



**IMPLEMENTASI K3 TERHADAP KEDISIPLINAN KRU DI
ENGINE ROOM KM. SULAWESI LEADER**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh :

MUHAMMAD SURYA AKBAR RAMADHAN
NIT.561911237322 T

**PROGRAM STUDI TEKNIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2024

HALAMAN PERSETUJUAN

“IMPLEMENTASI K3 TERHADAP KEDISIPLINAN KRU DI *ENGINE ROOM* KM. SULAWESI LEADER”

Disusun Oleh:

MUHAMMAD SURYA AKBAR RAMADHAN

NIT. 561911237322 T

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 07 FEBRUARI 2024

Dosen Pembimbing I

Materi



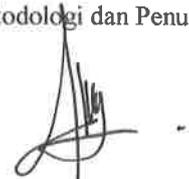
H. MUSTHOLIO. MM. M.Mar.E

Pembina (IV/a)

NIP. 19650320199303 1 002

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan



ANICITUS AGUNG. N. S.Si.T. M.Si

Penata Tingkat I (III/c)

NIP. 19780417200912 1 002

Mengetahui
Ketua Program Studi Teknika



Dr. AL MUKTAR SITOMPUL. M.T., M.Mar.E

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19730331200604 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Implementasi K3 Terhadap Kedisiplinan Kru di *Engine Room* KM. Sulawesi Leader, karya:

Nama : MUHAMMAD SURYA AKBAR RAMADHAN

NIT : 561911237322 T

Program Studi : Teknika

Telah diperahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari...*Rabu*....., tanggal...*07*...*februari*..2024

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : Dr. MUH. HARLIMAN SALEH, M.Pd.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19711102199903 1 001

Penguji II : Dr. DWI PRASETYO., M.M., M.MaR.E.

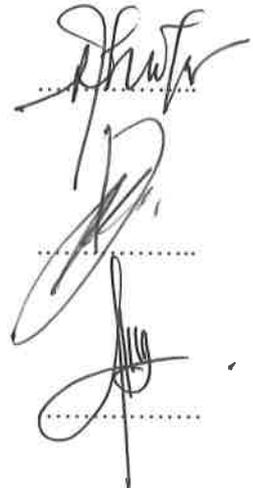
Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19741209199808 1 001

Penguji III : ANICITUS AGUNG NUGROHO, S.Si.T., M.Si.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19780417200912 1 002



Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO, M.M.Tr., M.Mar.

Pembina Tingkat I (IV/b) NIP.

19671210 199903 1 00

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : MUHAMMAD SURYA AKBAR RAMADHAN

NIT : 561911237322 T

Program Studi : Teknika

Skripsi dengan judul “IMPLEMENTASI K3 TERHADAP KEDISIPLINAN
KRU DI *ENGINE ROOM* KM. SULAWESI LEADER”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 07 Februari 2024

Yang membuat pernyataan,



**MUHAMMAD SURYA AKBAR
RAMADHAN**

NIT. 561911237322 T

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Kunci sukses yaa jangan malas.
2. Secapek-capeknya kerja, lebih capek nganggur.
3. Saya datang, saya bimbingan, saya revisi, saya ujian, dan saya wisuda.

Persembahan:

1. Kedua orang tua saya, Bapak Partikno dan Ibu Titi Tentrem, yang selalu memberikan saya motivasi, semangat serta do'a dalam penyusunan skripsi saya.
2. Kepada teman-teman T VIII D yang telah meluangkan waktunya untuk berdiskusi disela-sela kesibukan dan banyak memberikan saran serta kenangan yang layak untuk dikenang.
3. Almamaterku PIP Semarang beserta rekan- rekan seangkatan LVI.

PRAKATA

Segala puji dan syukur kehadirat Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa karena berkat limpahan rahmat, karunia, dan hidayah-Nya peneliti mampu menyelesaikan dan menuntaskan skripsi ini dengan judul “Implementasi K3 Terhadap Kedisiplinan Kru di *Engine Room* KM. Sulawesi Leader”. Penyusunan skripsi ini bertujuan memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) serta menyelesaikan program pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan skripsi ini, peneliti telah menerima dukungan, arahan dan bimbingan yang amat berarti dari beberapa pihak terkait yang sangat membantu dan berguna. Oleh karena itu, pada kesempatan ini peneliti ingin mengungkapkan penghargaan dan terima kasih yang tulus kepada:

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Ali Muktar Sitompul, M.T., M.Mar.E selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. H. Mustholiq, MM, M.Mar.E Selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Bapak Anicitus Agung Nugroho, S.Si.T., M.Si. Selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.
5. Dosen dan seluruh civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Bapak Partikno dan Titi Tentrem.Seluruh *staff* PT. Salam Pacifik Indonesia Lines dan kru KM. Sulawesi Leader yang telah memberikan kesempatan dan membimbing dalam melaksanakan praktek laut.

7. Seluruh *staff* PT. Salam Pacifik Indonesia Lines dan kru KM. Sulawesi Leader yang telah memberikan kesempatan dan membimbing dalam melaksanakan praktek laut.
8. Teman-temanku angkatan “LVI” PIP Semarang, kasta Jawa Barat dan kelas Teknika VIII D serta orang-orang terkasih yang selalu memberikan semangat dan mendukung sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.
9. Kepada Ranni Afdilla, S.Pd., yang selalu mendoakan dan setia mendukung.
10. Kepada Muhammad Naufal Izul Ikhsan S.Tr.Pel. selaku senior yang sudah membimbing.

Akhir kata peneliti berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat dan pengetahuan serta berguna bagi pembaca dan pihak terkait di waktu mendatang. Apabila terdapat keliruan atau kekurangan dalam skripsi ini peneliti mohon maaf yang sebesar-besarnya.

Semarang, 07/02/2024

Penulis



MUHAMMAD SURYA AKBAR
RAMADHAN
NIT. 561911237322 T

ABSTRAKSI

MUHAMMAD SURYA AKBAR RAMADHAN, 561911237322.

“Implementasi K3 Terhadap Kedisiplinan Kru di Engine Room KM. SULAWESI LEADER”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Teknik, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: H. Mustholiq, M. M., M. Mar. E., Pembimbing II: Anicitus Agung Nugroho, S.Si.T., M.Si.

Kesehatan dan keselamatan kerja (K3) adalah salah satu wujud usaha dan upaya dari para pekerja dalam melaksanakan pekerjaan yang dapat mengancam nyawa, baik yang berasal dari diri sendiri ataupun lingkungan sekitarnya. Adanya K3 ini untuk menjamin dan melindungi Kesehatan dan keselamatan pekerja dengan upaya pencegahan kecelakaan kerja. Dalam penelitian ini, ditemukan kurangnya kedisiplinan kru kapal terhadap K3 sehingga menyebabkan kecelakaan dalam bekerja. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui standar kedisiplinan K3 di *Engine Room* KM. Sulawesi Leader, untuk mengetahui dampak tidak terlaksananya K3 saat bekerja di *Engine Room* KM. Sulawesi Leader, untuk mengetahui upaya yang dilakukan kru dalam penerapan K3 di *Engine Room*.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, dengan melaksanakan secara terperinci tentang bagaimana standar kedisiplinan K3 di *Engine Room* KM. Sulawesi Leader, lalu apa saja dampak dari tidak terlaksananya K3 saat bekerja di *Engine Room* KM. Sulawesi Leader, dan upaya apa yang dilakukan kru dalam penerapan K3 di *Engine Room* KM. Sulawesi Leader. Penelitian ini menggunakan metode wawancara, observasi, dan dokumentasi. Wawancara dilakukan dengan *Chief Engineer, Second Engineer, Third Engineer*. Untuk metode observasi, peneliti melakukan observasi langsung tentang K3 terhadap kedisiplinan kru kapal di KM. Sulawesi Leader. Sedangkan untuk metode dokumentasi, peneliti melakukan pengambilan dokumentasi seperti data, arsip, dan foto di KM. Sulawesi Leader pada tanggal 26 Januari 2022 sampai 26 Januari 2023.

Standar kedisiplinan K3 terhadap kru kapal KM. Sulawesi Leader ditemukan bahwa penggunaan APD yang tidak diterapkan dengan baik, kurangnya pemahaman, pengawasan, dan kepedulian dalam bekerja. Dampak tidak terlaksananya K3 saat bekerja di *Engine Room* KM. Sulawesi Leader adalah terjadinya kecelakaan kerja, kualitas dan efisiensi kerja menurun, dan gangguan pada jadwal operasional. Upaya yang dilakukan dalam meningkatkan kedisiplinan kerja kru kapal di KM. Sulawesi Leader adalah dengan memberikan penegakan disiplin dan standar yang jelas, memberikan pelatihan keselamatan kerja, pengawasan yang teratur dan kepatuhan kru kapal terhadap aturan di atas kapal.

Kata Kunci: K3, Kru Kapal, Kedisiplinan

ABSTRACTION

MUHAMMAD SURYA AKBAR RAMADHAN, 561911237322. “*K3 Implementation of Crew Discipline in the Engine Room KM. SULAWESI LEADER*” Thesis. Diploma IV Program, Marine and Port Transportation Management Study Program, Semarang Shipping Polytechnic, Supervisor I: H. Mustholiq, M. M., M. Mar. E., Supervisor II: Anicitus Agung Nugroho, S.Si.T., M.Si.

