

**ANALISIS PERSPEKTIF, PERILAKU DAN PENGALAMAN ANAK
BUAH KAPAL DALAM IMPLEMENTASI BUDAYA KESELAMATAN
DAN KESEHATAN KERJA PADA KAPAL FERRY DI PELABUHAN
LEMBAR NUSA TENGGARA BARAT**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar sarjana pada
manajemen Jenjang Pendidikan Strata 1



Oleh :

NURMAN SAPUTRA

NIM : 225230103

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN
SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI
CENDEKIA KARYA UTAMA
SEMARANG**

2026

PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : Nurman Saputra

NIM : 225230103

Jurusan : Manajemen

Judul : Analisis Perspektif, Perilaku Dan Pengalaman Anak Buah Kapal Dalam Implementasi Budaya Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Pada Kapal Ferry Di Pelabuhan Lembar Nusa Tenggara Barat

Telah diperiksa dan disetujui oleh dosen pembimbing untuk di ajukan pada sidang skripsi

Semarang, 10 Januari 2026

Dosen Pembimbing

Pembimbing 1



Drs. Dirgo Wahyono, M.Si

Pembimbing 2



Dr. M. Shohibul Jamil S.H.I., S.M.,
M.H., AH

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Nurman Saputra

NIM : 225230103

Judul : Analisis Perspektif, Perilaku Dan Pengalaman Anak Buah Kapal Dalam Implementasi Budaya Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Pada Kapal Ferry Di Pelabuhan Lembar Nusa Tenggara Barat

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa penelitian tersebut di atas merupakan hasil karya saya sendiri, bukan hasil dari plagiasi. Apabila dalam penelitian ini terdapat plagiasi maka saya bersedia di kenakan sanksi sesuai dengan syarat dan ketentuan yang berlaku di STIE Cendekia Karya Utama Semarang.

Semarang, 10 Januari 2026



Nurman Saputra

	SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI (STIE) CENDEKIA KARYA UTAMA	Nomor : CKU/FM/BAK/UJI-011
		Revisi : 4
	BERITA ACARA UJIAN SKRIPSI	Tanggal : 11 Agustus 2025

**BERITA ACARA UJIAN SKRIPSI
TAHUN AKADEMIK 2025/2026**

ada hari ini Kamis tanggal 5 bulan Februari tahun 2026 berdasarkan Surat Ketua Program Studi Akuntansi/Manajemen STIE Cendekia Karya Utama Nomor 014/SP-S/MNJ/STIE-CKU/II/2026 tanggal 03-Feb-2026 perihal Susunan Tim Penguji Ujian Skripsi bagi mahasiswa Program Studi Akuntansi/Manajemen STIE Cendekia Karya Utama.

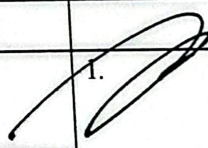
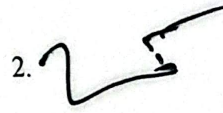
1. Nama : Dr. Mohamad Sodikin, S.Ag., M.M
Pangkat/Golongan : Penata/III/c
Jabatan : Penguji I
2. Nama : Yudho Purnomo, S.E., M.M., CPRM., CPLM., CPDM
Pangkat/Golongan : Penata Muda Tk.I/ III/b
Jabatan : Penguji II
3. Nama : Drs. Dirgo Wahyono, M.Si
Pangkat/Golongan : Penata/III/c
Jabatan : Pembimbing I
4. Nama : Dr. M. Shohibul Jamil, S.H.I., S.M., M.H., AH
Pangkat/Golongan : Penata Muda Tk.I/ III/b
Jabatan : Pembimbing II

Dengan ini menyatakan bahwa mahasiswa yang tersebut di bawah ini telah diuji skripsinya.

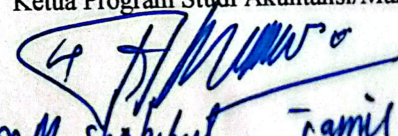
Nama : NURMAN SAPUTRA
NIM : 225230103
Jurusan : Manajemen
Judul Skripsi : ANALISIS PERSPEKTIF, PERILAKU DAN PENGALAMAN ANAK BUAH KAPAL DALAM IMPLEMENTASI BUDAYA KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA PADA KAPAL FERRY SEBAGAI PENDUKUNG MANAJEMEN OPERASIONAL DI PELABUHAN LEMBAR MUSA TENGGARA BARAT

Nilai : Angka 3.61 Equivalent
Keterangan : _____

Demikian Berita Acara UJIAN SKRIPSI ini dibuat untuk diketahui dan dipergunakan seperlunya oleh pihak-pihak yang berkepentingan.

No.	Nama	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Dr. Mohamad Sodikin, S.Ag., M.M	Penguji I	1. 
2.	Yudho Purnomo, S.E., M.M., CPRM., CPLM., CPDM	Penguji II	2. 
3.	Drs. Dirgo Wahyono, M.Si	Pembimbing I	3. 
4.	Dr. M. Shohibul Jamil, S.H.I., S.M., M.H., AH	Pembimbing II	4. 

Ketua Program Studi Akuntansi/Manajemen


Dr. M. Shohibul Jamil, S.H.I., M.H., AH

ABSTRAK

Budaya keselamatan dan kesehatan kerja (K3) merupakan faktor krusial dalam operasional kapal Ferry yang berdampak langsung terhadap keselamatan pelayaran dan efektivitas manajemen operasional. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perspektif, perilaku, dan pengalaman Anak Buah Kapal (ABK) dalam implementasi budaya K3 pada kapal Ferry yang beroperasi di Pelabuhan Lembar, Nusa Tenggara Barat.

Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara mendalam, observasi lapangan, dan studi dokumentasi terhadap ABK kapal Ferry.

Penelitian menunjukkan bahwa perspektif ABK terhadap budaya K3 bervariasi berdasarkan senioritas, di mana ABK senior cenderung meremehkan risiko akibat kebiasaan sementara ABK junior lebih sadar risiko namun minim pengalaman praktis. Perilaku kepatuhan K3 masih rendah, ditandai dengan kesenjangan antara prosedur formal dan praktik aktual, rendahnya penggunaan APD selain helm, komunikasi keselamatan yang terhambat hierarki, serta budaya keselamatan yang masih bersifat reaktif. Pengalaman ABK mencerminkan kerentanan terhadap kecelakaan akibat kombinasi *human error* dan kelemahan sistem, diperkuat oleh sistem *reward-punishment* yang lebih menekankan sanksi daripada apresiasi, sehingga menciptakan kepatuhan berbasis kewajiban bukan komitmen intrinsik. Secara operasional, implementasi K3 yang konsisten terbukti meningkatkan keandalan kapal dan mengurangi downtime, sehingga penguatan program pelatihan K3, peningkatan komitmen manajemen, dan perbaikan sistem pengawasan menjadi kebutuhan mendesak untuk membangun budaya K3 yang efektif di Pelabuhan Lembar.

Kata kunci: budaya keselamatan dan kesehatan kerja, Anak Buah Kapal, kapal Ferry, manajemen operasional, Pelabuhan Lembar

ABSTRACT

Occupational safety and health (OHS) culture is a crucial factor in Ferry operations, directly impacting shipping safety and the effectiveness of operational management. This study aims to analyze the perspectives, behaviors, and experiences of crew members (ABK) in implementing an OHS culture on ferries operating at Lembar Port, West Nusa Tenggara.

The research method used was a qualitative approach, with data collection techniques through in-depth interviews, field observations, and documentation studies of Ferry crew members.

The study reveals that crew members' (ABK) perspectives on OHS culture vary by seniority, with senior crew tending to underestimate risk due to habituation while junior crew demonstrate higher risk awareness but limited practical experience. OHS compliance behavior remains suboptimal, characterized by gaps between formal procedures and actual practices, low use of PPE beyond helmets, hierarchy-constrained safety communication, and a predominantly reactive safety culture. Crew experiences reflect vulnerability to accidents caused by a combination of human error and systemic weaknesses, compounded by a reward-punishment system that prioritizes sanctions over recognition, fostering compliance-based rather than intrinsically motivated safety behavior. Operationally, consistent OHS implementation demonstrably improves vessel reliability and reduces downtime, making the strengthening of OHS training programs, enhancement of management commitment, and improvement of oversight systems urgent priorities for building an effective OHS culture at Lembar Port.

Keywords: *occupational safety and health culture, crew members, Ferry ships, operational management, Lembar Port*

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur kepada Tuhan YME, atas rahmat dan karunia-Nya yang telah memungkinkan penulis menyelesaikan penelitian dalam bentuk Skripsi guna menyelesaikan program Sarjana Manajemen pada Program Sarjana Jurusan Manajemen Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Cendekia Karya Utama Semarang yang berjudul **“Analisis Perspektif, Perilaku Dan Pengalaman Anak Buah Kapal Dalam Implementasi Budaya Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Pada Kapal Ferry Di Pelabuhan Lembar Nusa Tenggara Barat”**.

Penulis sangat merasakan besarnya karunia Tuhan YME yang telah memberikan kekuatan dan kesabaran di tengah kekurangan dan keterbatasan penulis dalam penyusunan skripsi ini. Disamping itu bantuan dan dorongan dari banyak pihak telah memungkinkan selesainya tugas akhir ini. Karena itu penulis mengucapkan banyak terimakasih yang tak terhingga kepada yang terhormat :

1. Drs. Dirgo Wahyono, M.Si selaku Ketua STIE Cendekia Karya Utama dan Pembimbing 1 saya
2. Yudho Purnomo, S.E., M.M., CPRM., CPLM., CPDM selaku Pembantu Ketua
3. Dr. M. Shohibul Jamil, S.H.I., S.M., M.H., AH selaku Kaprodi Manajemen dan Pembimbing 2 saya
4. Dr. Mohamad Sodikin, S.Ag, M.M selaku Penguji skripsi saya
5. Dosen dan Civitas Akademika STIE Cendekia Karya Utama.
6. Orang tua, teman, saudara yang telah mendukung saya untuk menyelesaikan pendidikan saya dengan semangat.

DAFTAR ISI

PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN	iii
SURAT PERNYATAAN PUBLIKASI	iv
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan Penelitian.....	4
1.3 Manfaat Penelitian.....	5
1.4 Fokus Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Tinjauan Pustaka	9
2.2 Penelitian Terdahulu	32
2.3 Rancangan Isi	40
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
3.1 Jenis Penelitian	43
3.2 Tempat Dan Waktu Penelitian	49
3.3 Jenis dan Sumber Data	50
3.4 Teknik Pengumpulan Data	54
3.5 Teknik Analisis Data.....	55
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
4.1 Gambaran umum lokasi penelitian.....	66
4.2 Karakteristik informan penelitian	69
4.3 Perspektif ABK terhadap budaya K3.....	78

4.4 Perilaku ABK dalam implementasi K3.....	87
4.5 Pengalaman ABK terkait K3.....	96
4.6 Pengaruh implementasi budaya K3.....	102

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan	109
5.2 Saran.....	111

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

Dokumentasi penelitian

Surat izin penelitian

Lembar panduan wawancara

Hasil analisis *coding comparison*

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Penelitian Terdahulu	32
Tabel 3.2 Pemilihan Lokasi	49
Tabel 4.1 Demografi.....	69
Tabel 4.2 Data Informan.....	70

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Konsep	42
Gambar 3.1 Alur Penelitian	46
Gambar 3.2 Alur Data.....	58
Gambar 3.3 Model Triangulasi Data	64
Gambar 3.4 Alur Pengecilan Data	65
Gambar 4.1 Uji korelasi AZ dan MT.....	74
Gambar 4.2 Uji korelasi FJ dan AS	75
Gambar 4.3 Uji korelasi JH dan AP	76
Gambar 4.4 Gambaran pengetahuan ABK.....	79
Gambar 4.5 Pengaruh K3 terhadap manajemen operasional	83
Gambar 4.6 Komitmen manajemen.....	86
Gambar 4.7 <i>Word tree map</i>	87
Gambar 4.8 Pandangan ABK terhadap K3	95
Gambar 4.9 Pengalaman ABK terkait K3	99
Gambar 4.10 <i>Reward and punishment</i>	101
Gambar 4.11 Pengaruh Budaya K3 terhadap manajemen operasional kapal	102

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Industri pelayaran khususnya sektor angkutan penumpang, memiliki peran krusial dalam mobilitas masyarakat, termasuk di wilayah Nusa Tenggara Barat yang menghubungkan berbagai pulau melalui Pelabuhan Lembar. Keselamatan kerja merupakan faktor krusial dalam operasional kapal penumpang yang secara langsung mempengaruhi keselamatan penumpang, awak kapal dan keberlanjutan bisnis pelayaran. Implementasi budaya keselamatan yang kuat di atas kapal sangat penting, karena kecelakaan seringkali berakar pada persepsi dan perilaku manusia bukan hanya kegagalan teknis. Lingkungan kerja di atas kapal memiliki risiko yang unik sehingga peran anak buah kapal (ABK) sebagai garda terdepan sangat menentukan (Mikulić et al., 2024)

Keselamatan kerja menjadi fondasi utama yang tidak dapat ditawar mengingat tingginya risiko pekerjaan di atas kapal seperti potensi kecelakaan akibat kelalaian manusia, kerusakan teknis atau kondisi cuaca ekstrem. Upaya untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan sehat telah diatur dalam berbagai regulasi internasional seperti *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974 yang kemudian menjadi acuan bagi perusahaan pelayaran dan awak kapal. Namun, regulasi saja tidak cukup untuk menjamin terciptanya budaya keselamatan kerja yang kuat (Ricardianto et al., 2021).

Yorio et al., (2019) mengemukakan bahwa budaya keselamatan kerja

sebagai sebuah sistem nilai, keyakinan dan norma yang dipegang teguh oleh seluruh individu di tempat kerja memegang peranan vital dalam membentuk perilaku dan sikap kerja yang mengutamakan keselamatan. Meskipun demikian, implementasi budaya keselamatan di lingkungan maritim sering kali menghadapi tantangan signifikan. Beberapa penelitian menunjukkan bahwa banyak insiden kecelakaan di kapal masih disebabkan oleh faktor manusia (*human error*) dan kurangnya kepedulian terhadap prosedur keselamatan yang berlaku. Hal ini mengindikasikan adanya ketidaksesuaian antara aturan yang ditetapkan oleh manajemen dengan perspektif dan perilaku sehari-hari yang dilakukan oleh para ABK (Hasanspahić, Vujičić, et al., 2021).

Data nasional pada tahun 2024 mencatat setidaknya 128 kecelakaan kapal terjadi di Indonesia, naik 37,6% dari tahun sebelumnya 93 kejadian, begitu juga insiden kecelakaan kapal di wilayah NTB memang belum tercatat secara baik namun ada beberapa kecelakaan kerja pada kapal penumpang yang terkait dengan K3 yaitu tenggelamnya KMP Munawar Ferry pada tahun 2014 saat menyeberang dari Pelabuhan Kayangan ke Pelabuhan Poto Tano, tercatat 3 penumpang tewas, 6 hilang dan semua ABK selamat. Kemudian pada 2016 ada kasus KMP Gili Cat II yang mengalami mesin kapal meletup di perairan Padangbai-Lembar yang pada saat itu mengangkut 35 wisatawan asing dan 4 ABK. Selanjutnya insiden senggolan Kapal di Pelabuhan Lembar pada 2018 antara KMP Gunsa 8 dan KMP Legundi bersenggolan akibat cuaca buruk yang mengakibatkan lambung KMP Gunsa 8 robek 10-15 cm,

tidak ada korban jiwa.

Pelabuhan Lembar di Nusa Tenggara Barat sebagai salah satu pelabuhan penyeberangan yang vital, lalu lintas kapal penumpang cukup padat. Hal ini menuntut adanya manajemen operasional yang efisien dan mengutamakan aspek keselamatan. Namun, pemahaman dan penerapan budaya keselamatan oleh ABK tidak selalu seragam dan optimal. Masih ada tantangan seperti beban kerja yang tinggi, kurangnya sosialisasi atau kurangnya penegakan sanksi yang bisa memengaruhi perilaku ABK dalam menerapkan prosedur keselamatan (Shinta, 2022).

Penelitian kualitatif ini berfokus pada penggalian mendalam terhadap perspektif, perilaku dan pengalaman ABK terkait budaya keselamatan kerja di kapal penumpang yang beroperasi di wilayah tersebut. Dengan menganalisis bagaimana ABK memandang dan menjalankan praktik keselamatan dan kesehatan kerja di atas kapal penumpang, penelitian ini berupaya mengungkap kesenjangan antara kebijakan formal dan praktik aktual di lapangan. Hasilnya diharapkan dapat memberikan pemahaman komprehensif tentang perspektif, perilaku dan pengalaman ABK terkait budaya keselamatan kerja di kapal penumpang dan bagaimana hal tersebut berdampak pada manajemen operasional kapal secara keseluruhan. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan masukan konkret bagi perusahaan pelayaran dan otoritas terkait dalam meningkatkan budaya keselamatan kerja.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan, maka rumusan masalah yang akan dijawab dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana perspektif anak buah kapal (ABK) terhadap implementasi budaya keselamatan dan kesehatan kerja di kapal Ferry yang beroperasi di Pelabuhan Lembar, Nusa Tenggara Barat?
- b. Bagaimana perilaku anak buah kapal (ABK) terhadap implementasi budaya keselamatan dan kesehatan kerja di kapal Ferry yang beroperasi di Pelabuhan Lembar, Nusa Tenggara Barat?
- c. Bagaimana pengalaman anak buah kapal (ABK) terhadap implementasi budaya keselamatan dan kesehatan kerja di kapal Ferry yang beroperasi di Pelabuhan Lembar, Nusa Tenggara Barat?
- d. Bagaimana implementasi budaya keselamatan dan kesehatan kerja berpengaruh terhadap manajemen operasional di kapal Ferry yang beroperasi di Pelabuhan Lembar, Nusa Tenggara Barat?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Menganalisis perspektif ABK mengenai implementasi budaya keselamatan dan kesehatan kerja di kapal Ferry Pelabuhan Lembar, Nusa Tenggara Barat.
- b. Menganalisis perilaku ABK mengenai implementasi budaya keselamatan

dan kesehatan kerja di kapal Ferry Pelabuhan Lembar, Nusa Tenggara Barat.

- c. Menganalisis pengalaman ABK mengenai implementasi budaya keselamatan dan kesehatan kerja di kapal Ferry Pelabuhan Lembar, Nusa Tenggara Barat.
- d. Menganalisis pengaruh implementasi budaya keselamatan dan kesehatan kerja terhadap manajemen operasional di kapal Ferry yang beroperasi di Pelabuhan Lembar, Nusa Tenggara Barat.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, baik secara teoritis maupun praktis, bagi berbagai pihak, di antaranya:

- 1) Manfaat Teoritis: Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya khazanah ilmu pengetahuan, khususnya dalam bidang keselamatan dan kesehatan kerja (K3) maritim, manajemen operasional, dan perilaku organisasi. Hasilnya dapat menjadi referensi bagi penelitian kualitatif serupa yang berfokus pada faktor-faktor manusia dalam budaya keselamatan dan kesehatan kerja di kapal penumpang.
- 2) Manfaat Praktis:
 - a. Bagi Perusahaan Pelayaran: Memberikan masukan berharga mengenai perspektif, perilaku dan pengalaman ABK terhadap budaya keselamatan dan kesehatan kerja di kapal penumpang, sehingga perusahaan dapat menyusun kebijakan dan program pelatihan yang

lebih efektif dan sesuai dengan kondisi lapangan.

- b. Bagi ABK: Memberikan pemahaman lebih dalam tentang pentingnya peran mereka dalam menciptakan budaya keselamatan dan kesehatan kerja yang positif, serta mendorong kesadaran dan disiplin kerja yang lebih baik.
- c. Bagi Otoritas Pelabuhan dan Regulator: Memberikan data empiris yang dapat digunakan untuk merancang kebijakan pengawasan dan regulasi yang lebih efektif dalam meningkatkan keselamatan dan kesehatan di sektor pelayaran.
- d. Bagi Akademisi: Menjadi sumber data dan referensi bagi peneliti selanjutnya yang tertarik dengan isu keselamatan dan kesehatan kerja di sektor maritim.

1.5 Fokus Penelitian

Penelitian ini berfokus pada eksplorasi mendalam terhadap tiga dimensi utama yang berkaitan dengan Anak Buah Kapal (ABK) dalam konteks implementasi budaya Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di kapal Ferry yang beroperasi di Pelabuhan Lembar, Nusa Tenggara Barat.

Pertama, penelitian akan mengeksplorasi perspektif ABK terhadap budaya K3, yang mencakup pemahaman mereka tentang konsep dan urgensi K3 dalam operasional kapal Ferry, persepsi mereka terhadap kebijakan dan program K3 yang diterapkan oleh perusahaan pelayaran, serta pandangan mereka mengenai risiko dan bahaya yang dihadapi dalam lingkungan kerja

maritim.

Kedua, penelitian akan menganalisis perilaku aktual ABK dalam mengimplementasikan budaya K3 selama menjalankan tugas operasional sehari-hari. Fokus ini mencakup praktik kepatuhan mereka terhadap protokol keselamatan, konsistensi penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) dalam berbagai situasi kerja, pola komunikasi terkait isu keselamatan antar sesama ABK maupun dengan atasan, serta respons mereka ketika menghadapi situasi darurat atau insiden keselamatan.

Ketiga, penelitian akan mendalami pengalaman nyata ABK dalam penerapan K3, termasuk pengalaman langsung mereka menghadapi risiko kerja, kecelakaan kerja. Fokus ini juga mencakup pengalaman ABK dalam mengikuti program pelatihan, sosialisasi, dan *capacity building* terkait K3

Keempat, penelitian akan mengkaji kondisi aktual implementasi budaya K3 di kapal Ferry yang beroperasi di Pelabuhan Lembar, meliputi ketersediaan dan kualitas infrastruktur serta fasilitas K3, efektivitas sistem pengawasan dan monitoring pelaksanaan K3, mekanisme pelaporan dan penanganan insiden keselamatan, serta budaya organisasi yang terbentuk di lingkungan kerja kapal.

Kelima, penelitian akan menganalisis kontribusi implementasi budaya K3 terhadap efektivitas manajemen operasional di Pelabuhan Lembar, khususnya bagaimana penerapan K3 mempengaruhi efisiensi operasional kapal Ferry, produktivitas dan kinerja ABK, kontinuitas layanan transportasi laut, serta kepuasan dan retensi ABK.

Melalui pendekatan kualitatif, penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan pemahaman yang mendalam dan holistik mengenai realitas implementasi budaya K3 dari perspektif para ABK sebagai pelaku utama di lapangan, dengan harapan dapat mengidentifikasi faktor-faktor kunci yang mendukung keberhasilan maupun menghambat implementasi budaya K3, serta memberikan rekomendasi praktis untuk perbaikan sistem manajemen K3 yang lebih berpusat pada kebutuhan dan pengalaman ABK dalam mendukung manajemen operasional pelabuhan yang lebih aman, sehat, dan produktif.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Telaah Pustaka

2.1.1 Manajemen Operasional

Manajemen operasional di kapal penumpang merupakan sistem kompleks yang mengintegrasikan berbagai aspek operasional untuk memastikan keselamatan, kenyamanan dan kepuasan penumpang serta efisiensi operasional kapal. Berbeda dengan kapal kargo yang fokus utamanya pada muatan, kapal penumpang memiliki tanggung jawab ganda yaitu mengoperasikan kapal secara aman sekaligus memberikan layanan *hospitality* kepada penumpang (Dalaklis, 2017). Struktur manajemen operasional kapal penumpang umumnya lebih kompleks dibandingkan kapal kargo karena melibatkan dua divisi utama yaitu departemen nautika yang bertanggung jawab atas operasi kapal dan departemen hotel yang mengelola layanan penumpang (Didik & Adi, 2022). Departemen nautika dipimpin oleh kapten kapal dan mencakup petugas dek, petugas teknis serta kru yang bertanggung jawab atas navigasi, mesin dan keselamatan kapal. Sementara, departemen hotel dipimpin oleh manajer hotel atau direktur *cruise* yang mengkoordinasikan layanan makanan dan minuman, tata graha, hiburan dan layanan tamu. Koordinasi antara kedua departemen ini sangat krusial dalam manajemen operasional. Kapten kapal tetap memiliki otoritas tertinggi

dalam segala keputusan yang berkaitan dengan keselamatan kapal dan penumpang, namun dalam operasi sehari-hari, hotel manager memiliki otonomi dalam mengelola layanan penumpang. Sistem komunikasi yang efektif dan hierarki yang jelas menjadi fondasi dalam memastikan koordinasi yang baik antara kedua divisi tersebut (Ramo et al., 2020).

