dokumen kapal seperti laporan kecelakaan kerja, catatan pelatihan keselamatan, dan prosedur standar keselamatan yang berlaku di kapal.

5. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan selama penulis menjalani praktik laut (Prala) di atas kapal KMP. Legundi, mulai dari bulan Januari hingga April 2025. Analisis penelitian dibatasi pada situasi dan data aktual selama periode tersebut, tidak mencakup perubahan kebijakan atau kondisi yang terjadi setelah penelitian berakhir.

6. Keterbatasan Umum

Penelitian ini tidak membahas secara rinci aspek hukum internasional atau biaya operasional terkait program keselamatan kerja, serta tidak mengkaji aspek teknis peralatan keselamatan secara mendalam.

Fokus penelitian diarahkan pada analisis faktor kendala awak kapal dalam memahami dan menerapkan budaya keselamatan, serta upaya peningkatan budaya keselamatan yang realistik dan aplikatif untuk mencegah kecelakaan kerja di KMP. Legundi.

E. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi dalam meningkatkan budaya keselamatan kerja dalam mencegah kecelakaan kerja di KMP. Legundi.

1. Manfaat Teoretis

Peneliti berharap agar dapat menambah wawasan awak kapal terkait pentingnya menerapkan budaya keselamatan dan hasil penelitian ini dapat dijadikan referensi dan sarana penelitian selanjutnya yang dapat dikaitkan terhadap permasalahan yang dibahas pada penelitian ini. Adapun manfaat yang peneliti simpulkan, yaitu:

- a. Memperkaya teori budaya keselamatan kerja
- b. Berkontribusi pada literatur mengenai strategi peningkatan budaya keselamatan dalam mencegah kecelakaan kerja di kapal.
- c. Memberikan perspektif akademis mengenai berbagai faktor yang mempengaruhi implementasi budaya keselamatan di kapal.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi PT. ASDP

Hasil penelitian ini dapat menyediakan informasi dan rekomendasi untuk merancang dan mengimplementasikan program peningkatan budaya keselamatan di KMP. Legundi.

b. Bagi Awak kapal KMP. Legundi

Hasil penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran akan pentingnya budaya keselamatan dan partisipasi aktif dalam praktik kerja yang aman.

c. Bagi Regulator

Hasil penelitian ini dapat dijadikan rujukan dalam merumuskan kebijakan terkait peningkatan budaya keselamatan di lingkungan kerja maritim.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Penelitian Terdahulu

Tinjauan Penelitian merupakan kumpulan dari penelitian-penelitian sebelumnya yang dibuat oleh orang lain yang berkaitan dengan penelitian ini. Peneliti harus mempelajari apa kesalahan atau kekurangan dari penelitian tersebut lalu disempurnakan oleh penelitian-penelitian selanjutnya. Penelitian terdahulu dalam tinjauan pustaka memudahkan peneliti dalam menentukan Langkah - langkah sistematis dari teori maupun konseptual.

Berikut ini merupakan penelitian terdahulu yang di buat dalam bentuk tabel yang menjadi acuan dan referensi peneliti dalam melakukan penelitian, adapun di bawah ini dapat diamati beberapa perbedaan, yaitu:

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu

No.	Peneliti	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Pembahasan
1	Larasati (2025)	Evaluasi Penurunan Kecelakaan Kerja di Kapal Melalui Penerapan Aturan Emas HSSE Secara Efektif	Kualitatif Deskriptif	Penelitian menunjukkan Penurunan angka kecelakaan setelah pemakaian metode <i>Health, Safety, Security and Environment</i> (HSSE) <i>Golden Rules</i> dalam mencegah kecelakaan kerja di beberapa kapal
2	Cindy (2023)	Peran <i>Safety Management Code</i> Dalam Mengoptimalkan Keselamatan Kerja Awak	Kualitatif Deskriptif	Membahas cara peningkatan keselamatan kerja melalui berbagai Upaya untuk mengurangi persentase Tingkat

No.	Peneliti	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Pembahasan
		Kapal MV Pekan Fajar		kecelakaan di kapal MV Pekan Fajar
3	Santoso dkk. (2020)	Budaya Keselamatan dan Model Kepemimpinan Keselamatan Dalam Menjamin Terwujudnya Motivasi Keselamatan Pelayaran Kapal - Kapal Niaga dengan Moderasi Sistem Manajemen Keselamatan (ISM Code)	Kuantitatif	Membahas mengenai pentingnya model kepemimpinan keselamatan dalam membangun motivasi keselamatan kerja (sehingga perlunya dilakukan pelatihan terhadap model kepemimpinan agar tercipta lingkungan kerja di kapal yang aman dan terkendali).

2. Teori Pendukung

Menurut teori *domino effect* kecelakaan kerja H.W Heinrich, kecelakaan terjadi melalui hubungan mata-rantai sebab-akibat dari beberapa faktor penyebab kecelakaan kerja yang saling berhubungan sehingga menimbulkan kecelakaan kerja (cedera ataupun penyakit akibat kerja /PAK) serta beberapa kerugian lainnya. Terdapat faktor-faktor penyebab kecelakaan kerja antara lain : penyebab langsung kecelakaan kerja, penyebab tidak langsung kecelakaan kerja dan penyebab dasar kecelakaan kerja.

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

a. *International Safety Management (ISM) Code*

ISM Code dari IMO (2020) adalah standar internasional untuk mengelola keselamatan pengoperasian kapal dan mencegah pencemaran lingkungan laut. Meskipun tidak menyebutkan "budaya keselamatan" secara langsung, *ISM Code* mendorong terciptanya budaya keselamatan melalui komitmen perwira kapal, pembagian tanggung jawab yang jelas, komunikasi yang efektif, identifikasi risiko, dan tindakan pencegahan. Beberapa poin penting yang berhubungan dengan budaya keselamatan, yaitu:

Tabel 2. 2 Hubungan *ISM Code* terhadap Budaya Keselamatan

ISM CODE	PASAL	ISI POKOK	RELEVANSI
Bab 1- General	1.2	Tujuan keselamatan & pencegahan kecelakaan	Budaya Keselamatan
Bab 1 – General	1.4	Persyaratan <i>Safety Management System</i> (SMS)	Sistematisasi Budaya Keselamatan
Bab 6 - Sumber Daya dan Personel	6.1 sampai 6.5	Kompetensi dan pelatihan personel	Pencegahan Kecelakaan Kerja
Bab 9 - Laporan dan Analisis	9.1 sampai 9.4	Laporan kecelakaan dan analisis	Investigasi & Tindakan korektif
Bab 11- Verifikasi dan Penilaian	11.1 sampai 11.3	Audit dan evaluasi SMS	Perbaikan Berkelanjutan

Sumber: Data Sekunder yang Diolah (2025)

- b. *Standart of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 1978 Amandemen 2010

Konvensi STCW 1978 dari IMO (2010) ini menetapkan standar minimum kompetensi bagi pelaut. Pelatihan yang sesuai standar STCW penting untuk meningkatkan kesadaran risiko dan praktik kerja yang aman, yang merupakan bagian dari budaya keselamatan. Regulasi A-VI/1-4 terdapat aturan mengenai *Personal Safety and Social Responsibility* (PSSR) yaitu modul yang memberikan pengantar dasar mengenai prosedur keselamatan dan pencegahan kecelakaan di kapal. PSSR mengharuskan semua awak kapal untuk mengikuti pelatihan ini sebelum bertugas di kapal. Modul PSSR memiliki keterkaitan kuat dengan budaya keselamatan yang dapat diterapkan untuk membangun pemahaman dan kesadaran awak kapal.

- c. *Code of Safe Working Practice* (COSWP)

COSWP berperan penting dalam membangun budaya keselamatan di kapal dengan beberapa prinsip utama. Berdasarkan COSWP dalam MCA (2025) terdapat 4 poin penting yang berkaitan dengan budaya keselamatan. Adapun poin tersebut, yaitu:

- 1) Kesadaran Keselamatan: COSWP meningkatkan kesadaran keselamatan melalui prosedur kerja yang jelas, termasuk penanganan bahan berbahaya dan penggunaan alat pelindung diri.
- 2) Pencegahan Kecelakaan: Dengan standar operasional yang teruji, COSWP meminimalkan risiko kecelakaan dan memastikan aktivitas dilakukan dengan aman.
- 3) Edukasi Berkelanjutan: COSWP berfungsi sebagai alat edukasi yang menjaga kesadaran keselamatan di kalangan awak kapal.
- 4) Akuntabilitas: COSWP menciptakan tanggung jawab di antara awak, di mana setiap anggota bertanggung jawab atas keselamatan diri dan rekan kerja, serta memastikan keselarasan dengan standar internasional seperti IMO dan STCW.

Sehingga, COSWP bukan hanya dokumen prosedural, tetapi elemen penting yang membentuk budaya keselamatan proaktif di kapal, di mana tindakan pencegahan dan respons darurat didasarkan pada pengetahuan dan komitmen kolektif.

d. Peraturan Menteri Perhubungan No. 20 Tahun 2015

Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 20 Tahun 2015 tentang Keselamatan Pelayaran memiliki peran penting dalam membangun budaya keselamatan di industri maritim. Salah satu hal utama yang diatur dalam peraturan ini adalah kewajiban bagi perusahaan pelayaran untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan. Ini berarti mereka harus secara aktif mengidentifikasi dan mengendalikan risiko yang dapat membahayakan keselamatan pelayaran.

Selain itu, peraturan ini menekankan pentingnya pelatihan dan pendidikan bagi awak kapal. Dengan pelatihan rutin dan simulasi situasi darurat, awak kapal dapat meningkatkan kesadaran dan pemahaman mereka tentang prosedur keselamatan. Hal ini sangat penting agar mereka siap menghadapi berbagai situasi yang mungkin terjadi di laut.

Budaya keselamatan juga harus melibatkan semua manajemen dan awak kapal yang terlibat. Setiap individu memiliki peran dalam menciptakan lingkungan kerja yang aman, di mana keselamatan menjadi tanggung jawab bersama.

Kemudian, Permenhub No. 20 Tahun 2015 mengharuskan pencatatan dan pelaporan insiden atau kecelakaan. Ini adalah langkah penting untuk belajar dari pengalaman dan terus meningkatkan prosedur keselamatan. Sehingga, peraturan ini tidak hanya menjadi pedoman, tetapi juga fondasi untuk membangun budaya keselamatan yang proaktif di kapal, yang pada akhirnya dapat mencegah kecelakaan kerja dan melindungi keselamatan semua orang yang terlibat dalam pelayaran.

2. Landasan Teori

a. Manajemen Risiko

Manajemen risiko adalah proses terstruktur untuk mengenali, menilai, dan mengendalikan potensi bahaya agar tercipta lingkungan kerja yang aman (ISO 31000:2018). Menurut Mutia & Susilawati (2022), manajemen risiko di industri pelayaran merupakan suatu kerangka kerja sistematis yang meliputi langkah-langkah seperti identifikasi risiko, penilaian risiko, pengendalian risiko, serta pemantauan dan pembaruan berkelanjutan. Berdasarkan penelitian Mutia & Susilawati (2022) berikut ini dijelaskan terkait langkah-langkah manajemen risiko.

1) Identifikasi Risiko

Identifikasi risiko merupakan langkah awal yang dilakukan untuk mengenali adanya potensi bahaya, baik yang berasal dari faktor manusia, peralatan, maupun lingkungan kerja. Tahap ini sangat penting karena menjadi dasar dalam mencegah terjadinya kecelakaan di dunia pelayaran.

2) Penilaian Risiko

Setelah bahaya terdeteksi, tahap berikutnya adalah penilaian risiko. Penilaian ini bertujuan untuk menilai seberapa besar kemungkinan bahaya tersebut terjadi serta seberapa besar dampaknya jika benar-benar terjadi. Hasil penilaian inilah yang kemudian digunakan untuk menentukan prioritas penanganan.

3) Pengendalian Risiko

Jika risiko sudah dinilai, maka langkah selanjutnya adalah melakukan pengendalian. Upaya pengendalian dapat berupa perbaikan pada desain atau fungsi peralatan, memberikan pelatihan kepada awak kapal, penggunaan alat pelindung diri (APD), serta melakukan kegiatan pencegahan seperti pemeriksaan rutin dan perawatan peralatan secara berkala.

4) Pemantauan dan Pembaruan Berkelanjutan

Agar sistem manajemen risiko tetap berjalan efektif, diperlukan pembaruan dan evaluasi secara berkesinambungan. Beberapa cara yang bisa dilakukan antara lain melalui audit internal, inspeksi peralatan, dan pemantauan kinerja. Sehingga, penerapan pengendalian risiko dapat terus diawasi sekaligus ditingkatkan sesuai kebutuhan di lapangan.

b. Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

Menurut tempo dalam Larasati dkk. (2025), Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) merupakan usaha untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman guna mencegah serta mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan dan penyakit akibat dari pekerjaan. Keunggulan penerapan K3 adalah melindungi karyawan, meningkatkan efisiensi kerja, menurunkan biaya operasi yang disebabkan oleh kecelakaan, memperbaiki reputasi perusahaan, serta memastikan patuh terhadap peraturan yang ada.

Selanjutnya menurut Larasati dkk. (2025) juga disampaikan bahwa manajemen memiliki peran utama dalam pengendalian risiko, sementara pekerja perlu dibekali pelatihan agar mampu bekerja secara aman. Prinsip penting lainnya adalah bahwa setiap kecelakaan dapat dicegah, dan program keselamatan dan kesehatan kerja harus disesuaikan dengan kondisi spesifik masing-masing tempat kerja.

c. Kecelakaan Kerja

Menurut Larasati dkk. (2025), Kecelakaan kerja merupakan suatu peristiwa tak terduga yang berkaitan dengan aktivitas atau lingkungan di tempat kerja, yang berpotensi menimbulkan cedera, trauma, penyakit akibat pekerjaan, kerusakan properti, hingga kematian. Menurut Thomas, jenis-jenis kecelakaan kerja meliputi benturan, terjepit, jatuh dari tempat tinggi, jatuh pada permukaan yang sama, beban kerja yang berlebihan, sengatan listrik, serta kebakaran.