Occupational health and safety (K3) is a manifestation of the efforts and efforts of workers in carrying out work that can threaten lives, whether from themselves or the surrounding environment. The existence of K3 is to guarantee and protect the health and safety of workers by preventing work accidents. In this research, it was found that the ship crew had a lack of discipline regarding K3, causing accidents at work. The aim of this research is to determine the K3 discipline standards in the Engine Room KM. Sulawesi Leader, to find out the impact of not implementing K3 when working in the Engine Room KM. Sulawesi Leader, to find out the efforts made by the crew in implementing K3 in the Engine Room.

This research uses a qualitative descriptive method, carrying out in detail the K3 discipline standards in the Engine Room KM. Sulawesi Leader, then what are the impacts of not implementing K3 when working in the Engine Room KM. Sulawesi Leader, and what efforts the crew made in implementing K3 in the Engine Room KM. Sulawesi Leader. This research uses interview, observation and documentation methods. Interviews were conducted with the Chief Engineer, Second Engineer, Third Engineer. For the observation method, researchers made direct observations about K3 regarding the discipline of ship crews at KM. Sulawesi Leader. Meanwhile, for the documentation method, researchers take documentation such as data, archives and photos at KM. Sulawesi Leader on 26 January 2022 to 26 January 2023.

K3 discipline standards for ship crew KM. Sulawesi Leaders found that the use of PPE was not implemented properly, there was a lack of understanding, supervision and concern at work. The impact of not implementing K3 when working in the Engine Room KM. Sulawesi Leader is the occurrence of work accidents, decreased work quality and efficiency, and disruption to operational schedules. Efforts made to improve work discipline of ship crews at KM. Sulawesi Leader is to enforce clear discipline and standards, provide work safety training, regular supervision and compliance of ship crews with the rules on board the ship.

Keywords: K3, Ship Crew, Discipline

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	vii
ABSTRAKSI.....	viii
ABSTRACTION	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A.Latar Belakang	1
B.Fokus Penelitian	5
C.Rumusan Masalah.....	5
D.Tujuan Penelitian.....	6
E.Manfaat Hasil Penelitian.....	6
BAB II KAJIAN TEORI	8
A.Deskripsi Teori	8
B.Kerangka Pikir Penelitian	21
BAB III METODE PENELITIAN	23
A.Metode Penelitian	23
B.Tempat Penelitian	24
C.Sempel Sumber Data Penelitian/Informan	25

D.Teknik Pengumpulan Data	28
E.Instrumen Penelitian	33
F.Teknik Analisis Data Kualitatif	36
G.Pengujian Keabsahan Data	40
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	43
A.Gambaran Konteks Penelitian	43
B.Deskripsi Data	49
C.Temuan	62
D.Pembahasan Hasil Penelitian.....	66
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	75
A.Simpulan.....	75
B.Keterbatasan Penelitian	75
C.Saran	76
DAFTAR PUSTAKA	77
DAFTAR LAMPIRAN	78
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	87

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Kisi-kisi Instrumen Wawancara.....	35
Tabel 3.2 Kisi-kisi Instrumen Observasi.....	36
Tabel 4.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu dan Sekarang.....	43
Tabel 4.2 Ship Paricular KM. Sulawesi Leader.....	60
Tabel 4.3 Struktur Organisasi KM. Sulawesi Leader	61



DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Kru Tidak Menggunakan <i>Safety Gloves</i>	56
Gambar 4.2 Pengecekan A/E Kru Tidak Menggunakan APD.....	56
Gambar 4.3 Pembongkaran Purifier Kru Tidak Menggunakan Safety Helmet	57
Gambar 4.4 Kru Kapal Mengalami Kecelakaan Kerja	58
Gambar 4.5 Safety Meeting	59
Gambar 4.6 Pelatihan Drill	59



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Manajemen Sumber Daya Manusia (SDM) memiliki berbagai fungsi operatif, salah satunya adalah dalam hal kedisiplinan. Kinerja kru kapal dapat meningkat dengan diberlakukannya kedisiplinan saat bekerja. Salah satu contoh kedisiplinan kerja adalah kedisiplinan terhadap waktu dan mematuhi peraturan yang berlaku. Jika seluruh anggota kru dapat mematuhi waktu dan peraturan dengan disiplin, hal ini dapat mengurangi kemungkinan atau frekuensi terjadinya kecelakaan kerja.

Agar kedisiplinan kerja dapat dijalankan dengan baik oleh kru kapal, maka dalam hal ini, pemimpin kapal perlu menunjukkan sikap tegas dan bijaksana terhadap kru kapal, dengan tujuan menciptakan kedisiplinan kerja yang optimal secara bersama-sama. Kedisiplinan adalah salah satu fenomena yang lebih difokuskan salah satu contoh kasus tidak disiplinnya kru kapal adalah dengan tidak memakai atau menggunakan Alat Pelindung Diri (APD), dengan tidak menggunakan APD berarti kru kapal tidak mematuhi aturan yang ada.

Untuk itu kedisiplinan kru pada kegiatan di atas kapal dan pada saat hendak naik ke atas kapal harus diperhatikan, terlebih dengan melihat histori pada kecelakaan kru tersebut. Seorang kru yang sudah pernah *join* pada suatu perusahaan maupun yang belum pernah *join* dengan perusahaan, bisa mendapatkan informasi tentang kedisiplinan kerja perusahaan sebelumnya di tempat kru tersebut bekerja.

Faktor penentu kinerja diantaranya adalah kedisiplinan dalam bekerja yang dilaksanakan karyawan atau kru. Kinerja karyawan dapat ditingkatkan melalui Kedisiplinan dalam bekerja. Hasibuan (2019:118) menjelaskan bahwa disiplin adalah faktor penentu suatu kesuksesan serta merupakan faktor yang berarti untuk suatu perusahaan. Apabila seorang karyawan semakin disiplin dalam bekerja, maka akan berkurang juga tingkat kecelakaannya, oleh sebab itu kinerja seorang karyawan harus baik dan disiplin dalam melaksanakan pekerjaannya. Disiplin adalah sesuatu perlengkapan pendorong pegawai agar setiap pekerjaan bisa diselesaikan dengan baik, sehingga wajib diusahakan supaya terdapat kedisiplinan yang baik. Suatu pekerjaan dapat dihasilkan secara baik dengan menerapkan aspek kedisiplinan didalamnya. Setiap industri sangat memerlukan disiplin kerja, sebab apa yang diinginkan atau yang menjadi tujuan industri bisa tercapai dengan adanya kedisiplinan dalam bekerja. Di samping itu, disiplin berguna untuk memandu karyawan dalam menaati aturan, prosedur, dan peraturan yang berlaku, sehingga menciptakan kinerja yang baik serta aman.

Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) adalah hal terpenting bagi perusahaan, sebab dampaknya dapat merugikan bagi karyawan sendiri ataupun bagi perusahaan, baik secara sengaja maupun tidak sengaja. Perusahaan yang sangat mementingkan kenyamanan karyawannya akan selalu memperhatikan faktor yang mempengaruhi tingkat kenyamanan para pekerjanya. Menurut Zahra Nabila (2018), ketika terjadi keseimbangan antara kondisi pekerjaan dan diri sendiri, maka penguasaan dan rasa percaya diri terhadap pekerjaan akan meningkat, kepuasan dan motivasi kerja juga meningkat, serta meningkatkan kesehatan pekerja. Terciptanya lingkungan kerja yang nyaman,

dan dapat memperkecil ataupun menghindari resiko kecelakaan yang ditimbulkan karena faktor kelelahan maupun faktor kelalalian manusia. (Rosmadi, 2018). Mengutip pendapat Iram Shahzadi dan Yasir Aftab Farooqi yang berjudul “*The Impact of Office Design and Reward System on Employee’s Performance and Motivation*”, menyimpulkan jika kenyamanan karyawan dapat dicapai dnengan kondisi dan tata kelola kantor yang baik sehingga memotivasi karyawan bkeerja lebih optima dan meningkatkan kinerja. Apabila kepuasan terkait kondisi keselamatan kerja karyawan terpenuhi, maka mereka akan cenderung bersemangat melakukan pekerjaannya. Artinya K3 berdampak positif dalam meningkatkan produktivitas karyawan dalam bekerja.

Pada zaman globalisasi, K3 sudah menjadi suatu kewajiban bagi setiap pekerja, baik yang berada di lapangan ataupun yang berada di dalam ruangan. K3 merupakan salah satu wujud usaha dan upaya dari para pekerja dalam melaksanakan pekerjaan yang dapat mengancam nyawa, baik yang berasal dari diri ataupun lingkungan. K3 adalah usaha untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan kesehatan tenaga kerja dengan mengupayakan pencegahan penyakit akibat kerja dan kecelakaan kerja.

K3 merupakan program bantuan karyawan yang lazim dalam bisnis. Penerapan program K3 untuk kesehatan serta keselamatan kerja di tempat bekerja, memasukkan manajemen terpadu, undang-undang terkait ketenagakerjaan, serta kondisi dan jaringan kerja. Dapat disimpulkam atau bisa diartikan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) ialah inisiatif bisnis perusahaan yang memiliki tujuan untuk melindungi karyawan dari ancaman

sakit dan cedera di tempat kerja, sehingga para karyawan dapat melakukan pekerjaan secara aman dan selamat.