Perencanaan operasional kapal penumpang melibatkan banyak pemangku kepentingan dan memerlukan koordinasi yang sangat rinci. Perencanaan pelayaran tidak hanya mempertimbangkan aspek navigasi dan cuaca, tetapi juga jadwal kegiatan penumpang, jadwal pelabuhan dan ketersediaan fasilitas pelabuhan. Perencanaan tamasya di pantai misalnya menjadi bagian integral dari pengoperasian kapal pesiar, yang memerlukan koordinasi dengan operator tur lokal, badan otoritas dan transportasi darat (Ramo et al., 2020).

Jadwal kru dalam kapal penumpang juga lebih kompleks karena harus mempertimbangkan jam layanan, jam hiburan dan ketersediaan saat emergensi. Sistem rotasi untuk kru pelayanan harus dirancang sedemikian rupa sehingga tidak mengganggu servis yang berkelanjutan kepada penumpang. Kesiapan tanggap darurat harus dijaga 24/7 dengan memastikan selalu ada kru yang memenuhi syarat dalam setiap *shift*. *Safety management* dalam kapal penumpang juga memiliki kompleksitas yang lebih tinggi dibandingkan kapal kargo karena melibatkan keamanan penumpang yang memerlukan pendekatan khusus. Implementasi SOLAS

Convention dan *ISM Code* harus disesuaikan dengan karakteristik khusus kapal penumpang, termasuk prosedur evakuasi skala besar, prosedur pengumpulan penumpang dan manajemen kerumunan (Liu et al., 2022).

Menurut Arifin (2024) manajemen keamanan pada kapal besar mengikuti *ISPS Code (International Ship and Port Security Code)* dengan fokus khusus pada pemeriksaan penumpang, kontrol akses area terbatas dan tindakan anti-terorisme. Kapal penumpang modern umumnya menggunakan sistem keamanan terintegrasi yang menggabungkan pengawasan menggunakan CCTV, sistem kartu akses dan pelacak penumpang untuk memastikan keamanan seluruh penumpang dan kru. Manajemen keselamatan kebakaran menjadi aspek penting karena potensi kebakaran yang cepat dalam lingkungan tertutup dengan ruang kerja padat yang tinggi.

Manajemen risiko dalam kapal penumpang mencakup risiko operasional, risiko keselamatan, risiko keamanan, dan risiko bisnis. Penilaian risiko yang komprehensif harus mempertimbangkan berbagai skenario termasuk kondisi cuaca ekstrem, kegagalan mekanis, keadaan darurat medis, dan ancaman keamanan. Perencanaan kelangsungan bisnis memastikan operasional dapat berlanjut atau pulih dengan cepat dari gangguan. Pengelolaan asuransi dan cakupan tanggung jawab menjadi kompleks karena aset bernilai tinggi dan kapasitas penumpang yang besar. Pemantauan kepatuhan terhadap peraturan memastikan kepatuhan terhadap perubahan peraturan internasional dan persyaratan negara bendera (Langard

et al., 2015). Prosedur manajemen krisis harus komprehensif dan diuji secara berkala, mencakup protokol komunikasi, prosedur tanggap darurat, dan koordinasi dengan otoritas terkait. Strategi hubungan media dan hubungan masyarakat juga menjadi penting dalam situasi krisis. Secara keseluruhan, manajemen operasional di kapal penumpang memerlukan integrasi yang mulus antara aspek bahari dan keramahtamahan, didukung oleh teknologi modern, sistem manajemen yang kokoh, dan kru yang kompeten untuk memberikan pengalaman yang aman, terjamin, dan berkesan kepada penumpang sambil mempertahankan efisiensi operasional dan profitabilitas (Andreassen & Borch, 2020).

Adapun aspek penting dalam manajemen operasional di atas kapal meliputi :

- a. perekrutan dan Pelatihan ABK: Melibatkan seleksi dan pelatihan ABK agar memiliki kompetensi dan pemahaman yang memadai terkait tugasnya, termasuk aspek keselamatan.
- b. Pemeliharaan Kapal dan Peralatan: Bertanggung jawab untuk memastikan seluruh peralatan, termasuk peralatan keselamatan, berfungsi dengan baik dan siap digunakan kapan saja.
- c. Penjadwalan dan Pemantauan: Meliputi penyusunan jadwal pelayaran, pemantauan kondisi cuaca, serta pelacakan posisi kapal menggunakan sistem seperti AIS.
- d. Penanganan Keadaan Darurat: Mencakup prosedur dan pelatihan untuk menghadapi situasi darurat, seperti kebakaran, kebocoran, atau

evakuasi.

Dalam kerangka ini, budaya keselamatan menjadi pendukung utama yang memastikan setiap elemen operasional dilaksanakan dengan memprioritaskan keselamatan jiwa, harta benda, dan lingkungan. Keterlibatan ABK yang proaktif dan memiliki kesadaran keselamatan yang tinggi akan sangat mendukung kelancaran dan keamanan seluruh proses operasional.

2.1.2 Budaya Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Keselamatan dan kesehatan kerja di atas kapal adalah suatu sistem pengelolaan yang terpadu dan menyeluruh mencakup serangkaian upaya, prosedur dan peraturan yang dirancang secara sistematis untuk melindungi seluruh awak kapal dari segala bentuk bahaya fisik maupun nonfisik yang dapat terjadi di lingkungan maritime (Österman et al., 2020). Upaya ini tidak hanya berfokus pada pencegahan kecelakaan kerja yang spesifik seperti tergelincir, jatuh atau terperangkap tetapi juga memastikan terpenuhinya persyaratan material, konstruksi, permesinan dan perlengkapan kapal agar dapat beroperasi secara laik laut. Lebih dari itu, cakupannya diperluas untuk menjaga kesehatan fisik dan mental awak kapal dari risiko-risiko yang terkait dengan pekerjaan di laut seperti kelelahan, paparan bahan berbahaya atau tekanan psikologis (Baihaqi et al., 2024).

Budaya keselamatan dan kesehatan kerja adalah fondasi penting dalam

operasional industri maritim yang mencakup nilai, keyakinan dan norma yang dianut bersama oleh seluruh anggota organisasi terkait keselamatan dan kesehatan di tempat kerja (Dalaklis, 2017). Budaya K3 tidak hanya sebatas kepatuhan terhadap peraturan, melainkan juga sikap proaktif seluruh kru dalam menciptakan lingkungan kerja yang aman dan meminimalkan risiko (Permana et al., 2025). Dalam konteks industri perkapalan, budaya K3 memengaruhi cara ABK melaksanakan tugasnya dengan memprioritaskan keselamatan bahkan ketika opsi yang lebih cepat atau nyaman tersedia (Dalaklis, 2017).

Elemen-elemen utama dalam Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di atas kapal (Kohn et al., 2023):

1. Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System/SMS*)

Sistem manajemen keselamatan merupakan kerangka kerja terstruktur yang mengintegrasikan kebijakan, prosedur dan praktik keselamatan dalam seluruh aspek operasional kapal. SMS mencakup penetapan tanggung jawab yang jelas bagi setiap anggota awak kapal, mulai dari nakhoda hingga jabatan terendah, serta dokumentasi lengkap mengenai prosedur darurat, *maintenance equipment* dan pelaporan insiden. Sistem ini juga meliputi program pelatihan berkelanjutan, audit internal berkala dan mekanisme umpan balik untuk perbaikan terus-menerus dalam rangka menciptakan budaya keselamatan yang kuat di lingkungan maritime (Khalid et al., 2021).

2. Peralatan Keselamatan dan Penyelamatan

Elemen ini mencakup seluruh perangkat vital yang diperlukan untuk menghadapi situasi darurat di laut termasuk *life boat* dan *life raft* dengan kapasitas yang memadai untuk seluruh penumpang dan awak kapal, alat pelindung diri (APD) seperti *life jacket*, *immersion suit*, dan *safety helmet* serta sistem komunikasi darurat seperti EPIRB (*Emergency Position Indicating Radio Beacon*) dan SART (*Search and Rescue Transponder*). Peralatan pemadam kebakaran yang terdiri dari sistem pemadam kebakaran tetap, alat pemadam api portabel dan sistem deteksi kebakaran juga menjadi komponen krusial, begitu pula dengan peralatan navigasi keselamatan seperti radar, GPS dan sistem identifikasi otomatis (AIS) (Martínez-Heredia et al., 2024).

3. Prosedur dan Protokol Keselamatan

Aspek ini mencakup penetapan dan penerapan Prosedur Operasi Standar (SOP) yang komprehensif untuk berbagai situasi operasional dan darurat termasuk prosedur manusia di laut, meninggalkan kapal, pemadaman kebakaran, penghindaran tabrakan dan penanganan kargo. Protokol keselamatan juga mencakup sistem izin bekerja untuk pekerjaan berisiko tinggi, prosedur pekerjaan panas, masuk ruang terbatas dan bekerja di ketinggian, serta protokol komunikasi yang efektif antara tim jembatan, ruang mesin dan kru dek. *Drill* dan latihan rutin merupakan bagian integral dari elemen ini untuk memastikan seluruh kapal awak

memahami dan dapat melaksanakan prosedur dengan tepat dalam situasi tekanan tinggi (Stojković et al., 2024).

4. Pelatihan dan Kompetensi Awak Kapal

Elemen ini menekankan pentingnya sertifikasi dan pelatihan berkelanjutan sesuai dengan standar internasional STCW (Standar Pelatihan, Sertifikasi dan Pengawasan), yang mencakup pelatihan keselamatan dasar, pemadaman kebakaran tingkat lanjut, pertolongan pertama medis dan penanganan kapal penyelamat (House & Saeed, 2016). Program pelatihan juga harus mencakup aspek teknis seperti keselamatan ruang mesin, keselamatan operasi kargo dan keselamatan navigasi serta *soft skill* seperti manajemen sumber daya jembatan (BRM), manajemen sumber daya ruang mesin (ERM), dan manajemen krisis. Pelatihan penyegaran dan validasi ulang sertifikat secara berkala memastikan kompetensi awak kapal tetap terjaga dan sesuai dengan perkembangan teknologi dan regulasi terkini (Kojima et al., 2017).

5. Identifikasi dan Manajemen Risiko

Proses sistematis untuk mengidentifikasi, menganalisis, dan mengendalikan potensi bahaya di lingkungan maritim menjadi pondasi utama K3 kapal, meliputi identifikasi bahaya, penilaian risiko dan penerapan tindakan pengendalian (Kohn et al., 2023). Manajemen risiko mencakup evaluasi terhadap faktor-faktor seperti kondisi cuaca, kepadatan lalu lintas, kondisi teknis peralatan, faktor manusia, dan

karakteristik muatan. *Job Safety Analysis (JSA)* dan *Tool Box Meeting* dilakukan secara rutin untuk memastikan pekerjaan setiap dilaksanakan dengan tingkat risiko yang dapat diterima, sementara sistem pelaporan dan investigasi terhadap kejadian nyaris celaka, kecelakaan dan insiden memberikan pembelajaran berharga untuk pencegahan kejadian serupa di masa mendatang (Imran et al., 2023).

6. Kesehatan dan Kesejahteraan Awak Kapal

Aspek kesehatan mencakup penyediaan fasilitas medis yang memadai termasuk lemari obat kapal, peralatan medis dan petugas medis terlatih atau anggota kru dengan sertifikat pertolongan pertama medis serta protokol untuk darurat medis dan evakuasi medis. Kesejahteraan awak kapal meliputi kondisi penginapan yang layak, penyediaan makanan bergizi, program jam istirahat kerja yang sesuai dengan regulasi, serta fasilitas rekreasi dan komunikasi untuk menjaga kesehatan mental selama perjalanan jauh di laut. Manajemen kelelahan, manajemen stres dan kesadaran kesehatan mental menjadi aspek penting mengingat isolasi dan tekanan kerja yang tinggi di lingkungan maritim (Karkori, 2024).

Keenam elemen utama K3 kapal ini saling berkaitan dan harus diimplementasikan secara terintegrasi untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, sehat dan produktif di atas kapal sesuai dengan standar internasional seperti *ISM Code*, *SOLAS Convention* dan *MLC (Maritime*

Labour Convention) (Mubarok et al., 2018).

Secara komprehensif, K3 di kapal melibatkan beberapa pilar utama:

- a. Pencegahan dan Pengurangan Risiko: Melalui penilaian bahaya secara rutin dan penerapan prosedur kerja aman, tujuannya adalah untuk meminimalkan potensi insiden.
- b. Kesiapan dan Respons Darurat: Mencakup kesediaan peralatan keselamatan seperti sekoci, jaket pelampung dan alat pemadam api, serta pelatihan rutin untuk menghadapi situasi darurat seperti kebakaran atau kebocoran.
- c. Kepatuhan Terhadap Regulasi: Memastikan bahwa operasional kapal memenuhi semua regulasi nasional dan internasional, seperti SOLAS dan STCW yang menjadi pedoman standar keselamatan dan pelatihan.
- d. Pembentukan Budaya Keselamatan: Menumbuhkan kesadaran dan disiplin pada setiap individu di kapal untuk memprioritaskan keselamatan, menggunakan alat pelindung diri (APD) dan melaporkan kondisi yang tidak aman.

Dengan demikian, implementasi K3 di kapal merupakan tanggung jawab kolektif yang bertujuan menciptakan lingkungan kerja yang aman dan sehat, sehingga meningkatkan efisiensi dan produktivitas kerja sambil melindungi sumber daya manusia, peralatan serta lingkungan laut secara keseluruhan. Budaya keselamatan yang kuat di lingkungan maritim dapat diukur melalui beberapa dimensi, di antaranya (Kohn et al., 2023):

- a. Budaya Manajemen Keselamatan: Menunjukkan komitmen manajemen dalam menerapkan sistem manajemen keselamatan (SMS) yang efektif, termasuk dukungan finansial untuk pelatihan dan peralatan.
- b. Budaya Sistem Keselamatan: Mengacu pada kesiapan peralatan keselamatan dan prosedur yang sistematis dan mudah dipahami oleh semua awak kapal.
- c. Budaya Material Keselamatan: Menyoroti ketersediaan dan kondisi alat-alat keselamatan, seperti alat pelindung diri (APD) yang memadai dan terawat dengan baik.
- d. Kesesuaian Nilai Keselamatan: Mengukur sejauh mana nilai-nilai keselamatan diinternalisasi dan diyakini oleh setiap individu di kapal, tidak hanya sekadar kepatuhan formal.

2.1.3 Perspektif Anak Buah Kapal (ABK) terhadap K3

Perspektif ABK terhadap budaya keselamatan merupakan faktor krusial dalam keberhasilan implementasinya. Studi-studi sebelumnya menunjukkan bahwa sudut pandang ABK mengenai komitmen manajemen, kualitas pelatihan dan kondisi lingkungan kerja sangat memengaruhi sikap dan perilaku mereka. Perspektif ini sering kali terbentuk dari pengalaman sehari-hari, interaksi dengan atasan dan rekan kerja, serta bagaimana perusahaan menanggapi insiden yang terjadi (Xi et al., 2025).

Anak Buah Kapal cenderung menilai keaslian budaya keselamatan

berdasarkan konsistensi antara kebijakan yang dinyatakan manajemen dengan implementasi praktis di lapangan, dimana mereka sangat sensitif terhadap adanya kesenjangan antara retorika keselamatan dan praktik aktual yang ditunjukkan oleh perwira dan manajemen di kapal. ABK sering kali memandang bahwa budaya keselamatan yang sebenarnya hanya akan terbentuk ketika mereka melihat secara langsung bahwa perwira dan kapten akan mengesampingkan target produksi atau efisiensi operasional demi memastikan keselamatan awak kapal serta ketika manajemen menunjukkan perhatian terhadap kesejahteraan ABK melalui penyediaan peralatan keselamatan yang tepat, jam istirahat yang cukup dan perlakuan yang adil dalam hal-hal yang berhubungan dengan keselamatan (Österman et al., 2020).

Perspektif mereka juga dipengaruhi oleh bagaimana manajemen merespon anjuran keamanan yang diajukan ABK, apakah dihargai dan diimplementasikan atau diabaikan karena dianggap mengganggu efisiensi operasional, serta bagaimana manajemen menangani insiden keamanan tanpa mencari kambing hitam melainkan fokus pada perbaikan sistem (Österman et al., 2020).

Perspektif Anak Buah Kapal (ABK) terhadap aspek Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan konstruksi kognitif yang kompleks dan multidimensional, yang terbentuk melalui interaksi antara pemahaman individual, pengalaman kerja, nilai-nilai personal, dan konteks

organisasional di lingkungan maritim. Perspektif ini tidak hanya mencerminkan bagaimana ABK memandang dan memaknai K3, tetapi juga menjadi determinan fundamental yang membentuk sikap, motivasi, dan pada akhirnya perilaku mereka dalam mengaplikasikan prosedur keselamatan kerja sehari-hari.

Cara ABK mempersepsikan tingkat risiko dan bahaya dalam pekerjaan mereka secara signifikan mempengaruhi perilaku keselamatan yang ditampilkan. ABK dengan perspektif yang menganggap bahwa pekerjaan di kapal Ferry memiliki risiko tinggi dan bahaya yang nyata akan lebih waspada, berhati-hati, dan konsisten dalam menerapkan protokol keselamatan. Sebaliknya, ABK yang memiliki perspektif bahwa risiko kecelakaan kerja adalah sesuatu yang rendah, jarang terjadi, atau "tidak akan menimpa saya" (optimism bias), cenderung menunjukkan perilaku yang complacent, mengambil jalan pintas dalam prosedur, atau bahkan mengabaikan standar keselamatan yang telah ditetapkan. Fenomena normalisasi deviasi juga dapat terjadi ketika ABK yang berulang kali melakukan pelanggaran prosedur tanpa mengalami konsekuensi negatif akan mengembangkan perspektif bahwa pelanggaran tersebut adalah hal yang "aman" dan dapat diterima.

Dalam organisasi dengan iklim keselamatan yang kuat, di mana keselamatan menjadi nilai bersama yang dijunjung tinggi, komunikasi K3 berjalan terbuka dan transparan, kesalahan dipandang sebagai pembelajaran

bukan hukuman, dan setiap individu merasa bertanggung jawab terhadap keselamatan rekan kerja, ABK akan mengembangkan perspektif bahwa perilaku aman adalah norma yang diharapkan dan dihargai. Perspektif ini mendorong perilaku proaktif seperti melaporkan near-miss, memberikan feedback keselamatan kepada rekan, dan berpartisipasi aktif dalam program K3. Sebaliknya, dalam organisasi dengan iklim keselamatan yang lemah, di mana produktivitas lebih dihargai daripada keselamatan, pelanggaran prosedur ditoleransi, atau terdapat blame culture yang kuat, ABK akan mengembangkan perspektif bahwa perilaku aman justru dapat merugikan mereka, sehingga mendorong perilaku conformity terhadap praktik tidak aman yang sudah mengakar.

Perspektif-perspektif ABK terhadap budaya keselamatan kerja ini sangat dipengaruhi oleh pengalaman praktis mereka di lapangan, interaksi langsung dengan berbagai level dalam hierarki organisasi, paparan terhadap budaya keselamatan yang berbeda di berbagai jenis kapal dan perusahaan pelayaran, serta berkembangnya ekspektasi mengenai standar keselamatan kerja dalam industri maritim modern yang semakin diatur dan diawasi oleh organisasi maritim internasional (Kohn et al., 2023).

Penelitian kualitatif dapat mengeksplorasi perspektif ABK secara mendalam, menggali makna di balik praktik keselamatan yang mereka lakukan atau abaikan. Misalnya, studi tentang budaya keselamatan ABK menemukan bahwa jenis kapal tempat mereka bekerja dapat mempengaruhi

perspektif keselamatan, terlepas dari pelatihan formal yang sama. Ini menunjukkan bahwa konteks kerja spesifik di kapal penumpang Pelabuhan Lembar kemungkinan besar akan mempengaruhi pandangan ABK secara unik.

2.1.4 Perilaku Anak Buah Kapal (ABK) terhadap K3

Menurut Zadeh (2022) perilaku ABK merupakan manifestasi dari perspektif dan pemahaman mereka terhadap budaya keselamatan. Perilaku ini dapat diamati melalui kepatuhan terhadap prosedur, penggunaan APD, partisipasi dalam pelatihan, serta inisiatif dalam melaporkan potensi bahaya. Perilaku keselamatan di kapal dapat dibagi menjadi dua dimensi utama:

- a. Perilaku Kepatuhan Keselamatan: Merupakan tindakan yang dilakukan sesuai dengan aturan dan prosedur yang ditetapkan oleh perusahaan dan regulasi.
- b. Perilaku Pro-sosial Keselamatan: Melibatkan tindakan sukarela yang bertujuan meningkatkan keselamatan, seperti mengingatkan rekan kerja, melaporkan kondisi tidak aman, atau mengambil tindakan pencegahan ekstra.

Perilaku keselamatan ABK yang positif dan konsisten dalam menerapkan prosedur K3 secara paradoks dapat meningkatkan efisiensi operasional kapal dalam jangka panjang, meskipun dalam jangka pendek mungkin terlihat membutuhkan waktu lebih lama. ABK yang secara disiplin

melakukan pre-operational safety check, menggunakan alat pelindung diri dengan benar, mengikuti prosedur standar operasi, dan memelihara peralatan sesuai jadwal maintenance, akan menciptakan lingkungan kerja yang terhindar dari gangguan akibat kecelakaan, kerusakan peralatan, atau insiden keselamatan yang dapat menghentikan operasional. Perilaku proaktif dalam mengidentifikasi dan melaporkan potensi bahaya sebelum berkembang menjadi masalah serius memungkinkan manajemen untuk melakukan tindakan preventif yang lebih murah dan cepat dibandingkan harus menangani kecelakaan atau kerusakan mayor. Sebaliknya, perilaku ABK yang mengabaikan prosedur keselamatan, melewatkan inspeksi rutin, atau menggunakan peralatan dengan cara yang tidak benar untuk mempercepat pekerjaan, justru menciptakan risiko gangguan operasional yang tidak terprediksi, seperti kerusakan mesin mendadak, kebocoran sistem, atau kecelakaan kerja yang memaksa kapal berhenti beroperasi dan mengganggu jadwal pelayaran secara keseluruhan.

1. Perilaku Kepatuhan Terhadap Prosedur Keselamatan

Anak Buah Kapal yang memiliki kesadaran keselamatan tinggi menunjukkan perilaku yang konsisten dalam mengikuti seluruh *Standard Operating Procedures* (SOP) yang telah ditetapkan, termasuk penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) secara tepat dan lengkap sesuai dengan jenis pekerjaan yang dilakukan, pelaksanaan *pre-job safety briefing* sebelum memulai aktivitas berisiko tinggi, dan kepatuhan

terhadap sistem izin bekerja untuk pekerjaan berbahaya seperti pekerjaan panas, masuk ruang terbatas, dan bekerja di ketinggian (Kundori & Suganjar, 2025).

2. Perilaku Komunikasi dan Koordinasi

ABK yang efektif dalam penerapan keselamatan menunjukkan pola komunikasi yang jelas, akurat, dan tepat waktu dalam menyampaikan informasi terkait kondisi keselamatan kepada rekan kerja dan atasan, menggunakan prosedur komunikasi maritim standar dan terminologi yang tepat untuk menghindari miskomunikasi yang dapat berakhir pada kecelakaan. Mereka aktif berpartisipasi dalam *safety meeting*, *toolbox talk*, dan *briefing session* dengan memberikan masukan konstruktif berdasarkan pengalaman lapangan, serta menunjukkan perilaku pemecahan masalah secara kolaboratif ketika menghadapi situasi yang membahayakan keselamatan (Kanki, 2019).