Menurut Primadianto dkk. (2020) Secara umum, kecelakaan kerja disebabkan oleh dua faktor utama, yaitu tindakan tidak aman yang dilakukan oleh pekerja (*Unsafe Act*) dan kondisi kerja yang tidak aman (*Unsafe Condition*). Berbagai kajian dalam literatur menyimpulkan bahwa kuantitas terbesar dari kecelakaan kerja lebih banyak dipicu oleh perilaku tidak aman pekerja dibandingkan dengan faktor lingkungan kerja yang berisiko. Primadianto dkk. (2020) juga menambahkan dari hasil penelitiannya diperoleh bahwa tindakan tidak aman dan kondisi tidak aman memiliki pengaruh 63,7% dalam menyebabkan kejadian kecelakaan kerja konstruksi.

Kurangnya menerapkan budaya keselamatan tentunya dapat meningkatkan persentase kecelakaan kerja. *Personal Safety and Social Responsibility* dari Departemen Perhubungan dalam Jurnal Magelhaens, F., dkk. (2022) Menjelaskan bahwa terjadinya kecelakaan di tempat kerja dapat dikelompokkan secara garis besar menjadi dua penyebab, yaitu:

- 1) Tindakan tidak aman dari manusia (*Unsafe Human Acts*), misal:
 - a) Melaksanakan pekerjaan tanpa wewenang atau yang berwenang gagal mengamankan atau memperingatkan seseorang.
 - b) Menjalankan alat/mesin dengan kecepatan diluar batas aman.
 - c) Menyebabkan alat-alat keselamatan tidak bekerja.
 - d) Menggunakan alat yang rusak
 - e) Bekerja tanpa prosedur yang benar
 - f) Tidak menggunakan pakaian pengaman atau alat pelindung diri.
 - g) Menggunakan alat secara salah
 - h) Melanggar peraturan keselamatan kerja
 - i) Bergurau di tempat kerja
 - j) Mabuk, ngantuk, dll.

- 2) Keadaan tidak aman (*Unsafe Condition*), misalnya:
 - a) Peralatan pengamanan yang tidak memenuhi syarat.
 - b) Bahan peralatan yang rusak atau tidak dapat dipakai.
 - c) Ventilasi dan penerangan kurang.
 - d) Lingkungan yang terlalu sesak, lembap dan bising.
 - e) Bahaya ledakan atau terbakar.
 - f) Kurang sarana pemberi tanda.
 - g) Keadaan udara beracun, gas, debu dan uap.

d. Budaya Keselamatan

Menurut Della dkk. (2023), Budaya keselamatan mencakup nilai, keyakinan, dan norma yang membentuk perilaku individu atau kelompok terhadap keselamatan kerja, yang mencerminkan komitmen melalui tindakan sehari-hari untuk mencegah kecelakaan dan menciptakan lingkungan kerja aman. Menurut Shanty Yahya (2024), budaya keselamatan adalah cara kita mengelola keselamatan di tempat kerja. Ini mencakup keyakinan, pandangan, dan sikap setiap pekerja terhadap keselamatan diri mereka sendiri dan juga keselamatan lingkungan kerja secara keseluruhan. Dengan kata lain, budaya keselamatan mencerminkan bagaimana pekerja berkomitmen untuk menjaga diri dan rekan kerja agar tetap aman di tempat kerja.

Selanjutnya, peneliti membagi penerapan budaya keselamatan menjadi beberapa aspek, yaitu:

- 1) Aspek kedisiplinan penggunaan alat keselamatan.
- 2) Aspek ketersediaan peralatan keselamatan.
- 3) Aspek kedulian dan kesadaran terhadap keamanan dan keselamatan dalam bekerja.
- 4) Aspek pengawasan dan kepemimpinan perwira kapal.
- 5) Aspek pemahaman terhadap keselamatan kerja

Aspek di atas di dukung oleh pernyataan Sumantri (2023) terkait cara penerapan budaya keselamatan, yaitu melalui penyuluhan, pelatihan, pemeriksaan Kesehatan, penyediaan alat pelindung diri

(APD) dan program pengawasan. Berbagai poin tersebut saling berhubungan, di mana jika salah satu tidak terlaksana dengan baik, maka akan mempengaruhi poin lainnya.

e. Pekerjaan Berisiko Tinggi

Pekerjaan berisiko tinggi merupakan segala jenis kerja yang dapat menimbulkan ancaman besar yang dapat membahayakan keselamatan jiwa maupun harta. Dalam konteks penelitian ini memiliki pendekatan terhadap pekerjaan berisiko tinggi di kapal. Terkait pekerjaan berisiko tinggi peneliti mengklasifikasikannya sebagai berikut:

Tabel 2. 3 Pekerjaan Berisiko Tinggi di KMP. Legundi

No.	Pekerjaan Berisiko Tinggi	Contoh Dan Risiko Pekerjaan
1	Pekerjaan di ketinggian	<p>Contoh: Pekerjaan di deck atas tanpa menggunakan <i>Safety Harness</i>, <i>maintenance</i> di tiang <i>mast</i> tanpa persiapan yang baik. Bekerja di lambung kapal.</p> <p>Risiko: Jatuh dari ketinggian, cedera serius atau fatal</p>
2	Penanganan bahan berbahaya	<p>Contoh: Mengelola bahan kimia seperti membuka cat tidak di tempat terbuka dan tidak memperhatikan arah angin, tumpahan minyak yang dapat menyebabkan kebakaran</p> <p>Risiko: Paparan zat berbahaya, kebakaran, dan ledakan.</p>
3	Pekerjaan di Ruang Terbatas	<p>Contoh: Masuk ke tangki, ruang mesin, dan area sempit lainnya.</p> <p>Risiko: Kekurangan oksigen, terjebak, dan keracunan.</p>
4	<i>Hot Works</i>	<p>Contoh: Melakukan pengelasan tanpa kap las, <i>wearpack</i>, dan <i>safety gloves</i></p>

No.	Pekerjaan Berisiko Tinggi	Contoh Dan Risiko Pekerjaan
		Risiko: Kecelakaan akibat pergerakan alat, beban jatuh, dan cedera.
5	Pekerjaan Pemeliharaan Mesin	Contoh: Perbaikan dan pemeliharaan mesin utama dan peralatan, seperti penggunaan <i>brushing</i> dan <i>scaling</i> . Risiko: Cedera akibat alat tajam, mesin bergerak, dan kebakaran.
6	Pekerjaan di Dek yang Licin	Contoh: Pekerjaan saat cuaca buruk atau setelah hujan. Risiko: Jatuh dan cedera akibat permukaan licin.
7	Bongkar Muat	Contoh: berdiri terlalu dekat dengan kendaraan yang melaju, tidak menggunakan <i>safety helmet</i> , dan rompi tali <i>reflektif</i> saat bongkar muat. Risiko: tertabrak kendaraan yang melaju, tertimpa benda keras.
8	<i>Mooring/Unmooring</i>	Contoh: Pengikatan dan Pelepasan Tali Tambat, seperti tidak memperhatikan tali dan wire yang sudah tua dan rusak. Risiko: Berkemungkinan putus dan mengenai pekerja

Sumber: Klasifikasi Peneliti (2025)

Berdasarkan pemetaan pekerjaan berisiko tinggi pada tabel di atas diperlukan untuk menggunakan berbagai APD yang dibutuhkan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja sehingga.

f. Alat Pelindung Diri (APD)

Menurut Brian dkk. (2024), Alat Pelindung Diri (APD) adalah perlengkapan yang dirancang khusus untuk melindungi seseorang dari potensi bahaya atau risiko yang dapat membahayakan keselamatan dan kesehatan di lingkungan kerja. Dengan pemakaian APD yang tepat,

diharapkan tingkat kecelakaan kerja akibat kesalahan manusia dapat diminimalkan.

Sederhananya, Alat Pelindung Diri (APD) adalah perlengkapan yang dikenakan pekerja untuk melindungi diri dari bahaya atau risiko kecelakaan dan penyakit di lingkungan kerja. Adapun contoh dari APD, yaitu:

- a) Helm Keselamatan (*Safety Helmet*)
- b) *Full Body Harness*
- c) *Safety Shoes*
- d) Sarung Tangan (*Safety Gloves*)
- e) Masker (*Respirator*)
- f) Kacamata Pengaman (*Safety Googles*)
- g) Penutup Telinga (*Ear Muff/Ear plug*)
- h) Baju Pelindung (*Wearpack*)

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Desain Penelitian

1. Waktu dan Lokasi Penelitian
 - a. Waktu Penelitian : dilaksanakan selama 12 (dua belas) bulan dari 11 Juni 2024 hingga 11 Juni 2025.
 - b. Lokasi Penelitian : dilaksanakan saat peneliti melaksanakan Praktik Laut (PRALA) di KMP. Legundi yang merupakan kapal motor penumpang milik PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)

2. Jenis Penelitian

Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang didapat dari data lapangan dan menggunakan teori terdahulu sebagai pendukung yang kemudian akan menghasilkan teori dari berbagai data yang disajikan (Subagyo dkk, 2023:38). Metode ini menghasilkan data deskriptif berupa rangkaian kata dan perilaku yang diamati. Penelitian kualitatif bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis data. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara langsung dengan narasumber dan observasi langsung di lokasi penelitian. Jenis penelitian yang digunakan menghasilkan data kualitatif deskriptif, yaitu tulisan yang memaparkan, menguraikan, dan menjelaskan objek apa adanya pada waktu tertentu disertai penarikan kesimpulan umum.

3. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian kualitatif merupakan cara pengumpulan data yang berfokus pada representasi terhadap kejadian yang akan diteliti seperti fenomena sosial dan lain sebagainya. Data yang didapat bisa berupa tulisan, ujaran secara lisan, dan berbagai bentuk data lainnya yang dapat diubah sebagai teks. Data bersumber dari Observasi, wawancara, dokumen, dan sebagainya (Subagyo dkk, 2023:100-103). Berdasarkan

penjelasan di atas, Instrumen pada penelitian ini peneliti melakukan dengan:

a. Wawancara

Pada penelitian ini akan disajikan hasil wawancara saat peneliti melakukan wawancara bersama awak kapal KMP. Legundi sehingga membantu dalam mengumpulkan informasi melalui jawaban responden mengenai permasalahan pada penelitian ini.

Tabel 3. 1 Responden Wawancara

Jabatan Responden	Kode Responden
Kapten	Narasumber 1
Mualim I	Narasumber 2
Masinis I	Narasumber 3
Bosun	Narasumber 4
Mandor	Narasumber 5
Jurumudi	Narasumber 6
Kelasi	Narasumber 7

Sumber: Klasifikasi Peneliti (2025)

b. Observasi

Proses ini akan dilakukan peneliti selama melaksanakan praktik laut di KMP. Legundi, di mana informasi yang didapat berdasarkan pengamatan peneliti akan memperluas pemahaman akan keadaan yang terjadi, lalu di sandingkan dengan permasalahan penelitian yang akan dibahas.

c. Dokumentasi

Digunakan sebagai bukti kegiatan serta penguatan terhadap permasalahan yang terjadi di KMP. Legundi dan sebagai pokok bahasan terhadap permasalahan tersebut untuk dituntaskan. Sehingga, observasi dan wawancara yang dilakukan lebih konkret.

4. Jenis dan Sumber Data

a. Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kualitatif yang berarti datanya bersifat deskriptif di mana data yang terkumpul berupa kata-kata dan tidak berfokus pada angka. Dan dalam penelitian ini data kualitatif diperoleh melalui wawancara, observasi dan dokumentasi yang diperoleh melalui rekaman suara, foto, dan video.

b. Sumber Data

Sumber data diperlukan dalam melaksanakan penelitian ini. Adapun data yang diperlukan diuraikan sebagai berikut.