Keselamatan kerja merujuk pada kondisi di tempat kerja yang bebas dari risiko dan potensi kecelakaan. Ini juga berlaku untuk pekerja di bidang pelayaran, di mana mereka dapat menghadapi bahaya kecelakaan, di bagian *deck* maupun di bagian *engine*. Peralatan keselamatan kerja serta kondisi para pekerja menjadi salah satu yang utama dari bidang pekerjaan ini. Sasaran keselamatan kerja bagi perusahaan ialah segala tempat bekerja baik yang ada di darat ataupun di laut.

Pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 88 Tahun 2019 mengenai Kesehatan Kerja, dijelaskan pada Pasal 1 Ayat 1 bahwa upaya yang ditujukan untuk melindungi seluruh orang yang berada di tempat kerja agar hidup sehat dan terbebas dari gangguan kesehatan serta pengaruh buruk yang diakibatkan dari pekerjaan merupakan definisi kesehatan kerja. Pelaut serta karyawan pelabuhan tercantum dalam kriteria pekerjaan dengan bermacam-macam ancaman yang didapat dari tempat kerjanya.

Pada saat peneliti melakukan penelitian di KM. Sulawesi Leader salah satu awak kapal didapati terjadi kecelakaan yang diakibatkan karena kurangnya kedisiplinan dalam penggunaan APD, yaitu pelindung tangan (*safety gloves*). Karena kurangnya kedisiplinan kru dalam bekerja di *engine room* mengakibatkan luka yang cukup serius pada tangan kru tersebut.

Maka dari itu, isu K3 saat ini bukanlah sekedar sebuah kewajiban yang harus diperhatikan oleh para pekerja saja, namun pihak perusahaan juga perlu memperhatikan dan memfasilitasi segala bentuk perlengkapan APD yang

perlu dikenakan oleh para pekerjanya. Oleh karena itu K3 saat ini harus sangat diperhatikan dan difasilitasi dengan layak.

Masalah yang sering terjadi dalam bekerja di atas kapal terutama kru dalam penggunaan APD karena kurangnya kedisiplinan K3 sehingga sering terjadinya kecelakaan dalam bekerja. Oleh karena itu perlu meningkatkan kedisiplinan K3 dalam penggunaan APD untuk meminimalisir resiko kecelakaan dalam bekerja.

Dari penjelasan yang telah disampaikan diatas, peneliti tertarik untuk melaksanakan penelitian dengan judul **“Implementasi K3 Terhadap Kedisiplinan Kru di *Engine Room* KM. SULAWESI LEADER”**.

B. Fokus Penelitian

Dari pengamatan yang dilakukan oleh Peneliti dan menggunakan data yang relevan supaya tidak menyimpang dari pembahasan utama penelitian, maka peneliti memusatkan penelitian yang akan ditegaskan pada “Implementasi K3 Terhadap Kedisiplinan Kru di *Engine Room* KM. Sulawesi Leader”.

C. Rumusan Masalah

Menurut uraian latar belakang dan identifikasi permasalahan di atas, maka didapatkan rumusan permasalahan dalam penelitian yaitu :

1. Bagaimana penerapan K3 terhadap kedisiplinan kru di *Engine Room*?
2. Dampak penyebab tidak terlaksananya K3 saat bekerja di *Engine Room*?
3. Bagaimana upaya dalam mengimplementasikan K3 di *Engine Room*?

D. Tujuan Penelitian

Dari uraian latar belakang yang telah peneliti buat di atas serta berdasarkan pengalaman peneliti selama melakukan Praktek Laut, peneliti melakukan penelitian dengan tujuan yakni :

1. Untuk mengetahui standar kedisiplinan K3 di *Engine Room* KM. Sulawesi Leader.
2. Agar dapat mengetahui dampak tidak terlaksananya K3 saat bekerja di *Engine Room* KM. Sulawesi Leader.
3. Mengetahui upaya yang dilakukan kru dalam penerapan K3 di *Engine Room*.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Hasil dari penelitian ini harapannya dapat dipergunakan dan dimanfaatkan untuk pihak yang terlibat di bidang pendidikan dan pelayaran yaitu:

1. Manfaat Secara Teoritis
 - a. Bagi Siswa di Lembaga Pendidikan

Penelitian ini dapat dianggap sebagai suatu metode pembelajaran yang bertujuan meningkatkan kompetensi dan kualitas Taruna untuk hal pengetahuan mengenai keselamatan dan kesehatan kerja.
 - b. Bagi Lembaga Pendidikan

Hasil penelitian ini menjadikan meningkatnya kualitas para Taruna, meningkatkan pemahaman mereka, dan memberikan kemudahan bagi Taruna serta Perwira Siswa.

2. Manfaat Secara Praktis

a. Bagi Kru di Kapal

Penelitian ini dapat memberikan manfaat sebagai sumber masukan untuk para kru pelayaran dalam menerapkan kedisiplinan dan keselamatan kerja yang tepat dan efektif.

b. Bagi Perusahaan

Penelitian ini dapat memberikan masukan kebijakan perusahaan pelayaran dan mengaplikasikan program ataupun pola yang sama untuk mengatasi apabila terjadi suatu masalah di kapal dengan permasalahan yang sama juga, dan diharapkan dapat diterapkan agar kedisiplinan serta kesehatan dan keselamatan kerja kru terjamin, serta program keselamatan dan kedisiplinan kerja menjadi satu faktor utama dari kenyamanan dalam bekerja.

c. Penelitian yang dilakukan dapat menjadi tambahan referensi pengetahuan tentang kedisiplinan kru kapal, dalam dunia keselamatan kerja dan faktor penyebab terjadinya suatu kecelakaan kerja di atas kapal.

d. Memberi penjelasan dan pengetahuan terkait tindakan yang berada di atas kapal guna mengurangi suatu kecelakaan kerja di KM. Sulawesi Leader.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Kedisiplinan

Disiplin pada umumnya adalah kondisi di mana merupakan sikap mental dan perilaku seseorang dapat diamati melalui ketaatan terhadap aturan dan hukum dalam menjalani kehidupan berbangsa dan bernegara. Pada dasarnya, disiplin kerja mencakup sikap dan perilaku karyawan yang mematuhi peraturan perusahaan, bekerja sesuai jadwal yang telah ditetapkan, bertanggung jawab terhadap tugas dan pekerjaannya, serta memberikan hasil kerja sesuai dengan kemampuannya untuk memperoleh tujuan perusahaan. Mengutip Fitrianto (2020), “disiplin” adalah aktivitas proses karyawan, semakin disiplin karyawan maka semakin baik kinerjanya.

Dalam KBBI mengartikan bahwasanya disiplin ialah tata tertib, ketaatan ataupun kepatuhan terhadap peraturan, berusaha agar selalu taat serta patuh dengan tata tertib.

Mengutip Singodimedjo dalam Sutrisno (2019:86) “disiplin” adalah upaya mentaati norma-norma dengan kerelaan hati dan kesediaan seseorang untuk menjalankannya sehingga dapat mempengaruhi kedisiplinan pegawai yang bisa berpengaruh pada tujuan instansi.

Sikap kedisiplinan yang baik dapat terlihat dari besarnya tanggung jawab seseorang terhadap pekerjaan yang diberikan. Hal ini dapat memberikan dorongan dan dijadikan motivasi untuk meningkatkan

gairah untuk bekerja, mencapai kinerja lebih optimal, serta mendukung pencapaian tujuan instansi atau perusahaan.

Berdasarkan pengertian-pengertian yang telah dijelaskan dapat disimpulkan bahwasanya kedisiplinan merupakan keadaan di mana individu bertindak mematuhi dan mengikuti tata tertib, ketentuan, nilai, aturan dan norma yang berlaku tanpa adanya paksaan.

Perusahaan bisa sukses dengan adanya faktor disiplin karena merupakan faktor penentu kinerja karyawan, semakin disiplin maka semakin baik kinerja yang dihasilkan sehingga sesuai yang diharapkan untuk perusahaan. Sifat kedisiplinan terbagi menjadi 4 indikator yang dapat digunakan dalam menilai kedisiplinan seseorang (Hasibuan, 2019:118). Indikator tersebut yaitu:

a. Ketepatan waktu

Ketepatan waktu dapat diartikan sebagai kemampuan perusahaan untuk mengevaluasi sejauh mana kedisiplinan terkait dengan waktu yang telah ditetapkan, termasuk dalam hal kedatangan jaga yang tidak terlambat dan istirahat sesuai dengan jadwal yang ditetapkan di kapal tersebut.

b. Taat terhadap peraturan dalam perusahaan

Kru yang disiplin diharapkan untuk menaati aturan-aturan yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Ini mencakup ketaatan terhadap peraturan perusahaan dan pakaian yang sesuai dengan aturan yang telah di pertahankan perusahaan.

c. Aturan perilaku

Ketaatan terhadap norma perilaku yang telah ditetapkan oleh perusahaan dapat tercermin dalam cara berbicara, sikap, dan perilaku saat berorganisasi di dalam perusahaan.

d. Hubungan kemanusiaan

Hubungan yang baik dan harmonis antara kru kapal dapat memberikan dukungan positif dalam membentuk disiplin yang baik dan menciptakan lingkungan kerja yang nyaman di dalam perusahaan.

2. Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)

Kesehatan dan keselamatan kerja (K3) adalah suatu aktivitas untuk menghasilkan lingkungan kerja yang nyaman, aman, dan mengoptimalkan kesehatan tenaga kerja dari segi jasmani, rohani, dan sosial. Kesehatan dan keselamatan kerja secara spesifik bertujuan untuk mengurangi dan mencegah resiko kecelakaan kerja pada saat di atas kapal, serta memelihara peralatan kerja dan mengikuti standar prosedur kerja.

Definisi dari K3 berdasarkan Keilmuan K3 ialah seluruh Ilmu beserta pengimplementasiannya yang berguna sebagai mencegah adanya kecelakaan kerja, penyakit akibat kerja, ledakan, kebakaran serta pencemaran lingkungan kerja.

Mengutip PP Kemenkes/Nomor 66/Tahun2016 : “Kesehatan Kerja” adalah upaya peningkatan dan pemeliharaan derajat kesehatan

yang setinggi-tingginya bagi pekerja di semua jabatan, pencegahan penyimpangan kesehatan yang disebabkan oleh kondisi pekerjaan, perlindungan pekerja dari risiko akibat faktor yang merugikan kesehatan, penempatan dan pemeliharaan pekerja dalam suatu lingkungan kerja yang mengadaptasi antara pekerjaan dengan manusia dan manusia dengan jabatannya.

Dengan artian, sehat ialah kondisi ketika tubuh terbebas dari bermacam gangguan penyakit, entah itu gangguan fisik ataupun mental. Kemudian, dalam KBBI sehat berarti kondisi dari seluruh badan beserta bagian-bagiannya yang baik (terbebas dari sakit yang berarti waras), normal (terkait pikiran), dan berjalan dengan baik ataupun sebagaimana mestinya (terkait kondisi keuangan, perekonomian, serta lainnya).

Sedangkan menurut *World Health Organization* (WHO), sehat ialah keadaan fisik, psikis, serta kesejahteraan sosial yang menjadi satu kesatuan serta tidak sekedar terbebas dari sakit maupun cacat.

Menurut Permenaker Nomor 5 Tahun 2021 kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang terjadi dalam hubungan kerja, termasuk kecelakaan yang terjadi dalam perjalanan dari rumah menuju tempat kerja atau sebaliknya dan penyakit yang disebabkan oleh kecelakaan kerja. Dan dapat dimaknai suatu kejadian yang tidak diinginkan yang berdampak cedera terhadap manusia atau kerusakan terhadap harta benda serta lingkungan kerja, yang meliputi:

- a. Kebakaran

- b. Kecelakaan kerja
- c. Peledakan
- d. Pencemaran lingkungan kerja
- e. Penyakit akibat kerja

Mengutip Ramlan dalam stopiah dan etta mamang (2018:235), berpendapat bahwa “pelaksanaan keselamatan kerja” ialah berkaitan dengan upaya pencegahan penyakit akibat kerja maupun kecelakaan disebabkan adanya faktor bahaya baik dalam penggunaan alat kerja ataupun di lingkup lingkungan kerja .

a. Syarat-syarat Kesehatan dan Keselamatan Kerja

Persyaratan kesehatan dan keselamatan kerja dimuat pada pasal 3 ayat (1) berupa :

- 1) Melakukan pencegahan serta meminimalisir kecelakaan.
- 2) Melakukan pencegahan, meminimalisir serta melakukan pemadaman kebakaran.
- 3) Melakukan pencegahan serta meminimalisir bahaya ledakan
- 4) Memberi peluang ataupun jalan menyelamatkan diri ketika terjadi kebakaran ataupun peristiwa bahaya lainnya.
- 5) Memberikan pertolongan pada kecelakaan kerja
- 6) Memberikan peralatan perlindungan diri kepada para pekerja
- 7) Melakukan pencegahan serta pengendalian atas menyebarkan suhu, kelembaban, debu, kotoran, hembusan

angin, asap, uap, gas, cuaca, suara serta getaran, sinar maupun radiasi.

- 8) Melakukan pencegahan serta pengendalian penyakit yang timbul diakibatkan pekerjaan baik fisik maupun mental, keracunan, inspeksi, serta penularan.
- 9) Mendapatkan penerangan yang cukup serta sesuai.
- 10) Mengadakan suhu serta kelembaban udara yang baik.
- 11) Mengadakan penyegaran udara yang cukup.
- 12) Menjaga kesehatan, kebersihan, serta ketertiban.
- 13) Mendapatkan keserasian antar tenaga kerja, peralatan kerja, lingkungan cara serta proses kerja.
- 14) Mengamankan serta melancarkan dalam mengangkut seseorang, hewan, tumbuhan, dan barang.
- 15) Mengamankan serta menjaga seluruh jenis bangunan.

b. Undang-undang keselamatan kerja.

UU kewajiban serta tenaga kerja termasuk pada pasal 12 di mana berisi sebagai berikut :

- 1) Memberikan kesaksian yang benar dan jujur bila dimintai kesaksian oleh pekerja.
- 2) Pengawas serta ahli keselamatan kerja.
- 3) Memahami peralatan pelindung diri yang wajib digunakan.
- 4) Mengerti dan mematuhi aturan-aturan keselamatan kerja yang berlaku.

- 5) Meminta kepada atasan supaya dilakukan seluruh prosedur kesehatan serta keselamatan yang diwajibkan
- 6) Mengatakan keberatan ketika diberi tanggung jawab kerja dimana persyaratan keselamatan, kesehatan kerja dan peralatan pelindung diri yang tidak atau kurang memenuhi prosedur.

3. Peralatan Keselamatan Kerja

Mengutip Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 88 Tahun 2019 Ayat 13 yang menyatakan “peralatan” sebagaimana dimaksud dalam Pasal t huruf c merupakan peralatan untuk pemeriksaan, pengukuran dan peralatan lainnya termasuk alat pelindung diri sesuai dengan faktor risiko/bahaya keselamatan dan Kesehatan Kerja di Tempat Kerja. bahwa tenaga kerja diwajibkan:

- a. Memahami alat-alat perlindungan diri.
- b. Memenuhi atau mematuhi semua syarat-syarat keselamatan kerja yang tertera dalam UU No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja harus memenuhi syarat sebagai berikut :
 1. Mencegah dan meminimalisir kecelakaan
 2. Mencegah dan mengendalikan muncul atau menyebar luasnya kecelakaan
 3. Mengendalikan dan mencegah timbulnya penyakit disebabkan kecelakaan kerja
 4. Menyesuaikan dan menyempurnakan pengamanan pada pekerjaan tinggi bahaya kecelakaannya.

4. Alat Pelindung Diri

Menurut Dwi Prasetyo (2019:5) secara teknis bagian-bagian tubuh dari manusia yang harus dilindungi sewaktu bekerja adalah kepala dan wajah, mata, telinga, tangan, badan dan kaki. Untuk itu penggunaan alat pelindung diri pekerja sangat penting. Adapun jenis alat-alat pelindung diri yang wajib disediakan di setiap kapal guna memberikan jaminan keselamatan dan kesehatan para pelaut dijelaskan beserta kegunaannya yakni di antaranya. :

1) Umum

Pelindung kepala (*Safety Helmet*), pakaian kerja (*coverall*), sarung tangan (*gloves*), alas kaki (*foot wear*), kacamata (*goggles*), Tali pengaman (*safety harness*), dan penutup telinga (*ear plugs*). Sebaiknya, perlengkapan kerja untuk tugas di atas kapal seharusnya dapat memberikan perlindungan maksimal, tetapi tidak semua dapat memberikan perlindungan yang optimal terhadap risiko khusus yang terkait. Perlengkapan diri dikelompokkan menjadi:

a. Pelindung kepala (*safety helmet / hair protection.*)

Safety helmet adalah perangkat pelindung yang berfungsi untuk melindungi kepala dari benturan, tumbukan, jatuh, dan terkena benda keras atau tajam yang mungkin melayang ataupun jatuh dari udara. Helm juga melindungi kepala dari paparan radiasi, panas, api, percikan bahan kimia, dan suhu ekstrim.

Safety helmet digunakan saat kita berada di luar akomodasi teruma pada saat bekerja diatas kapal agar saat melakukan pekerjaan kepala terlindungi dari benturan-benturan benda keras.

b. Pelindung mata (*Safety Glasses, Safety Goggles*)

Safety glasses dan *safety goggles* merupakan salah satu alat keselamatan yang berguna melindungi mata dari resiko kebutaan dan gangguan penglihatan. Fungsi utama dari *safety glasses* dan *safety goggles* adalah melindungi mata Anda dari resiko paparan benda atau benda asing yang bisa mencederai mata dan gangguan penglihatan lainnya.