3. Perilaku Proaktif dalam Identifikasi dan Mitigasi Risiko

Anak Buah Kapal dengan pola pikir keselamatan yang baik menunjukkan perilaku jeli terhadap lingkungan kerja dan kondisi peralatan, secara proaktif melakukan identifikasi bahaya dan penilaian risiko informal sebelum memulai setiap pekerjaan, serta mengambil inisiatif untuk melakukan tindakan perbaikan segera terhadap kondisi tidak aman yang dapat diperbaiki dengan kemampuan dan otoritas yang dimiliki (Hellesund & Eriksen, 2020).

4. Perilaku Pembelajaran dan Pengembangan Kompetensi Berkelanjutan

ABK yang berkomitmen terhadap keselamatan menunjukkan antusiasme yang tinggi dalam mengikuti program pelatihan keselamatan, baik yang bersifat wajib maupun sukarela, serta aktif mencari kesempatan untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan melalui berbagi pengalaman dengan kru senior, membaca buletin keselamatan dan pembelajaran dari investigasi kecelakaan, dan berpartisipasi dalam inisiatif peningkatan keselamatan (Rumawas, 2016).

5. Perilaku Kepemimpinan dan *Influence* Positif

Perilaku kepemimpinan dengan menjadi *role model* bagi rekan kerja dalam penerapan praktik keselamatan, memberikan mentoring kepada kru baru atau junior mengenai praktik kerja yang aman, dan mengambil inisiatif untuk memimpin inisiatif perbaikan di area kerja masing-masing. Perilaku kepemimpinan ini juga tercermin dalam kemampuan untuk melakukan tekanan positif dari rekan kerja kepada rekan kerja yang cenderung mengabaikan aspek keselamatan, mengorganisir diskusi keselamatan informal di lingkungan kerja, dan berkontribusi dalam penciptaan budaya keselamatan positif melalui demonstrasi nilai-nilai keselamatan yang konsisten dalam setiap aspek pekerjaan dan interaksi sosial di atas kapal (Hasanspahić, Frančić, et al., 2021).

6. Adaptabilitas Perilaku dan Ketahanan dalam Situasi Darurat

Anak Buah Kapal yang dipersiapkan dengan baik dalam aspek

keselamatan menunjukkan kemampuan untuk tetap tenang di bawah tekanan ketika menghadapi situasi darurat, mengikuti prosedur darurat dengan tepat tanpa panik, dan mampu beradaptasi dengan perubahan situasi yang tidak terduga dengan tetap mengutamakan keselamatan diri sendiri dan rekan kerja (Martin, 2019).

7. Perilaku Integritas dan Akuntabilitas

ABK yang memiliki karakter kuat dalam penerapan keselamatan menunjukkan perilaku pelaporan yang jujur mengenai kondisi peralatan, kondisi pribadi, dan insiden keselamatan tanpa rasa takut akan pembalasan, mengakui kesalahan yang dilakukan dan mengambil tanggung jawab untuk melakukan perbaikan, serta menolak untuk melakukan jalan pintas atau pemotongan sudut yang dapat membahayakan keselamatan meskipun dalam tekanan untuk menyelesaikan pekerjaan dengan cepat (Österman et al., 2020)

Penelitian menunjukkan bahwa faktor-faktor seperti tekanan kerja, kondisi cuaca, dan tingkat kelelahan dapat mempengaruhi perilaku ABK dan meningkatkan risiko kesalahan manusia (Caldwell, 2017). Oleh karena itu, penting untuk memahami faktor-faktor ini dalam konteks operasional kapal penumpang di Pelabuhan Lembar.

2.1.5 Pengalaman Anak Buah Kapal (ABK) terhadap K3

Pengalaman ABK terhadap implementasi K3 di lingkungan maritim

merupakan aspek krusial yang mempengaruhi efektivitas program keselamatan di atas kapal. Berdasarkan berbagai penelitian, pengalaman ABK dalam menerapkan prosedur K3 sangat bervariasi tergantung pada faktor- faktor seperti tingkat pendidikan, lamanya pengalaman berlayar, jenis kapal yang dioperasikan, dan budaya keselamatan yang diterapkan oleh perusahaan pelayaran (Österman et al., 2020). ABK dengan pengalaman kerja yang lebih lama umumnya memiliki pemahaman yang lebih mendalam terhadap risiko- risiko keselamatan di atas kapal. Mereka telah mengalami berbagai situasi berbahaya seperti cuaca buruk, kecelakaan kerja, kebakaran, atau keadaan darurat lainnya yang membuat mereka lebih menyadari pentingnya kepatuhan terhadap protokol K3. Pengalaman empiris ini seringkali menjadi pembelajaran berharga yang tidak dapat diperoleh melalui pelatihan teoritis semata (Ghonaim, 2020).

Realitas di lapangan menunjukkan bahwa tidak semua ABK memiliki pengalaman positif terhadap implementasi K3 terutama yang bekerja di kapal-kapal dengan standar keselamatan rendah, mereka cenderung mengalami tekanan untuk mengabaikan prosedur K3 demi efisiensi operasional. Mereka seringkali dihadapkan pada dilema antara mengikuti prosedur keselamatan yang ketat atau menyelesaikan pekerjaan dengan cepat untuk memenuhi target produksi (Kohn et al., 2023). Pengalaman ABK juga dipengaruhi oleh kualitas pelatihan K3 yang mereka terima. ABK yang mendapat pelatihan komprehensif dan

berkelanjutan menunjukkan tingkat kepatuhan yang lebih tinggi terhadap prosedur keselamatan. Sebaliknya, ABK yang hanya mendapat pelatihan minimal atau tidak update cenderung mengalami kesulitan dalam mengidentifikasi bahaya dan menerapkan tindakan pencegahan yang tepat (Ma, 2024).

Aspek komunikasi dan bahasa juga menjadi tantangan signifikan dalam pengalaman ABK terhadap K3. Dalam industri pelayaran internasional, ABK seringkali berasal dari berbagai negara dengan latar belakang budaya dan bahasa yang berbeda. Hambatan komunikasi ini dapat menghambat pemahaman terhadap instruksi keselamatan dan prosedur darurat, sehingga meningkatkan risiko kecelakaan (Anastasiou, 2017). Pengalaman ABK terhadap penggunaan alat pelindung diri (APD) juga menunjukkan variasi yang cukup besar. ABK yang bekerja di kapal dengan manajemen K3 yang baik umumnya memiliki pengalaman positif dengan APD yang berkualitas dan nyaman digunakan. Namun, ABK di kapal-kapal dengan standar rendah seringkali mengalami kesulitan mendapatkan APD yang layak, tidak sesuai ukuran, atau dalam kondisi rusak, yang pada akhirnya mengurangi motivasi mereka untuk menggunakan APD secara konsisten (Smagin, 2024).

Faktor psikologis juga mempengaruhi pengalaman ABK terhadap K3. ABK yang pernah mengalami atau menyaksikan kecelakaan kerja cenderung lebih patuh terhadap prosedur keselamatan. Trauma atau

pengalaman negatif tersebut menciptakan kesadaran yang mendalam akan pentingnya K3. Sebaliknya, ABK yang belum pernah mengalami insiden serius mungkin memiliki persepsi yang lebih rendah terhadap risiko dan cenderung mengabaikan beberapa prosedur keselamatan (Mubarok et al., 2018). Pengalaman ABK dalam melaporkan insiden atau near miss juga bervariasi tergantung pada budaya organisasi kapal. ABK yang bekerja di lingkungan yang mendukung pelaporan terbuka tanpa takut dipersalahkan memiliki pengalaman yang lebih positif dalam berkontribusi terhadap perbaikan sistem K3. Namun, ABK yang berada dalam budaya blame culture seringkali enggan melaporkan insiden karena takut mendapat sanksi atau dianggap tidak kompeten (Ghonaim, 2020).

Menurut Bhardwaj et al. (2019) perkembangan teknologi juga mempengaruhi pengalaman ABK terhadap K3. ABK yang bekerja di kapal modern dengan sistem keselamatan terintegrasi memiliki pengalaman yang berbeda dibandingkan mereka yang bekerja di kapal-kapal tua dengan teknologi terbatas. Sistem monitoring otomatis, alarm canggih, dan perangkat komunikasi modern memberikan pengalaman yang lebih baik dalam mendeteksi dan merespons situasi berbahaya. Pengalaman ABK terhadap program *wellness* dan kesehatan kerja juga menjadi aspek penting. ABK yang mendapat akses terhadap fasilitas kesehatan yang memadai, program pemeriksaan kesehatan rutin, dan

dukungan psikologis menunjukkan tingkat kepuasan yang lebih tinggi dan performa keselamatan yang lebih baik. Kondisi kerja yang ergonomis dan waktu istirahat yang cukup berkontribusi terhadap pengalaman positif ABK dalam menjaga kesehatan dan keselamatan diri (Krystosik-Gromadzińska, 2018).

Salah satu cara untuk menganalisis gambaran perspektif dan pola perilaku ABK yang memiliki kebiasaan untuk melakukan praktik K3 adalah dengan melakukan wawancara langsung secara mendalam, data wawancaranya kemudian akan di analisis menggunakan software khusus untuk data penelitian kualitatif yaitu NVIVO Software ini termasuk jenis program CAQDAS (*Computer-Aided Qualitative Data Analysis Software*) atau sama halnya dengan QDA software (*Qualitative Data Analysis Software*) (Smit, 2021).

Proses analisis melibatkan langkah-langkah berikut:

- a. Pengkodean Awal: Mengidentifikasi dan memberikan kode pada segmen- segmen data.
- b. Pengembangan Kategori: Mengelompokkan kode-kode ke dalam kategori- kategori yang lebih luas.
- c. Analisis Tematik: Mengidentifikasi tema-tema utama berdasarkan kategori yang telah dibentuk.
- d. Interpretasi: Menafsirkan hasil analisis dalam konteks penelitian.

2.2 Penelitian Terdahulu

Penelitian deskriptif yang menyangkut tentang kesadaran anak buah kapal terkait penggunaan alat pelindung diri dan keselamatan kerja kapal sudah pernah di lakukan, seperti penelitian Lesatri et al., (2020) yang menyoroti tentang pengetahuan, sikap, dan perilaku anak buah kapal terkait penggunaan *Personal Protective Equipment* (PPE) di atas kapal, yang menunjukkan sikap positif dan perilaku baik dalam penggunaan alat keselamatan sesuai prosedur.

Penelitian lain yang di lakukan oleh Prastisto (2024) membahas penerapan keselamatan dan kesehatan kerja di kapal MV HL Pioneer menunjukkan tingkat penerapan K3 dan faktor-faktor yang mempengaruhi seperti keterampilan, peralatan, lingkungan kerja, dan operasional kapal. Dalam penelitian ini di sebutkan dalam tugas sehari-hari para anak buah kapal kurang memperhatikan tugas yang telah diberikan sehingga hasil yang didapat tidak memuaskan dan jauh dari yang diharapkan yang mungkin dapat membuat kecelakaan kerja di kapal, selanjutnya di sajikan dalam tabel 2.1.

Tabel 2.1 Penelitian terdahulu (di olah peneliti)

No	Nama peneliti, tahun dan judul	Jumlah sampel dan periode	Variabel dan metode analisis	Hasil
1.	Lesatri et al., (2020). Analisis Pengetahuan , Sikap, Dan Perilaku Anak	Responden terdiri dari 9 responden, di lakukan pada 2020	Variabel dalam penelitian ini adalah : X1 ; Pengetahuan - pengetahuan anak buah kapal deck tentang	Hasil dari penelitian ini ketiga variabel menunjukkan hasil yang baik/positif,

No	Nama peneliti, tahun dan judul	Jumlah sampel dan periode	Variabel dan metode analisis	Hasil
	Buah Kapal Deck Terhadap Penggunaan Personal Protective Equipment di MV. Sendang Mas		Personal Protective Equipment (PPE) X2 : Sikap - sikap anak buah kapal deck terhadap penggunaan PPE X3 : Perilaku - perilaku/praktik penggunaan PPE oleh anak buah kapal deck. Y : Penggunaan PPE. Penelitian ini menggunakan analisis deskriptif, Instrumen penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuisioner, observasi, dan wawancara kuantitatif	namun belum maksimal dan belum sesuai sepenuhnya dengan aturan Code of Safe Working Practice for Merchant Seafarers dan SMM TE-S02.
2.	PRASTISTO, (2024) . Analisis Dan Evaluasi Budaya Keselamatan Kerja Anak Buah Kapal (Abk) Departemen Mesin Guna Menunjang Kelancaran Pengoperasian Kapal Mv Hl	Responden terdiri dari 20 responden, di lakukan pada 2024	Variabel dalam penelitian ini adalah : X1 : Budaya Keselamatan Kerja ABK Departemen Mesin X2 : Pengawasan Perwira Mesin. Y : Penerapan keselamatan kerja Analisis yang di gunakan pada penelitian adalah	Hasil dari penelitian ini antara lain : 1. Pemahaman dan kedisiplinan awak kapal departemen mesin dalam penerapan sistem dan prosedur keselamatan kerja masih minim 2. Tanggung

No	Nama peneliti, tahun dan judul	Jumlah sampel dan periode	Variabel dan metode analisis	Hasil
	Pioneer.		analisis deskriptif dengan metode observasional yang di lakukan pada Periode: Maret 2024 - September 2024	jawab perwira/pengawas terhadap prosedur keselamatan kerja masih kurang, sehingga pekerjaan tidak sesuai prosedur dan menimbulkan risiko kecelakaan 3. Prosedur keselamatan kerja belum sepenuhnya digiatkan secara sempurna karena minimnya pengetahuan dan kepedulian pengawas
3.	Prasetiawan et al., (2024) <i>Safety behavior model based on safety competence, culture, and awareness</i>	Responden terdiri dari 250 crew kapal penumpang dari 7 perusahaan pelayaran yang beroperasi di 3 pelabuhan di area Batam (Batu Ampar, Sekupang, dan Telaga	Variabel dalam penelitian ini adalah : Safety Competence (X ₁) : Kompetensi Keselamatan Safety Culture (X ₂) : Budaya Keselamatan Safety Awareness (Y ₁) : Kesadaran Keselamatan Safety Behavior (Y ₂)	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa : Safety competence, safety culture, dan safety awareness berpengaruh signifikan terhadap safety behavior Safety competence dan safety culture berpengaruh signifikan

No	Nama peneliti, tahun dan judul	Jumlah sampel dan periode	Variabel dan metode analisis	Hasil
		Punggur). Di lakukan pada 2024	: Perilaku Keselamatan Metode Analisis yang di gunakan adalah Structural Equation Modeling (SEM) dengan software LISREL versi 8.8 Penelitian ini juga menggunakan analisis deskriptif dan analisis korelasional menggunakan Software: SPSS versi 22 Penelitian ini juga melakukan pengujian kesesuaian model dengan 9 indeks: $P(\chi^2)$, RMSEA, GFI, AGFI, NFI, NNFI, CFI, IFI, RFI Instrumen yang di gunakan adalah Kuesioner Skala Likert (5 poin) Disebarkan via Google Form melalui WhatsApp	terhadap safety awareness Safety awareness memediasi pengaruh safety competence dan safety culture terhadap safety behavior Safety competence memiliki pengaruh terkuat langsung terhadap safety behavior (0,50) Safety culture memiliki pengaruh dominan terhadap safety awareness (0,50)
4.	Tarigan, (2023).	Penelitian ini menggunakan	Variabel dalam penelitian ini : menggunakan 1	Kesimpulan dari penelitian ini yaitu sistem

No	Nama peneliti, tahun dan judul	Jumlah sampel dan periode	Variabel dan metode analisis	Hasil
	Perlindungan Keselamatan Kerja Anak Buah Kapal dalam Pelaksanaan Perjanjian Kerja Laut Perspektif Fatwa Majma' Al-Fikih Islamiyy Ad-Dauli	an informan yang meliputi: Kepala Cabang PT. ASDP Indonesia Ferry Kepala Cabang PT. Surya Timur Line Seluruh awak kapal di KMP Prathita IV Seluruh awak kapal di KMP Sereia Do Mar. Di lakukan pada 2022	variabel utama yaitu Sistem Manajemen Risiko K3 yang terdiri dari 6 komponen: Komitmen - komitmen perusahaan dalam menerapkan sistem manajemen keselamatan Identifikasi Bahaya - mengidentifikas i potensi bahaya di kapal Penilaian Risiko - menilai tingkat risiko dari bahaya yang teridentifikasi Pengendalian Risiko Pemantauan - monitoring pelaksanaan sistem K3 Evaluasi - evaluasi efektivitas sistem K3 Metode analisis yang di gunakan adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan	manajemen risiko K3 di KMP Prathita IV dan KMP Sereia Do Mar sudah diterapkan dengan baik, meliputi: Komitmen perusahaan yang kuat Kelengkapan sarana keselamatan Kesiapsiagaan awak kapal Pelatihan rutin sesuai prosedur

No	Nama peneliti, tahun dan judul	Jumlah sampel dan periode	Variabel dan metode analisis	Hasil
			kualitatif Teknik pengumpulan data melalui wawancara Mendalam (In-depth Interview), Observasi,	
5.	Andrianto et al.,(2023). Studi Deskriptif Tentang Kesadaran Anak Buah Kapal Terhadap Penggunaan Alat Pelindung Diri di Atas Kapal	Jumlah informan penelitian ini 24 terdiri dari : Nakhoda MV. Arimbi Baruna Seluruh Anak Buah Kapal (ABK) di MV. Arimbi Baruna Di lakukan pada tahun 2023	Penelitian ini menggunakan 1 variabel utama: Kesadaran ABK terhadap Penggunaan Alat Pelindung Diri (Personal Protective Equipment/PPE) Yang mencakup aspek: Kedisiplinan dalam menaati peraturan keselamatan kerja Pemahaman tentang peranan alat keselamatan kerja Ketersediaan dan kelayakan peralatan keselamatan Familiarisasi atau pengenalan lingkungan kerja di kapal.	Kesimpulan dari penelitian ini adalah kurangnya kesadaran ABK terhadap penggunaan PPE disebabkan oleh rendahnya kedisiplinan, kurangnya pemahaman, peralatan rusak dan tidak layak pakai dan kurangnya familiarisasi

No	Nama peneliti, tahun dan judul	Jumlah sampel dan periode	Variabel dan metode analisis	Hasil
6.	Xi et al., (2025). <i>The effect of safety culture on the safety behavior of ship deck officers-empirical evidence from shipping industry</i>	Jumlah responden dalam penelitian ini 229 deck officers dan captains dari sebuah perusahaan pelayaran di Shanghai. Di lakukan pada tahun 2023	Variabel Independen: Safety Material Culture (X1) Safety System Culture (X2) Safety Management Culture (X3) Safety Value Fit (X4) Variabel Dependen: Safety Compliance Behavior (Y1) Prosocial Safety Behavior (Y2) Proactive Safety Behavior (Y3) Metode analisis yang di gunakan adalah penelitian kuantitatif dengan metode survei Teknik Analisis yang Digunakan menggunakan Structural Equation Modeling (SEM) dengan Software AMOS 26.0 dan SPSS 26.0 Instrumen yang di gunakan adalah Kuesioner Skala	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa Safety Management Culture dan Safety Value Fit memiliki pengaruh positif pada SEMUA dimensi safety behavior dengan fokus utama untuk perbaikan Safety Material Culture hanya berpengaruh pada perilaku kepatuhan dasar (compliance), tidak pada perilaku proaktif Safety System Culture berpengaruh pada compliance dan prosocial behavior, tetapi tidak pada proactive behavior Safety Value Fit memiliki pengaruh paling kuat terhadap proactive safety behavior (0,481)

No	Nama peneliti, tahun dan judul	Jumlah sampel dan periode	Variabel dan metode analisis	Hasil
			Likert 5 poin (1-5: sangat tidak setuju hingga sangat setuju) Total 37 item (32 item untuk safety culture & safety behavior + 5 item informasi dasar) yang disebarakan via Questionnaire Star (www.wjx.cn)	

Meskipun beberapa penelitian di atas menyentuh aspek perilaku (behavior), belum ada penelitian yang secara mendalam mengeksplorasi faktor-faktor psikologis seperti persepsi risiko, motivasi intrinsik, tekanan psikososial, stres kerja, kelelahan mental (mental fatigue), dan kesejahteraan psikologis (*psychological well-being*) ABK terhadap perilaku keselamatan kerja. Penelitian Xi et al. (2025) memang membahas safety behavior dalam tiga dimensi (compliance, prosocial, proactive), namun tidak mengeksplorasi aspek psikologis yang mendalam yang melatarbelakangi perilaku tersebut, berdasarkan *research gap* inilah peneliti akan melakukan penelitian yang akan membahas aspek yang belum pernah di bahas sebelumnya pada penelitian terdahulu.

2.3 Rancangan Isi

Berdasarkan tinjauan pustaka di atas, rancangan isi penelitian ini yang akan di gambarkan sebagai kerangka konsep penelitian akan mengilustrasikan hubungan antara perspektif, perilaku dan pengalaman ABK terhadap budaya keselamatan kerja, serta dampaknya terhadap manajemen operasional di kapal. Dalam rancangan ini perspektif ABK yang meliputi pemahaman dan keyakinan mereka terhadap K3, mempengaruhi perilaku ABK dalam mengimplementasikan praktik keselamatan sehari-hari dan memberikan pengalaman ABK terhadap K3 di atas kapal. Ketiga variabel ini secara kolektif membentuk implementasi budaya keselamatan kerja di atas kapal.

Implementasi K3 yang efektif kemudian menjadi pendukung manajemen operasional di kapal penumpang yang meliputi aspek perekrutan, pemeliharaan dan penanganan keadaan darurat. Semua proses ini berlangsung dalam konteks khusus di Kapal Penumpang Pelabuhan Lembar, yang dipengaruhi oleh faktor-faktor internal dan eksternal, seperti kebijakan perusahaan, regulasi, dan kondisi lingkungan.

Kerangka konsep dalam penelitian ini merupakan alur dari proses penelitian sampai pada penyusunan hasil penelitian yang menghasilkan temuan sebagai kerangka keilmuan (Varpio et al., 2020). Karena kerangka konsep merupakan proses peta keilmuan penelitian, maka penelitian ini mengupas dengan melihat lebih awal mulai dari aspek perspektif setelah itu peneliti mendalami dari aspek perilaku dan seterusnya peneliti

mengungkap dan mendalami dari aspek pengalaman ABK terhadap budaya keselamatan dan kesehatan kerja.

Tujuan dari pengkajian secara mendalam terkait perspektif, perilaku, dan pengalaman ABK dalam kaitannya dengan budaya keselamatan dan kesehatan kerja di atas kapal adalah untuk mengetahui sejauh mana ketiga aspek tersebut berpengaruh terhadap manajemen operasional kapal secara keseluruhan. Dengan memahami perspektif, perilaku, dan pengalaman ABK, diharapkan dapat diketahui faktor-faktor apa saja yang mendukung atau menghambat terlaksananya budaya keselamatan dan kesehatan kerja yang efektif di atas kapal, serta bagaimana aspek tersebut memengaruhi pengelolaan dan operasional kapal secara umum untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi kerja.