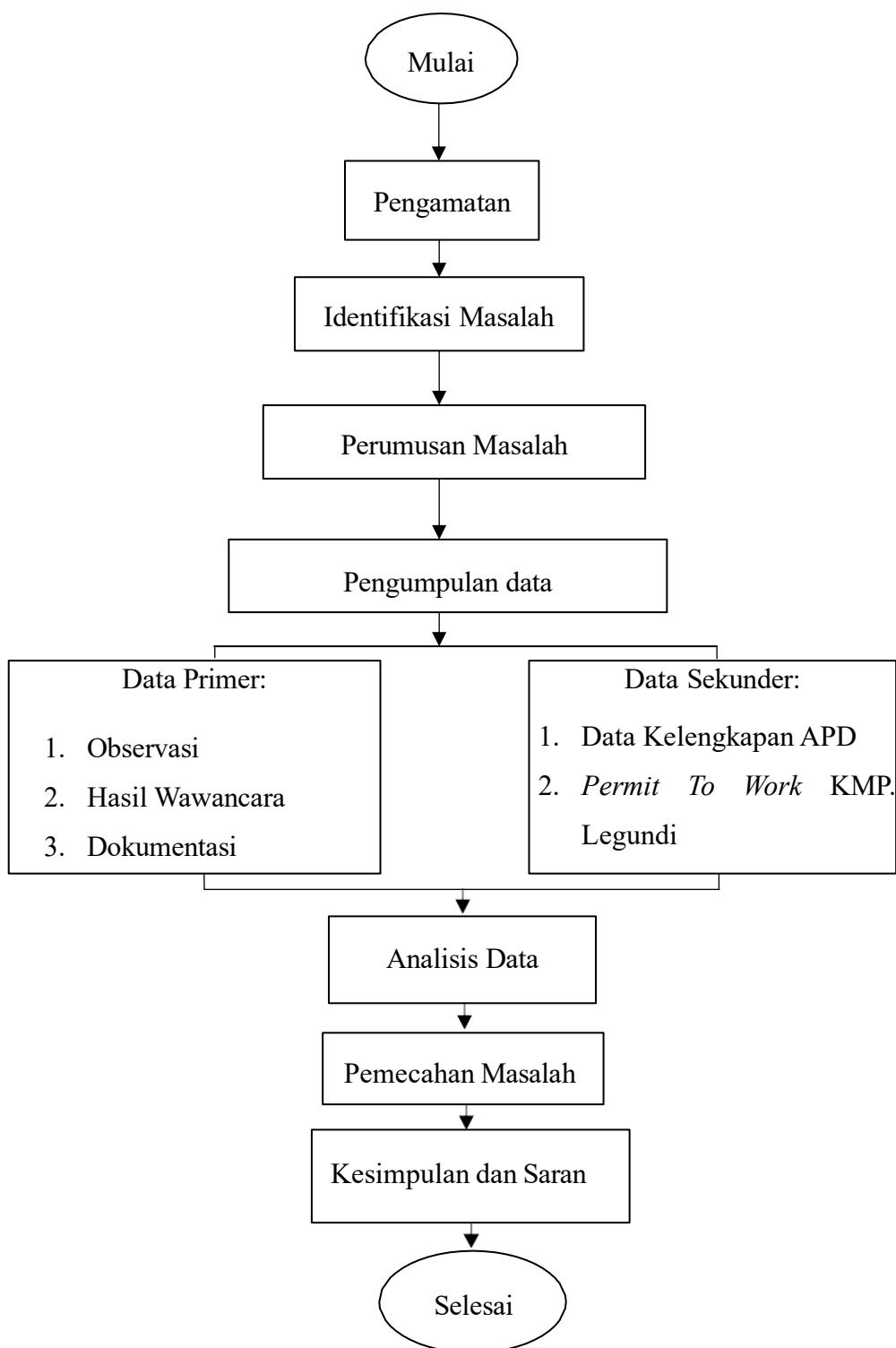
1) Data Primer

Peneliti memperoleh data primer yang berasal dari sumber asli atau pertama. Sumber data primer dalam penelitian ini didapat dari wawancara dengan nakhoda dan awak kapal lainnya di KMP. Legundi dengan total 7 narasumber serta observasi langsung peneliti di kapal tersebut.

2) Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang sudah tersedia sehingga kita tinggal mencari dan mengumpulkan. Data ini akan menjadi pendukung data Primer. Sumber data sekunder dalam penelitian ini didapat dari studi dokumentasi yang ada di kapal seperti *Log Book*, SMS Manual Perusahaan, *Record Book*, serta berbagai tulisan lainnya dari jurnal, artikel dan buku-buku yang berkaitan dengan penelitian ini.

5. Bagan Alir Penelitian



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

B. Teknik Pengumpulan Data

1. Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan melalui pengamatan langsung atau survei lapangan. Tujuan dari metode ini adalah untuk memahami kondisi nyata di lapangan. Menurut Wira (2022) Beberapa metode yang dilakukan, yaitu:

- a. Observasi, pengamatan langsung terhadap aktivitas dan interaksi di kapal terutama saat melaksanakan bongkar muat dan kerja harian di KMP. Legundi.
- b. Wawancara, mengadakan tanya jawab mendalam dengan narasumber yang telah dicantumkan sebelumnya dengan lokasi di KMP. Legundi
- c. Dokumentasi, membuat catatan kegiatan melalui foto ataupun video agar memiliki bukti konkret yang berkaitan dengan kegiatan di KMP. Legundi.

2. Data Sekunder

Data Sekunder mencakup informasi yang diperoleh dari pihak-pihak terkait, data yang telah dipublikasikan, serta dari instansi yang relevan dengan penelitian ini. Data sekunder dari penelitian ini, yaitu:

- a. *Ship Particular* KMP. Legundi
- b. *Crew List* KMP. Legundi
- c. Data APD di KMP. Legundi
- d. SOP Kerja di KMP. Legundi

C. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian skripsi ini, data yang menjadi fokus pengolahan oleh peneliti adalah data kualitatif yang terwujud dalam bentuk kata-kata dan kalimat. Data ini diperoleh melalui serangkaian metode pengumpulan data primer. Selain itu, data juga berasal dari paparan dan uraian yang didapatkan melalui studi kepustakaan yang lengkap, memahami literatur teoritis dan penelitian terdahulu yang berkaitan dengan topik budaya keselamatan dan

penggunaan alat keselamatan di kapal, serta hasil pengamatan awal yang dilakukan peneliti.

Setelah proses Pengumpulan Data, selanjutnya peneliti akan melakukan Reduksi Data. Menurut Wira (2022), reduksi data merupakan suatu proses untuk membuat rangkuman dan memilih data-data yang dipandang relevan dari hasil observasi, wawancara dan pengamatan tersebut.

Kemudian dilanjutkan dengan Menyusun penyajian data. Menurut Wira (2022) Penyajian data merupakan bentuk penyampaian informasi berdasarkan dari data yang telah dikumpulkan dan disusun secara komunikatif sehingga dengan efektif membuat kesimpulan, di mana peneliti menemukan penyebab timbulnya masalah yang diperoleh di KMP. Legundi yaitu kasus mengenai kurangnya kepekaan, kepedulian, dan kedisiplinan awak kapal dalam menerapkan budaya keselamatan dalam melakukan kegiatan yang berisiko tinggi menyebabkan cedera dan kurangnya kesadaran dalam menggunakan alat-alat keselamatan saat bekerja yang menimbulkan kerugian bagi pihak Perusahaan maupun awak kapal itu sendiri serta menemukan faktor kendala dan Upaya yang dapat dilakukan dalam meningkatkan budaya keselamatan.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Analisis

Berdasarkan hasil observasi peneliti selama melaksanakan praktik laut di atas kapal KMP. Legundi, peneliti menemukan adanya suatu masalah dan penyebabnya. Terdapat beberapa kejadian yang peneliti temukan, diantaranya:

1. Juru mudi mengalami kecelakaan kerja saat proses bongkar muat, di mana saat akan menutup *side rampdoor* buritan. Juru mudi terjepit pada engsel *rampdoor* sehingga mengalami cacat permanen pada jari kakinya. Berdasarkan hasil observasi saat kejadian, kasus ini terjadi karena kurangnya kepedulian dan kewaspadaan juru mudi dalam melihat kemungkinan hal buruk yang akan terjadi dan juga memiliki kelelahan saat bekerja, Di mana saat wawancara narasumber 6 menganggap hal ini terjadi karena dia lalai dan menganggap sudah biasa dilakukan sehingga mengurangi tingkat kewaspadaan terhadap bahaya di sekitar. Selain itu tidak adanya sistem pengaman mekanik saat *rampdoor* ditutup dan jurumudi tersebut tidak menggunakan Sepatu *safety* yang layak.
2. Kelasi mengalami kecelakaan terjatuh dari tempat tinggi. Kejadian ini terjadi saat *docking* di mana kelasi sedang melakukan perawatan pada dudukan HRU (*Hydrostatic Release Unit*) *liferaft* tanpa menggunakan alat keselamatan di tempat tinggi lalu terjatuh sehingga harus mengalami pergeseran pada tulang bahu dan harus dilakukan penanganan darurat. Hal ini terjadi karena membiasakan sesuatu yang salah tanpa memikirkan kemungkinan kecelakaan kerja yang akan terjadi dan Kurangnya kepatuhan awak kapal untuk menerapkan budaya keselamatan yang dibuktikan dengan kecelakaan kerja karena kurang memperhatikan pemakaian alat keselamatan dalam hal kasus ini berupa *safety harness*. Selain itu, tidak adanya *Permit To Work* untuk pekerjaan di ketinggian menjadi alasan utama lainnya dan minimnya pelatihan tentang kerja aman.
3. Kelasi juga mengalami kecelakaan jatuh dari tempat tinggi saat melakukan perawatan pengecatan pada langit-langit di *upper deck* dengan

menggunakan *steiger*. Lalu, terjatuh dari *steiger* sehingga mengalami luka sedang dan segera dilakukan penanganan. Berdasarkan hasil observasi saat kejadian, ditemukan bahwa roda pada *steiger* mengalami kerusakan atau tidak berfungsi dengan baik, sehingga menyulitkan proses pemindahan alat tersebut. Selain itu, kelasi tidak menggunakan *safety harness* saat bekerja, yang mengakibatkan tingkat keparahan luka menjadi lebih tinggi ketika terjadi kecelakaan.

4. *Cleaning Service* mengalami kecelakaan terhimpit saat memasang *stopper rampdoor* haluan. Hal ini terjadi saat *cleaning service* membantu Kelasi saat akan memasang *stopper rampdoor*, lalu saat akan memasang *stopper rampdoor* kedalam lubang penutupnya terjadi kesalahpahaman sehingga salah satu jari terhimpit pada *stopper rampdoor*. Setelah itu, jari tersebut mengalami pendarahan dan segera dilakukan penanganan sementara, lalu dilarikan ke rumah sakit terdekat. Penyebabnya berdasarkan hasil observasi langsung di tempat kejadian, kasus ini terjadi karena kesalahan manusia (*human error*) yaitu kurangnya komunikasi dengan Awak Kapal saat melakukan pemasangan *stopper* sehingga meningkatkan peluang kecelakaan kerja, lalu terjadi lah kejadian kecelakaan kerja seperti kejadian kelasi dan *cleaning service* yang sudah dipaparkan. Inilah pentingnya komunikasi disetiap situasi. Selain itu, saat kejadian peneliti melihat langsung bahwa *Cleaning Service* tidak menggunakan sarung tangan kerja dan tidak ada nya SOP saat menutup *vent*.

Berdasarkan penjelasan tentang temuan di atas terdapat beberapa hasil analisis dari penelitian ini yaitu :

1. Analisis Faktor Kendala Penerapan Budaya Keselamatan

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara peneliti, Penerapan budaya keselamatan ini tidak terlaksana dengan baik karena beberapa poin, Adapun poin tersebut sebagai berikut.

a. Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD).

Berdasarkan hasil observasi selama pelaksanaan praktik laut di KMP. Legundi ditemukan bahwa sebagian besar awak kapal tidak konsisten menggunakan APD saat bekerja, terutama saat cuaca panas atau bekerja di ruang sempit. APD terlihat tidak mendukung kenyamanan kerja, terutama di area ruang mesin dan geladak terbuka. Berdasarkan hasil observasi tersebut, diketahui bahwa APD yang digunakan tidak cukup nyaman sehingga sering kali awak kapal tidak disiplin memakai APD.



Gambar 4. 1 Wawancara dengan Narasumber 7

Berikut ini disajikan berbagai jawaban dari wawancara dengan semua responden. Berdasarkan hasil wawancara, tujuh narasumber memberikan pandangan yang hampir senada mengenai kendala penggunaan APD di KMP. Legundi. Narasumber 1 menyampaikan bahwa awak kapal cenderung memakai APD hanya ketika ada pengawasan langsung. Narasumber 2 menambahkan bahwa kondisi APD yang sudah rusak membuat sebagian awak kapal enggan menggunakannya. Narasumber 3 menjelaskan bahwa suhu panas di ruang mesin sering membuat awak melepas APD. Narasumber 4 menilai APD dianggap memperlambat pekerjaan, khususnya saat bongkar muat. Narasumber 5 menyampaikan APD jarang diganti meskipun tidak layak pakai. Narasumber 6 mengakui dirinya masih terbiasa bekerja tanpa APD lengkap karena merasa aman. Sementara

itu, Narasumber 7 menekankan bahwa penggunaan APD terasa sangat tidak nyaman ketika cuaca panas.

Kendala utama dalam penggunaan APD terletak pada kenyamanan, kelayakan peralatan, serta rendahnya disiplin awak kapal. Narasumber 1 sampai 3 lebih menekankan pada aspek pengawasan dan keterbatasan pengadaan, sementara Narasumber 4 sampai 7 lebih menyoroti aspek kebiasaan dan ketidaknyamanan. Sehingga Penggunaan APD di KMP. Legundi belum optimal karena dipengaruhi oleh faktor kenyamanan, kondisi APD yang tidak layak, serta disiplin awak kapal yang rendah..

Kenyamanan penggunaan APD merupakan elemen penting dalam budaya keselamatan di lingkungan kerja. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, ketidaknyamanan dalam penggunaan APD menjadi faktor utama yang menurunkan kepatuhan awak kapal terhadap prosedur budaya keselamatan. Meskipun kesadaran pentingnya APD ada, namun kenyamanan menjadi penentu utama dalam praktik penggunaannya sehari-hari.

b. Kondisi Ketersediaan APD

Berdasarkan hasil observasi, peneliti mengamati bahwa banyak peralatan APD yang digunakan oleh awak kapal sudah dalam kondisi aus, rusak, atau tidak layak pakai. Beberapa helm terlihat retak, sepatu *safety* terlihat jebol, dan sarung tangan robek. Tidak terdapat jadwal penggantian rutin yang terlihat secara dokumentatif selama masa pengamatan. Berikut disajikan dokumentasi terkait APD.



Gambar 4. 2 Alat Pelindung Diri(APD) yang tidak layak pakai

Sumber: Dokumentasi Pribadi (2025)

Dokumentasi di atas, menggambarkan terkait kondisi APD yang sudah tidak layak pakai. Sehingga berdasarkan observasi dan bukti di atas, disimpulkan bahwa kurangnya pengadaan terhadap APD baru menjadi perhatian serius bagi KMP. Legundi. Di bawah ini terdapat dokumentasi permintaan APD yang sudah cukup lama namun belum diberikan jawaban lanjutan.