Safety glasses dan safety goggles digunakan saat melakukan pekerjaan yang menimbulkan resiko terjadinya cedera pada mata, contohnya: paparan debu dan partikel berbahaya, percikan zat kimia, benda bertebaran, sinar UV dan *Infrared*, pengaruh cuaca (panas matahari, hujan, salju).

c. Pelindung pernapasan (*Dust Mask*)

Masker debu (*dust mask*) adalah bantalan kertas fleksibel yang dipasang di hidung dan mulut dengan tali elastis atau karet untuk kenyamanan pribadi terhadap debu pengganggu yang tidak beracun. *Dust Mask* ini salah satu bagian dari APD di karenakan sangat penting kegunaannya untuk menutupi bagian hidung dan mulut dari debu dan virus. Masker debu (*dust mask*) digunakan pada saat

melakukan pekerjaan ditempat yang berkaitan dengan debu, asap, bau yang menyengat dan partikel lainnya.

d. Alat Pelindung pernapasan (*emergency escape breathing device*)

Fungsi utama *berthing apparatus* adalah untuk membantu melakukan pernapasan di dalam ruangan yang kekurangan oksigen O₂ terutama ketika dalam keadaan atau peristiwa berbahaya. Contoh: memasuki area yang berasap, memasuki area yang mengandung zat kimia berbahaya dan lainnya. Alat ini dibuat untuk penggunaan di darat dan juga di bawah air yang biasa disebut *Self Contained Breathing Apparatus* (SCBA).

Emergency Escape Breathing Device (EEBD) merupakan alat bantu pernafasan yang dapat digunakan untuk menyelamatkan atau mengevakuasi diri dari lingkungan yang kualitas udaranya memburuk seperti saat terjadi kebakaran, alat ini biasanya ditempatkan di fire safety cabinet / lemari safety pemadam / lemari k3 / lemari APD.

e. Alat Pelindung tangan dan alat pelindung kaki (*gloves, safety shoes, safety boots*)

Sarung tangan (*gloves*) adalah APD yang dikenakan untuk menghindari atau melindungi tangan dari luka seperti sayatan atau bersentuhan dengan benda tajam saat bekerja. Sarung tangan (*gloves*) Penggunaan sarung tangan yang benar perlu diperhatikan sesuai jenis pekerjaan yang pekerja hadapi misalkan melakukan

pekerjaan harian menggunakan *coated gloves*, melakukan pengelasan memakai *leather gloves* (dibuat dari kulit), melakukan pekerjaan yang berkaitan dengan listrik menggunakan sarung tangan keselamatan anti listrik.

Sarung tangan las, atau yang sering disebut sebagai (*welding gloves*), adalah jenis sarung tangan yang didesain khusus untuk melindungi tangan dan lengan seseorang saat mereka melakukan proses pengelasan. Proses pengelasan melibatkan penggunaan alat las untuk melebur dan menggabungkan logam, dan selama proses ini, ada risiko terkena panas tinggi, percikan logam cair, api, dan percikan. Sarung tangan las dirancang untuk mengatasi risiko-risiko ini dan menyediakan perlindungan yang diperlukan bagi pengelas.

Sarung tangan listrik (*electrical gloves*) adalah jenis sarung tangan yang didesain khusus untuk melindungi penggunanya dari bahaya listrik. Mereka digunakan oleh pekerja yang harus bekerja dengan peralatan listrik, seperti teknisi listrik, perawat peralatan listrik, atau petugas pemeliharaan. Sarung tangan listrik (*electrical gloves*) berfungsi sebagai penghalang antara tangan pengguna dan sumber listrik. Mereka sangat penting dalam menghindari cedera listrik yang dapat terjadi selama pekerjaan dengan kabel listrik, peralatan elektrik, atau instalasi listrik. Sarung tangan listrik (*electrical gloves*) sangat penting untuk mencegah cedera listrik yang dapat mengancam jiwa.

Safety shoes merupakan bagian dari Alat Pelindung Diri (APD) yang wajib diakomodasi oleh perusahaan untuk para pekerjanya guna menciptakan Keamanan dan Kesehatan Kerja (K3). Selain melindungi kaki dari benda yang jatuh dari ketinggian, *safety shoes* juga dapat melindungi kaki pada kecelakaan yang lain, seperti membuat melindungi dari kecelakaan yang disebabkan terbakar, terpeleset, tertimpa benda keras dan lainnya.

Safety boots di atas kapal adalah bagian penting dari peralatan perlindungan diri (*Personal Protective Equipment*) dan membantu mengurangi risiko cedera yang mungkin terjadi dalam lingkungan maritim yang keras. Penggunaan *safety boots* yang sesuai dan pemeliharaan yang baik sangat penting untuk menjaga keselamatan dan kesejahteraan awak kapal. Contohnya: perlindungan terhadap benda tumpul, perlindungan terhadap pergelangan kaki, anti pelekatan, perlindungan terhadap bahan kimia.

f. Pakaian pelindung (*wearpack*)

Pakaian pelindung atau (*wearpack*) di atas kapal memiliki peran khusus dalam melindungi awak kapal dari potensi bahaya dan resiko yang ada selama berlayar atau bekerja di lingkungan maritim. fungsi *wearpack* di atas kapal mencakup: perlindungan dari benda-benda tumpul, perlindungan terhadap paparan matahari, perlindungan terhadap bahaya mekanis, pelindung daripada bahan

kimia, perlindungan terhadap panasnya mesin saat berada di area *engine room*.

g. Alat pelindung ketinggian (*Safety belt / Harnesses*)

Setiap pekerja yang melakukan pekerjaan diketinggian, ataupun tempat lainnya yang memiliki risiko yang tinggi seperti jatuh dari ketinggian dua meter maupun lebih, pekerja wajib memakai *safety harness* dan *safety belt* (sabuk yang disertai penahan guncangan) diikat menggunakan tali keselamatan, untuk mengurangi dampak jatuh dan melindungi pekerja dari cedera serius.

h. Alat Pelindung Telinga (*ear plug*)

Pelindung telinga atau biasa disebut *Ear Muff / Ear Plug* yang berfungsi sebagai alat untuk penutup atau menyumbat telinga yang berguna untuk mengurangi dan melindungi tingkat kebisingan diterima telinga. *Ear Muff / Ear Plug* sangat berguna dan memiliki peran penting sebagai kelengkapan Alat Pelindung Diri (APD) pada kru saat bekerja yang dimana tingkat kebisingannya tinggi seperti di area kamar mesin (*engine room*).

g. Jaket pelampung (*Life jacket*)

Jaket pelampung (*Life jacket*) atau *Offshore Life Jacket* merupakan perangkat yang dirancang baik secara sadar atau di bawah sadar untuk membantu pemakai tetap mengapung dengan hidung dan mulut tetap berada di atas permukaan air saat di dalam

air. Jaket pelampung (*Life jacket*) digunakan ketika kapal mengalami kebocoran atau terjadinya kebakaran diatas kapal yang mana kebocoran dan kebakaran tersebut sudah tidak bisa ditangani dan mengharuskan seluruh kru atau manusia yang berada diatas kapal harus segera meninggalkan kapal tersebut dengan cara harus melompat kedalam air dengan menggunakan jaket pelampung (*Life jacket*) agar tetap berada diatas permukaan air.