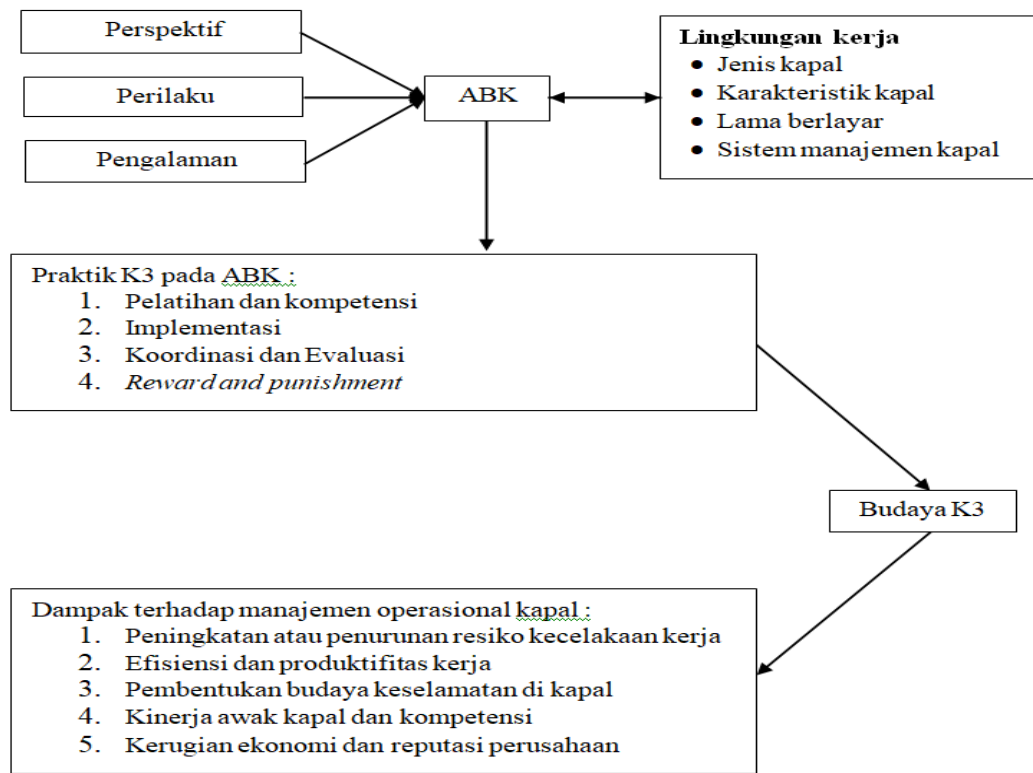
Aspek perspektif mencakup pandangan dan pemahaman ABK terhadap keselamatan kerja, sedangkan perilaku berkaitan dengan tindakan dan kebiasaan mereka dalam menjalankan prosedur keselamatan. Pengalaman ABK menjadi faktor penting karena pengalaman langsung dapat membentuk sikap dan kebiasaan mereka dalam menjaga keselamatan. Dengan pengkajian ini, dapat diidentifikasi apakah ketiga aspek tersebut berkontribusi secara signifikan terhadap keberhasilan manajemen operasional kapal, termasuk pengurangan risiko kecelakaan kerja, peningkatan disiplin, serta penerapan prosedur keselamatan yang tepat.

Setelah memahami pengaruhnya, langkah berikutnya adalah mengin-

tegrasikan hasil pengkajian dalam pengembangan budaya keselamatan di atas kapal, sehingga manajemen operasional dapat berjalan lebih efektif, aman, dan efisien. Pengkajian ini juga bertujuan untuk memberikan landasan ilmiah dalam penyusunan kebijakan dan pelatihan yang lebih sesuai dengan kondisi dan kebutuhan ABK, sehingga mampu meningkatkan kualitas keselamatan dan kesehatan kerja secara berkelanjutan.

Berdasarkan teori-teori dan penelitian-penelitian tersebut peneliti menyusun kerangka konsep sebagai berikut dengan fokus kepada faktor implementasi K3 oleh ABK serta perspektif, perilaku dan pengalaman mereka yang di gambarkan sebagai berikut :

Gambar 2.1 Kerangka konsep (dikembangkan dalam penelitian)



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan fenomenologis. Metode kualitatif ini digunakan untuk menghasilkan *grounded theory*, yaitu teori yang timbul dari data bukan dari hipotesis seperti dalam metode kuantitatif. Atas dasar itu penelitian ini bersifat *generating theory*, sehingga teori yang dihasilkan berupa teori substansif (Charmaz, 2015). Penggunaan pendekatan studi kasus untuk mengkaji lebih mendalam mengenai perspektif, perilaku dan pengalaman ABK terhadap budaya K3. Sementara desain penelitian kualitatif digunakan agar dapat memberi naratif deskripsi secara holistik berkaitan dengan perspektif, perilaku dan pengalaman ABK yang dapat memberikan sumbangsih kepada pemahaman tentang bagaimana dampaknya terhadap manajemen operasional di atas kapal.

Peneliti akan memulai pembentukan *ground theory* dengan mengidentifikasi area penelitian yang signifikan terlebih dahulu tanpa membawa teori yang kaku, sambil mengembangkan kepekaan teoretis untuk mengenali aspek penting dalam data. Pertanyaan penelitian harus dirumuskan secara luas dan terbuka, memungkinkan eksplorasi mendalam terhadap proses sosial dan makna subjektif, serta memberikan ruang bagi pertanyaan untuk

berkembang seiring progres penelitian. Peneliti mengumpulkan data melalui berbagai sumber seperti wawancara mendalam, observasi partisipan, dan analisis dokumen, dengan detail yang memadai untuk memungkinkan analisis mendalam.

Selanjutnya peneliti akan melakukan Open Coding di mana data mentah dipecah menjadi unit-unit kecil dan diberi label atau kode. Peneliti membaca data secara detail line-by-line kemudian membandingkan setiap insiden baru dengan yang sebelumnya, kode dengan kode lain, serta kategori dengan data baru di lanjutkan dengan mengorganisir kode-kode individual menjadi kategori yang lebih abstrak dan mengidentifikasi hubungan antaranya menggunakan coding paradigm yang mencakup kondisi kausal, fenomena sentral, konteks, kondisi intervening, strategi tindakan, dan konsekuensi.

Langkah selanjutnya adalah mengintegrasikan semua kategori lain dan menjelaskan variasi maksimum dalam data, dengan kriteria seperti kesentralan, frekuensi kemunculan, dan daya abstraksi yang memadai. Selanjutnya peneliti akan menyatukan semua elemen analitis menjadi framework teoretis yang koheren, mengembangkan storyline yang menjelaskan fenomena secara menyeluruh, membangun diagram atau model teoretis, dan menulis proposisi teoretis yang menyatakan hubungan antar konsep, langkah terakhirnya adalah peneliti akan mengelaborasi teori mencakup pendahuluan, metodologi yang detail, temuan dengan core category dan hubungan antar kategori didukung data yang kaya, teoritikal model yang

komprehensif, diskusi yang menghubungkan dengan literatur yang sudah ada, dan kesimpulan yang merangkum insight teoretis.

Penelitian ini akan menggali realitas empiris lebih dalam dan memasukkan fenomena di luar hal-hal empiris, seperti perspektif, pemikiran, kemauan, dan pengalaman tentang sesuatu yang melampauinya. Dengan kata lain, sebuah upaya nyata untuk memahami realitas fenomena perspektif ABK dan dampaknya terhadap manajemen operasional kapal di wilayah pelabuhan dan pesisir yang berada di pulau Lombok Nusa Tenggara Barat.

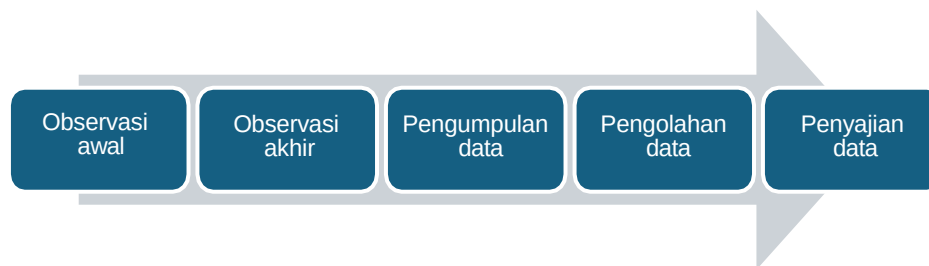
Penelitian dilakukan mengingat tujuan utama penelitian ini adalah untuk memahami perspektif, perilaku dan pengalaman ABK terhadap praktik K3 yang terjadi pada kelompok mereka mengingat ABK adalah tenaga yang profesional, yang secara substansi harus mampu mengendalikan dan memahami resiko yang kemungkinan timbul akibat pola perilaku tersebut.

Alasan lain dari dipilihnya penelitian kualitatif ini karena peneliti memandang jenis penelitian ini dapat menghasilkan data yang lebih mendalam. Juga metode kualitatif lebih mengutamakan pada aspek wawancara secara tatap muka dengan beberapa informan untuk mendapatkan gambaran secara holistic (Tausch & Menold, 2016). Dalam penelitian kualitatif ini tidak mengidentifikasi, mendefinisikan, menginvestigasi atau menilai/mengetes hubungan antara variabel bebas dengan variabel tergantung dalam suatu lingkungan yang khusus melainkan mempelajari pengalaman manusia secara holistik, mengingatkan semua faktor dan pengaruh-pengaruh

dalam situasi yang ada. Kajian ini akan menggambarkan tentang bagaimana perspektif, perilaku dan pengalaman ABK terhadap budaya K3 akan mempengaruhi manajemen operasional kapal.

Langkah-langkah penelitian kualitatif merupakan metodologi yang menggunakan metode wawancara, dokumentasi dan observasi. Informasi yang diberikan adalah sesuai dengan perspektif informan dan sekiranya informasi tersebut berkenaan dengan suatu peristiwa yang sudah terjadi, kualitas informasi itu tergantung dari sejauh mana informan mengingat dan mau memberikan atau berbagi informasi tersebut (Hennink et al., 2020). Walaupun demikian dalam penelitian ini, aktivitas penelitian melibatkan beberapa proses seperti pada gambar berikut:

Gambar 3.1 Alur penelitian (dikembangkan dalam penelitian)



Penelitian ini akan menggunakan definisi operasional yang mendefinisikan variabel secara operasional berdasarkan karakteristik yang diamati yang memungkinkan peneliti untuk melakukan observasi atau pengukuran secara cermat terhadap suatu objek atau fenomena sehingga variable tersebut bersifat spesifik (tidak berinterpretasi ganda) dan terukur

(*observable* atau *measureable*) (Slife et al., 2016).

Definisi operasional mencakup penjelasan tentang nama variabel, definisi variabel. Operasionalisasi variabel dibuat untuk memudahkan pengumpulan data dan menghindari perbedaan interpretasi serta membatasi ruang lingkup variabel. Untuk memahami konsep di atas dengan baik maka peneliti memberikan batasan-batasan dalam penelitian ini, antara lain sebagai berikut :

1. Perspektif

Perspektif dalam penelitian ini di definisikan sebagai sikap (positif atau negatif) ABK yang mencerminkan penilaian mereka terhadap nilai intrinsik dan pentingnya prosedur serta peraturan K3 di lingkungan kerja.

2. Pandangan

Pandangan dalam penelitian ini di definisikan sebagai keyakinan ABK mengenai efektivitas dan relevansi praktik K3 yang diterapkan di kapal dalam mencegah kecelakaan dan melindungi kesehatan.

3. Pemahaman

Pemahaman dalam penelitian ini di definisikan sebagai tingkat pengetahuan yang dimiliki ABK mengenai prosedur, risiko, dan konsekuensi dari perilaku yang aman maupun tidak aman terkait K3.

4. Perilaku

Perilaku dalam penelitian ini di definisikan sebagai tindakan nyata (ketaatan atau penolakan) yang ditunjukkan ABK saat berinteraksi dengan prosedur K3 di lingkungan kerja mereka.

5. Menjalankan

Menjalankan dalam penelitian ini di definisikan sebagai frekuensi dan konsistensi ABK dalam melaksanakan dan mematuhi setiap prosedur K3 yang disyaratkan (misalnya, penggunaan APD, *checklist*, dan prosedur *lockout*)

6. Menolak atau ragu

Menolak atau ragu dalam penelitian ini di definisikan sebagai tindakan atau pernyataan ABK yang menunjukkan pengabaian, ketidaksetujuan, atau keragu-raguan terhadap prosedur K3, sering kali karena anggapan bahwa prosedur tersebut menghambat pekerjaan.

7. Pengalaman

Pengalaman dalam penelitian ini di definisikan sebagai seluruh kejadian masa lalu (langsung maupun tidak langsung) terkait K3 yang telah dialami atau disaksikan ABK yang berpotensi membentuk persepsi dan perilaku mereka

8. Pengalaman langsung

Pengalaman langsung dalam penelitian ini di didefinisikan sebagai kejadian K3 di mana ABK terlibat secara pribadi, baik sebagai korban cedera, nyaris celaka (*near miss*), atau sebagai peserta aktif dalam latihan darurat dan pelatihan formal.

9. Pengalaman tidak langsung

Pengalaman tidak langsung dalam penelitian ini di definisikan sebagai pengetahuan yang diperoleh ABK dari pihak lain, seperti menyaksikan insiden yang menimpa rekan kerja, atau menerima informasi/peringatan K3 dari manajemen kapal (*Safety Talk*).

3.2 Tempat dan waktu penelitian

Penelitian dilakukan di kawasan Pelabuhan Lembar Labuan Tereng, Kecamatan Lembar Provinsi Nusa Tenggara Barat pada periode 01 Oktober 2025 - 31 Desember 2025. Sehubungan dengan penjelasan lokasi penelitian maka untuk lebih lengkapnya dari gambaran lokasi penelitian akan di jelaskan pada bab 4, karena dalam memilih lokasi merupakan persoalan yang penting dalam suatu penelitian kualitatif maka lokasi penelitian dipilih dengan beberapa pertimbangan seperti pada kolom berikut ini.

Tabel 3.1 Pemilihan lokasi (dikembangkan dalam penelitian)

Rancangan Kriteria Lokasi	
Lokasi Penelitian	Pelabuhan Lembar Labuan Tereng, Kecamatan Lembar Provinsi Nusa Tenggara Barat
Peristiwa dan Proses	Praktik K3 di atas kapal penumpang
Aktifitas	Fenomena praktik K3 pada kapal penumpang saat kapal sedang bersandar
Masa	01 Oktober 2025 - 31 Desember 2025.

Selain itu, dari aspek waktu penelitian ini akan dilaksanakan kurang lebih 1 (satu) bulan dan terhitung berdasarkan surat izin penelitian. Lokasi

penelitian ini di pilih karena merupakan salah satu pelabuhan yang terjangkau, banyak anak buah kapal yang bekerja di kapal penumpang dan pelabuhan paling aktif melakukan kegiatan penyeberangan di wilayah Nusa Tenggara Barat di bandingkan dengan pelabuhan lainnya seperti pelabuhan Kahyangan dan Gili Mas.

Penelitian ini akan difokuskan pada ABK yang bekerja di kapal-kapal jenis pengangkut penumpang dengan kategori pelayaran nasional dan internasional dengan rute yang melibatkan pelabuhan-pelabuhan di pulau Lombok. Sampel akan diambil dari ABK yang bersedia berpartisipasi dalam wawancara mendalam dan diskusi individu terfokus. Penelitian ini akan membatasi fokus pada perspektif, perilaku dan pengalaman ABK terkait praktik K3, serta tidak akan membahas aspek legal atau etika K3 secara mendalam.

3.3 Jenis dan Sumber data

Jenis data dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang bersumber dari hasil wawancara, observasi dan dokumen yang dikumpulkan oleh peneliti sendiri. Sumber data primer dari aspek data wawancara merupakan data yang dikumpulkan melalui informan dengan cara wawancara. Informan yang diwawancarai terdiri dari ABK berjenis kelamin laki-laki yang pernah atau sedang melakukan pelayaran di kawasan Pelabuhan Lembar Labuan Tereng, Kecamatan Lembar Provinsi

Nusa Tenggara Barat.

Sementara data observasi merupakan data lapangan yang dikumpulkan oleh peneliti melalui pengamatan. Sedangkan dokumen merupakan data yang dikumpulkan oleh peneliti, seperti gambaran jumlah ABK di kawasan pelabuhan Lembar provinsi Nusa Tenggara Barat tiap bulannya, Sementara data sekunder merupakan data yang bersumber dari bahan pustaka seperti buku, jurnal, blog yang memiliki keterkaitan dengan tujuan penelitian.

3.3.1 Populasi dan Sampel

Dalam penelitian kualitatif tidak menggunakan istilah populasi, tetapi oleh Spradley (2016) dinamakan “*social situation*” atau situasi sosial yang terdiri atas tiga elemen yaitu : tempat (*place*), pelaku (*actors*) dan aktivitas (*activity*) yang berinteraksi secara sinergi. Situasi sosial tersebut, dapat di rumah berikut keluarga dan aktivitasnya, atau orang - orang di sudut - sudut jalan yang sedang mengobrol, di desa, di kota atau di tempat tertentu sesuai dengan lokasi penelitian. Situasi sosial tersebut dapat dinyatakan sebagai objek penelitian yang ingin diketahui. Populasi target atau situasi sosial yang di jadikan target pada penelitian ini adalah semua ABK pada kapal penumpang yang berlabuh di Pelabuhan Lembar Labuan Tereng sedangkan Populasi terjangkau atau situasi sosial yang terjangkau pada penelitian ini adalah ABK pada kapal penumpang yang melakukan pelayaran antar pulau dan berlabuh di Pelabuhan Lembar Labuan Tereng, Kecamatan Lembar Provinsi

Nusa Tenggara Barat pada periode 01 Oktober 2025 - 31 Desember 2025.

Sampel dalam kualitatif bukan dinamakan responden, tetapi sebagai narasumber atau partisipan, informan, teman dan guru dalam penelitian. Sampel dalam penelitian kualitatif juga bukan disebut sampel statistik, tetapi sampel teoritis, karena tujuan penelitian kualitatif adalah untuk menghasilkan teori (Robinson, 2014).

Mengingat waktu dan keterbatasan dalam kesempatan peneliti maka total narasumber pada penelitian ini adalah sebanyak 10 narasumber. Dalam penelitian ini instrumen penelitian yang utama adalah peneliti sendiri dengan menggunakan pedoman wawancara (protokol wawancara).

Adapun teknik yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Snowball sampling*, yang juga dikenal sebagai *chain sampling* merupakan teknik pengambilan sampel *non-probability* yang bersifat *purposive* dan *sekuensial*, di mana partisipan penelitian yang sudah teridentifikasi dan telah berpartisipasi dalam penelitian diminta untuk membantu peneliti mengidentifikasi dan merekrut partisipan-partisipan potensial lainnya dari jaringan sosial atau profesional mereka yang memiliki karakteristik atau pengalaman relevan dengan fokus penelitian.

Kriteria inklusi informan yang ditetapkan peneliti adalah sebagai

berikut :

1. Informan adalah ABK berjenis kelamin laki-laki
2. Berusia di atas 18 tahun
3. Bersedia menjadi informan penelitian dengan menandatangani *informed consent*.

Kriteria eksklusi informan yang ditetapkan peneliti adalah sebagai

berikut :

1. Informan merupakan tenaga lepas di atas kapal.
2. Informan kurang komunikatif.
3. Informan adalah ABK kapal kargo.

3.3.2 Instrumen Penelitian

Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari dua bagian yaitu instrumen utama dan instrumen pelengkap. Instrumen utama dalam penelitian ini adalah peneliti sendiri. Sementara untuk instrumen pelengkap terdiri dari daftar pertanyaan wawancara, daftar cek untuk observasi dan dokumen tertulis yang bersumber dari berbagai buku, jurnal dan lain-lain yang berkaitan dengan penelitian ini.

Sedangkan alat yang akan digunakan adalah gawai untuk perekaman suara saat proses wawancara, alat tulis seperti buku dan pena untuk mencatat hal terkait dengan informasi wawancara, komputer jinjing untuk melakukan pengolahan data.

3.4 Teknik Pengumpulan Data

3.4.1 Teknik Wawancara

Dalam pelaksanaan wawancara tetap dilakukan sendiri oleh peneliti kepada informan yang terdiri dari sepuluh informan. Kesepuluh informan diwawancari ditempat yang terpisah berdasarkan tempat transaksi masing- masing. Proses wawancara yang telah dilakukan oleh peneliti, peneliti menggunakan kusioner pertanyaan sebagai panduan wawancara. Penggunaan kusioner panduan wawancara digunakan agar pada proses wawancara lebih terarah dan mendalam, juga dapat mengurangi bias data yang tidak relevan.

3.4.2 Teknik Observasi

Dalam pelaksanaan observasi tetap dilaksanakan oleh peneliti sendiri terhadap gambaran situasi dan kondisi lokasi penelitian. Hal-hal yang observasi terdiri dari sikap dan implementasi ABK pada saat di wawancarai dan kegiatan-kegiatan yang berkaitan dengan perilaku praktik K3.

3.4.3 Teknik Dokumen

Data dokumen merupakan data sekunder yang sangat penting dalam penelitian ini. Oleh karena itu peneliti menggunakan jenis data dokumen. Dalam pelaksanaan pengumpulan data dengan teknik dokumen, peneliti mengumpulkan dengan cara memila-milah, berdasarkan tujuan penelitian. Data-data dokumen merupakan data

yang bersumber dari buku-buku, blog, jurnal serta buku. Data dokumen yang dikumpulkan juga ikut dianalisis sebagai data pendukung dan pembanding dari data wawancara dan data observasi.

3.5 Teknik Analisis Data

3.5.1 Analisis Data Kualitatif

Analisis data wawancara awal dilakukan pada data yang diperoleh mulai dari pertama peneliti menjalankan wawancara yang berhubungan dengan perilaku ABK terhadap praktik K3. Seterusnya peneliti melakukan eksplorasi secara keseluruhan data wawancara yang diperoleh dengan cara menganalisis secara mendalam perilaku praktik K3 yang dilakukan oleh ABK kawasan pelabuhan Lembar dan akan diolah menggunakan aplikasi NVIVO, dari hasil tersebut peneliti mendapatkan gambaran secara keseluruhan. Pengolahan data akan dimulai dengan membuka aplikasi NVivo, pilih menu "*New Project*" dan beri nama proyek sesuai topik penelitian Anda. Kemudian, impor semua file data melalui menu "*Import*" dan atur file-file tersebut dalam folder yang terstruktur agar memudahkan pengelolaan data.

Setelah data berhasil diimpor, langkah selanjutnya adalah mengorganisir data dengan baik. NVivo menyediakan fitur "*Cases*" untuk mengelompokkan data berdasarkan unit analisis seperti responden, lokasi, atau periode waktu. Kemudian peneliti membuat

catatan atau memo untuk setiap dokumen melalui fitur "*Annotations*" dan "*Memos*". Peneliti selanjutnya melakukan coding secara manual dengan memilih teks dan menariknya ke node yang sudah dibuat dan mengorganisir node-node menjadi "*Parent Nodes*" (tema utama) dan "*Child Nodes*" (sub-tema).

Langkah selanjutnya dapat membuat "*Word Cloud*" untuk melihat kata-kata yang paling sering muncul, "*Tree Map*" untuk visualisasi hierarki kode, "*Chart*" untuk menampilkan distribusi coding, "*Cluster Analysis*" untuk mengelompokkan data atau kode yang serupa, dan "*Concept Maps*" untuk menggambarkan hubungan antar konsep.

Setelah mengidentifikasi tema-tema utama, langkah selanjutnya adalah menginterpretasi temuan dalam konteks pertanyaan penelitian dan kerangka teori yang digunakan. Peneliti akan menggunakan fitur "*Memos*" untuk menulis interpretasi, refleksi teoritis, dan mengintegrasikan temuan dengan literatur yang ada.

3.5.2 Tingkat Transkrip Data

Penulis akan melakukan transkripsi data yang telah dikumpulkan dari wawancara dalam bentuk rekaman suara ditranskripsikan ke dalam tulisan berbahasa Indonesia. Diharapkan bahwa transkripsi dapat dilakukan setelah setiap wawancara selesai. Peneliti melakukan proses transkripsi ini melalui kegiatan menyalin rekaman hasil wawancara dengan diketik dan dibuat dengan kalimat yang lebih jelas dan mudah

untuk dimengerti. Semua hasil wawancara dan diskusi direkam dengan audio gawai dan catatan lapangan, yang kemudian ditransfer ke dalam flashdisk atau dalam bentuk lainnya (Kowal & O'Connell, 2014).