Gambar 4. 3 Permintaan Barang dan Jasa KMP. Legundi

Sumber: Data KMP. Legundi (2025)

Berdasarkan wawancara, ditemukan pernyataan dari narasumber 1 yang menilai bahwa APD tidak selalu tersedia dalam kondisi baik. Narasumber 2 menyebutkan pengadaan APD sering terlambat. Narasumber 3 menambahkan bahwa jumlah APD terbatas sehingga awak harus berbagi. Narasumber 4 mengungkapkan beberapa APD tidak sesuai ukuran. Narasumber 5 menilai cadangan APD jarang disiapkan. Narasumber 6 menyampaikan APD baru biasanya tidak langsung dibagikan. Narasumber 7 menambahkan bahwa kualitas APD sering kali tidak nyaman digunakan.

Ketersediaan APD belum memadai baik dari segi jumlah, kualitas, maupun distribusi. Hasil wawancara menunjukkan bahwa Narasumber 1 hingga 3 menekankan keterbatasan jumlah dan

keterlambatan distribusi APD, sedangkan Narasumber 4 sampai 7 lebih menyoroti ketidaksesuaian ukuran, ketiadaan cadangan, dan kualitas yang tidak nyaman. Sehingga, permasalahan ketersediaan APD mencakup dua dimensi besar, yaitu kuantitas dan kualitas.

Didukung oleh hasil observasi dan wawancara di atas, kurangnya pengadaan APD baru berpotensi menghambat penerapan budaya keselamatan yang efektif. Kekurangan dalam pengadaan APD secara berkala mencerminkan lemahnya tanggung jawab pihak perusahaan dalam menjamin keselamatan awak kapal. Hal ini berdampak langsung terhadap kedisiplinan dan kepatuhan awak kapal dalam menggunakan APD yang sesuai standar keselamatan.

c. Sulitnya Mengubah Kebiasaan Kerja Awak Kapal.

Peneliti melakukan observasi bahwa ada kebiasaan lama yang masih dijalankan oleh sebagian awak kapal, yaitu mengabaikan prosedur keselamatan demi efisiensi waktu kerja. Beberapa awak kapal terlihat bekerja tanpa menggunakan APD lengkap, terutama saat melakukan pekerjaan yang dianggap rutin dan ringan seperti melakukan bongkar muat tanpa melihat potensi bahaya di sekitar. Kebiasaan ini menunjukkan bahwa budaya keselamatan belum sepenuhnya melekat dalam perilaku kerja mereka.

Berdasarkan hasil wawancara, Narasumber 1 menyatakan bahwa awak kapal masih terbiasa bekerja dengan pola lama. Narasumber 2 menjelaskan pola pikir awak kapal sulit berubah karena sudah merasa aman. Narasumber 3 menyampaikan bahwa sebagian awak kapal beranggapan belum pernah celaka berarti sudah aman. Narasumber 4 menilai awak kapal malas menggunakan APD karena dianggap ribet. Narasumber 5 menyatakan perubahan kebiasaan hanya mungkin jika ada pembinaan yang ketat. Narasumber 6 mengakui sering bekerja tanpa APD karena terbiasa. Narasumber 7 menambahkan bahwa awak kapal lebih fokus menyelesaikan

pekerjaan cepat. Berikut ini dokumentasi saat dilakukan wawancara dengan narasumber 2 saat kapal sandar di merak.



Gambar 4. 4 Wawancara dengan Narasumber 2

Mayoritas narasumber menunjukkan bahwa pola pikir awak KMP. Legundi masih menempatkan keselamatan sebagai beban tambahan, bukan sebagai kebutuhan utama dalam bekerja. Dari keterangan wawancara terlihat bahwa Narasumber 1 hingga 3 menekankan kesulitan perubahan pola pikir awak kapal yang masih terpaku pada kebiasaan lama, sedangkan Narasumber 4 sampai 7 lebih banyak mengungkap perilaku praktis awak kapal yang malas, terburu-buru, dan enggan memakai APD. Artinya, sulitnya mengubah kebiasaan kerja bersumber dari kombinasi pola pikir yang keliru dan perilaku kerja yang tidak disiplin.

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara yang telah dilakukan, disimpulkan bahwa kebiasaan kerja yang tidak sesuai dengan prosedur keselamatan merupakan hambatan utama dalam membentuk budaya kerja aman di atas kapal. Perubahan pola pikir dan disiplin dalam penerapan SOP harus dilakukan secara bertahap melalui pembinaan yang berkelanjutan dan pengawasan yang konsisten.

d. Pengawasan Perwira di KMP. Legundi

Berdasarkan Hasil observasi, peneliti mencatat bahwa tidak semua aktivitas kerja diawasi secara langsung oleh perwira atau nahkoda. Terkadang pekerjaan dilakukan tanpa diberi arahan keselamatan atau supervisi yang memadai. Pengawasan hanya terlihat aktif ketika ada inspeksi dari pihak luar atau menjelang kegiatan besar. Bahkan ditemukan perwira yang malah tidak melakukan pengawasan dan tidak menerapkan SOP yang ada saat di kerja lapangan. Kesimpulan dari hasil observasi tersebut ditemukan bahwa pengawasan terhadap aktivitas kerja di kapal belum berjalan secara konsisten dan efektif. Berikut ini bukti nyata awak kapal saat tidak ada yang mengawasi.



Gambar 4. 5 Awak Kapal yang Acuh terhadap Keselamatan Kerja
Saat Tidak Ada yang Mengawasi

Narasumber 1 menjelaskan bahwa ia telah memberi arahan untuk lebih aktif mengawasi, namun kenyataannya banyak pekerjaan yang berjalan tanpa pengawasan langsung karena beban kerja perwira cukup tinggi. Narasumber 2 menyampaikan bahwa pengawasan sering terabaikan ketika pekerjaan menumpuk. Narasumber 3 menambahkan bahwa pengawasan biasanya baru dilakukan serius ketika ada inspeksi. Narasumber 4 menilai ada perwira yang kurang disiplin sehingga tidak memberi contoh yang baik. Narasumber 5 menyatakan bahwa pengawasan cenderung formalitas dan tidak konsisten. Narasumber 6 mengakui bahwa tanpa pengawasan ia biasanya bekerja seadanya. Narasumber 7 menambahkan bahwa awak

kapal lebih patuh ketika ada pengawasan, namun longgar bila tidak ada yang melihat.

Narasumber 1 hingga 3 lebih menekankan lemahnya konsistensi pengawasan, sementara Narasumber 4 sampai 7 menyoroti contoh buruk dari perwira serta lemahnya pengawasan di lapangan. Dari sini dapat dipahami bahwa kelemahan pengawasan mencakup aspek struktural (konsistensi) dan aspek keteladanan perwira..

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara yang dilakukan ditemukan bahwa kurangnya pengawasan dari perwira kapal mengakibatkan rendahnya tingkat kepatuhan awak terhadap standar keselamatan. Pengawasan yang hanya di situasi tertentu saja tidak cukup untuk membentuk kedisiplinan yang kuat. Diperlukan sistem pengawasan yang berkelanjutan dan terjadwal, serta partisipasi aktif dari seluruh perwira kapal.

e. Tingkat Kesadaran Terhadap Budaya Keselamatan

Berdasarkan hasil observasi, peneliti menemukan bahwa penggunaan APD oleh awak KMP. Legundi tidak dilakukan secara konsisten. Awak kapal cenderung menggunakan APD hanya ketika ada pengawasan dari perwira atau atasan. Setelah pengawasan selesai, APD sering kali dilepas atau digunakan secara tidak lengkap. Ini menunjukkan bahwa kepatuhan mereka masih rendah dan bersifat eksternal, bukan karena kesadaran pribadi. Kesimpulan hasil observasi tersebut adalah bahwa rendahnya kesadaran dalam menerapkan budaya keselamatan masih rendah dan bersifat formalitas, karena dilakukan hanya saat diawasi, bukan atas kesadaran pribadi.

Selain itu, Narasumber 1 menyampaikan bahwa awak kapal sering mengabaikan aturan keselamatan ketika tidak ada pengawasan. Narasumber 2 menambahkan sebagian awak menganggap prosedur keselamatan hanya formalitas. Narasumber 3 menyebutkan ada awak

kapal yang lebih percaya pada pengalaman dibanding aturan. Narasumber 4 menekankan awak kapal lebih banyak bekerja mengikuti kebiasaan, bukan SOP. Narasumber 5 menyatakan bahwa kesadaran hanya muncul setelah kecelakaan. Narasumber 6 mengakui merasa aman meski tidak sepenuhnya patuh aturan. Narasumber 7 menegaskan bahwa awak lebih mementingkan kecepatan kerja dibanding keselamatan.

Hasil wawancara menunjukkan bahwa Narasumber 1 hingga 3 lebih menekankan rendahnya kesadaran karena awak kapal menganggap aturan keselamatan hanya formalitas dan bisa digantikan pengalaman, sedangkan Narasumber 4 sampai 7 menekankan perilaku praktis awak kapal yang lebih mementingkan kebiasaan dan kecepatan kerja. Sehingga, rendahnya kesadaran ini dipengaruhi oleh pola pikir yang salah sekaligus sikap kerja yang mengabaikan keselamatan. Berikut dokumentasi terkait wawancara dengan narasumber saat sedang melakukan kegiatan di anjungan.



Gambar 4. 6 Wawancara dengan Narasumber 1 dan 3

Berikut contoh terkait rendahnya kesadaran terhadap risiko kecelakaan kerja disertai wawancara secara realitas di lapangan terkait kondisi pada gambar.



Gambar 4. 7 *Chiping* di Bowvisor Haluan tanpa Safety Harness dan Safety Googles

Saat peneliti melakukan wawancara dengan narasumber pada gambar secara nyata di lapangan, peneliti memberikan pertanyaan terkait alasan tidak memakai *safety harness*, tanggapan narasumber menyatakan penggunaan *safety harness* dianggap merepotkan karena memperlambat pekerjaan, dan tidak ada larangan tegas dari perwira selama tugas dapat diselesaikan.



Gambar 4. 8 *Brushing* tanpa Menggunakan *safety Mask*

Peneliti juga melakukan tanya jawab instan terkait penyebab tidak menggunakan *safety mask* atau *respirator*, narasumber menyatakan bahwa pekerjaan seperti *brushing* dianggap sederhana sehingga sering dilakukan tanpa menggunakan *safety mask*, dengan alasan risikonya hanya sebatas terkena debu.



Gambar 4. 9 *Painting* di lambung kapal tanpa *safety harness*

Saat sedang melakukan *painting*, peneliti juga menanyakan penyebab tidak memakai *safety harness* dengan jawaban narasumber yang menyatakan bahwa dia melakukan kegiatan seperti digambar karena arahan untuk mengerjakan dan menyelesaikan pekerjaan dengan cepat sehingga narasumber hanya mengikuti arahan perwira saja.

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara di atas, diketahui bahwa ketika kesadaran terhadap keselamatan hanya tumbuh karena pengawasan, maka budaya keselamatan belum sepenuhnya hidup di lingkungan kerja. Selain itu, disimpulkan juga bahwa dibutuhkan untuk melakukan pendekatan jangka panjang, termasuk pelatihan, teladan dari perwira, dan komunikasi yang terus-menerus agar nilai-nilai keselamatan benar-benar tertanam dalam setiap individu.

2. Analisis Upaya Meningkatkan Budaya Keselamatan di KMP. Legundi

a. Evaluasi dan Perbaikan APD

Berdasarkan observasi peneliti, didukung data faktor kendala yang telah diidentifikasi diperlukan untuk melakukan evaluasi menyeluruh terhadap desain dan kenyamanan Alat Pelindung Diri (APD) yang disediakan. Hal ini merupakan langkah awaksial dalam meningkatkan keselamatan dan kenyamanan awak kapal di KMP Legundi. Perusahaan sebaiknya melibatkan awak kapal dalam proses pemilihan APD baru, sehingga alat yang dipilih benar-benar sesuai dengan kebutuhan dan pilihan mereka. Disimpulkan bahwa, hal ini penting karena APD yang nyaman dan fungsional akan mendorong awak kapal untuk menggunakannya secara konsisten, sehingga mengurangi risiko kecelakaan kerja.

Hasil wawancara menunjukkan bahwa evaluasi dan perbaikan APD menjadi langkah penting dalam menjaga keselamatan awak kapal. Narasumber 1 menekankan bahwa APD harus diperiksa secara rutin dan tidak menunggu hingga rusak. Selanjutnya, Narasumber 2 menilai evaluasi APD penting untuk memastikan kelayakan, sedangkan Narasumber 3 menambahkan bahwa awak kapal perlu dilibatkan dalam proses penilaian. Kemudian, Narasumber 4 menegaskan bahwa hasil evaluasi harus segera ditindaklanjuti dengan perbaikan, sementara Narasumber 5 menekankan perlunya penyediaan cadangan APD. Di sisi lain, Narasumber 6 menyoroti kenyamanan penggunaan sebagai bagian dari evaluasi, dan

Narasumber 7 menegaskan pentingnya perbaikan cepat agar aktivitas kerja tidak terganggu.

Kesimpulan dari hasil wawancara ,yaitu narasumber 1 hingga 3 lebih menekankan pada pentingnya evaluasi rutin serta keterlibatan awak kapal dalam proses penilaian APD, sedangkan narasumber 4 sampai 7 lebih menyoroti tindak lanjut cepat berupa perbaikan, ketersediaan cadangan, dan kenyamanan. Hal ini menunjukkan bahwa evaluasi APD hanya efektif jika dibarengi dengan tindakan nyata untuk memperbaiki dan menyesuaikan kebutuhan awak kapal.