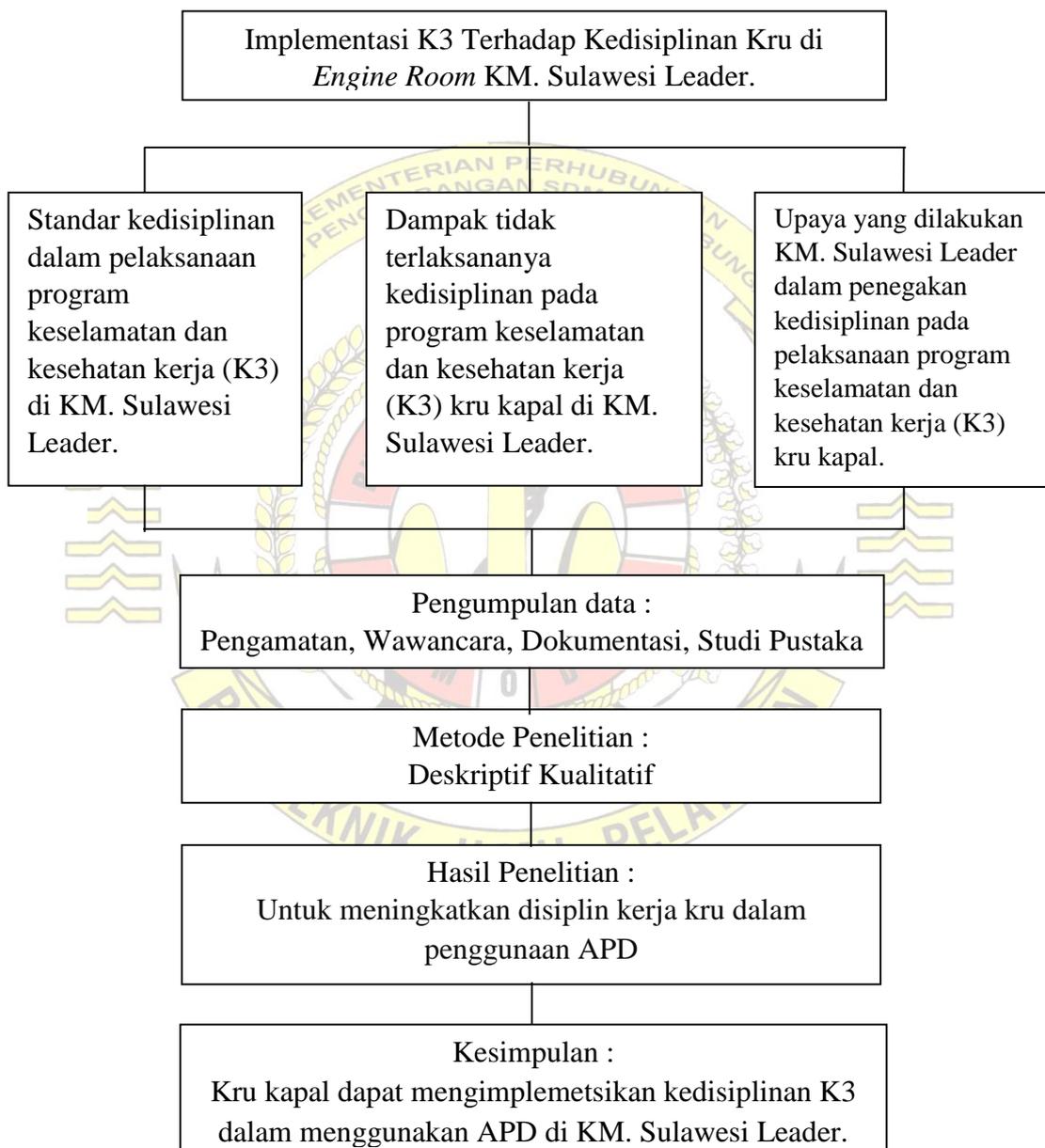
Offshore Life Jacket biasa digunakan oleh pandu kapal saat ingin menyandarkan kapal atau lepas kapal, dikarenakan *Offshore Life Jacket* ini lebih simpel dan dapat digunakan saat bekerja dalam ruangan, tidak mengganggu aktifitas saat bekerja di dalam ruangan.

Offshore life jacket digunakan di lingkungan laut, terutama di perairan lepas pantai (*offshore*) atau perairan dalam. *Offshore life jacket* adalah bagian penting dari perlengkapan keselamatan maritim yang dirancang untuk memberikan perlindungan dalam situasi darurat di laut terbuka. Mereka memiliki kapasitas daya apung yang tinggi dan fitur-fitur tambahan yang dirancang khusus untuk lingkungan laut yang berisiko tinggi di sektor maritim.

B. Kerangka Pikir Penelitian

Setelah mendapatkan pemahaman yang mendalam mengenai berbagai usaha yang perlu dilaksanakan guna menyelesaikan masalah yang dihadapi, langkah berikutnya yang harus diambil adalah melakukan penyusunan landasan teori yang kuat terkait dengan permasalahan yang telah diuraikan

sebelumnya. Proses penyusunan landasan teori ini menjadi langkah krusial dalam menyusun kerangka pikir penelitian, yang kemudian akan digunakan oleh peneliti sebagai panduan untuk memudahkan pembahasan masalah dalam skripsi ini.



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, serta pengamatan yang diperoleh peneliti selama penelitian yang dilakukan di KM. Sulawesi Leader maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Penerapan K3 terhadap kedisiplinan kru di *engine room* yaitu pematuhan terhadap prosedur-prosedur keselamatan, penggunaan perlengkapan pelindung diri, serta penegakan disiplin terhadap norma-norma keselamatan yang telah ditetapkan.
2. Dampak dari tidak disiplinnya kru terhadap K3 saat bekerja di *engine room* KM. Sulawesi Leader adalah terjadinya kecelakaan di tempat kerja, penurunan kualitas dan efisiensi kerja, dan gangguan pada jadwal operasional.
3. Upaya yang dilakukan dalam mengimplementasikan K3 dan kedisiplinan kru kapal di *engine room* KM. Sulawesi Leader adalah dengan menegakkan disiplin dan standar secara jelas, memberikan pelatihan keselamatan, dan secara teratur mengawasi atau memantau kinerja kru dan kepatuhan mereka terhadap aturan dan prosedur di atas kapal.

B. Keterbatasan penelitian

Keterbatasan penelitian membatasi kemampuan peneliti untuk melakukan penelitian dan menghasilkan karya ilmiah. Peneliti menghadapi beberapa keterbatasan yang berdampak pada temuan penelitian ini. Berikut beberapa keterbatasan yang dimaksud yaitu:

1. Terbatasnya waktu wawancara di KM. Sulawesi Leader dan jadwal yang sibuk, para informan membuat informasi yang diterima peneliti kurang lengkap selama proses pengumpulan data.
2. Tiga orang yang menjadi informan penelitian tentang K3 terhadap disiplin awak kapal di *engine room* KM. Sulawesi Leader, permasalahan di atas kapal masih akan diteliti dengan menggunakan lebih banyak informan atau responden.

C. Saran

Dengan mempertimbangkan diskusi dan kesimpulan yang telah dicapai, sebagai tindakan untuk meningkatkan kualitas di masa mendatang. Peneliti menyarankan beberapa solusi atau upaya yang diharapkan untuk masalah saat ini, sebagai berikut:

1. Untuk meningkatkan disiplin kerja, Perwira KM. Sulawesi Leader harus memberikan *training* dan *development* yang sesuai untuk meningkatkan kemampuan kru dan meningkatkan pemahaman mereka tentang *Standard Operating Procedures (SOP)* yang berkaitan dengan pekerjaan mereka.
2. Selain menegakkan aturan dengan tegas, Perwira KM. Sulawesi harus selalu aktif dalam memberikan penghargaan dan motivasi kepada para kru yang menunjukkan tingkat kedisiplinan kerja yang tinggi. Hal ini akan memberikan inspirasi bagi kru lainnya untuk meningkatkan disiplin kerja.
3. Diwajibkan agar seluruh kru KM. Sulawesi selalu menerapkan sistem pengawasan yang efektif untuk mengamati dan menilai disiplin K3 kru kapal. Dengan pengawasan yang jelas, para kru akan lebih cenderung mengikuti aturan K3.

DAFTAR PUSTAKA

- Dwi Prasetyo. (2019:5). Buku Ajar Program D.IV: *Penggunaan Peralatan Kerja*. PIP Semarang.
- Fitrianto, I. (2020). Pengaruh Motivasi, Disiplin, dan Kepuasan Kerja, Terhadap Kinerja Karyawan PT. Bumi Rama Nusantara. *Journal of Management* , 3(1): 113-134.
- Hasibuan S, P. M. (2019:118). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Patten, L. Mildred dan Michelle Newhart. (2018). *Understanding Research Methods An Overview of the Essentials*. New York: edisi ke-10.
- Rosmadi, M. (2018). Pengaruh Pelatihan, Disiplin Dan Pengembangan Karir Terhadap Kinerja Karyawan Outsourcing PT Gardautama Bandung. *Jurnal Bisnis Manajemen Dan Informatika. Stie Kridatama*, 7(2): 99-104.
- Shahzadi, Iram, & Farooqi. Yasir. (2018). *Impact of Office Design and Reward System on Employee's Perfomance and Motivation*.
- Singodimedjo. (2018:86). *Manajemen Sumber Daya Manusia. Pengaruh Displin Kerja terhadap Prestasi Kerja*. Jakarta.
- Stopiah & Etta Mamang Sangadji. (2018:235). *Manajemen Sumber Daya Manusia Strategik*. Yogyakarta.
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif*. Alfabeta : Bandung.
- Sugiyono. (2018). *Metodelogi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif Dan R&D*. Alfabeta: Bandung.
- Suharsiwi, d. (2022). *Sukses Penelitian Kualitatif*. CV Azka Pustaka.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- WHO. (2016, February). *World Health Organization. Definisi Sehat*. Retrieved from www.who.int
- Zakky. (2018). *Pengertian Instrumen Penelitian Menurut Para Ahli*. Zona Referensi.
- Zaluchu, S. E. (2020). Strategi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif Di Dalam Penelitian Agama. *Evangelikal: Jurnal Teologi*, 4(1), 28.
- Nabila, Z. (n.d.). Retrieved from <https://pijarpsikologi.org/blog/kenyamanan-kerja-tidak-hanya-untuk-fisik-tetapi-juga-mental>

Lampiran 1

TRANSKIP HASIL WAWANCARA 1

Wawancara dilakukan penulis tentang kecelakaan kerja awak kapal bagian mesin di KM Sulawesi Leader.

Nama : Abdul Taher Mukadar

Jabatan : *Chief Engineer* KM Sulawesi Leader

Hasil wawancara tersebut adalah;

Cadet : "Selamat pagi *Chief*, mohon ijin bertanya terkait dengan kecelakaan yang terjadi oleh kru kapal yaitu Mandor pada saat mengerjakan pemotongan pipa."

Chief Engineer : "Selamat pagi det, silahkan"

Cadet : "Sebelum membahas permasalahan yang terjadi, apa penyebab terjadinya kecelakaan pada Mandor?"