3.5.3 Peringkat Pengkodean

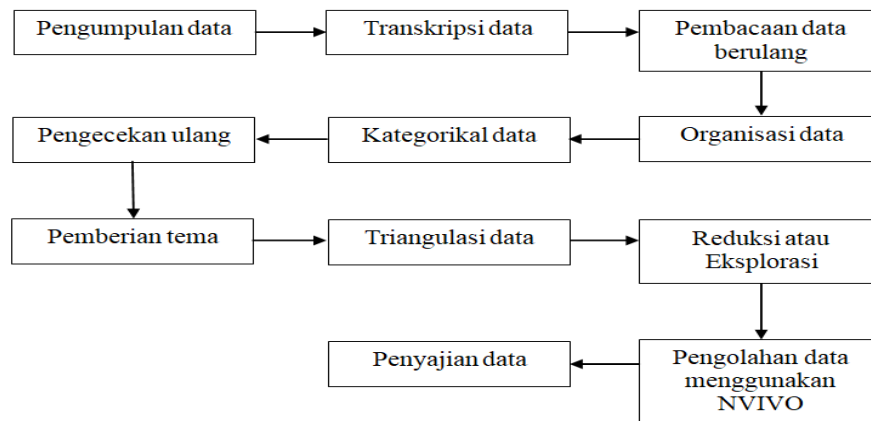
Proses selanjutnya yaitu peneliti membuat kode pada ide utama yang dihasilkan dari wawancara. Peneliti memulai melakukan coding setelah semua bukti yang terkumpul dibaca berulang-ulang, dan membuat catatan dalam margin tentang kata kunci, tema, isu dan pernyataan tujuan peserta dan kemudian di masukkan ke dalam aplikasi NVIVO untuk selanjutnya di buat kode sesuai dengan kata yang paling banyak muncul. Pengkodean dalam penelitian ini untuk mendapatkan dan membandingkan persamaan dan perbedaan isi data, juga untuk membuat formulasi kategori.

3.5.4 Pengolahan dan penyajian data

Pengolahan data selanjutnya adalah dengan pembuatan memo yang bertujuan untuk mencatat pemikiran, interpretasi, atau pertanyaan saat mengkode data kemudian kaitkan memo dengan kode atau segmen data tertentu. Kemudian data di organisasikan ke dalam kelompok namun jika memang di butuhkan maka akan di buat hierarki kode jika diperlukan. Data yang sudah di organisasi akan selanjutnya di visualisasikan menggunakan aplikasi NVIVO dengan gambaran seperti

jaringan untuk melihat hubungan antar kode yang kemudian akan di simpulkan. Peneliti berusaha melakukan analisis teori beralas untuk menghasilkan *ground theory* dan menemukan makna-makna dari data yang dikumpulkan dengan cara mencari hubungan dan persamaan, kemudian dilakukan penarikan suatu kesimpulan seperti yang tergambar pada bagan berikut:

Gambar 3.2 Alur data (dikembangkan dalam penelitian)



Berhubung adanya analisis data di atas maka analisis yang digunakan dalam metode ini adalah analisis induktif, maksudnya adalah semua data yang diperoleh dari hasil wawancara mendalam, peneliti menjelaskan, menganalisis, menginterpretasikan, menampilkan yang ada hubungannya dengan fokus penelitian. Adapun rincian sebagai berikut:

- 1) Tahap pertama, peneliti melakukan pengumpulan data dan informasi dari informan.
- 2) Setelah rumusan masalah pertama, ke dua, dan ke tiga dilakukan,

peneliti melakukan transkrip data yang diperoleh melalui wawancara.

- 3) Peneliti membaca berulang-ulang hasil dari transkrip data untuk persiapan kategorisasi.
- 4) Peneliti melakukan organisasi data wawancara dengan mengelompokkan data menghubungkan atau menyesuaikan data yang satu dengan data yang lainnya.
- 5) Peneliti melakukan pengkodean dengan cara mencari makna untuk menentukan tema terhadap data yang sudah dikategorisasi dari hasil wawancara.
- 6) Peneliti menentukan tema-tema untuk memiliki makna yang sama sampai pada titik jenuh data dari hasil kategorisasi data wawancara.
- 7) Seterusnya hasil titik jenuh data dari tema-tema yang dilakukan, peneliti melakukan triangulasi data dengan cara melakukan pemeriksaan kembali, membaca berulang-ulang dan menyesuaikan hasil kategorisasi data.
- 8) Tahap selanjutnya adalah peneliti melakukan reduksi data atau eksplorasi untuk membuat naratif metode dalam bentuk laporan.
- 9) Tahap selanjutnya adalah pengolahan data menggunakan *software NVIVO*
- 10) Untuk tahap terakhir peneliti membuat laporan ilmiah dengan merujuk pada objektif metode untuk menjawab rumusan masalah.

3.5.5 Uji Keabsahan Data

Dalam suatu penelitian apakah kualitatif maupun kuantitatif yang bersifat ilmiah tidak terlepas dari suatu pengabsahan data, seperti triangulasi dalam membantu peneliti untuk memeriksa kebenaran data dengan melakukan pemeriksaan dan perbandingan terhadap data sebagai bagian dari tingkat kepercayaan yang telah dilakukan (Hayashi et al., 2019). Dengan demikian peneliti melakukan empat kriteria dalam pemeriksaan data kualitatif pada penelitian ini sesuai dengan (Allsop et al., 2022), diantaranya:

- a. Derajat kepercayaan (*credibility*), merupakan konsep validitas internal dalam proses penelitian kuantitatif. pengujian kredibilitas data dalam penelitian ini dilakukan oleh peneliti dengan cara:
 - 1) memperpanjang pengamatan yaitu peneliti akan melakukan pemeriksaan kembali pada data yang telah dikumpulkan dengan tujuan untuk memastikan kebenaran data yang telah diberikan oleh peserta.
 - 2) meningkatkan ketekunan dalam penelitian yaitu peneliti melakukan pengamatan secara cermat dan berkesinambungan tentang *credibility* temuan yang diperoleh. Selain itu peneliti akan melakukan deskripsi secara sistematis dan akurat melalui hasil-hasil penelitian yang telah dilakukan oleh orang lain atau melalui buku teks.

- 3) pengujian triangulasi dilakukan dengan cara melakukan pemeriksaan kembali melalui sumber, metode, penelitian dan teori.
 - 4) mendiskusikan dengan teman sejawat atau ahli tentang hasil temuan.
 - 5) analisis kasus negatif digunakan untuk meningkatkan kredibilitas temuan karena semakin kurangnya hal negatif maka temuan semakin kredibilitas, sehingga pengecekan kembali terhadap data-data temuan yang bertentangan harus dilakukan, dan
 - 6) pemeriksaan digunakan agar informasi yang didapatkan dan akan diinterpretasi dalam temuan sesuai dengan apa yang dimaksud oleh informan. Hal ini, akan dilakukan setelah penarikan kesimpulan dari temuan yang sudah ada.
- b. Keteralihan (*transferability*), merupakan konsep validitas eksternal dalam suatu penelitian kuantitatif. Pada penelitian kualitatif, validitas eksternal tidak untuk memperoleh suatu generalisasi, melainkan untuk mendapatkan keteralihan (logika replikasi).
- c. Ketergantungan (*dependability*), merupakan konsep reliability pada suatu penelitian kuantitatif. Pengujian *dependability* dilakukan melalui audit secara keseluruhan proses penelitian dan dilakukan oleh promotor dengan memperlihatkan seluruh rangkaian aktivitas

pengumpulan data.

- d. Kepastian (*confirmability*), merupakan konsep objektivitas pada penelitian kuantitatif, uji *confirmability* merupakan pengujian yang dilakukan secara bersama tentang hasil penelitian dan proses penelitian untuk menghindari terjadinya manipulasi data.

Pentingnya etika dalam suatu penelitian kualitatif sehingga peneliti membuat bagian dalam pembahasan ini, dengan tujuan untuk menjaga informan terhadap informasi yang telah diberikan serta menjaga kepribadian informan dan hak privasi informan (Ciuk & Latusek, 2018).

Peneliti melakukan beberapa tahap dalam menjaga informan seperti berikut:

- 1) Peneliti menyediakan formulir mendapatkan persetujuan untuk ditanda- tangani oleh responden sebelum mereka terlibat dalam penelitian. Selanjutnya peneliti memberi tahu tentang beberapa hal penting mengenai tujuan penelitian dan manfaat dari penelitian.
- 2) Untuk menjaga kerahasiaan informasi, maka nama dan identitas informan tidak akan dikemukakan dalam laporan penelitian dan peran informan sebagai responden.
- 3) Informan penelitian berhak untuk menarik diri dalam studi dan penelitian juga harus tidak melakukan paksaan atau pelecehan mental ke para informan penelitian.

3.5.6 Tingkat Organisasi Data

Setelah transkripsi, peneliti perlu untuk menyusun data ke bagian yang sesuai untuk digunakan kembali. Jadi semua informan yang terlibat diberikan kode atau nama samaran sebagai referensi. File asli seperti latar belakang informan yang terlibat ditandai nama yang asli dan hanya peneliti yang mengetahui. Sementara untuk pemberian nama pada kutipan hasil penelitian, peneliti memberikan tanda yang seakan-akan sama dengan nama asli informan. Sebelum dilakukan analisis bukti peneliti terlebih dahulu memastikan bahwa semua data telah tercatat dan diberi tanda dengan teratur (Cohen et al., 2017).

1. Tingkat “*Familiarize Yourself With The Data*”

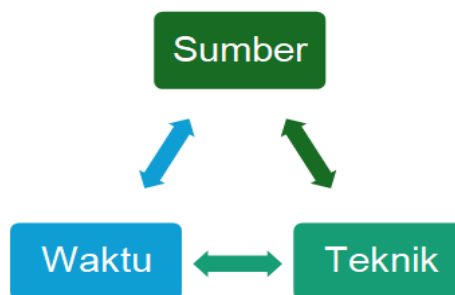
Familiarize Yourself With The Data adalah peneliti akan membiasakan diri dengan data yaitu mendengarkan rekaman atau isi wawancara dalam bentuk alat perekam suara secara berulang-ulang. Tugas peneliti ialah menafsir dengan teliti melalui membaca secara berulang-ulang dan mencatat bagian-bagian ide, perasaan dan pendapat sewaktu membaca teks, serta sewaktu mendengar data dari alat perekam suara.

2. Triangulasi data

Triangulasi dalam penelitian ini yaitu triangulasi sumber, triangulasi teknik, dan triangulasi waktu. Pertama, triangulasi

sumber dilakukan dalam penelitian ini dengan mencari berbagai sumber data namun masih berhubungan dengan satu sama lain. Kedua, triangulasi teknik dilakukan dalam penelitian ini dengan menggunakan berbagai teknik yang berbeda namun dari sumber yang sama. Ketiga, triangulasi waktu dilakukan dalam penelitian ini dengan memeriksa konsistensi kedalaman, kebenaran, akurasi suatu data. Hal ini dilakukan dengan cara mengumpulkan data pada waktu yang berbeda. Misalnya peneliti melakukan wawancara pada saat sore hari, kemudian dapat dilanjutkan dengan melakukan wawancara ulang pada esok pagi hari (Flick, 2018).

Gambar 3.3 Model Triangulasi Data (dikembangkan dalam penelitian)

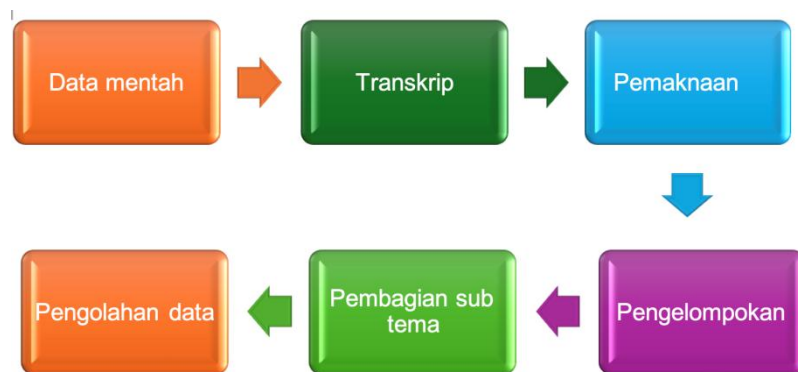


3.5.7 Penyusutan data

Prosedur pengecilan data dilakukan berawal dari data mentah, setelah data mentah dikumpulkan peneliti melakukan transkrip. Setelah dari itu, data ditampilkan perkata yang memiliki makna yang sama atau hampir memiliki makna yang sama, dan peneliti membaca berulang-ulang untuk menemukan kesamaan ide dan mengelompokkan

setiap kata melalui tema-tema menjadi beberapa kategori dan dikembangkan menjadi beberapa sub tema. Setelah data dari beberapa kategori maka dilakukan pemeriksaan kembali menjadi proposisi untuk membuat laporan (Watkins, 2017). Hal ini dapat dilihat pada Gambar berikut:

Gambar 3.4 Alur pengecilan data (dikembangkan dalam penelitian)



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

4.1.1 Profil Pelabuhan Lembar

Pelabuhan Lembar merupakan pelabuhan utama di Provinsi Nusa Tenggara Barat yang terletak di Kecamatan Lembar, Kabupaten Lombok Barat. Pelabuhan ini memiliki peran strategis sebagai pintu gerbang utama transportasi laut yang menghubungkan Pulau Lombok dengan pulau-pulau lain di Indonesia, khususnya Pulau Bali melalui jalur penyeberangan Lembar-Padang Bai. Kondisi geografis Pelabuhan Lembar yang berada di teluk memberikan perlindungan alami terhadap gelombang besar, namun tetap menghadapi tantangan terkait dengan kondisi cuaca ekstrem terutama pada musim-musim tertentu. Fasilitas pelabuhan meliputi dermaga penyeberangan, terminal penumpang, area parkir kendaraan, serta berbagai fasilitas pendukung operasional kapal Ferry. Rata-Rata per bulan pelabuhan Lembar NTB disinggahi kapal penumpang PT.PELNI sebanyak 8 kali per hari dengan rata-rata 150-350 penumpang per kapal, sementara PT.JEMLA mengoperasikan kapal penyeberangan ke Padangbai sekitar 8-9 kali per hari. Pada periode 1 hingga 30 November 2025, Pelabuhan Lembar mencatat total 364 kapal masuk dan 369 kapal keluar, dengan dominasi kapal Ferry (70,8%) dan RoRo (21,96%) dari total 733 pelayanan lalu lintas. (KKP,

2025)

Pada hari biasa, jumlah penumpang lintas Lembar-Padangbai sekitar 4.000 orang per hari. Secara provinsi NTB, penumpang pelabuhan laut pada Juli 2025 mencapai 115,56 ribu kedatangan dan 113,70 ribu keberangkatan. Data November penuh kemungkinan lebih tinggi mengingat musim ramai November-Maret untuk kapal wisata. Aktivitas pelabuhan berlangsung selama 24 jam dengan frekuensi keberangkatan kapal yang cukup tinggi, sehingga menuntut sistem manajemen operasional yang efektif dan implementasi keselamatan kerja yang ketat.

4.1.2 Karakteristik Kapal Ferry yang Beroperasi

Kapal Ferry yang beroperasi di Pelabuhan Lembar umumnya merupakan kapal ro-ro (*roll on-roll off*) yang dirancang khusus untuk mengangkut penumpang dan kendaraan secara bersamaan. Kapal-kapal tersebut memiliki kapasitas yang bervariasi, mulai dari kapal berukuran sedang dengan kapasitas 300-500 penumpang hingga kapal besar dengan kapasitas lebih dari 1000 penumpang. Setiap kapal dilengkapi dengan berbagai fasilitas keselamatan seperti sekoci, pelampung, alat pemadam kebakaran, serta peralatan navigasi dan komunikasi modern.

Usia kapal yang beroperasi di jalur penyeberangan ini cukup beragam, dengan beberapa kapal yang telah beroperasi lebih dari 20 tahun hingga kapal-kapal yang relatif baru dengan usia di bawah 10 tahun. Perbedaan usia dan kondisi kapal ini memberikan variasi dalam hal fasilitas keselamatan,

teknologi yang digunakan, serta tingkat pemeliharaan yang diperlukan. Kondisi teknis kapal secara berkala diperiksa oleh otoritas pelabuhan dan instansi terkait untuk memastikan kelayakan operasional dan kepatuhan terhadap standar keselamatan maritim.

4.1.3 Struktur Organisasi Anak Buah Kapal

Struktur organisasi anak buah kapal (ABK) pada kapal Ferry di Pelabuhan Lembar mengikuti hierarki maritim standar yang dipimpin oleh nahkoda sebagai pimpinan tertinggi di kapal. Di bawah nahkoda terdapat perwira-perwira dek dan mesin yang bertanggung jawab atas aspek navigasi dan teknis kapal. Anak buah kapal terbagi dalam beberapa departemen utama yaitu dek, mesin, dan pelayanan, dengan masing-masing departemen memiliki tugas dan tanggung jawab spesifik dalam operasional kapal.

Komposisi ABK pada setiap kapal berjumlah antara 30 hingga 60 orang tergantung ukuran dan kapasitas kapal. ABK memiliki latar belakang pendidikan dan pelatihan yang beragam, mulai dari pendidikan formal pelayaran hingga pelatihan teknis khusus. Sistem kerja ABK umumnya menerapkan pola shift atau rotasi dengan periode berlayar tertentu diikuti periode istirahat di darat, meskipun pola ini dapat bervariasi antar perusahaan pelayaran. Pengalaman kerja ABK juga sangat beragam, dari yang baru bekerja kurang dari satu tahun hingga yang telah mengabdikan lebih dari dua puluh tahun di dunia maritim.

4.2 Karakteristik Informan Penelitian

4.2.1 Profil Demografis Informan

Penelitian ini melibatkan 10 informan yang merupakan anak buah kapal pada berbagai kapal Ferry yang beroperasi di Pelabuhan Lembar, semua informan berjenis kelamin laki-laki sebanyak 10 orang yang bertugas di bagian pelayanan, rentang usia informan berkisar antara 21 hingga 45 tahun menunjukkan kombinasi antara tenaga kerja muda dan berpengalaman, mayoritas informan berasal dari wilayah Nusa Tenggara Barat dan sekitarnya, meskipun beberapa informan berasal dari provinsi lain seperti Jawa Timur dan Bali.

Tabel 4.1 Demografi

Demografi	Lama kerja		Pendidikan		Jabatan		
	<5 tahun	>5 tahun	SMP	SMA	Mandor	Staff pelayanan	Kelasi
KMP NW	1	2	2	1	0	1	2
KMP SD	0	3	1	2	0	1	2
KMP DLU	0	4	0	4	2	0	2
	1	9	3	7	2	2	6
	10		10		10		

Sumber data : pencatatan langsung oleh peneliti (2025)

Tingkat pendidikan informan 7 orang lulusan SMA/SMK dan 3 orang lulusan SMP. Semua informan belum pernah mengikuti pelatihan dasar keselamatan maritim seperti *Basic Safety Training* (BST) sesuai dengan regulasi STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*), status perkawinan informan menunjukkan 9 orang telah menikah

dan 1 orang masih lajang.

Tabel 4.2 Data Informan

No	Inisial	Kapal	Jabatan	Lama kerja
1	FJ	DLU	Mandor	>5 tahun
2	JH	DLU	Mandor	>5 tahun
3	LS	DLU	Kelasi	>5 tahun
4	ZH	DLU	Kelasi	>5 tahun
5	AS	NW	Staff pelayanan	>5 tahun
6	AZ	NW	Kelasi	>5 tahun
7	BG	WN	Kelasi	<5 tahun
8	AP	SD	Staff pelayanan	>5 tahun
9	MT	SD	Kelasi	>5 tahun
10	SR	SD	Kelasi	>5 tahun

4.2.2 Pengalaman Kerja dan Posisi Jabatan

Pengalaman kerja informan di dunia maritim khususnya sebagai ABK kapal Ferry sangat beragam, mulai dari yang paling singkat 1 tahun hingga yang terlama 27 tahun. Distribusi pengalaman kerja pada Tabel 4.1 menunjukkan 1 informan dengan pengalaman <5 tahun, 9 informan dengan pengalaman >5 tahun. Keberagaman pengalaman ini memberikan perspektif yang kaya mengenai evolusi implementasi budaya K3 dari waktu ke waktu serta perbandingan pemahaman antara ABK senior dan junior.

Posisi jabatan informan mencakup berbagai tingkatan dalam struktur organisasi kapal, yaitu 6 orang kelasi, 2 orang mandor atau bos'un, dan 2 orang staf pelayanan. Keberagaman posisi ini memungkinkan peneliti untuk mengeksplorasi perspektif K3 dari berbagai sudut pandang operasional, mulai dari level menengah yang memiliki tanggung jawab pengawasan

hingga level pelaksana yang berhadapan langsung dengan risiko kerja. Setiap posisi memiliki karakteristik pekerjaan dan paparan risiko yang berbeda, sehingga pengalaman dan persepsi mereka terhadap implementasi K3 juga menunjukkan variasi yang signifikan.

4.2.3 Pola Kerja dan Masa Tugas

Pola kerja ABK yang menjadi informan penelitian umumnya mengikuti sistem shift atau rotasi dengan variasi yang cukup beragam antar perusahaan pelayaran. Semua informan menjalani pola kerja 4 minggu berlayar diikuti 2 minggu istirahat di darat dengan beberapa posisi seperti kelasi seringkali harus bekerja melebihi jam normal ketika kondisi cuaca buruk atau terjadi situasi darurat.

Masa tugas atau kontrak kerja informan juga menunjukkan variasi, dengan 8 informan memiliki status karyawan tetap, 2 informan sebagai karyawan kontrak dengan periode perpanjangan tahunan. Perbedaan status kepegawaian ini memberikan implikasi terhadap akses pelatihan K3, jaminan keselamatan kerja, serta komitmen terhadap implementasi budaya keselamatan. Informan dengan status tetap cenderung memiliki akses lebih baik terhadap program pelatihan dan fasilitas keselamatan dibandingkan dengan tenaga kontrak atau lepas.

4.2.4 Hasil Triangulasi dan Reduksi Data

Triangulasi dilakukan dengan mengintegrasikan tiga sumber data utama yaitu transkrip wawancara mendalam dari 10 informan ABK, catatan

observasi lapangan mengenai perilaku keselamatan kerja di kapal dan dokumen pendukung berupa SOP K3 serta laporan kecelakaan kerja. Seluruh data diimpor ke dalam project dan diorganisir dalam folder terstruktur berdasarkan sumber data. Proses *coding* dilakukan secara sistematis contohnya tema "penggunaan APD" dikode dari transkrip wawancara, catatan observasi penggunaan helm di lapangan dan prosedur APD dalam dokumen SOP. Penelitian menggunakan fitur "*Coding Comparison*" pada NVIVO untuk membandingkan konsistensi coding antar sumber data dan mengidentifikasi konvergensi atau divergensi temuan. Triangulasi juga dilakukan dengan membandingkan perspektif informan dari tiga kapal berbeda menggunakan fitur "Comparison Diagram" untuk memvalidasi konsistensi temuan lintas konteks. Hasil triangulasi menunjukkan konvergensi tinggi pada tema sentral seperti "belum pelatihan", "pernah melihat kecelakaan kerja" dan "APD lengkap namun rendah kesadaran penggunaan", sementara divergensi ditemukan pada persepsi "komitmen manajemen" yang bervariasi antar kapal, mengkonfirmasi kredibilitas temuan penelitian.

Reduksi data dimulai dengan membaca seluruh transkrip wawancara kemudian menggunakan pendekatan "*open coding*" dimana segmen teks yang relevan dengan pertanyaan penelitian ditandai dan diberi kode deskriptif, menghasilkan lebih dari 100 kode awal yang mencakup berbagai pernyataan informan mengenai K3. Kode-kode awal kemudian diorganisir

ke dalam struktur hierarkis menggunakan fitur "*Parent Nodes*" dan "*Child Nodes*", Proses reduksi menghasilkan 15 tema utama yang tersusun dalam tiga kategori besar sesuai rumusan masalah penelitian, dengan setiap tema didukung oleh kutipan representatif dari minimal 3 informan berbeda, memastikan saturasi data dan kedalaman analisis yang memadai untuk menjawab pertanyaan penelitian secara komprehensif.