Hasil Observasi dan wawancara yang dilakukan memberikan masukan bahwa dengan APD yang nyaman akan meningkatkan konsistensi awak kapal dalam penggunaan APD sebagai salah satu faktor utama budaya keselamatan. Contoh nyata yang dapat diterapkan yaitu mengadakan *safety meeting* dengan awak kapal untuk mendapatkan masukan tentang APD yang ada, kemudian melakukan pengadaan APD baru yang lebih nyaman, seperti *Safety Shoes* yang lebih ringan dan *Safety Helmet* yang memiliki ventilasi yang baik.

b. Pengadaan APD Baru Yang Memadai

Observasi di lapangan menunjukkan adanya keterlambatan pengadaan Alat Pelindung Diri (APD) baru, sementara sebagian peralatan yang tersedia telah rusak. Permintaan pengadaan yang diajukan oleh pihak perwira kapal juga belum mendapatkan jawaban yang memadai dari manajemen. Kesimpulan dari observasi menunjukkan bahwa keterlambatan pengadaan berpotensi menghambat penerapan budaya keselamatan kerja.

Hasil wawancara menunjukkan bahwa pengadaan APD baru yang memadai menjadi kebutuhan penting bagi awak kapal. Narasumber 1 menyampaikan bahwa pengadaan APD sebaiknya tidak menunggu hingga stok habis, sedangkan Narasumber 2 menekankan bahwa distribusi APD sering kali terlambat. Selanjutnya, Narasumber 3 menyarankan agar pengadaan APD baru disesuaikan dengan kondisi kerja di lapangan. Kemudian, Narasumber 4 menilai bahwa APD

harus selalu tersedia dalam jumlah yang cukup, sementara Narasumber 5 menekankan pentingnya adanya cadangan APD baru. Di sisi lain, Narasumber 6 menyatakan bahwa dirinya akan lebih disiplin apabila APD yang digunakan nyaman, dan Narasumber 7 menambahkan bahwa APD yang ringan akan lebih mendorong kepatuhan awak kapal.

Hasil kesimpulan dari wawancara tersebut, dirumuskan bahwa Narasumber 1 hingga 3 menekankan percepatan distribusi dan kesesuaian APD dengan kondisi kerja, sementara Narasumber 4 sampai 7 lebih fokus pada kecukupan stok, ketersediaan cadangan, dan kenyamanan. Sehingga, pengadaan APD yang memadai harus menjamin ketersediaan secara tepat waktu sekaligus memastikan kualitas yang sesuai kebutuhan lapangan.

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, dapat disimpulkan bahwa pengadaan APD baru yang memadai perlu menjadi prioritas. Perusahaan harus menyediakan alat pelindung sesuai dengan jenis pekerjaan dan karakteristik awak kapal agar budaya keselamatan dapat diterapkan secara optimal dan berkelanjutan. Oleh karena itu, dukungan manajemen dalam mempercepat proses pengadaan APD baru sangat diperlukan untuk menciptakan budaya keselamatan yang lebih baik di KMP Legundi.

c. Program Pelatihan dan Sosialisasi Keselamatan

Selama peneliti melaksanakan Praktik Lapangan (Prala) di KMP Legundi, peneliti mengamati bahwa sosialisasi mengenai budaya keselamatan masih kurang dilaksanakan. Hal ini menunjukkan adanya kebutuhan mendesak untuk melaksanakan program pelatihan yang berfokus pada budaya keselamatan kerja. Hasil observasi juga memperlihatkan bahwa pelatihan keselamatan belum dilakukan secara rutin dan terjadwal. Awak kapal umumnya hanya menerima SOP dalam bentuk dokumen tanpa adanya penjelasan mendalam atau latihan praktis. Kesimpulan observasi menunjukkan bahwa kurangnya

pelatihan mengakibatkan pemahaman awak kapal terhadap prosedur keselamatan tidak berkembang optimal.

FAMILIARISASI AWAK KAPAL		No. Dokumen : PH-104.04.04 Rev.02 Berlaku Efektif : 04 September 2015 Hari ini : 1 April	
NAMA AWAK KAPAL	MASRIL HUDA		
JABATAN	KURIR MINYAK		
NAMA KAPAL	KMP. LEGUNDI		
TANGGAL PELAKSANAAN	04 SEPTEMBER 2023		
NO	URAIAN / BIMBINGAN	PELAHKANAN YA () TIDAK ()	KETERANGAN
1.	Pengulangan Tugas dan Tanggung Jawab seorang dengan jabatan tugas yang tinggi		
2.	Menunjukkan bagaimana memperbaiki dan memelihara Mesin		
3.	Inti tugas yang berkaitan dengan keadaan darurat;		
4.	Pengulangan Peraturan-peraturan kerja dalam dan luar kapal;		
5.	Pengulangan mengenai perlakuan - perlakuan keselamatan :		
	- Life Jacket		
	- Selimut		
	- Sekoci peninggi		
	- Selang hidung		
	- Fons (Tabung Pemadam)		
	- Konik SOFEP		
6.	Pengulangan mengenai peraturan-peraturan yang akan digunakan untuk tugas dan tanggung jawab seorang dengan jabatan tugas		
7.	Menunjukkan untuk mengisi/ kelling kapal untuk menghindari limbungan kerja yang berisiko		
8.	Menunjukkan bukti bahwa pelaksanaan tugas dirasa sebagai produksi dalam ketuntasan pelaksanaan		

Keterangan : Beri tanda X pada kolom ya / tidak sesuai dengan pelaksanaannya

KAMP. LEGUNDI, 04 SEPTEMBER 2023

Mengetahui :
Nikolaus


Pelaksana Familiarisasi
ARLEAUZI


Gambar 4. 10 *Familiarisasi* Awak Kapal KMP. Legundi

Sumber: Data KMP. Legundi

Hasil wawancara menunjukkan bahwa program pelatihan dan sosialisasi keselamatan dinilai penting dalam meningkatkan budaya keselamatan di kapal. Narasumber 1 menekankan bahwa pelatihan harus dilakukan secara rutin dan tidak sekadar formalitas, sedangkan Narasumber 2 menyebutkan bahwa sosialisasi sebaiknya disampaikan dengan cara yang praktis. Selanjutnya, Narasumber 3 menekankan pentingnya *familiarisasi* khususnya bagi awak kapal baru. Kemudian, Narasumber 4 menyampaikan bahwa metode simulasi dianggap lebih mudah dipahami oleh awak kapal, sementara Narasumber 5 menilai bahwa pelatihan interaktif lebih efektif dibandingkan hanya mempelajari teori. Di sisi lain, Narasumber 6 menyebutkan bahwa latihan langsung dapat membantu kru lebih memahami prosedur, dan Narasumber 7 menambahkan bahwa *briefing* rutin akan membuat awak kapal lebih mudah mengingat aturan keselamatan.

Berdasarkan hasil wawancara di atas, disimpulkan Narasumber 1 hingga 3 menekankan kontinuitas pelatihan dan *familiarisasi* awak kapal baru, sedangkan Narasumber 4 sampai 7 lebih menyoroti metode penyampaian yang praktis seperti simulasi, latihan langsung, dan *briefing* rutin. Hal ini menegaskan bahwa

keberhasilan pelatihan terletak pada kombinasi antara kesinambungan program dan pendekatan yang aplikatif.

Kemudian, hasil observasi dan wawancara merumuskan bahwa program pelatihan dan sosialisasi keselamatan ini tidak hanya bertujuan untuk meningkatkan pengetahuan, tetapi juga untuk membangun budaya keselamatan yang lebih kuat di KMP Legundi. Melalui pendekatan yang sistematis dan partisipatif, diharapkan awak kapal dapat lebih siap dan responsif dalam menghadapi situasi yang berpotensi membahayakan, serta mampu menerapkan prinsip-prinsip keselamatan dengan lebih efektif dalam setiap aspek pekerjaan mereka.

d. Penegakan SOP dan *Permit to Work* pada Awak KMP. Legundi

Observasi menunjukkan bahwa Standar Operasi Prosedur (SOP) belum diterapkan secara disiplin, sedangkan sistem *Permit to Work* (PTW) sudah ada tetapi tidak diberlakukan pada pekerjaan berisiko tinggi. Hal ini menunjukkan lemahnya penerapan prosedur keselamatan, yang berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan kerja. Kesimpulan observasi menegaskan bahwa tanpa penegakan aturan yang ketat, prosedur keselamatan cenderung diabaikan.

Hasil wawancara dengan Narasumber 1 menekankan SOP harus ditegakkan tegas. Kemudian, Narasumber 2 menambahkan *Permit to Work* wajib digunakan di pekerjaan berisiko. Narasumber 3 menyebutkan kecelakaan bisa ditekan jika SOP dijalankan penuh. Narasumber 4 menilai sanksi harus ada untuk pelanggaran SOP. Narasumber 5 menegaskan SOP jangan hanya tertulis tapi diterapkan nyata. Narasumber 6 menilai *Permit to Work* membuat pekerjaan lebih terarah. Narasumber 7 menyampaikan aturan konsisten akan meningkatkan kepatuhan.

Berdasarkan wawancara tersebut, didapat bahwa Narasumber 1 hingga 3 lebih banyak menekankan SOP dan *Permit to Work* sebagai pedoman pencegah kecelakaan, sementara Narasumber 4 sampai 7 menyoroti pentingnya penerapan konsisten, sanksi, dan implementasi

nyata di lapangan. Sehingga, aturan keselamatan hanya akan efektif jika dilaksanakan tegas dan disertai mekanisme kontrol yang jelas.

Gabungan hasil observasi dan wawancara menyimpulkan bahwa penerapan SOP dan PTW harus dilakukan dengan disiplin dan konsisten, disertai pengawasan langsung dari perwira kapal. Upaya ini akan memastikan bahwa setiap pekerjaan berisiko tinggi dapat dilaksanakan sesuai standar keselamatan yang berlaku.

e. Peningkatan Pengawasan terhadap Awak KMP. Legundi

Observasi mengungkapkan bahwa tingkat kedisiplinan awak kapal masih rendah, terutama ketika tidak ada pengawasan langsung dari perwira. SOP sering kali diabaikan dalam pekerjaan sehari-hari. Kesimpulan observasi menunjukkan bahwa lemahnya pengawasan berdampak pada rendahnya kepatuhan awak kapal terhadap aturan keselamatan.

Narasumber 1 menyampaikan perwira harus jadi teladan. Narasumber 2 menekankan pengawasan konsisten. Narasumber 3 menambahkan kepatuhan awak kapal meningkat bila perwira disiplin. Narasumber 4 menilai *reward and punishment* efektif. Narasumber 5 menyebutkan pengawasan jangan longgar di pekerjaan berisiko. Narasumber 6 mengakui lebih hati-hati bila diawasi. Narasumber 7 menambahkan arahan langsung dari perwira sangat membantu.

Narasumber 1 hingga 3 menekankan keteladanan dan konsistensi pengawasan perwira, sedangkan Narasumber 4 sampai 7 menyoroti reward and punishment serta arahan langsung. Hal ini menunjukkan bahwa pengawasan yang baik tidak hanya dilakukan secara formal, tetapi juga harus memberi contoh nyata dan memotivasi awak kapal melalui sistem penghargaan dan hukuman.

Gabungan hasil observasi dan wawancara menunjukkan bahwa pengawasan yang konsisten dan penerapan disiplin yang tegas merupakan dasar pembentukan budaya keselamatan yang kuat. Keteladanan perwira dalam menerapkan aturan menjadi kunci

keberhasilan dalam menciptakan lingkungan kerja yang aman di KMP. Legundi.

f. Penerapan Disiplin yang Ketat saat Bekerja bagi Awak KMP. Legundi

Observasi mengungkapkan bahwa tingkat kedisiplinan awak kapal masih rendah, terutama ketika tidak ada pengawasan langsung dari perwira. SOP sering kali diabaikan dalam pekerjaan sehari-hari. Kesimpulan observasi menunjukkan bahwa lemahnya pengawasan berdampak pada rendahnya kepatuhan awak kapal terhadap aturan keselamatan.

Narasumber 1 menyampaikan disiplin harus ditegakkan tegas. Narasumber 2 menilai perwira perlu menindak langsung pelanggaran. Narasumber 3 menyebutkan disiplin harus dibiasakan sejak awak kapal baru masuk. Narasumber 4 menegaskan sanksi penting agar pelanggaran tidak terulang. Narasumber 5 menekankan konsistensi disiplin di setiap shift. Narasumber 6 mengakui lebih patuh bila ada teguran langsung. Narasumber 7 menyampaikan awak kapal lebih taat jika tahu ada konsekuensi jelas.

Narasumber 1 hingga 3 lebih menekankan pembiasaan disiplin melalui aturan tegas dan pembinaan sejak awal, sementara Narasumber 4 sampai 7 menekankan pentingnya sanksi, penindakan langsung, dan konsistensi dalam penerapan aturan. Hal ini mengindikasikan bahwa budaya disiplin hanya bisa tumbuh jika ada kombinasi antara pembinaan jangka panjang dan sanksi tegas yang dijalankan secara konsisten.

Gabungan hasil observasi dan wawancara menunjukkan bahwa pengawasan yang konsisten dan penerapan disiplin yang tegas merupakan dasar pembentukan budaya keselamatan yang kuat. Keteladanan perwira dalam menerapkan aturan menjadi kunci keberhasilan dalam menciptakan lingkungan kerja yang aman di KMP. Legundi.