Chief Engineer : "Awal terjadinya kecelakaan ketika Mandor lalai saat menggunakan mesin gerinda saat memotong pipa dan dimana dia tidak menggunakan sarung tangan khusus gerinda yang mana mengakibatkan luka pada tangannya."

Cadet : "Terimakasih *Chief* atas ceritanya, lalu bagaimana cara menanggulangi terjadinya kecelakaan di kamar mesin?"

Chief Engineer : "Semua pekerjaan di atas kapal memiliki risiko kecelakaan kerja, jadi menurut saya kita harus menaati

prosedur keselamatan kerja seperti memakai peralatan keamanan dan awak kapal mengetahui risiko-risiko pekerjaan yang bisa mengakibatkan kecelakaan.”

Cadet : “Siap dipahami *Chief*, apakah ada cara yang lain untuk mencegahnya *Chief*?”

Chief Engineer : “Ada det, dengan melakukan *toolbox meeting* sebelum memulai pekerjaan, menganalisis pekerjaan tersebut terdapat risiko kecelakaan jika terdapat risiko kecelakaan harus membuat laporan pekerjaan *work of permit*, dan *risk assesment* agar diketahui bahwa pekerjaan tersebut bisa menyebabkan kecelakaan.”

Cadet : “Siap dimengerti *Chief*, berarti kita harus tetap memperhatikan keamanan ketika bekerja dan menaati prosedur yang telah dibuat”

Chief Engineer : “Iya det benar sekali.”

Mengetahui



Abul Taher Mukadar
Chief Engineer

TRANSKIP HASIL WAWANCARA 2

Wawancara dilakukan penulis tentang kecelakaan kerja awak kapal bagian mesin di KM Sulawesi Leader.

Nama : Marnanti Sianturi

Jabatan : Masinis II KM Sulawesi Leader

Hasil wawancara tersebut adalah;

Cadet : "Selamat pagi Bas, mohon ijin bertanya terkait dengan keselamatan kerja di kamar mesin."

Masinis II : "Selamat pagi det, silahkan"

Cadet : "Sebelum membahas keselamatan kerja di kamar mesin, apa keselamatan kerja menurut Bas?"

Masinis II : "Keselamatan kerja yaitu upaya menciptakan lingkungan kerja yang aman, agar tidak terjadi kecelakaan."

Cadet : "Apa faktor penyebab terjadinya kecelakaan kerja di kamar mesin?"

Masinis II : "Faktor manusia yang menjadi faktor utama terjadinya kecelakaan kerja di kamar mesin, selain itu faktor alat, dan kurangnya pengawasan saat bekerja."

Cadet : "Mohon penjelasannya Bas mengenai faktor-faktor tersebut menjadi penyebab terjadinya kecelakaan kerja di kamar mesin?"

Masinis II : "Faktor manusia yang diibaratkan sebagai awak kapal, yang menjadi faktor utama terjadinya kecelakaan kerja, maka jika terjadi seperti human eror atau kurang pengetahuan akan

keselamatan kerja dan tata cara penggunaan peralatan keamanan yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja.”

Cadet : “Bagaimana dengan faktor yang lain Bas?”

Masinis II : “Faktor alat karena perawatan dari peralatan sangat penting agar alat tersebut bekerja secara efektif untuk selalu memperhatikan jumlah yang ada di atas kapal. Adalagi faktor kurangnya pengawasan, penyebab terjadinya kecelakaan karena kurang pengawasan agar awak kapal tidak bekerja semauanya sendiri supaya pekerjaan akan efektif dan dapat meminmalkan terjadinya kecelakaan kerja .”

Cadet : “Siap dimengerti Bas, kemuadian upaya apa untuk mencegah terjadinya kecelakaan Bas?”

Masinis II : “Pemberikan pengenalan dan pencegahan risiko bahaya pekerjaan seperti memberitahu pekerjaan yang kemungkinan bahaya dan cara mencegah, serta memberikan pengetahuan seperti, pelatihan, familiarisasi, melakukan *drill*.”

Cadet : ”Apakah ada yang lain Bas untuk upaya?”

Masinis II : “Meningkatkan koordinasi antar awak kapal seperti melakukan *safety meeting* minimal sebulan sekali dilakukan, dan *toolbox meeting* sebelum memulai pekerjaan. Memberikan motivasi dan sanksi pada awak kapal.”

Cadet : “Baik Bas dipahami, terimakasih telah memberikan pengalaman dan penjelasan keselamatan kerja di kamar mesin.”

Mengetahui



Marnanti Sianturi
Masinis II

TRANSKIP HASIL WAWANCARA 3

Wawancara dilakukan penulis tentang kecelakaan kerja awak kapal bagian mesin di KM Sulawesi Leader.

Nama : Sofian Hariono

Jabatan : Masinis III KM Sulawesi Leader

Hasil wawancara tersebut adalah;

Cadet : “Selamat pagi Bas, mohon izin untuk mengajukan beberapa pertanyaan bas”

Masinis III : “Selamat pagi det, silahkan”

Cadet : “Apakah bas mengetahui adanya kendala kurangnya disiplin kru kapal pada saat bekerja di atas kapal?”

Masinis III : “Iya det, memang sering terjadinya masalah disiplin pada kru kapal terutama pada saat kru bekerja sering ditemukannya masalah mengenai penggunaan APD. Selain itu, kru disini masih kurang dalam mengutamakan keselamatan saat bekerja. Jadi setiap kru yang akan melakukan tugas harus diberi pengarahan atau pelatihan terlebih dahulu.”

Cadet : “Baik bas, terima kasih. Lalu upaya apa yang dapat dilakukan untuk mengatasi masalah tersebut bas?”

Masinis III : “Menurut saya upayanya yaitu setiap kru selalu diberikan pelatihan tentang pentingnya keselamatan saat bekerja di atas kapal untuk mengurangi jumlah kecelakaan dan supaya kru

lebih meningkatkan disiplinnya pada saat bekerja. Dan perusahaan juga seharusnya sering mengadakan reward kepada kru kapal yang dinilai baik pada saat bekerja.”

Cadet : "Baik bas, terimakasih banyak atas penjelasannya mengenai disiplin kerja kru kapal."

Mengetahui

KM. SULAWESI LEADER

Sofian Hariono
Masinis III



Lampiran 2

KM. SULAWESI LEADER Vessel Crew List

PERSONALIA LAUT
PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES

NO	SEAMAN CODE	SEAMAN NAME	RANK	BIRTH DATE	JOIN DATE	CERTIFICATE	NO PASSPORT	DUE DATE	SEAMAN BOOK	DUE DATE
1	20170293	ABDULLAH M. MAR	NAKHODA	29/11/1962	05/12/2022	ANT-I			F 221614	22/03/2023
2	20100106	PETRUS ANDRONIKUS DUAN	MUALIM I	30/03/1998	17/11/2022	ANT-II			H 043622	09/06/2023
3	20060059	TITUS GAHENJOJANO	MUALIM II	21/03/1978	24/08/2022	ANT-III	V 872219	30/12/2021	F 256293	02/08/2022
4	20200069	MUHAMMAD FAJAR SINDU	MUALIM III	15/03/2000	04/08/2022	ANT-III			F 192271	20/01/2023
5	20070523	HERI BUDIARTO	KKM	17/06/1977	14/09/2022	ATT-I	C 7206907	24/06/2022	F 134962	09/03/2023
6	20110952	KRISMAN TANJUBURE	MASINS I	03/06/1998	25/08/2022	ATT-II			F 222040	09/04/2023
7	20150351	MUTHAJABUDDIN ARIFIN	MASINS II	14/10/1999	15/10/2022	ATT-III	B0381579	04/02/2022	F 288141	05/11/2022
8	20160189	CANDRA HERMAWAN	MASINS III	03/08/1999	07/11/2022	ATT-III	B2286186	23/12/2022	F 328125	26/02/2023
9	20130272	FUSNI AGUSTIAN	SERANG	15/08/1998	04/08/2022	ANT-D	S 998641	02/04/2021	F 072494	16/10/2022
10	20200263	DWI PRATOMO	JURU MUDI	08/06/1999	04/12/2022	ANT-D			F 001030	11/04/2023
11	20180468	KAUSAR ABDITAMA	JURU MUDI	28/09/1999	12/05/2022	ANT-D			F 295979	04/11/2022
12	20080683	RAMADANI	JURU MUDI	13/06/1998	24/08/2022	ANT-D	S 263522	25/07/2021	H 031568	19/03/2022
13	20150341	MEFTAHUL ARIF	ELECTRICIAN	28/04/1998	30/12/2022	ATT-D			F 245123	01/07/2023
14	20190302	ANDRIANTO	MANDOR MESIN	11/03/1977	27/11/2022	ATT-D			O 139471	07/03/2022
15	20130287	AGUS ABADI	JURU MINYAK	17/08/1998	24/08/2022	ATT-D			F 0328873	03/08/2022
16	20180509	KASIM	JURU MINYAK	11/04/1999	18/02/2022	ATT-D			O 041096	07/01/2022
17	20160703	MOHAMMAD LUFVI	JURU MINYAK	30/07/1999	06/06/2022	ATT-V			O 031537	06/11/2022
18	20120664	NAHWI	JURU MASAK I	02/06/1977	13/07/2022	BASIC SAFETY TRAINING			F 268189	30/08/2022