4.2.5 Uji komparasi

Hasil perbandingan *coding (intercoder reliability)* antara dua coder yaitu peneliti dan *coder* independen yang terlampir pada lampiran menggunakan aplikasi NVIVO menunjukkan bahwa mayoritas kode menunjukkan tingkat kesepakatan (*Agreement*) yang sangat tinggi yaitu 100% dengan nilai Kappa = 1, mengindikasikan kesepakatan sempurna antara kedua *coder*. Namun, terdapat beberapa kode dengan kesepakatan yang lebih rendah.

Kode dengan kesepakatan rendah antara lain “alat kurang” dengan tingkat *agreement* 93.87% dan nilai Kappa = 0, “APD” dengan tingkat *agreement* berkisar 91.49%-99.78%, “Manajer” dengan tingkat *agreement* sangat bervariasi dari 89.32%-100% serta kata “Insiden” dengan tingkat *agreement* 93.14%-99.77%. Kode-kode seperti “Pelatihan”, “Prosedur”, “Reward” menunjukkan konsistensi tinggi hampir semua 100%, menandakan definisi operasional yang jelas dan pemahaman yang seragam antara coder. Sebaliknya, kode “Manajemen” menunjukkan variabilitas

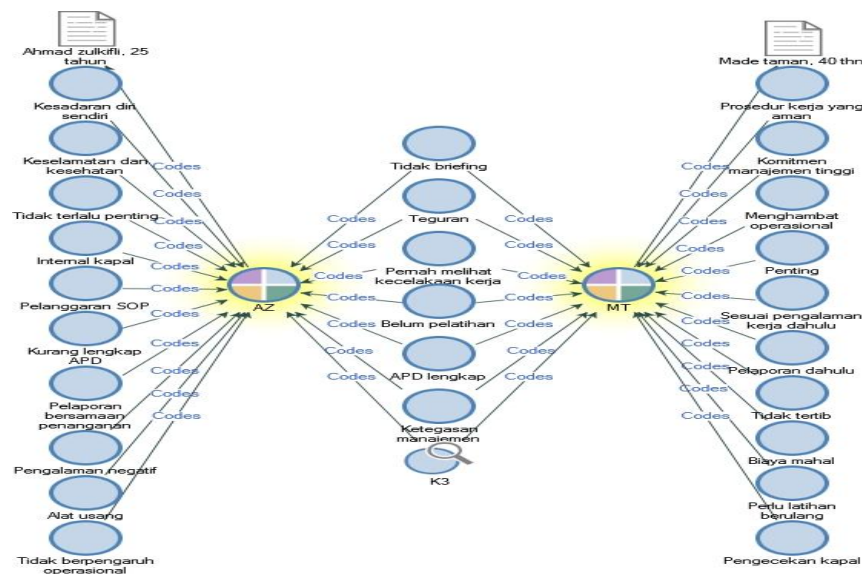
tinggi (89.32%-100%), mengindikasikan kemungkinan ambiguitas dalam kriteria coding atau interpretasi yang berbeda antara coder pada kategori ini.

Secara keseluruhan, hasil coding menunjukkan reliabilitas yang sangat baik dengan mayoritas kode mencapai kesepakatan sempurna. Ini mengindikasikan bahwa instrumen coding dan pelatihan coder telah dilakukan dengan baik.

4.2.6 Uji korelasi

Berdasarkan uji korelasi menggunakan aplikasi NVIVO dengan mengambil sampel dari tiga pasangan informan yang berasal dari kapal berbeda, terlihat pola konsistensi dan variasi dalam perspektif ABK terhadap implementasi K3.

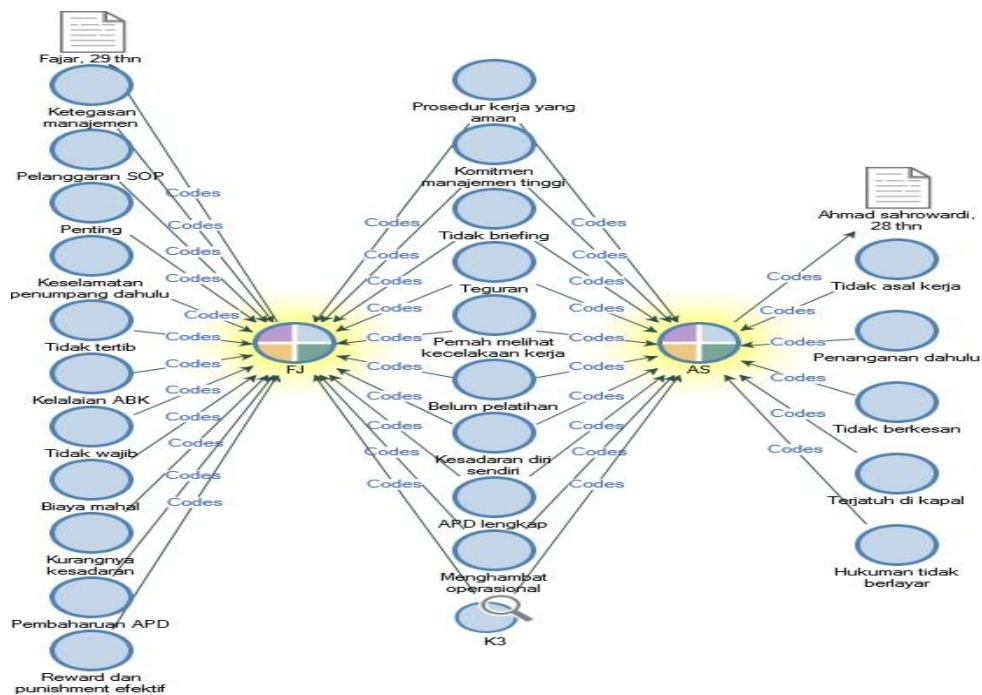
Gambar 4.1 Uji korelasi informan AZ (KMP NW) dan MT (KMP SD)



Kedua informan menunjukkan kesamaan persepsi pada tema sentral yaitu "Pernah melihat kecelakaan kerja" dan "Belum pelatihan" yang menjadi titik

temu utama. AZ (25 tahun) dari KMP NW lebih menekankan aspek keterbatasan seperti kesadaran diri sendiri, pelanggaran SOP, kurang lengkap APD, dan pengalaman negatif terkait alat usang serta tidak berpengalaman operasional. Sementara MT (40 tahun) dari KMP SD memiliki perspektif yang lebih berorientasi pada aspek manajerial seperti komitmen manajemen tinggi, prosedur kerja yang aman, dan menghambat operasional. Perbedaan ini mencerminkan gap generasi dimana ABK senior lebih memahami aspek sistemik sedangkan ABK junior lebih fokus pada pengalaman langsung dan keterbatasan individual.

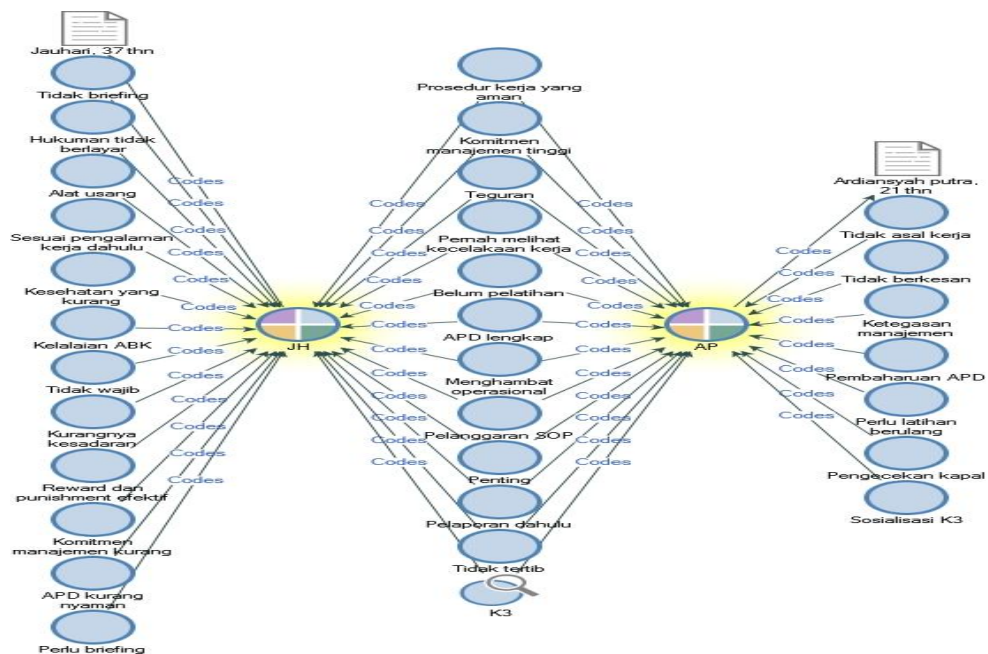
Gambar 4.2 Uji korelasi informan FJ (KMP DLU) dan AS (KMP NW)



Kedua informan yang relatif seusia ini menunjukkan kesamaan kuat pada tema "Pernah melihat kecelakaan kerja", "Belum pelatihan", dan "APD

lengkap". FJ dari KMP DLU lebih menyoroti aspek prosedural seperti ketegasan manajemen, pelanggaran SOP, penting, serta reward dan punishment efektif, menunjukkan kesadaran akan sistem enforcement yang baik. AS dari KMP NW memiliki perspektif yang lebih beragam mencakup aspek operasional seperti tidak asal kerja, penanganan dahulu, tidak berkesan, serta hukuman tidak berlayar. Kesamaan usia mereka menghasilkan perspektif yang hampir sejajar dengan penekanan pada aspek compliance dan konsekuensi pelanggaran, namun dengan sudut pandang yang saling melengkapi antara aspek preventif dan korektif.

Gambar 4.3 Uji korelasi informan JH (KMP DLU) dan AP (KMP SD)



Perbandingan ini menunjukkan kontras generasi yang paling signifikan. JH (37 tahun) dari KMP DLU memiliki perspektif yang lebih komprehensif mencakup hukuman tidak berlayar, alat usang, sesuai pengalaman kerja

dahulu, kesehatan yang kurang, kelalaian ABK, tidak wajib, kurangnya kesadaran, reward dan punishment efektif, serta komitmen manajemen kurang. Sementara AP (21 tahun) dari KMP SD lebih fokus pada aspek teknis dan praktis seperti tidak asal kerja, tidak berkesan, ketegasan manajemen, pembaharuan APD, perlu latihan berulang, dan sosialisasi K3. Gap pengalaman 16 tahun menghasilkan perbedaan perspektif dimana senior memiliki pemahaman holistik tentang sistem K3 dengan kekurangannya, sedangkan junior lebih berorientasi pada kebutuhan pelatihan dan pembelajaran praktis.

Ketiga pasangan informan konsisten menunjukkan tema umum "Pernah melihat kecelakaan kerja" dan "Belum pelatihan" sebagai permasalahan utama. Pola yang muncul menunjukkan bahwa ABK senior (>35 tahun) cenderung memiliki perspektif sistemik dan manajerial, ABK menengah (25-30 tahun) fokus pada *compliance* dan *enforcement*, sedangkan ABK junior (<25 tahun) lebih berorientasi pada kebutuhan pelatihan dan pembelajaran praktis. Perbedaan kapal tempat bekerja tidak mengubah tema sentral permasalahan K3, namun mempengaruhi persepsi terhadap komitmen manajemen dan kelengkapan fasilitas keselamatan, mengindikasikan bahwa faktor pengalaman kerja dan usia lebih dominan membentuk perspektif ABK dibandingkan dengan perbedaan kapal tempat bertugas.

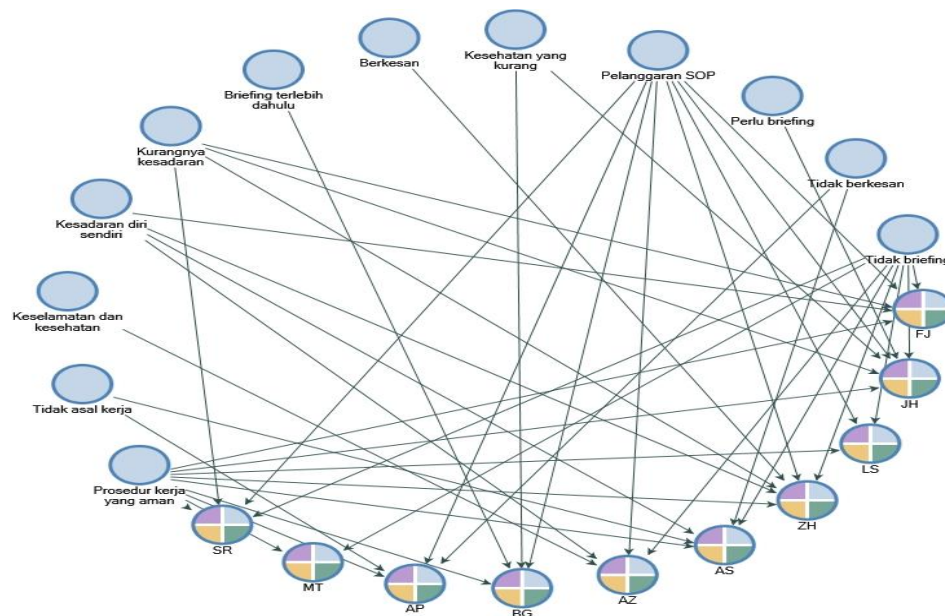
4.3 Perspektif Anak Buah Kapal terhadap Budaya K3

Perspektif anak buah kapal dalam budaya kesehatan dan keselamatan kerja menjadi poin penting dalam penelitian ini, salah satu pertanyaan penelitian yang rumuskan oleh peneliti adalah “Bagaimana perspektif anak buah kapal (ABK) terhadap implementasi budaya keselamatan dan kesehatan kerja di kapal Ferry yang beroperasi di Pelabuhan Lembar, Nusa Tenggara Barat?”, dari pertanyaan ini di dapatkan penjelasan sebagai berikut :

4.3.1 Pemahaman tentang Konsep Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Hasil wawancara mendalam dengan para informan dengan menggunakan pertanyaan “Bagaimana pemahaman Anda tentang budaya keselamatan dan kesehatan kerja di kapal Ferry tempat Anda bekerja? Apa yang menurut Anda termasuk dalam budaya K3 tersebut?” yang kemudian di olah menggunakan aplikasi NVIVO mengungkapkan bahwa pemahaman ABK tentang konsep keselamatan dan kesehatan kerja (K3) cukup baik, semua informan memahami bahwa K3 adalah tentang prosedur kerja yang aman dan tentang tidak melakukan pelanggaran SOP. 2 orang informan mengemukakan bahwa konsep K3 adalah dengan tidak asal bekerja, demikian juga dengan 1 informan memahami bahwa K3 adalah tentang keselamatan dan kesehatan dalam bekerja.

Gambar 4.4 Gambaran pengetahuan ABK terhadap K3



Berdasarkan hasil wawancara kepada semua informan menyatakan K3 adalah :

AS mengatakan “Tentang keselamatan kerja, prosedur untuk menerapkan keselamatan dalam tiap pekerjaan”

AZ mengatakan “K3 itu lebih ke untuk keselamatan, kesehatan”

BG mengatakan “Kalau di kapal kan tentunya pengaman lumayan ketat, dari segi pelampung setiap penumpang itu ada porsinya, perbandingan kapasitas orang yang di muat dan alat nya sudah seimbang, kalau dari segi alat terpenuhi, kalau sebelum berangkat ada arahan pakai APD”

AP mengatakan “K3 itu tentang keselamatan dan kesehatan kerja, kalau kita kerja harus mengikuti aturan K3”

MT mengatakan “Keselamatan dan kesehatan kerja, seperti pakai helm, pakai kaca mata kalau lagi kerja, pokoknya yang aturan biar kita tidak celaka”

SR mengatakan “K3 itu yang aturan kalau kita mau kerja gitu, misal kita kerja harus pakai APD sama kalau SOP, jadi semacam aturan kalau kita mau kerja”

FJ mengatakan “K3 itu tentang bagaimana kita harusnya kerja, jangan sampai ada yang celaka dan tentang kesehatan juga, jadi kita kerja itu tidak ada kendala, termasuk ya pakai APD, makan sehat, olahraga dan lain-lain”

LS mengatakan “Setau saya tentang aturan kalau mau kerja seperti apa yang benar dan SOP dalam bekerja gitu”

JH mengatakan “Itu kan tentang kita harus pakai helm, sepatu kalau lagi kerja, terus jangan sampai sakit gitu, setahu saya gitu”

ZH mengatakan “Budaya keselamatan kerja kalau dari pemahaman saya itu seperti kita pakai APD dan jangan sampai terjadi kecelakaan saat kerja, termasuk di dalamnya kerja sesuai SOP dan tetap sesuai aturan yang berlaku”

pemahaman ini menunjukkan orientasi praktis yang fokus pada tindakan pencegahan dasar dan penggunaan alat pelindung diri.

Menariknya, semua informan menunjukkan kesadaran yang tinggi tentang pentingnya K3 meskipun tingkat pemahaman konseptual mereka berbeda-beda. Mereka mengakui bahwa pekerjaan di kapal Ferry memiliki risiko tinggi karena melibatkan operasi mesin berat, kondisi cuaca yang tidak menentu, penanganan bahan bakar dan oli, serta interaksi dengan penumpang dan kendaraan.

4.3.2 Persepsi terhadap Risiko Kerja di Kapal Ferry

Hasil wawancara mendalam dengan para informan dengan menggunakan pertanyaan “Bisakah Anda ceritakan rutinitas keselamatan kerja yang Anda lakukan setiap hari sebelum memulai tugas di kapal, dan bagaimana pendapat anda tentang penerapannya?” yang kemudian di olah menggunakan aplikasi NVIVO mengungkapkan bahwa persepsi ABK terhadap risiko kerja di kapal Ferry menunjukkan tingkat kesadaran yang relatif tinggi, namun dengan penilaian subjektif yang berbeda-beda terhadap level risiko masing-masing aktivitas, yang menarik dari temuan ini adalah

adanya perbedaan persepsi risiko antara ABK senior dan junior, dimana ABK senior cenderung lebih "santai" dalam mempersepsikan risiko karena merasa sudah terbiasa dan berpengalaman menangani situasi berbahaya dengan jawaban hasil wawancara :

AS mengatakan “Kalau untuk briefeing tidak ada sebelum berlayar, kalau ada keluhan ya kasih tau aja langsung, tidak ada bari-baris”

AZ mengatakan “Untuk kegiatan operasional berlayar sudah sering kita kerjakan, briefing itu cukup waktu kapal mau jalan pertama, kalau sudah berlayar ya tidak ada lagi, kan sebulan langsung berlayarnya”

BG mengatakan “Pasti ada, briefing dulu kan terkait dengan jiwa penumpang, namanya manusia bisa ada salah-salah jadi harus briefing dulu”

AP mengatakan “Cek lambung kapal dulu, ada tidak yang ketinggalan, atau ada tidak yang bisa membahayakan kita atau penumpang misal benda-benda tajam atau juga genangann air dan oli, Karenna truk gtu sering ada ceceran olinya, buat pemotor jatuh di kapal”

MT mengatakan “Beres-beres, cek penumpang, cek juga kelengkapan kapal, briefing tidak ada, semua sudah tau tugasnya masing-masing dan ya seperti biasanya aja”

SR mengatakan “Biasa kalau sebelum berangkat ya kita beres-beres dulu, kalau misal ada sampah, air dan semacamnya kita buang dulu, tapi tidak langsung di buang ke laut, ada penampungan sampahnya di kapal, tapi tidak pernah ada briefing atau baris-baris kumpul dulu gitu, langsung aja seperti biasa kita kerja,mungkin yang baru-baru yang perlu di damping sama yang senior biar tau kerjaannya seperti apa yang benar”

FJ mengatakan “Kalau sebelum berlayar ya kita persiapan dulu, briefing tidak ada, ya langsung krja aja, habis berlayar juga kita beresin sampah-sampahnya”

LS mengatakan “Bersih-bersih kapal biasanya, kalau briefing tidak pernah, Cuma kan kita semua sudah tau SOP nya seperti apa kalau mau kerja, dulu kan ada training dulu sebelum masuk kerja sini”

JH mengatakan “Briefing itu tidak ada, ya karena kita juga udah sering kan melakukannya,paling waktu awal-awal keerjja disini aja yang sering di awasi supervisor, kalau kayak saya yang sudah lama ya tidak di awasi lagi, justru saya yang mengawasi biasanya”

ZH mengatakan “Biasa kami sebelum kerja pasti ada istirahat dulu, kemudian kami mulai bersih-bersih kapal, kalau ada yang kotor bekas oli

dari mobil kami pel, kalau briefing itu tidak ada, karena kan ya seperti biasa kami kerja aja kan udah biasanya seperti itu”

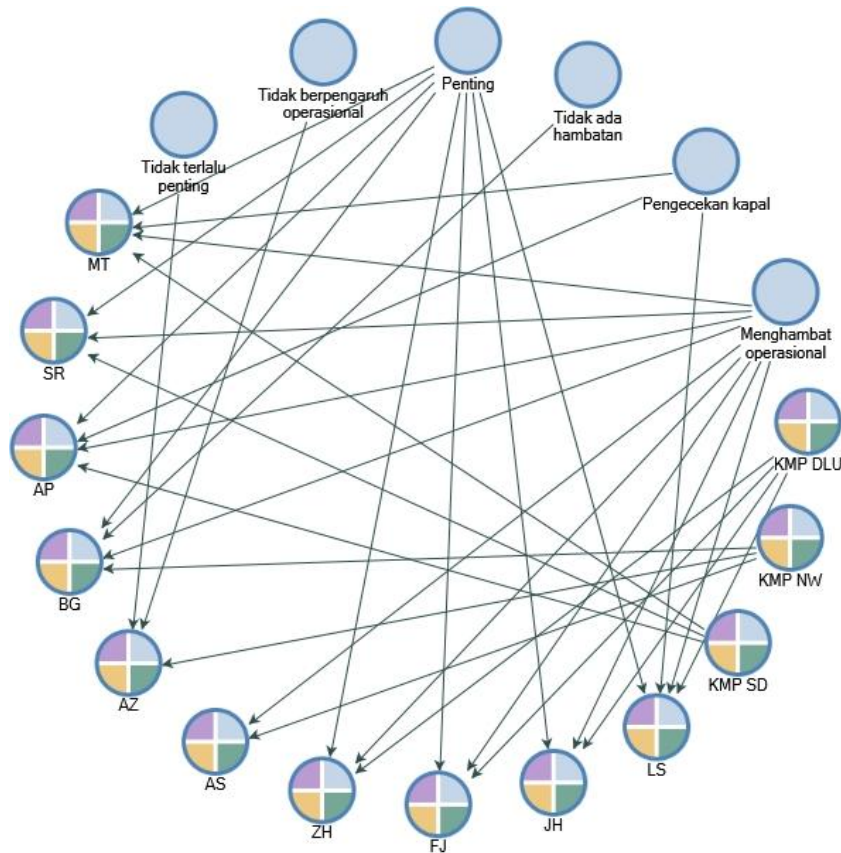
Sementara ABK junior menunjukkan kewaspadaan yang lebih tinggi.

Fenomena ini mengindikasikan adanya *risk habituation* yang dapat menjadi faktor kontraproduktif terhadap perilaku keselamatan.

4.3.3 Pandangan terhadap pentingnya Budaya K3

Hasil wawancara mendalam dengan para informan dengan menggunakan pertanyaan “Menurut pengalaman Anda, seberapa penting penerapan K3 dalam operasional kapal Ferry di Pelabuhan Lembar? Mengapa Anda berpendapat demikian?” yang kemudian di olah menggunakan aplikasi NVIVO menunjukkan bahwa pandangan ABK terhadap pentingnya budaya K3 secara umum sangat positif, dengan hampir seluruh informan mengakui bahwa implementasi K3 yang baik adalah kunci untuk keselamatan mereka dan keberhasilan operasional kapal. Mereka memahami bahwa kecelakaan kerja tidak hanya berdampak pada korban secara langsung, tetapi juga mempengaruhi produktivitas, jadwal operasional kapal, dan reputasi perusahaan pelayaran.