Selain itu perlu juga untuk mengetahui kelayakan APD yang dimiliki awak kapal KMP. Legundi. APD ini bertujuan untuk mendukung penerapan budaya keselamatan dalam menjaga awak kapal dari berbagai bahaya yang mungkin terjadi sewaktu bekerja di atas kapal. Berdasarkan observasi terhadap data yang ada di KMP. Legundi, berikut ini daftar, kondisi dan kegunaan berbagai alat keselamatan kerja yang terdapat di KMP. Legundi. Adapun data tersebut sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Daftar dan Kondisi Berbagai Alat Keselamatan Kerja
di KMP. Legundi

No.	Nama Alat	Jumlah	Baik	Rusak
1	Helm Keselamatan (<i>Safety Helmet</i>)	40	35	5
3	<i>Safety Shoes</i>	38	36	2
4	Sarung tangan (<i>safety gloves</i>)	48	46	2
5	Masker (<i>respirator</i>)	36	33	3
6	Kacamata pengaman	40	36	4
7	Penutup telinga	38	36	2
8	Baju kerja (<i>Wearpack</i>)	38	38	-

Sumber : Data KMP. Legundi (2025)

Berdasarkan observasi melalui data di atas dapat ditentukan, bahwa dengan jumlah awak kapal total sebanyak 38 orang untuk jumlah alat pelindung yang ada cukup terpenuhi tetapi memiliki sedikit kerusakan pada alat keselamatan tertentu. Namun, ketersediaan untuk Cadangan pengganti alat keselamatan yang tidak memenuhi.

B. Pembahasan

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan di kapal KMP. Legundi terkait upaya peningkatan budaya keselamatan dalam mencegah kecelakaan kerja maka peneliti membahas sebagai berikut.

1. Faktor Kendala Penerapan Budaya Keselamatan di KMP Legundi

Berdasarkan hasil observasi langsung dan wawancara dengan tujuh awak kapal KMP. Legundi, ditemukan berbagai faktor kendala yang menghambat penerapan budaya keselamatan kerja secara efektif. Awak kapal menyampaikan bahwa penggunaan APD belum maksimal karena alasan ketidaknyamanan dan kondisi alat yang tidak layak pakai. Sebagian besar APD sudah aus atau rusak, namun tetap digunakan karena keterlambatan pengadaan. Selain itu, masih banyak awak yang mempertahankan kebiasaan lama yang tidak mengutamakan keselamatan dengan alasan efisiensi kerja. Pengawasan dari nahkoda dan perwira dinilai belum konsisten dan hanya aktif saat inspeksi atau pasca insiden. Terakhir, tingkat kesadaran individu terhadap pentingnya keselamatan kerja masih rendah. Banyak awak kapal yang mematuhi prosedur keselamatan hanya karena diawasi, bukan karena pemahaman atau kesadaran pribadi akan risiko kerja.

Temuan tersebut menunjukkan bahwa kondisi di lapangan belum sepenuhnya sesuai dengan ketentuan perundang-undangan dan standar keselamatan yang berlaku. COSWP secara tegas menyatakan bahwa APD harus dalam kondisi baik dan nyaman digunakan, sementara kondisi di kapal menunjukkan sebaliknya. ISM *Code* Bab 10.3 mewajibkan perusahaan melakukan pemeliharaan dan pengadaan peralatan keselamatan secara rutin, yang dalam praktiknya belum berjalan maksimal. STCW A-VI/1-4 menekankan pentingnya kesadaran keselamatan sebagai bagian dari tanggung jawab personal, namun wawancara menunjukkan bahwa kepatuhan awak kapal masih bersifat formalitas. Permenhub No. 20 Tahun 2015, khususnya Pasal 9 dan 11, mewajibkan penyediaan APD oleh perusahaan serta pelaksanaan pengawasan dan pelatihan keselamatan secara berkala, namun belum seluruhnya diimplementasikan secara konsisten di KMP. Legundi.

Sehingga, dapat disimpulkan bahwa kendala-kendala yang ada sebagian besar terjadi karena lemahnya penerapan terhadap regulasi keselamatan yang telah ditetapkan, baik pada tingkat perusahaan maupun individu.

2. Upaya Peningkatan Budaya Keselamatan di KMP. Legundi

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara yang dilakukan peneliti selama praktik laut di KMP. Legundi, ditemukan bahwa penerapan budaya keselamatan belum berjalan optimal. Namun, terdapat sejumlah langkah strategis yang telah dan dapat dilakukan guna meningkatkan kesadaran dan kepatuhan awak kapal terhadap prosedur keselamatan kerja. Upaya-upaya ini mencakup aspek peralatan, sistem kerja, pembinaan, dan pembentukan kesadaran nilai. Untuk menilai efektivitasnya, pembahasan ini akan menghubungkan hasil temuan lapangan dengan ketentuan dalam COSWP, ISM Code, STCW, dan Permenhub No. 20 Tahun 2015, serta didukung teori dari jurnal akademik terkini.

Salah satu upaya utama yang dapat dilakukan adalah evaluasi dan perbaikan terhadap Alat Pelindung Diri (APD) yang digunakan awak kapal. Berdasarkan pengamatan peneliti dan pengakuan awak kapal, sebagian besar APD terasa tidak nyaman digunakan, terutama saat bekerja di ruang panas atau sempit. Beberapa APD juga dalam kondisi tidak layak pakai, namun masih digunakan karena keterlambatan pengadaan yang baru. Ketidaksesuaian ini berdampak pada rendahnya konsistensi penggunaan APD saat bekerja. Dalam hal ini, ketentuan COSWP Bab 4.2.4 secara tegas menyebut bahwa APD harus tidak hanya tersedia, namun juga nyaman dan sesuai dengan karakteristik pekerjaan. Hal ini sejalan dengan ketentuan dalam ISM Code Bab 10.3 dan Permenhub No. 20 Tahun 2015 Pasal 9, yang mewajibkan perusahaan menjaga kualitas dan ketersediaan APD. Penelitian terbaru oleh Xi dkk. (2025) dalam *Frontiers in Marine Science* menguatkan bahwa dimensi *safety material culture* sangat memengaruhi perilaku keselamatan awak, khususnya dalam hal kepatuhan penggunaan APD.

Upaya berikutnya adalah penyelenggaraan pelatihan dan sosialisasi keselamatan yang terstruktur dan rutin. Berdasarkan hasil wawancara, awak kapal mengaku bahwa pelatihan keselamatan masih jarang dilakukan dan cenderung bersifat formalitas. Kurangnya pembinaan praktis menyebabkan awak kapal hanya memahami SOP secara teks, bukan sebagai kebiasaan kerja yang melekat. Padahal ISM Code Bab 6 dan 12 mewajibkan perusahaan untuk

secara rutin melakukan pelatihan yang tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga membentuk sikap kerja yang aman. Dalam STCW A-I/6 mengenai tanggung jawab perusahaan, ditegaskan bahwa pelatihan harus mencakup aspek kompetensi dan evaluasi perilaku kerja. Hasil penelitian oleh Widodo dkk. (2021) menunjukkan bahwa pelatihan keselamatan berpengaruh signifikan terhadap peningkatan kesadaran dan kepatuhan awak kapal feri di Indonesia (*The Study of Safety Behavior in Ferry Transport*).

Selain pelatihan, penerapan prosedur kerja aman seperti *Permit To Work* juga perlu ditegakkan secara konsisten, terutama dalam pekerjaan berisiko tinggi seperti perawatan di ketinggian, ruang tertutup, atau pekerjaan dengan bahan berbahaya. Hasil observasi menunjukkan bahwa sistem PTW belum diberlakukan secara efektif di KMP. Legundi. Awak kapal cenderung bekerja langsung tanpa izin formal atau supervisi teknis. Padahal, COSWP secara khusus merekomendasikan penerapan *Permit to Work* untuk mencegah kecelakaan akibat pekerjaan tidak terkontrol, sementara ISM Code Bab 7 menekankan pentingnya sistem dokumentasi dan pengendalian administratif. Studi terbaru Xi dkk. (2025) membuktikan bahwa dimensi sistem budaya keselamatan berhubungan langsung dengan kepatuhan awak terhadap prosedur kerja aman, meskipun harus didampingi dengan pembinaan perilaku yang kuat.

Dalam konteks pengawasan, peneliti menemukan bahwa pengawasan dari nakhoda dan perwira belum dilaksanakan secara menyeluruh. Pengawasan lebih bersifat situasional, misalnya hanya dilakukan saat inspeksi atau terjadi insiden. Padahal, peran pemimpin dalam budaya keselamatan sangat penting. ISM Code Bab 5 menyebutkan bahwa nakhoda bertanggung jawab penuh terhadap implementasi sistem keselamatan di kapal, sedangkan STCW A-II/2 dan Permenhub No. 20 Tahun 2015 Pasal 11 menekankan pentingnya pengawasan aktif dan pemberian teladan oleh perwira kapal. Kajian oleh Lee & Hwang (2021) dalam *Journal of Marine Science and Engineering* menyimpulkan bahwa keterlibatan manajemen dalam keselamatan memiliki korelasi kuat terhadap perilaku keselamatan proaktif dari awak kapal.

Upaya terakhir dan tak kalah penting adalah membentuk kesadaran keselamatan sebagai nilai pribadi (*value fit*). Berdasarkan wawancara, banyak awak kapal mematuhi prosedur keselamatan hanya saat diawasi, bukan karena keyakinan atau kesadaran pribadi terhadap risiko kerja. Hal ini menunjukkan bahwa budaya keselamatan belum menjadi nilai yang tertanam dalam keseharian kerja. STCW A-VI/1-4 yang mengatur *Personal Safety and Social Responsibility (PSSR)* dirancang untuk menanamkan tanggung jawab keselamatan sebagai bagian dari integritas awak kapal. ISM Code Bab 1.4 pun menyatakan bahwa sistem keselamatan yang efektif harus berakar pada komitmen dan kesadaran individu, bukan hanya kontrol eksternal. Menurut studi Xi dkk. (2025), dimensi *safety value fit* merupakan faktor paling menentukan dalam mendorong kepatuhan, kesadaran *kolektif*, dan perilaku proaktif terhadap keselamatan kerja.

Secara keseluruhan, berbagai upaya yang telah dan akan dilakukan di KMP. Legundi menunjukkan adanya arah positif menuju peningkatan budaya keselamatan. Namun, agar upaya ini efektif, diperlukan keselarasan antara aspek teknis, perilaku, dan manajerial yang didukung oleh regulasi dan pembinaan berkelanjutan. Temuan ini menguatkan bahwa budaya keselamatan tidak cukup hanya dibentuk melalui aturan, tetapi juga melalui kepemimpinan, sistem, dan nilai-nilai kolektif yang tertanam dalam keseharian awak kapal.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian yang disampaikan oleh peneliti, diambil Kesimpulan bahwa untuk meningkatkan budaya keselamatan di kapal, Upaya meningkatkan budaya keselamatan terhadap pekerjaan berisiko tinggi di kapal, yaitu:

1. Berdasarkan hasil penelitian, rendahnya penerapan budaya keselamatan kerja di KMP. Legundi disebabkan oleh lima faktor utama: ketidaknyamanan penggunaan APD, kurangnya pengadaan APD, kebiasaan kerja yang belum sesuai prosedur, minimnya pengawasan perwira, serta rendahnya kesadaran akan keselamatan. Kondisi ini belum mencerminkan standar ISM Code, STCW 1978 Amandemen 2010, COSWP, dan Permenhub No. 20 Tahun 2015, sehingga upaya peningkatan budaya keselamatan sangat diperlukan untuk mencegah kecelakaan kerja di kapal.
2. Upaya keselamatan kerja di KMP. Legundi akan efektif jika didukung oleh penyediaan APD yang layak, pelatihan rutin, serta penerapan SOP dan *Permit to Work*. Keberhasilan pelaksanaannya bergantung pada pengawasan perwira dan kesadaran seluruh awak kapal. Langkah ini sejalan dengan ketentuan ISM Code, STCW 1978 Amandemen 2010, COSWP, dan Permenhub No. 20 Tahun 2015.

B. Saran

Peneliti merangkum beberapa saran berdasarkan hasil Analisa dan pembahasan yang telah dilakukan, adapun rangkuman tersebut sebagai berikut.

1. Dalam membangun budaya keselamatan di KMP. Legundi, perusahaan disarankan rutin menyediakan APD yang layak dan nyaman, serta mendukungnya dengan pelatihan keselamatan yang berkelanjutan. Peran aktif nakhoda dan perwira sangat penting sebagai pengawas sekaligus teladan. Evaluasi berkala juga perlu dilakukan agar sistem keselamatan

terus diperbaiki. Yang tak kalah penting, seluruh awak kapal perlu menyadari bahwa keselamatan adalah tanggung jawab bersama, bukan semata tugas perusahaan.

2. Demi menjaga lingkungan kerja di KMP. Legundi aman dari risiko kecelakaan, perlu adanya kerja sama yang kuat antara manajemen dan awak kapal. Ini dapat dicapai dengan menyediakan APD yang nyaman, rutin mengadakan pelatihan keselamatan, dan menerapkan prosedur kerja dengan disiplin. Pengawasan yang konsisten serta penegakan aturan juga penting untuk membentuk kebiasaan kerja yang bertanggung jawab. Dengan pendekatan ini, keselamatan kerja dapat tumbuh sebagai bagian dari budaya sehari-hari di kapal, bukan sekadar kewajiban.