NO	SEAMAN CODE	SEAMAN NAME	RANK	BIRTH DATE	JOIN DATE	CERTIFICATE	NO PASSPORT	DUE DATE	SEAMAN BOOK	DUE DATE
19	20220034	STEVEN ATUB PARAMULIA	PELAYAN	24/08/2002	17/04/2022	BASIC SAFETY TRAINING			H 003733	07/03/2022
20	20220188	MUHAMMAD BILAL PANUI LAXANA	KADET DEK	22/01/2000	24/08/2022	BASIC SAFETY TRAINING			H 020275	01/04/2022
21	20120866	MUHAMMAD SURYA AKBAR RAMADHAN	KADET MESIN	08/12/2000	28/01/2022	BASIC SAFETY TRAINING			G 059735	00/00/2023

NAKHODA
KM. SULAWESI LEADER
ABDULLAH M. MAR

Lampiran 3

PARTICULARS OF MV.SULAWESI LEADER* (SLA)

CALL SIGN	YBZZ					SATELLITE COMMUNICATIONS				
FLAG	INDONESIA					Inmarsat - FBB	Inmarsat - C			
PORT OF REGISTRY	JAKARTA		KEEL LAID	September 12th 1994		TELEX	N/A	452504680		
OFFICIAL NUMBER	YBZZ		LAUNCHED	December 7th 1994		PHONE FBB	870773246610			
IMO NUMBER	90887764		DELIVERED	March 28th 1995		FAX FBB				
CLASS. SOCIETY	NK		SHIPYARD	KOYO DOCKYARD CO.LTD (JAPAN)		EMAIL	slawesi@slawesi.co.id			
CLASSIFICATION NO.	951077		YARD HULL NO. R.	4701		OTHER MODS - VHE / ME / HE				
TYPE OF SHIP				NIPPON KAIJI KYOKAI (NK) NS* (VEHICLES CARRIER) MNS*		MMSI DSC	525100935			
				CAR CARRIER		NBDP ID				
	NUMBER CAR DECK	TOTAL UNITS				BOW THRUSTER				
CAR CARRIER CAPACITY	7 CAR DECK	1550 UNITS(KK)				IMMERSION	ROW THRUSTER (KW)	PROPELLER IMMERSION DRAUGHT		
REEFER CAPACITY	NA	NA				1 (fwd)	884 HP	4.02 M		
P AND I CLUB		SHIPOWNERS INSURANCE								
OWNERS		PT. NYK-SPL INDOORORO (NS)								
MANAGERS		PT. PELAYARAN SPL								
		METERS	FEET							
LOA	146.6	480.85								
LENGTH (LBP)	140.20	459.86								
BREADTH (MOULDED)	21.00	68.88								
DEPTH (MOULDED)	15.05	49.36								
HEIGHT (MAXIMUM) (KEEL TO INMARSAT AT TOP)	35.89	117.72								
BRIDGE FRONT BOW	14.27	46.8056								
BRIDGE FRONT STERN	132.30	433.94								
		REGISTERED	SIZEZ	PANAMA	FWA	CAPACITY OF CARGO HOLD				
GROSS TONNAGE	16.201	17.984.72	13.556			NO.	CAR DECK	UNIT	WEIGHT (MT)	
NET TONNAGE	4.861	16.232.97		13.203		1	CAR DECK TK TOP	126	126	
SUMMER DEADWEIGHT	7.014.00			TPC		2	CAR DECK 1	169	169	
LIGHTSHIP	6.187.00			22.30		3	CAR DECK 2	190	190	
						4	CAR DECK 3	264	264	
						5	CAR DECK 4	264	264	
						6	CAR DECK 5	252	252	
						7	GARRAGE DECK	168	268	
						TOTAL		1451	1451 MT	
		FREEDBOARD mm	DRAFT MTR	DISPLACEMENT	DEADWEIGHT					
TROPICAL FRESH	3707	6.470	13.534.0	7.347.0						
FRESH	3836	6.341	13.203.0	7.016.0						
TROPICAL	3834	6.343	13.538.0	7.351.0						
SUMMER	3993	6.214	13.201.0	7.014.0						
WINTER	4092	6.085	12.868.0	6.681.0						
		MACHINERY / SPEED / PROPELLER / RUDDER			TANK CAPACITY IN CUBIC METERS					
MAIN ENGINE	Akasaka-Mitsubishi 6000 HP(4470 KW)			TANK		TANK				
MCR	RPM 158			BALLAST WATER TANKS (M3)		RUNKER TANKS (M3)				
NCR (CSR)	RPM 110 (Ekonomi Speed)			FFT	C	NO. 1 FOT	C	NO. 1 FOT	144.00	87.00
PROPELLER	5 blades slid type NAKASHIMA PROPELLER			NO. 1 BWT	C	NO. 2FOT	C	NO. 2FOT	161.53	141.00
RUDDER	Rudder (refer to Fig. 2 - 1 STERN FRAME AND RUDDER			NO. 2 BWT	C	NO. 3 FOT	C	NO. 3 FOT	105.30	92.00
GENERATOR	Salient pole type drip proof brushless (ATW 25B)1,800 rpm MAKER :TAIYO -LECHRIC Co., LTD.			NO. 3 BWT	P	NO. 4 FOT	P	NO. 4 FOT	170.80	149.00
				S	133.91	S	NO. 4 FOT	S	170.80	149.00
				NO.4BWT	P	TOTAL		708.42 M3	618.00 MT	
				S	139.08	P	M DO	60.03	46.00	
				NO.5BWT	P	S	M DO	60.03	46.00	
				NO.6BWT	P	TOTAL		120.06	92.00	
				S	126.09	OTHER ENGINE ROOM TANKS M3				
RAMP DOOR	Folding type 1 set 50 tons x lear 22.0 m 5.5 m			HEELING TANK	P	LUB OIL SUMP TK	15.04			
MOVABLE SLOP WAY	NO.1 - NO.2 slop way NO.4 NO.5 slop way			BWST NO1	S	S/TLO SUMP TK	2.73			
LIFTABLE CAR DECK	Set position of liftable car deck (No.2, 4 car-deck) shall be of one (1) point.			S	116.15	LUB. OIL STOR TK	12.78			
CAR LIFTER	The lift car shall have outrigger, table lifter, cylinder, etc.			S	116.15	CYLOIL STOR TK	20.36			
				BWST NO2	P	STUFF BOX DR TK	1.05			
				S	189.14	SCAV BOX DR TK	1.05			
				AFTER PEAK	P	BILGE SEP OIL TK	11.53			
				TANK	S	F.O OVERFLOW TK	4.29			
				TOTAL	2395.83	CLEAN DRAIN TK	14.35			
				FRESH WATER TANKS (M3)		BILGE TK	12.55			
				FRESHWATER	P	83.72	TOTAL	95.73		
				TANK	S	51.27				
				DRINKING	P	44.42				
				WATER TANK	S	27.76				
				FIXED FIRE EXTINGUISHING SYSTEM		FUEL OIL (MFO) CONSUMPTION AT SEA		TOTAL		307.17
				CO2 SYSTEM CYLINDER		RPM 110/ 6760 ltr		ROPE		
						RPM 125/ 10260 ltr		TYPE		RS
						**) without guaranty		FORE (4)		Length = 190 m
								AFT (4)		Diameter = 60 mm
								SPARE (1)		
				WINDLASS / MOORING WINCHES		PUMPS		Total Car Capacity		3550 Units
				AFT		FORECASTLE		High Car Capacity		434 Units
				2xHyd mtr/4drum		2xHyd motor/4drum		Up to 3.10 m		636 Units
				n/a		2 x Chain drums		Up to 2.10 m		107 (4 x 126 x 6.50 x 4.00 m)
				W1 & W2		Port 9.0 m/min & 5td 9.0 m/min, load 233kN		Fire & G.S. pump 200175rri/4x25/70m(T.H.)		
				M1, M2, M3, M4		10 t x 15 m/min		Bilge & ballast pump 20075rri & X 2570m (L.H.)		
				MOORING WINCH SLACK SPD		10 t x 15 m/min		Ballast pump 350rthX 20m(T. H.)		
								Drinking water pump 3rri & X 50m (L. H.)		

KM SULAWESI LEADER

Kapal KM. Sulawesi leader



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Muhammad Surya Akbar Ramadhan
2. Tempat, Tanggal Lahir : Bogor, 8 Desember 2000
3. NIT : 561911237322 T
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-laki
6. Golongan Darah : A
7. Alamat : Griyaanggraini, Blok A2 No.12,
RT.001/RW.011, Karang Asem Barat,
Citeureup, Bogor
8. Nama Orang tua
Ayah : Partikno
Ibu : Titi Tentrem
9. Riwayat Pendidikan :
SD : SDIT AL-Hidayah
SMP : SMP Puspa Negara
SMA : SMK N 1 Cibinong
Perguruan Tinggi : PIP Semarang
10. Praktek Laut
Perusahaan Pelayaran : PT. Salam Pacifik Indonesia Lines
Divisi/Bagian : Mesin
Masa Praktik : 26 Januari 2022 - 26 Januari 2023