Gambar 4.5 Pengaruh K3 terhadap manajemen operasional



Berdasarkan dengan pertanyaan di atas, semua informan menyatakan

bahwa :

AS mengatakan “Penting, karena keselamatan kan perlu, jangan asal dalam bekerja, misal pakai helm dalam posisi gini”

AZ mengatakan “Kalau tidak di jalankan biasa-biasa saja, saya juga kurang memahami K3 itu apa”

BG mengatakan “Penting, apalagi kan di atas laut mungkin ada hal yang tidak di inginkan, minimal untuk bertahan sementara dengan APD itu”

AP mengatakan “Sangat penting, karena kita dari awal training itu banyak di ajarkan masalah K3, apa resikonya kalau kerja tidak mengikuti aturan K3 itu ada semua kemarin di bahas”

MT mengatakan “Penting, sejauh ini kalau ada pelanggaran biasanya dari kantor itu ABK nya langsung di suruh turun dulu, di training lagi, kalau ada yang turun kan jumlah kita kurang, susah cari gantinya, tidak boleh dari

ABK lepasan gitu, kapal ini tidak ada tenaga kerja lepas”

SR mengatakan “Ya harus di lakukan,soalnya kan kita di sini kerja ada aturannya, termasuk ya K3 itu, kalau tidak di patuhi biasanya kena hukuman dan teguran”

FJ mengatakan “Sangat penting, karena kita kerja kan di tempat yang mungkin terjadi kecelakaan kerjanya tinggi, kan bisa saja ada yang jatuh dari kapal, tenggelam, tertimpa barang-barang bawaan dari atas kapal”

LS mengatakan “Lumayan penting ya, kan kalau kapal mau berlayar ada SOP nya, kalau tidak di kerjakan SOP nya kapalnya tidak bisa jalan, ada inspeksi biasanya dari KSOP dan BKK”

JH mengatakan “Penting, kan kalau ada masalah misal ABK nya pada sakit kan harus cari penggantinya, pasti akan menghambat kegiatan kapal, bisa saja kapal tidak jadi jalan kalau belum ada penggantinya”

ZH mengatakan “Penting, karena kalau misal kita kerja tidak sesuai SOP biasanya akan ada kejadian yang tidak di inginkan, kan kalau ada masalah misal ada yang jatuh dari kapal kan harus ada waktu untuk mencarinya, pasti akan menghambat kegiatan kapal, bisa saja kapal tidak jadi jalan”

Terkait dengan tanggung jawab implementasi budaya K3, terdapat perbedaan pandangan antara ABK level bawah dan menengah. ABK level bawah cenderung memandang K3 sebagai tanggung jawab manajemen dan perwira yang harus menyediakan fasilitas, peralatan, dan pengawasan, sementara mereka sendiri berperan sebagai pelaksana yang mengikuti instruksi. Sebaliknya ABK senior memandang bahwa budaya K3 adalah tanggung jawab bersama dan berdasarkan kesadaran diri yang memerlukan partisipasi aktif dari semua level yang di gambarkan pada gambar 4.1 dengan mereka sebagai role model dan pengawas. Perbedaan perspektif ini mengindikasikan perlunya penguatan pemahaman tentang konsep *safety culture* sebagai tanggung jawab kolektif dimana setiap individu adalah agen perubahan, bukan hanya penerima instruksi pasif.

4.3.5 Ekspektasi terhadap Peran Manajemen dan Pemerintah

Hasil wawancara mendalam dengan para informan dengan menggunakan pertanyaan “Bagaimana pandangan Anda terhadap komitmen manajemen kapal dalam menerapkan budaya keselamatan dan kesehatan kerja selama ini?” yang kemudian di olah menggunakan aplikasi NVIVO menunjukkan bahwa ekspektasi ABK terhadap peran manajemen perusahaan pelayaran dalam implementasi budaya K3 cukup tinggi dan komprehensif. Mereka mengharapkan manajemen untuk menyediakan peralatan keselamatan yang lengkap dan layak pakai, bukan hanya sebagai formalitas untuk memenuhi persyaratan regulasi. Hasil wawancara dengan informan menyatakan :

AS mengatakan “Kalau komitmen tinggi, kita ada SM *code*, kan harus drill dan latihan tentang keselamatan *safety* nya, ferry harus ada SM *code* nya”

AZ mengatakan “Kalau disini *intern* aja, kalau jalan atau tidak tergantung nahkodanya, kalau nahkodanya tegas di jalankan, tergantung perusahaan juga kalau perusahaan besar biasanya jalan K3 nya”

BG mengatakan “Secara Sop sudah menerapkan di tempat saya kerja ini”

AP mengatakan “Sudah baik, pelanggaran kecil-kecil ya ada tapi tidak fatal, sejauh ini tidak pernah ada kecelakaan disini, ya saya juga baru kerja disini, mungkin dulu ada tapi selama saya kerja ini tidak ada”

MT mengatakan “Kapal ini ketat, dari kantor itu komitmennya tinggi kalau masalah K3, tidak ada toleransi, kalau ada yang kurang pasti langsung di perbaiki”

SR mengatakan “Kalau di kapal ini ketat, semua ada aturannya, kita naikin kendaraan penumpang aja ada aturannya, jam-jam istirahat dan kerja juga sudah ada aturannya, tidak bisa sembarangan kalau di kapal ini, bos nya galak”

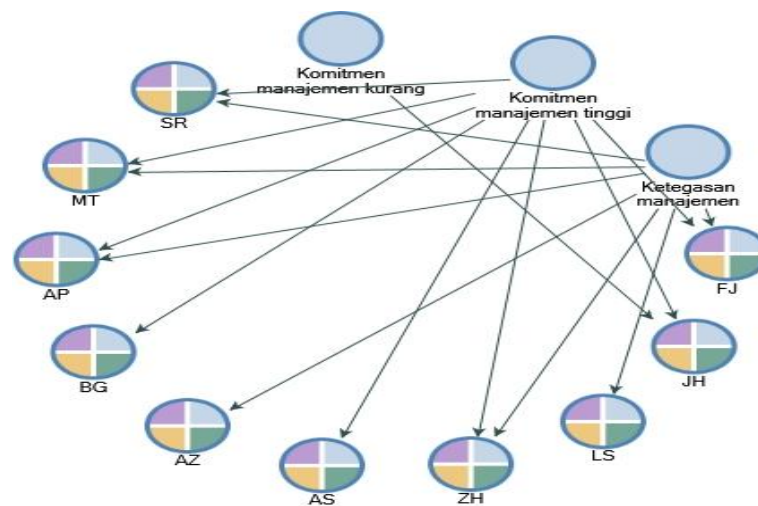
FJ mengatakan “Sudah baik, manajemen selalu Tanya yang kurang apa dan perlu apa sama kami, kalau ada request ya kasih tau aja, tapi kadang tidak semua juga langsung terakbul, tergantung kebutuhan”

LS mengatakan “Kalau di kapal ini sudah baik, tidak pernah ada pelanggaran, dari bos juga selalu kasih tau kalau mau kerja disini harus ikut aturan, bisa di keluarkan kita kalau tdk ikut SOP”

JH mengatakan “Kalau saya lihat dari manajemen di kapal ini kurang memperhatikan keselamatan pekerjanya, di klinik itu tidak ada obat apa-apa, saya kemarin sakit gigi aja tidak di kasih obat karena bilanganya habis, kalau APD iya banyak, cukup lah untuk semua pekerja”

ZH mengatakan “Kalau saya lihat dari manajemen di kapal ini sudah memperhatikan keselamatan pekerjanya, kalau ada bagian kapal yang rusak sudah langsung di perbaiki dan langsung diganti gitu kalau ada yang hilang”

Gambar 4.6 Komitmen manajemen

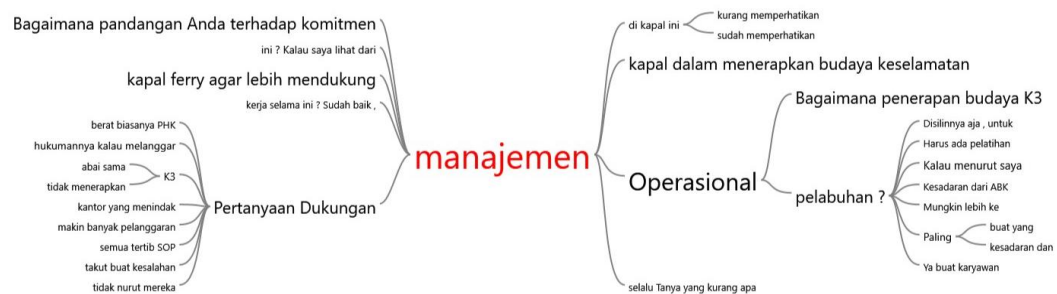


Berdasarkan gambar 4.3 terlihat bahwa 9 informan menyatakan manajemen kapal mereka berkomitmen tinggi terhadap penerapan keselamatan dan kesehatan kerja di kapal mereka, hanya satu informan yang mengatakan bahwa manajemen masih kurang berkomitmen untuk penerapan K3 tersebut, namun uniknya semua informan mengatakan manajemen kapal mereka sangat tegas dalam hal pelanggaran.

Selain aspek fisik, ABK juga mengharapkan manajemen memberikan pelatihan K3 yang reguler dan berkualitas, tidak hanya pelatihan dasar tetapi

juga *refreshment training* dan pelatihan khusus sesuai dengan perkembangan teknologi dan risiko baru. Mereka menginginkan program pelatihan yang praktis dan aplikatif, bukan hanya teoritis atau formalitas untuk mendapat sertifikat. Beberapa informan mengusulkan pentingnya simulasi atau drill yang realistis untuk meningkatkan kesiapan menghadapi situasi darurat. Ekspektasi lain yang signifikan adalah terkait dengan sistem *reward* dan *punishment* yang adil dan konsisten, dimana mereka yang mematuhi prosedur keselamatan dihargai dan mereka yang melanggar mendapat sanksi tegas tanpa pandang bulu.

Gambar 4.7 Word tree map kata “Manajemen”



4.4 Perilaku Anak Buah Kapal dalam Implementasi K3

Perilaku anak buah kapal dalam budaya kesehatan dan keselamatan kerja juga menjadi variabel dalam penelitian ini, salah satu pertanyaan penelitian yang rumuskan oleh peneliti adalah “Bagaimana perilaku anak buah kapal (ABK) terhadap implementasi budaya keselamatan dan kesehatan kerja di kapal Ferry yang beroperasi di Pelabuhan Lembar, Nusa Tenggara Barat?”, dari pertanyaan ini di dapatkan penjelasan sebagai berikut :

4.4.1 Kepatuhan terhadap Penggunaan Alat Pelindung Diri

Pengamatan dan wawancara mengenai perilaku penggunaan alat pelindung diri (APD) menunjukkan tingkat kepatuhan yang bervariasi tergantung pada kenyamanan penggunaan APD. Tingkat kepatuhan penggunaan helm merupakan yang paling besar, mereka menyadari bahwa risiko tertimpa barang jatuh atau terbentur struktur kapal cukup tinggi, sehingga penggunaan helm menjadi kebiasaan yang sudah tertanam.

Namun demikian, penggunaan APD lainnya seperti sarung tangan kerja, *ear plug* atau pelindung telinga, masker debu, dan kacamata safety menunjukkan tingkat kepatuhan yang lebih rendah. ABK bagian mesin yang bekerja di lingkungan bising seringkali tidak menggunakan pelindung telinga dengan alasan tidak nyaman, mengganggu komunikasi dengan rekan kerja, atau sudah terbiasa dengan kebisingan. Berdasarkan pertanyaan “Pernahkah Anda atau rekan kerja mengabaikan prosedur keselamatan kerja? Apa alasan yang biasanya membuat ABK mengabaikan prosedur tersebut?” semua informan mengatakan bahwa :

AS mengatakan “Pasti ada, paling di tegur aja, biasanya lalai aja tidak pakai, misal baru bangun lupa pakai perlengkapan safety”

AZ mengatakan “Kalau di bilang tidak sesuai SOP itu banyak, karena memang factor dari kekurangan alat untuk bekerja, sparepart misalnya tidak sesuai ya kita harus mengakali pakainya gimana, ini kan kapal tua jadi alat terbatas, kalau memang mau pesan alat juga sudah jarang”

BG mengatakan “Pasti ada, secara SDM kan setiap orang pasti ada aja oknum, ya di anggap biasa karena sudah lama di kapal, di anggap enteng”

AP mengatakan “Pernah, tapi ya kecil-kecil aja misalnya tidak pakai kacamata pelindung atau juga sepatu”

MT mengatakan “Pernah, dulu ada yang bandel tidak mau di kasih tau, udah keluar orangnya sekarang, di pecat”

SR mengatakan “Banyak, tapi ya biasanya Cuma tidak pakai APD yang tidak terlalu penting, misal pelindung telinga, sepatu juga jarang, tapi kalau sarung tangan sama helm selalu pakai soalnya kan kita harus angkat berat-berat”

FJ mengatakan “Pernah, kadang teman saya itu pernah tidak pakai APD, tapi kalau di ingetin ya langsung pakai, karena kan nahkoda juga sering ke bawah buat liat kita kerja gimana, bisa di marahin kalau tidak pakai APD”

LS mengatakan “Pasti ada kalau pelanggaran dari ABK, tapi kalau di ingatkan udah langsung kerja sesuai SOP lagi”

JH mengatakan “Pernah pasti, beberapa teman saya itu pernah tidak pakai APD, biasanya karena kurang enak kalau pakai APD misal sepatu safety gitu, tidak terbiasa katanya kalau kerja pakai APD jadi kurang cepat kerjanya”

ZH mengatakan “Pernah pasti, beberapa teman saya itu pernah tidak pakai APD, biasanya karena kurang enak kalau pakai APD misal sepatu safety gitu, kurang gesit istilahnya terus panas juga jadi lebih pilih pakai sandal biasa aja”

Faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan penggunaan APD mencakup kenyamanan fisik, ketersediaan APD yang layak pakai, pengawasan dari atasan, dan budaya kerja tim. ABK cenderung lebih patuh menggunakan APD ketika ada pengawasan dari perwira atau inspeksi dari pihak eksternal. Fenomena ini mengindikasikan bahwa kepatuhan masih bersifat *compliant behavior* atau kepatuhan eksternal, belum menjadi *internalized behavior* atau perilaku yang dipicu oleh kesadaran internal. Beberapa informan mengakui bahwa mereka sering melihat rekan kerja melepas APD ketika merasa lelah, gerah, atau ketika yakin tidak ada yang mengawasi, menunjukkan bahwa aspek kenyamanan dan *perceived risk* atau persepsi risiko masih mendominasi keputusan penggunaan APD dibanding

komitmen terhadap safety.

4.4.2 Praktik Kerja Sehari-hari dan Kepatuhan Prosedur

Praktik kerja sehari-hari ABK dalam kaitannya dengan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan menunjukkan pola yang kompleks dengan adanya gap antara prosedur formal dan praktik aktual. Observasi lapangan mengungkapkan bahwa pada aktivitas rutin yang dilakukan secara berulang setiap hari, ABK cenderung bekerja berdasarkan kebiasaan dan pengalaman praktis mereka, seringkali melewati tahapan-tahapan dalam prosedur formal yang dianggap tidak esensial atau memakan waktu. Fenomena *shortcut* atau jalan pintas dalam bekerja cukup umum ditemukan, terutama ketika ABK dihadapkan pada tekanan waktu atau target operasional yang ketat. Contoh konkret adalah praktik pengikatan kendaraan di dek kapal yang seharusnya mengikuti standar tertentu dengan jumlah dan posisi tali yang spesifik, namun dalam praktiknya seringkali dilakukan secara lebih cepat dengan asumsi "sudah cukup aman.". Semua informan yang di berikan pertanyaan “Bagaimana cara anda merespon ketika melihat rekan kerja melakukan tindakan yang tidak aman atau melanggar prosedur K3?” mengungkapkan :

AS mengatakan “Biasanya di tegur”

AZ mengatakan “Yang penting aman, dan saling mengawasi aja kita kerja, konfirmasi sama kawan, misal ada masalah kita saling bantu”

BG mengatakan “Mungkin dari awal sesama rekan kerja tidak boleh saling menjatuhkan, kita kasih tau ke tim dulu, kalau tidak mempan baru ke atasan”

AP mengatakan “Kita ingatkan aja dulu, pelaporan langsung ke bos itu tidak ada, antar kita aja dulu, kecuali kalau ada insiden iya baru harus tau atasan”

MT mengatakan “Di kasih tau aja dulu, kan ada atasannya, tidak langsung ke kapten kapal tapi ke atasannya dulu, misalkan saya kan ada bawahan yang harus saya awasi, ya saya dulu yang tegur, mereka juga takut sama saya”

SR mengatakan “Di tegur aja langsung, nanti juga dia pakai kalau misal sudah di tegur, tapi tidak sampai lapor ke atasan, kalau sampai lapor ke atasan bisa di pecat”

FJ mengatakan “Ya biasanya cuma di kasih tau aja pakai gitu, kita kan sama-sama kerja, tidak bisa juga marahin teman kerja, levelnya sama”

LS mengatakan “Dari kapten biasanya yang tegur, awal-awal kapten yang tegur, kalau tidak bisa di kasih tau langsung keluar SP”

JH mengatakan “Ya biasanya cuma di kasih tau aja pakai gitu, awal di turutin pakai APD, tapi kalau tidak di awasi biasanya tidak pakai lagi”

ZH mengatakan “Ya biasanya cuma di kasih tau aja pakai gitu, tapi balik ke orangnya lagi mau pakai apa enggak urusan pribadi masing-masing kan udah sama-sama tau resiko nya ini”

Perilaku kerja juga dipengaruhi oleh dinamika sosial dan budaya kerja dalam tim ABK. Terdapat kecenderungan untuk mengikuti cara kerja senior atau rekan sejawat yang lebih berpengalaman, bahkan ketika cara tersebut menyimpang dari prosedur formal. Hal ini terkait dengan konsep *legitimate peripheral participation* dalam konteks komunitas praktik, dimana ABK junior belajar melalui observasi dan imitasi terhadap ABK senior. Jika ABK senior menunjukkan praktik yang tidak sesuai prosedur, maka hal tersebut akan ditiru oleh junior sebagai "cara kerja yang benar".

4.4.3 Respon terhadap Situasi Darurat dan *Near Miss*

Respon ABK terhadap situasi darurat menunjukkan variasi yang signifikan tergantung pada paparan pelatihan, pengalaman menghadapi

situasi serupa, dan kepemimpinan perwira saat kejadian. ABK yang telah mengikuti pelatihan *emergency response* dan secara regular mengikuti drill atau simulasi menunjukkan kesiapan yang lebih baik dalam menghadapi situasi darurat seperti kebakaran, kebocoran, atau kondisi cuaca ekstrem. Mereka memahami prosedur alarm, titik kumpul, penggunaan alat pemadam kebakaran, dan prosedur evakuasi penumpang. Namun demikian, masih ditemukan kesenjangan antara pengetahuan teoritis dengan kemampuan aplikasi praktis, terutama ketika situasi darurat terjadi dengan dinamika yang berbeda dari skenario latihan. Berdasarkan pertanyaan “Ketika menghadapi situasi darurat atau kondisi berbahaya di kapal, apa tindakan yang biasanya Anda ambil? Apakah sesuai dengan prosedur yang diajarkan?” dalam contoh situasi kejadian kebakaran di atas kapal beberapa informan menyatakan :

AS mengatakan “Pertama kalau sesuai aturannya, yang jaga harus kasih tau ke perwiranya, bisa langsung memadamkan apinya, tapi baiknya kasih tau dulu perwira jaganya”

AZ mengatakan “Kalau ada kebakaran sudah ada tanggung jawab sendiri-sendiri, ada alat untuk pemadam juga jadi tanggung jawab masing-masing”

BG mengatakan “Kalau dengan kondisi seperti kebakaran, pastinya pelaporan dulu meskipun urgent, apa yang bisa kita lakukan y lakukan dulu, sebagian ke atasan sebagian lagi memadamkan api”

AP mengatakan “Laporan dulu ke kapten, nanti tunggu arahan dari kaptennya, SOPnya begitu kalau disini”

MT mengatakan “Laporan dulu ke kapten, semua ada jenjangnya, karena kapten itu harus tau apa yang terjadi diatas kapal, perintah juga langsung dari kapten”

SR mengatakan “Kalau ada kebakaran biasanya kita langsung cari pemadam kebakaran terdekat, kita padamkan dulu api nya, sambil penumpangnya di

kumpulkan, kan ada pemberitahuan dari speaker gitu, nanti nahkoda yang mengumumkan, soalnya kalau langsung di umumkan gitu takutnya penumpang panic, namanya juga orang awam kan”

FJ mengatakan “Biasanya di kumpulin dulu penumpangnya, pokoknya keselamatan penumpang nomor 1, yang tugasnya ngumpulin penumpang ada yang memadamkan api juga ada, yag lanngsung lari kasiih tau ke nahkoda juga ada”

LS mengatakan “Laporan dulu ke kapten atau nahkoda, nanti tunggu arahan dari kaptennya mau penanganan seperti apa, kita tidak boleh meakukan sesuatu tanpa arahan, nanti kalau ada apa-apa kita yang di salahkan”

JH mengatakan “Kita ya langsung lapor ke kapten atau nahkoda kapal, nanti kan mereka yang bikin pengumuman kalau ada kejadian gitu biar penumpangnya aman dulu, kita langsung gerak buat padamin api biar tidak besar apinya”

ZH mengatakan “Kalau misal ada kebakaran ya kita padamkan dulu kebakarannya, kemudian ya pasti laporan dengan kapten dan biasanya di cari tau kenapa bisa kebakaran, ada yang salah siapa yang bertanggung jawab, kemudian kasih peringatan juga ke penumpang buat evakuasi jauh dari api”

Perilaku proaktif dalam mengidentifikasi dan melaporkan hazard atau potensi bahaya di tempat kerja juga masih rendah. Kebanyakan ABK cenderung bersikap reaktif, menunggu hingga terjadi masalah baru bertindak, daripada proaktif mengidentifikasi risiko dan mengambil tindakan pencegahan. Hal ini terkait dengan konsep *safety culture maturity*, dimana organisasi dengan budaya keselamatan yang mature ditandai dengan perilaku proaktif dan pembelajaran dari *near miss*, sementara organisasi dengan budaya keselamatan yang masih *developing* cenderung reaktif dan fokus pada penanganan insiden yang sudah terjadi.