DAFTAR PUSTAKA

- Al-Farabie Brian Amanta Badri, Anak Agung Istri Sri Wahyuni, Novrico Susanto, S. F. (2024). Penerapan Personal Protective Equipment Pada Saat Lifting Di Platform Untuk Meminimalisir Kecelakaan Kerja Di Kapal SV. Fiona 38. *Patria Bahari*, 4(1), 7–16.
- Andriyani, N. (2020). *Budaya Keselamatan Kerja diatas Kapal* (pp. 2–10).
- Cindy Diana Putri, & Fadhillah, I. (2023). Peran Safety Management Code Dalam Mengoptimalkan Keselamatan Kerja Crew Kapal MV Pekan Fajar. *Journal of Science Research*, 3(4), 1913–1927.
- IMO. (2010). *STCW 1978 Amandemen 2010*.
- IMO. (2020). *ISM Code*. 2019–2020.
- Jung, M. (2021). Examining perceptual differences in maritime safety climate: A case study of Korean seafarers. *Journal of Marine Science and Engineering*, 9(4). <https://doi.org/10.3390/jmse9040381>
- Larasati, D. (2025). *Evaluasi Penurunan Kecelakaan Kerja di Kapal Melalui Penerapan Aturan Emas HSSE Secara Efektif*. 9.
- Maritime and Coastguard Agency (MCA). (2025). *Code of Safe Working Practices for Merchant Seafarers(COSWP)*.
- May, F. M., Wibowo, W., & Silalahi, A. (2022). *Upaya Meminimalisir Penyebab Kecelakaan Kerja Saat Bongkar Muat Di MV Ryoko* 8. 3(1), 4–9.
- PERMENHUB. (2018). Peraturan Menteri Perhubungan. *Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2018*, 151(2), 10–17.
- Primadianto, D. (2020). *PENGARUH TINDAKAN TIDAK AMAN (UNSAFE ACT) DAN KONDISI TIDAK AMAN (UNSAFE CONDITION) TERHADAP KECELAKAAN KERJA KONSTRUKSI*. 77–84.
- Santoso, H. B., Dillyanto, P., Maritim, P., Indonesia, N., Pawiyatan Luhur, J., Bendan Dhuwur, / I, Semarang, K., & Tengah, J. (2020). Budaya Keselamatan dan Model Kepemimpinan Keselamatan Dalam Menjamin Terwujudnya Motivasi Keselamatan Pelayaran Kapal-Kapal Niaga dengan Moderasi Sistem Manajemen Keselamatan (ISM Code). *Jurnal Maritim Polimarin*, 6(1), 17–25.

- Sebagai, D., Satu, S., Untuk, S., Gelar, M., Pada, T., Studi, P., Sipil, T., & Teknik, F. (2023). *Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mendapatkan Gelar Sarjana Teknik Pada Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Sriwijaya.*
- Shanty Yahya. (2024). *Budaya Keselamatan.*
- Subagyo, D. A. (2023). Metode Penelitian Kualitatif. *Jurnal EQUILIBRIUM*, 5(January), 1–7. <http://belajarpsikologi.com/metode-penelitian-kualitatif/>
- Sudiono, C. (2018). *Pentingnya Membangun Budaya Keselamatan Untuk Mewujudkan Keselamatan Berlayar.* Dirjen Laut. <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/5720/pentingnya-membangun-budaya-keselamatan-untuk-mewujudkan-keselamatan-pelayaran>
- Sumantri, S. (2023). *Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja di Atas Kapal (Meningkatkan Keamanan Awak Kapal).* 2(3), 359–366.
- Susilawati, S. M. &. (2022). *ARRAZI : Scientific Journal of Health Manajemen Bahaya dan Pengendalian Risiko di Industri Perkapalan.* 1, 52–62.
- Wira, I. (2022). OPTIMALISASI PENERAPAN KESELAMATAN UNTUK MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI MV. TANTO SEJAHTERA. *Braz Dent J.*, 33(1), 1–12.
- Wicaksono, R. Y. (2020). *Risk Management Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada Engine Room Kapal Feri Selat Madura II Surabaya.* *Journal of Public Health Research and Community Health Development*, 1(1), 39–47. <https://doi.org/10.20473/jphrecode.v1i1.20455>
- Xi, Y., Wang, Z., Hu, S., Han, B., & Yin, J. (2025). The effect of safety culture on the safety behavior of ship deck officers- empirical evidence from shipping industry. *Frontiers in Marine Science*, 12(May), 1–19. <https://doi.org/10.3389/fmars.2025.1599455>

LAMPIRAN

Lampiran 1 Crew List KMP. Legundi



CREW LIST

NAMA KAPAL	KMP. LEGUNDI			BENDERA	: INDONESIA	
CALL SIGN	YHRR			GRT/DWT	: 5.556 T / 2.205 NT	
IMO NUMBER	9765665			OWNER	: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)	
NAKHODA	DENO E SUKARNO					
BUKU PELAUT						
NO.	NAMA	JABATAN	UAZAH		ENDORSEMENT	
			CLASS	NOMOR	NOMOR	EXPIRE
1. DENO E. SUKARNO	NAKHODA	ANT - I	620083372N10124	6200 083372NB 0124	06/09/2029	F 063816 18/09/2025
2. ARI FAUZI	MUALIM I	ANT - I	6200142926N10121	6200 267926NA0121	23/02/2026	F 114796 20/06/2026
3. AGUS ARIBOWO	MUALIM II	ANT - I	6200142926N10123	6200 142926NA0123	07/12/2028	E 012485 04/04/2026
4. CATUR HADI SUSENO	MUALIM III	ANT - III	6200127693M30522	6200127693MC0522	22/06/2027	H 074060 20/03/2026
5. NOR A'UDIN AL HADI	MUALIM IV	ANT - III	6201584754 N 30224	6201584754 NC 0224	26/02/2029	I 044494 24/04/2027
6. ARI DWI HERVANTO	KKM	ATT - II	6200005576TB0224	6200005576TB0224	25/04/2029	F 309460 01/02/2026
7. RUSLAN ABDUL GANI	MASINIS II	ATT-II	6200199495TB0123	6200199495TB0123	10/05/2028	G 036683 25/06/2026
8. JUHARYANTO	MASINIS III SR	ATT - II	6200098223TB0524	6200098223TB0524	28/03/2029	F 288593 22/11/2026
9. AGUS SLAMET RIYANTO	MASINIS III JR	ATT - II	6201395460TB0521	6201395460TB0521	07/12/2026	E 094842 22/02/2027
10. HERLANDIA IFANA	MASINIS IV	ATT - IV	62001937405D0617	62001937405D0622	03/08/2027	F 087551 19/11/2025
11. W A D I	MANDOR	ATT - V	6200504207553818	62005042075E3823	20/09/2028	F 090589 24/01/2026
12. SOLIHIN	SERANG	RA.SD	6201503688340614	-	-	F 234915 24/06/2026
13. WAWAN SURYAWAN	JURU MUDI	RA.SD	6200515895340617	-	-	G 051967 04/11/2026
14. DANI WAHYUDI	JURU MUDI	RA.SD	6200105304343816	-	-	E 012456 09/03/2026
15. FAJAR TRIWIDHYANTO	JURU MUDI	RA.SD	6201294839340617	-	-	I 044569 26/02/2028
16. ADITYA SAPUTRA	JURU MUDI	RA.SD	6201641119343816	-	-	F 132213 04/06/2025
17. SLAMET RAHARJO	JURU MINYAK	RA.SE	6201022032420617	-	-	I 044641 20/03/2028
18. DEDY SETYAWAN	JURU MINYAK	ATT-V	6202109351T50221	6202109351TE0221	22/12/2026	F 221703 28/03/2026
19. MASRUR HUDA ROCHIM	JURU MINYAK	ATT - IV	6201576735542822	62015767355D2822	25/04/2027	F 078486 06/12/2027
20. IKBAL	JURU MINYAK	RA.SE	6201009848420625	-	-	H 074857 23/01/2028
21. AJIE HARTONO	KELASI	RA.SD	6200384087343816	-	-	H 074270 04/07/2026
22. MUHAMMAD SUGIYANTO	KELASI	RA.SD	6201351734340616	-	-	F 246115 07/08/2026
23. DONI ANGGA FEBRIANSYAH	KELASI	ANT - V	6201483642N50515	6201483642NE0520	22/05/2025	G 051742 21/07/2026
24. MUHAMMAD YUSUF SAMOAL	KELASI	RF.NW	62115152813130121	-	-	F 322032 26/02/2025
25. MARUNTUNG TAMBUNAN	KELASI	RA.SD	6211575286340120	-	-	H 074271 04/07/2026
26. ARIS HARYANTO	KELASI	RA-SD	6211573531330717	-	-	H 074061 20/03/2026
27. FEBRI SAPUTRA	JURU MASAK	RF.NW	6212119309330222	-	-	G 051953 29/10/2026
28. VICKY NUR ARDIYANTO	JURU MASAK	RF.NW	6211841954330119	-	-	F 178634 21/11/2025
29. ALFIN SAIFULLAH	KADET NAUTIKA	BST	6212304707010623	-	-	I 124144 05/01/2027
30. MUHAMMAD HADID	KADET NAUTIKA	BST	6212317583014423	-	-	I 103756 18/05/2027
31. MUHAMMAD DAFFA	KADET NAUTIKA	BST	6212338632015123	-	-	J 029984 08/05/2027
32. TITTO HANTORO	KADET NAUTIKA	BST	6212246261010122			K 005459 13/01/2028
33. SUKRON KURNIA HABIBI	KADET NAUTIKA	BST	6212407533012424			J 107861 14/02/2028
34. IKHSAN MAULANA	KADET TEHNika	BST	6212317608014423	-	-	I 103700 16/05/2027
35. MUHAMMAD AKBAR	KADET TEHNika	BST	6212346732010323	-	-	J 028046 24/04/2027
36. RAHMAT REZOJI BELAM	KADET TEHNika	BST	6212323413010123	-	-	J 060503 06/06/2027
37. MUHAMMAD FADLY	KADET TEHNika	BST	6212324393010123	-	-	J 039944 06/06/2027
38. ADRIYANTO	KADET TEHNika	BST				K 003109 27/12/2027

PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
 Jl. Raya Pelabuhan Merak
 Merak - Banten Kode Pos 71012
 Telp: (+62-54) 571012 - 2, 571202
 Fax : (+62-54) 571039

We Bridge the Nation

Lampiran 2 *Ship Particular* KMP. Legundi

 SHIP'S PARTICULAR		No. Dokumen : TS-115.00.02 Revisi : 02 Berlaku : 25 April 2022 Efektif Halaman : 1 dari 1	
1	Nama kapal	KMP. LEGUNDI	
2	Nama panggilan (Call Sign)	Y H H R	
3	Nomor IMO / MMSI	9765665 / 525001125 (MID)	
4	Tipe kapal	FERRY RO - RO TWIN SCREW	
5	Bendera kebangsaan	INDONESIA	
6	Pelabuhan pendaftaran	TANJUNG PERAK	
7	Biro Klasifikasi	BKI	
8	Isi kotor (Gross Tonnage)	5.556 GT	
9	Isi bersih (Net Tonnage)	2.205 NT	
10	Power mesin induk (PK/HP)	YANMAR - 6 N330-EW, 2 X 3500 HP	
11	Power mesin bantu	YANMAR - 6 AYL-WET, 4 X 438 KW/ 500 KVA	
12	Galangan pembuat dan tahun	PT. DUMAS SHIP YARD, SURABAYA - 2012	
13	Kapasitas penumpang	812 orang	
14	Kapasitas kendaraan	77 sedan, 37 Ts, 2 Tronton, 26 Trailer	
15	Rescue boat	2 unit, kapasitas @ 18 orang	
16	Inflatable Life Raft	24 Unit, kapasitas @ 50 orang	
17	Life jacket	1.080 unit (980 dewasa, 100 anak)	
18	Tanda selar	GT. 5.556 No. 2980 / Ka	
19	Awak Kapal	28 orang	
20	Ukuran utama	Panjang Keseluruhan/LOA	109,40 meter
		Panjang Garis Tegak/LBP	99.20 meter
		Lebar terlebar/EB	19.60 meter
		Lebar dalam/MB	18.20 meter
		Dalam/depth	5.60 meter
		Tanki bahan bakar	279 Ton
		Tanki air tawar	400 Ton
21	Ukuran Pintu Rampa	Tanki ballast	844 Ton
		Haluan	13 x 4,50 meter
		Buritan	8,40 x 6,00 meter
22	Ketinggian deck tambat diatas lunas	Samping	13,40 x 4,00 meter
		Haluan	14.2 meter
23	Draft rata-rata dan displacement saat muatan penuh	Buritan	13.8 meter
		Max Draft	4.41 meter
24	Draft dan displacement saat ballast kosong	Displacement	5.354 tons
		Draft	2.87 meter
		Displacement	3.015 tons

Lampiran 3 Permit To Work KMP. Legundi

 IZIN MELAKSANAKAN PEKERJAAN PANAS	No. Dokumen : TS -108.00.02 Revisi : 02 Berlaku Efektif : 25 April 2022 Halaman : 1 dari 1
LOKASI KMP LEGUNDI	
Tanggal	: 18 April 2024
Masa Berlaku Izin	Dari : 18 April 2024 sampai : 23 April 2024
Deskripsi Pekerjaan	: Penggantian seal teleskop bow visor haluan
Lokasi Tempat Kerja	: Haluan
	: Haidar
Personil Pelaksana	: Anis
	: Adam
Pengawas Pekerjaan	: Ari Dwi Heryanto (KKM)
URAIAN	
Ya Tidak	
1. Apakah daerah bebas dari bahan mudah terbakar ?	
2. Daerah dan kompartemen bersebelahan bebas gas/ inert	
3. Tidak ada operasi transfer muatan minyak, cuci tanki, pembebasan gas atau pemindahan ballast sedang dikerjakan ?	
4. Semua pipa cairan dan uap vapour dalam daerah yang diisolasi ?	
5. Peralatan Pemadam siap dan pipa utama kebakaran diberi tekanan ?	
6. Apakah Pengawas kebakaran ditunjuk, ditugaskan dan diberi instruksi ?	
7. Apakah Safety Trolley dilengkapi dan disiapkan ?	
8. Apakah komunikasi telah diadakan antara pengawas kebakaran dengan anjungan ?	
9. Apakah Prosedur darurat telah dibicarakan ?	
10. Tindakan berjaga-jaga khusus :	
<p>Minimum Trolley Keselamatan harus terdiri dari :</p> <p>2 set lengkap SCBA (Alat napas berdiri sendiri) Peralatan Resuscitasi 2 silinder cadangan untuk alat napas tersebut 2 battery keselamatan 1 buah tali keselamatan 2 selang kebakaran + nozzle 1 buah safety harness 2 set fireman's suit</p>	

Keterangan:

- Diisi oleh Perwira Penanggung Jawab Pekerjaan Panas dan Disetujui Nakhoda Sebelum Pelaksanaan.
- Distribusi : 1. Anjungan.
2. Ditempatkan dipintu masuk ruangan kerja.
- *) Beri tanda ✓ pada kolom yang sesuai

Lampiran 4 Formulir Wawancara

Lokasi Wawancara : KMP. Legundi

Responden	:	1. Nahkoda (Narasumber 1)
		2. Mualim I (Narasumber 2)
		3. Masinis I (Narasumber 3)
		4. Bosun (Narasumber 4)
		5. Mandor (Narasumber 5)
		6. Jurumudi (Narasumber 6)
		7. Kelasi (Narasumber 7)

Daftar Pertanyaan:

1. Bagaimana pandangan Anda terhadap penggunaan APD di KMP. Legundi, dan apa kendala utamanya?
2. Seberapa sering dilakukan pengawasan oleh perwira terhadap prosedur keselamatan di kapal?
3. Apa saja kendala atau kebiasaan buruk yang sulit diubah dari awak kapal dalam menerapkan budaya keselamatan?
4. Apa saja upaya konkret yang menurut Anda perlu dilakukan untuk meningkatkan budaya keselamatan di kapal?
5. Apakah pelatihan atau sosialisasi keselamatan sudah cukup diberikan di KMP. Legundi?

Lampiran 5 Hasil Wawancara

Nama : Narasumber 1

Jabatan : Nahkoda

Pertanyaan	Jawaban
1. Bagaimana pandangan Anda terhadap penggunaan APD di KMP. Legundi, dan apa kendala utamanya?	APD itu penting, tapi banyak kru merasa nggak nyaman. Kalau panas, pakai helm atau wearpack bikin gerah, jadi sering dilepas.
2. Seberapa sering dilakukan pengawasan oleh perwira terhadap prosedur keselamatan di kapal?	Pengawasan itu idealnya tiap shift, tapi kenyataannya kadang nggak sempat karena ada prioritas kerja lain. Jadi memang belum serutin yang diinginkan.
3. Apa saja kendala atau kebiasaan buruk yang sulit diubah dari awak kapal dalam menerapkan budaya keselamatan?	Awak yang udah lama kerja biasanya merasa udah paham semua, jadi nggak terlalu peduli sama SOP. Mereka merasa sudah biasa padahal aturan itu kan buat keamanan mereka sendiri.
4. Apa saja upaya konkret yang menurut Anda perlu dilakukan untuk meningkatkan budaya keselamatan di kapal?	Evaluasi APD secara rutin tiap bulan, dan kalau ada yang rusak langsung ganti. Pelatihan juga harus diulang, biar semua awak ingat prosedur yang benar.
5. Apakah pelatihan atau sosialisasi keselamatan sudah cukup diberikan di KMP. Legundi?	Menurut saya belum. Karena seharusnya pelatihan ataupun sosialisasi ada jadwal rutin, jadi nggak cuma saat inspeksi saja.

Nama : Narasumber 2

Jabatan : Mualim I

Pertanyaan	Jawaban
1. Bagaimana pandangan Anda terhadap penggunaan APD di KMP. Legundi, dan apa kendala utamanya?	Terkai APD sekarang kondisinya udah banyak yang nggak layak. Dan juga lama saat meminta pengadaan barang yang diperlukan. Kayak pengajuan APD yang diminta sudah dari lama saja belum dikasih sampai dengan sekarang.
2. Seberapa sering dilakukan pengawasan oleh perwira terhadap prosedur keselamatan di kapal?	Di dek, saya berusaha ngawasin terus, tapi kadang nggak bisa 100% karena harus urus bongkar muat, navigasi, dan koordinasi sama nakhoda. Jadi, susah mau bagi waktu untuk ngelakuin semua kerjaan itu.
3. Apa saja kendala atau kebiasaan buruk yang sulit diubah dari awak kapal dalam menerapkan budaya keselamatan?	Bagi saya kendala utamanya itu, seringkali banyak awak kapal yang lebih milik kerja cepat kelar walaupun ngorbanin prosedur yang ada.
4. Apa saja upaya konkret yang menurut Anda perlu dilakukan untuk meningkatkan budaya keselamatan di kapal?	Upaya signifikan buat ningkatin budaya keselamatan itu membuat pengadaan APD yang baru dan nyaman harus segera ada. Kalau barangnya layak, awak juga lebih disiplin pakai.
5. Apakah pelatihan atau sosialisasi keselamatan sudah cukup diberikan di KMP. Legundi?	Perlu sering-sering bikin simulasi darurat dan <i>briefing</i> keselamatan sebelum kerja.

Nama : Narasumber 3

Jabatan : Masinis I

Pertanyaan	Jawaban
1. Bagaimana pandangan Anda terhadap penggunaan APD di KMP. Legundi, dan apa kendala utamanya?	Di ruang mesin, APD sering dilepas karena panas banget. Helm, <i>earplug</i> , sarung tangan kalau lama-lama dipakai, gerah dan nggak nyaman. Jadi, perlu untuk membuat APD yang nyaman dipakai.
2. Seberapa sering dilakukan pengawasan oleh perwira terhadap prosedur keselamatan di kapal?	Kadang ada pekerjaan di mesin yang luput dari pengawasan karena nggak semua pekerjaan kelihatan dari ruang kontrol.
3. Apa saja kendala atau kebiasaan buruk yang sulit diubah dari awak kapal dalam menerapkan budaya keselamatan?	Ada yang ngerasa keselamatan itu urusan perusahaan, bukan kebutuhan nyata. Jadi prosedur yang ada dianggap ribet, sehingga awak kapal banyak yang mengabaikan prosedur yang ada.
4. Apa saja upaya konkret yang menurut Anda perlu dilakukan untuk meningkatkan budaya keselamatan di kapal?	SOP harus ditegakkan tegas, dan sistem <i>Permit to Work</i> jangan cuma formalitas.
5. Apakah pelatihan atau sosialisasi keselamatan sudah cukup diberikan di KMP. Legundi?	Butuh pelatihan praktik langsung di mesin, bukan cuma teori saat <i>safety meeting</i> . Karena keselamatan itu dari diri sendiri awak kapal bukan orang lain.

Nama : Narasumber 4

Jabatan : Bosun

Pertanyaan	Jawaban
1. Bagaimana pandangan Anda terhadap penggunaan APD di KMP. Legundi, dan apa kendala utamanya?	Banyak awak yang ngerasa APD ribet dipakai jadi mereka tidak disiplin dalam memakainya, apalagi kalau lagi kerja harian di dek sudah panas, gerah pula.
2. Seberapa sering dilakukan pengawasan oleh perwira terhadap prosedur keselamatan di kapal?	Awak biasanya patuh kalau diawasi. Begitu nggak ada yang ngawasin, ya balik lagi ke kebiasaan lama.
3. Apa saja kendala atau kebiasaan buruk yang sulit diubah dari awak kapal dalam menerapkan budaya keselamatan?	SOP sering dianggap cuma di atas kertas, padahal penting banget.
4. Apa saja upaya konkret yang menurut Anda perlu dilakukan untuk meningkatkan budaya keselamatan di kapal?	Butuh inspeksi mendadak dan sanksi kalau ada yang melanggar. Jadi, ada efek takut dan jera kalo melanggar SOP yang ada.
5. Apakah pelatihan atau sosialisasi keselamatan sudah cukup diberikan di KMP. Legundi?	Awak baru harus dapat pelatihan ulang biar paham prosedur sebelum mulai kerja.

Nama : Narasumber 5

Jabatan : Mandor

Pertanyaan	Jawaban
1. Bagaimana pandangan Anda terhadap penggunaan APD di KMP. Legundi, dan apa kendala utamanya?	APD biasanya cuma dipakai kalau ada yang ngawasin. Kalau nggak, banyak yang lepas.
2. Seberapa sering dilakukan pengawasan oleh perwira terhadap prosedur keselamatan di kapal?	Biasanya aktif kalau lagi ada inspeksi atau pekerjaan berisiko aja. Tapi itupun Cuma lewat saja, setelah itu ga inspeksi lagi
3. Apa saja kendala atau kebiasaan buruk yang sulit diubah dari awak kapal dalam menerapkan budaya keselamatan?	Kebiasaan kerja tanpa APD udah jadi hal biasa, jadi susah diubah.
4. Apa saja upaya konkret yang menurut Anda perlu dilakukan untuk meningkatkan budaya keselamatan di kapal?	<i>Safety meeting</i> harus bener-bener bahas kasus keselamatan, bukan cuma formalitas.
5. Apakah pelatihan atau sosialisasi keselamatan sudah cukup diberikan di KMP. Legundi?	Pelatihan masih umum, belum fokus ke pekerjaan bongkar muat atau kerja fisik. Jadi, awak kapal ngerasa budaya keselamatan itu ga perlu dilatih.

Nama : Narasumber 6

Jabatan : Jurumudi

Pertanyaan	Jawaban
1. Bagaimana pandangan Anda terhadap penggunaan APD di KMP. Legundi, dan apa kendala utamanya?	Kadang saya sendiri suka lupa pakai APD karena udah kebiasaan kerja tanpa itu.
2. Seberapa sering dilakukan pengawasan oleh perwira terhadap prosedur keselamatan di kapal?	Kalau diawasi langsung, saya biasanya patuh. Tapi kalau nggak ada yang liat, ya suka kendor karena ga nyaman.
3. Apa saja kendala atau kebiasaan buruk yang sulit diubah dari awak kapal dalam menerapkan budaya keselamatan?	Bagi saya sih, karena dari saya sendiri lebih milik kerja cepat daripada kerja sesuai prosedur. Walaupun hal itu salah juga sih.
4. Apa saja upaya konkret yang menurut Anda perlu dilakukan untuk meningkatkan budaya keselamatan di kapal?	Menurut saya, ngobrol langsung sama awak lebih efektif daripada cuma tempel pengumuman.
5. Apakah pelatihan atau sosialisasi keselamatan sudah cukup diberikan di KMP. Legundi?	Udah lama banget nggak ada pelatihan. Perlu diadain lagi biar ingat prosedur.

Nama : Narasumber 7

Jabatan : Kelasi

Pertanyaan	Jawaban
1. Bagaimana pandangan Anda terhadap penggunaan APD di KMP. Legundi, dan apa kendala utamanya?	Jujur, kadang saya malas pakai APD kalau panas banget. Rasanya pengap, keringetan terus, dan kerja jadi lambat.
2. Seberapa sering dilakukan pengawasan oleh perwira terhadap prosedur keselamatan di kapal?	Kadang diawasi, kadang nggak. Kalau ada bosun atau mualim di dekat kita, pasti semua patuh.
3. Apa saja kendala atau kebiasaan buruk yang sulit diubah dari awak kapal dalam menerapkan budaya keselamatan?	SOP kadang dianggap menghambat kerja, apalagi kalau lagi dikejar waktu.
4. Apa saja upaya konkret yang menurut Anda perlu dilakukan untuk meningkatkan budaya keselamatan di kapal?	Kalau APD lebih nyaman, pasti lebih sering dipakai. APD yang ada kalau bisa yang adem dan enak dipakai, biar nggak gerah.
5. Apakah pelatihan atau sosialisasi keselamatan sudah cukup diberikan di KMP. Legundi?	Selama ini cuma tahu SOP dari kertas, belum pernah dijelaskan langsung atau dipraktikkan.

Lampiran 6 Sertifikat Manajemen Keselamatan



SERTIFIKAT MANAJEMEN KESELAMATAN SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

No.: 00768 - CG / D1.S - SMC / 2025

SHORT TERM

Diterbitkan berdasarkan ketentuan dari KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974

sebagaimana diubah dan ditambah

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 BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

by Biro Klasifikasi Indonesia

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Isi Kotor Gross Tonnage	Nomor IMO IMO Number
LEGUNDI	YHRR	TANJUNG PERAK	5556	9765665

Tipe Kapal Type of Ship	Nama dan Alamat Perusahaan Name and Address of the Company	Nomor Identifikasi Perusahaan Company Identification Number
PASSENGER SHIP	PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO) JL. JENDERAL ACHMAD YANI KAV. 52 A JAKARTA 10510 - INDONESIA	IMO Company 1597500

DENGAN INI DINYATAKAN BAHWA Sistem Manajemen Keselamatan Kapal telah diverifikasi dan memenuhi ketentuan dari Kodak Manajemen Internasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran (ISM - Code), melengkapi verifikasi yang menyatakan bahwa Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan Perusahaan dapat dipergunakan untuk tipe kapal ini.
THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Ship 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), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.

Sertifikat Manajemen Keselamatan Sementara ini berlaku sampai dengan 15 August 2025 dan mengikuti masa berlaku
This Short Term Safety Management Certificate is valid until

Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan/ Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan Sementara.

Document of Compliance / Short Term Document of Compliance remaining valid.

Tanggal verifikasi terakhir yang dijadikan dasar penerbitan sertifikat : 16 May 2025

Completion date of the verification on which this certificate is based

Diterbitkan di : CILEGON

Issued at

Tanggal : 16 May 2025

Date

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

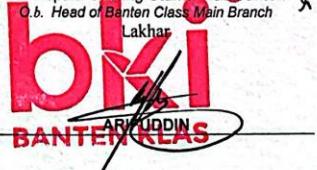
A.n. Direktur Operasi

O.b. Operation Director

A.n Kepala Cabang Utama Klas Banten

O.b. Head of Banten Class Main Branch

Lakhar



*Menunggu penerbitan sertifikat permanen
Pending issuance of a final certificate*

F33.14.21-2024 Rev 03

413626

1/2