4.4.4 Komunikasi Keselamatan dalam Tim Kerja

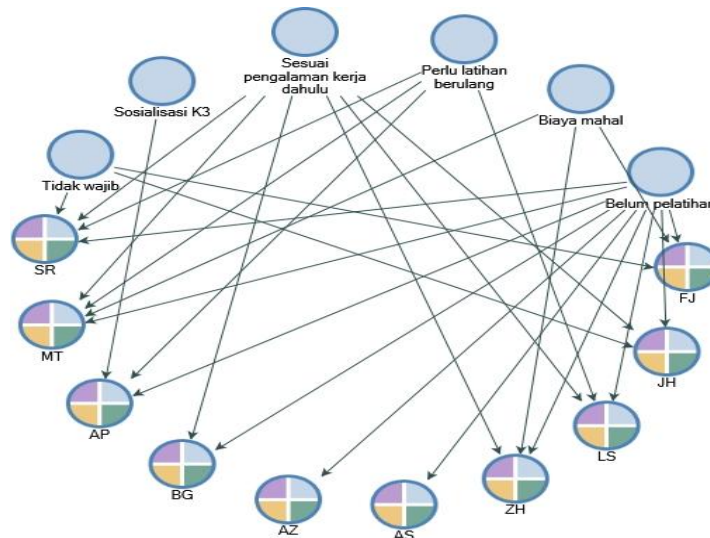
Komunikasi keselamatan dalam tim kerja ABK menunjukkan pola yang

informal dan sangat bergantung pada dinamika interpersonal antar anggota tim. Hampir semua kapal bahkan dengan manajemen yang lebih terstruktur tidak melakukan *briefing* singkat setiap pergantian shift, sementara kapal lain tidak memiliki ritual komunikasi formal sama sekali. ABK cenderung mengandalkan komunikasi verbal informal, gestur atau bahkan komunikasi non-verbal berdasarkan pengalaman bekerja bersama dalam waktu lama. Aspek positif yang ditemukan adalah seperti yang di jelaskan pada gambar 4.7 adanya budaya saling mengingatkan antar ABK terkait praktik kerja yang tidak aman, meskipun hal ini lebih umum terjadi antar ABK yang memiliki hubungan dekat atau sederajat. Sebaliknya, ABK senior kadang mengingatkan junior dengan cara yang kurang konstruktif atau bahkan dengan bentakan, yang justru dapat menurunkan motivasi junior untuk berkomunikasi terbuka mengenai isu keselamatan.

4.4.5 Partisipasi dalam Program Pelatihan dan Drill K3

Partisipasi ABK dalam program pelatihan dan drill K3 menunjukkan tingkat keterlibatan yang rendah dan perlu ditingkatkan. Semua informan mengakui belum mengikuti pelatihan dasar keselamatan maritim (*Basic Safety Training*) sebagai persyaratan untuk dapat bekerja sebagai ABK, namun hanya sosialisasi.

Gambar 4.8 Pandangan ABK terhadap pelatihan K3



Sikap ABK terhadap program pelatihan K3 menunjukkan ambivalensi antara apresiasi terhadap pentingnya pelatihan dengan keluhan mengenai kualitas dan relevansi konten pelatihan. Keluhan utama yang muncul adalah biaya pelatihan yang tinggi dan tidak kontekstual dengan kondisi kerja aktual di kapal Ferry sesuai gambar 4.4 semua informan menyatakan :

AS mengatakan “Belum pernah, tapi sosialisasi dulu ada”

AZ mengatakan “Belum pernah”

BG mengatakan “Belum pernah, tapi sosialisasi selalu ada”

AP mengatakan “Tidak pernah, Cuma training awal itu aja sebelum kerja di kapal, bukan pelatihan, Cuma di kasih materi gitu buat di ingat aja, bukan pelatihan bentuknya, kayak sosialisasi aja tapi Cuma sekali itu aja”

MT mengatakan “Belum pernah pelatihan, soalnya biayanya mahal, tidak tanggung kantor juga, ya kita sesuai pengalaman kita aja, kan tidak banyak yang di hafalkan”

SR mengatakan “Belum pernah, soalnya kan kita harus libur dulu itu, kita orangnya sedikit, susah kalau ada yang libur Cuma buat pelatihan, jadinya ya tidak pernah ada yang ikut”

FJ mengatakan “Saya belum pernah ikut pelatihan K3, tidak di suruh soalnya, kan bayar juga pelatihan gitu, kalau di bayarin kantor ya boleh aja

kita ikut”

LS mengatakan “Tidak pernah, Cuma training awal itu aja sebelum kerja di kapal, bukan pelatihan, hanya di kasih tau aja sama yang duluan kerja disini”

JH mengatakan “Saya belum pernah ikut pelatihan K3, dulu tidak harus ada syarat itu soalnya jadi tidak ada saya pelatihan”

ZH mengatakan ” Saya belum ada ikut pelatihan K3, karena kan biaya nya mahal juga dan biasanya ya kita di kasih tau aja apa yang boleh dan larangan apa aja, tapi kalau ikut pelatihan bayar-bayar gitu belum pernah”

Drill atau simulasi keadaan darurat seperti *fire drill*, *abandon ship drill*, dan *man overboard drill* dilakukan dengan frekuensi yang bervariasi, umumnya 6 bulan sekali.

4.5 Pengalaman Anak Buah Kapal terkait K3

Pengalaman anak buah kapal dalam budaya kesehatan dan keselamatan kerja juga menjadi perhatian dalam penelitian ini, salah satu pertanyaan penelitian yang rumuskan oleh peneliti adalah “Bagaimana pengalaman anak buah kapal (ABK) terhadap implementasi budaya keselamatan dan kesehatan kerja di kapal Ferry yang beroperasi di Pelabuhan Lembar, Nusa Tenggara Barat?”, dari pertanyaan ini di dapatkan penjelasan sebagai berikut :

4.5.1 Pengalaman Menghadapi Kecelakaan Kerja

Pengalaman ABK menghadapi kecelakaan kerja memberikan insight yang sangat berharga mengenai realitas implementasi K3 di lapangan. Dari 10 informan, 9 orang mengaku pernah melihat kecelakaan kerja ringan seperti terpeleset, terbentur, tergores. Semua informan menceritakan

pengalamannya melihat kecelakaan kerja :

AS mengatakan “Selama disini belum ada, tapi di tempat kerja saya sebelumnya pernah ada yang jatuh dari tongkang gara-gara ombak, waktu mau turun pijakannya kurang kemudian jatuh tapi di kapal bukan jatuh ke laut”

AZ mengatakan “Ya itu kapal yang bocor itu”

AP mengatakan “Di kapal sebelumnya ada, kalau di kapal sebelumnya itu kan sedikit amburadul aturannya, banyak kecelakaan”

BG mengatakan “Pasti ada di ajarkan melakukan pertolongan kalau ada kejadian seperti itu”

FJ mengatakan “Pernah ada yang tertimpa karung bawaan bis gitu, untung aja isinya tidak berat jadi Cuma sakit-sakit aja badannya, tidak ada luka juga penumpangnya, itu penumpangnya yang tertimpa, tapi kurang pengawasan dari ABK juga”

JH mengatakan “Dulu ada yang kapal kebakaran, itu yang disana itu kan karena dari dapur kebakaran, kurang tau karena apa tapi katanya karena sistem gasnya ada yang bocor, satu kapal itu kebakaran jadinya, memang kapalnya sudah tua, tapi karena kurang di periksa jadinya gitu tidak ketahuan kalau ada gas bocor”

LS mengatakan “Belum pernah selama ini”

MT mengatakan “Dulu ada, sudah lama sekali, ada ABK yang kakinya terlilit tali jangkar, untung lagi tidak anchoring, ya Cuma di lepaskan aja, itu posisinya kan talinya nyambung dengan yang tali dermaga, jadi tidak sengaja kakinya terlilit, anak baru itu”

SR mengatakan “Sejauh ini tidak ada ya, alhamdulillahnya tidak pernah kecelakaan di kapal ini”

ZH mengatakan “Belum ada si sejauh ini, Cuma insiden kecil aja seperti terpeleset yang saya bilang tadi”

Analisis terhadap penyebab kecelakaan yang dialami atau disaksikan informan menunjukkan pola yang konsisten, dimana mayoritas kecelakaan terjadi karena kombinasi faktor manusia berupa human error seperti terburu-buru, kelelahan, tidak menggunakan APD, dan mengambil jalan pintas, serta faktor sistem seperti kondisi peralatan yang kurang baik, atau prosedur kerja

yang tidak di patuhi. Temuan ini menegaskan pentingnya pendekatan sistemik dalam manajemen keselamatan yang tidak hanya fokus pada perubahan perilaku individu tetapi juga perbaikan sistem dan kondisi kerja.

4.5.2 Pengalaman dengan Fasilitas dan Peralatan Keselamatan

Pengalaman ABK terkait dengan fasilitas dan peralatan keselamatan mengungkapkan berbagai permasalahan yang menghambat implementasi K3 yang optimal. Sebagian besar mengatakan bahwa APD lengkap dan masih layak pakai, hanya saja ABK kurang kesadaran untuk menggunakannya. Terkait dengan peralatan keselamatan di kapal seperti alat pemadam kebakaran, sekoci, pelampung, dan tangga darurat, sebagian besar informan menyatakan bahwa peralatan tersebut tersedia dan selalu dalam kondisi siap pakai. Pelampung yang tersimpan di berbagai titik kapal kondisinya yang sudah kusam dan kainnya mulai robek akan selalu diganti oleh manajemen. Semua informan mengungkapkan bahwa :

AS mengatakan “Lengkap kalau disini”

AZ mengatakan “Lengkap, semua jenis APD ada kalau disini”

AP mengatakan “APD ada semua, masih bagus semua, jumlahnya juga di hitung sesuai dengan orang yang di atas kapal”

BG mengatakan “Lengkap, tapi ya kadang ada yang jumlahnya tidak banyak”

FJ mengatakan “APD lengkap, ya memang ada yang lama, tapi masih layak pakai semua, seperti buoy itu kalau sudah berubah warna langsung diganti sama kantor”

JH mengatakan “APD itu ada dan cukup lengkap, helm ada, pelampung ada, sepatu ada, ya lengkap, masih pada bagus-bagus”

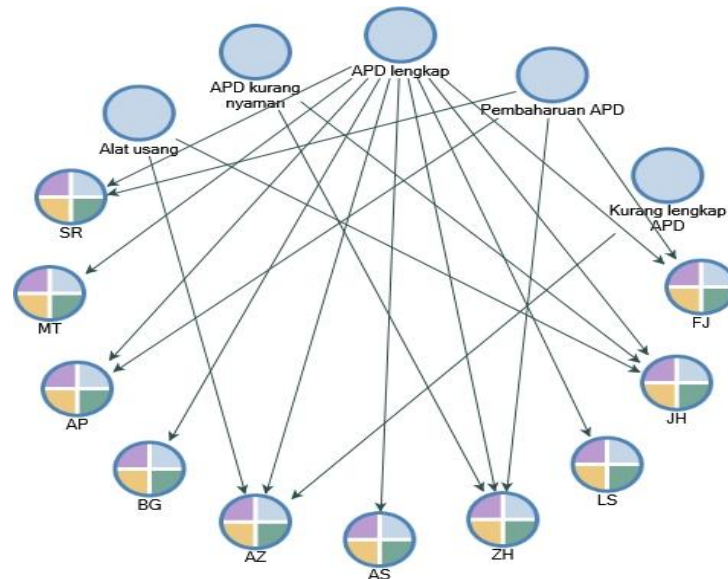
LS mengatakan “APD lengkap, masih bagus semua, kalau sudah berubah warna aja sudah diganti sama bos, tidak menunggu rusak dulu”

MT mengatakan “Lengkap, semua ada kalau masalah APD, ada pemeriksaan juga berkala alat-alatnya, kalau sudah tidak layak pakai langsung di ganti”

SR mengatakan “Lengkap kalau disini, pasti di periksa terus tiap bulan soalnya, kan ada petugas dari kantor yang datang inspeksi alat pengaman sama klinik”

ZH mengatakan “APD itu ada dan cukup lengkap, ya tidak selengkap di kapal pesiar ya tapi cukup lengkap kok untuk ukuran kapal kecil gini dan semua layak pakai, baru semua kan kemarin dari docking”

Gambar 4.9 Pengalaman ABK terkait APD



Mereka menyatakan bahwa fasilitas keselamatan lengkap dan terawat dengan baik, APD disediakan dalam jumlah cukup dan kondisi layak, serta ada sistem pengecekan rutin untuk memastikan semua peralatan keselamatan berfungsi optimal. Perbedaan pengalaman ini menegaskan bahwa komitmen manajemen perusahaan dan ketersediaan sumber daya merupakan faktor kunci dalam penyediaan fasilitas dan peralatan keselamatan yang memadai.

4.5.3 Pengalaman dengan Sistem *Reward* dan *Punishment*

Pengalaman ABK terkait dengan sistem *reward* dan *punishment* dalam konteks K3 menunjukkan bahwa sebagian besar perusahaan pelayaran lebih menekankan pada aspek *punishment* daripada *reward*. *Punishment* atau sanksi untuk pelanggaran keselamatan yang umum diterapkan meliputi teguran lisan, teguran tertulis, hingga skorsing atau pemutusan hubungan kerja untuk pelanggaran serius atau berulang, hal ini diutarakan oleh informan yang mengatakan :

AS mengatakan “Teguran aja biasanya, tidak ada hukuman, kalau di kapal dulu iya lebih ketat, kapalnya kalau tidak pakai helm tidak boleh sandar kapalnya, jadwal kapalnya di hilangkan kalau tidak menerapkan K3”

AZ mengatakan “Kembali ke kebijakan kapten ya, mungkin di peringatkan sekali atau dua kali, baru ke kantor, nanti kantor yang menindak”

AP mengatakan “Penting itu hukuman, orang ada hukumannya aja banyak yang melanggar apalagi tidak ada hukuman makin banyak pelanggaran”

BG mengatakan “Pasti ada, tergantung tingkatan pelanggaran, kalau ringan ya teguran aja atau ada surat pernyataan, kalau sedang di SP, kalau berat biasanya PHK”

FJ mengatakan “Cukup lah efektif mengatur agar semua pakai APD, paling yang kesehatan aja yang kurang di ikuti, karena kan tidak ada hukumannya kalau merokok gitu, kalau kecelakaan kerja ada hukumannya kalau melanggar”

JH mengatakan “Cukup lah efektif mengatur agar semua pakai APD, paling yang kesehatan aja yang kurang di ikuti, karena kan tidak ada hukumannya kalau merokok gitu, kalau kecelakaan kerja ada hukumannya kalau melanggar”

LS mengatakan “Kalau tidak ada hukuman tidak ada yang nurut, dengan adanya hukuman orang jadi takut buat kesalahan”

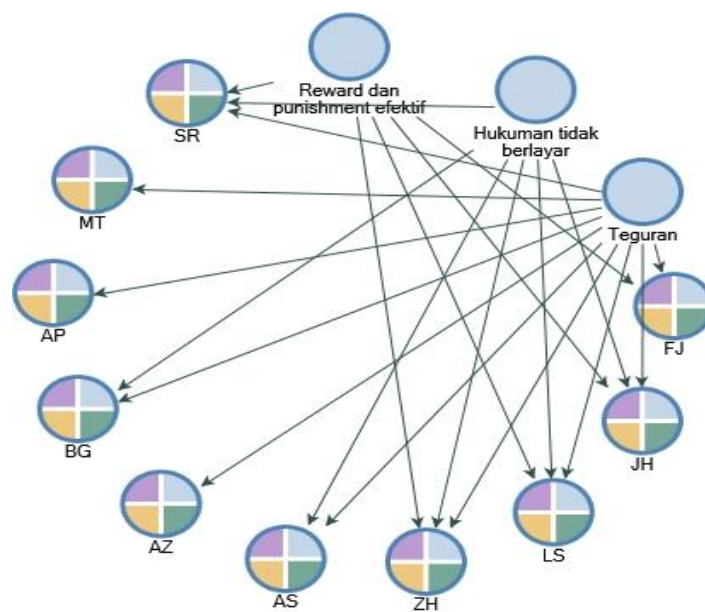
MT mengatakan “Penting, kalau bisa harus lebih berat hukumannya kalau ada pelanggaran, biar banyak tidak abai sama K3”

SR mengatakan “Efektif, kalau bosnya tidak pernah kasih hukuman ya namanya ABK mana mau nurut, kalau Cuma di kasih tau gitu tidak nurut

mereka”

ZH mengatakan “Kalau hukuman itu ada, misal kalau ada yang ketahuan tidak sesuai SOP dan terjadi kesalahan biasanya akan di kasih SP, ya tidak langsung di dikeluarkan, tergantung dari seberapa berat kerusakannya, kalau berat bisa itu di dikeluarkan, misal sampai ada yang celaka itu bisa di keluarkan, dan itu cukup lah efektif mengatur agar kami semua tertib SOP”

Gambar 4.10 *Reward and punishment*

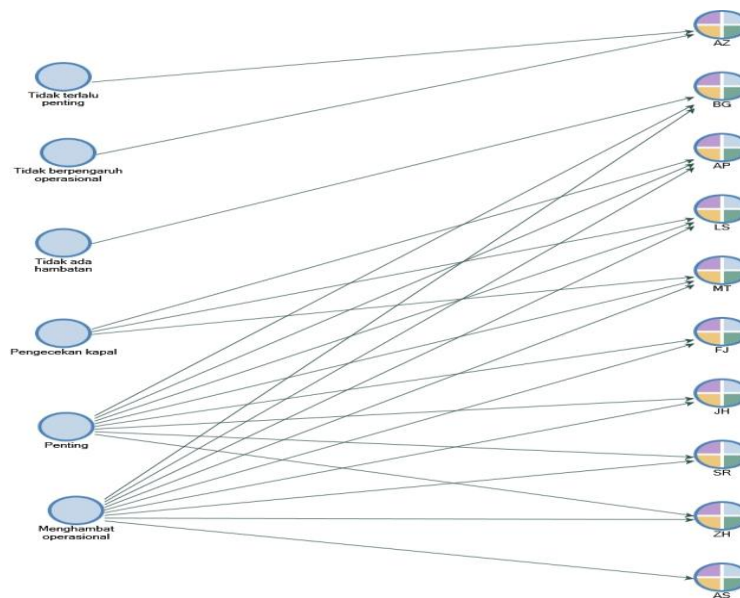


Semua informan menyatakan bahwa kalau ada rekan kerja yang lalai dalam penerapan K3, maka menjadi tugas mereka untuk mengingatkan atau menegur rekan kerja tersebut untuk kemudian menggunakan APD dalam bekerja untuk keselamatan bersama hal ini tercermin dari gambar 4.6, sedangkan menurut pengakuan 6 informan sistem yang di terapkan di kapal tempat mereka bekerja akan memberikan sanksi tidak berlayar jika ada ABK yang kedapatan tidak menggunakan APD atau menerapkan K3.

4.6 Pengaruh Budaya K3 terhadap manajemen operasional kapal

Implementasi budaya kesehatan dan keselamatan kerja turut serta mempengaruhi manajemen operasional kapal, maka dari itu peneliti juga berupaya untuk menjelaskan pengaruhnya dengan memasukkan salah satu pertanyaan penelitian yaitu “Bagaimana implementasi budaya keselamatan dan kesehatan kerja berpengaruh terhadap manajemen operasional di kapal Ferry yang beroperasi di Pelabuhan Lembar, Nusa Tenggara Barat?”, dari pertanyaan ini di dapatkan penjelasan sebagai berikut :

Gambar 4.11 Pengaruh Budaya K3 terhadap manajemen operasional kapal



Seorang informan ketika di lontarkan pertanyaan “Menurut pengalaman Anda, seberapa penting penerapan K3 dalam operasional kapal Ferry di Pelabuhan Lembar? Mengapa Anda berpendapat demikian?” menyatakan "Tidak terlalu penting" menunjukkan adanya ABK yang menganggap budaya K3 belum menjadi prioritas utama dalam operasional mereka, namun hal ini

di karenakan informan tersebut belum mengetahui secara mendalam apa itu

K3, hal ini sesuai dengan pernyataan informan yaitu :

AS mengatakan “Ya itu, yang kapal tidak bisa sandar kalau karyawan kapalnya tidak pakai APD”

AZ mengatakan “Selama saya bekerja disini kapal ini tidak pernah terlambat, karena tidak ada juga kecelakaan kerja”

AP mengatakan “Sangat berpengaruh, tidak jalan ini kapal kalau ada yang tidak pakai APD, kan kalau di pelabuhan gitu sering ada petugas yang seragaman biru sama putih, itu cek kelengkapan dan kesiapan kapal, kalau ada yang tidak pakai APD tidak boleh jalan kapalnya”

BG mengatakan “Sejauh ini hukuman dan aturan efektif, kalau K3 tidak jalan biasanya akan berpengaruh terhadap operasional kapal, kapal bisa delay”

FJ mengatakan “Berpengaruh, kalau ada kecelakaan pasti kapalnya tidak bisa berlayar dulu, investigasi dulu kan siapa yang slaah dan dimana kesalahannya, seberapa berat kerusakannya”

JH mengatakn “Ya pasti berpengaruh, kalau ada yang salah prosedur dan terjadi kecelakaan pasti kapalnya tidak bisa berlayar sesuai jadwal, kalau satu yang kena pelanggaran dan celaka ya temannya juga pasti kena imbasnya, harus nambah tugasnya”

LS mengatakan “Berpengaruh, kalau tidak sesuai dengan K3 tidak bisa operasional kapalnya, kan selalu ada inspeksi dari pelabuhan tentang K3, ya tidak pasti jadwalnya kapan tapi ada nanti sewaktu-waktu, sidak istilahnya”

MT mengatakan “Sangat berpengaruh, seperti yang saya katakan tadi kalau ada yang tidak safety langsung di turunkan dari kapal kan membahayakan penumpang juga, kalau sudah turun susah cari gantinya kita biasanya keteteran”

SR mengatakan “Berpengaruh, kan kapal ini sandar itu ada jamnya, kapal itu tidak bisa sandar lama di pelabuhan, kalau sudah pasang tali harus langsung turun penumpangnya, yang antri di bawah itu harus sudah langsung naik kalau sudah kosong penumpangnya, kan kita bayar mahal kalau sudah sandar, kalau misal ada yang salah-salah kita tidak boleh sandar dulu jadi kita telat berlayarnya, sudah pasti kerugian”

ZH mengatakan “Ya pasti berpengaruh, kalau ada yang salah prosedur dan terjadi kecelakaan pasti kapalnya tidak bisa berlayar sesuai jadwal, kemarin kan ada juga itu yang ABK tangannya luka karena tali kapal yang buat bersandar itu, dia tidak pakai sarung tangan jadi ya luka, tapi bukan di kapal ini, kapalnya jadi telat sandarnya karena harus beresin ABK nya dulu”

Hal ini juga di konfirmasi saat peneliti menanyakan “Bagaimana penerapan budaya K3 mempengaruhi kelancaran operasional kapal Ferry di Pelabuhan Lembar, terutama dalam hal ketepatan jadwal dan pelayanan penumpang?” dari informan tersebut dengan pernyataan bahwa "Tidak berpengaruh operasional" hal ini tidak merepresentasikan pendapat informan tersebut bahwa implementasi K3 dipandang tidak memberikan dampak langsung terhadap efisiensi operasional kapal, hal ini dikarenakan informan hanya kurang mengetahui definisi K3 di dukung juga dengan belum pernah terjadi peristiwa yang berkaitan dengan kecelakaan kerja di kapal informan tersebut. Variasi ini dipengaruhi oleh berbagai faktor termasuk individu, organisasi, teknis dan infrastruktur serta regulasi dan pengawasan perusahaan pelayaran yang beroperasi di masing-masing lokasi.

4.6.1 Faktor Individu

Analisis terhadap faktor individu yang mempengaruhi implementasi budaya K3 mengidentifikasi beberapa variabel kunci yang berperan signifikan. Pengalaman kerja menunjukkan hubungan yang lebih kompleks, dimana pengalaman dapat menjadi aset positif atau justru faktor risiko tergantung pada bagaimana pengalaman tersebut membentuk persepsi dan perilaku. Pengalaman positif yang diperoleh melalui praktik kerja aman dan pembelajaran dari insiden dapat meningkatkan kompetensi keselamatan. Namun demikian, pengalaman juga dapat membentuk *overconfidence* dan *risk habituation*, dimana ABK yang sudah sangat berpengalaman merasa

terlalu percaya diri dan cenderung mengabaikan prosedur keselamatan karena merasa sudah "biasa" atau merasa mampu menilai risiko sendiri tanpa mengikuti prosedur formal.

4.6.2 Faktor Organisasi

Faktor organisasi merupakan determinan krusial dalam implementasi budaya K3 di kapal Ferry, komitmen manajemen puncak terhadap keselamatan menjadi faktor paling menentukan, yang tercermin dari alokasi sumber daya untuk program K3, prioritas keselamatan dalam pengambilan keputusan operasional, serta konsistensi antara kebijakan formal dengan praktik aktual. Perusahaan pelayaran dengan manajemen yang secara genuine berkomitmen pada keselamatan menunjukkan implementasi K3 yang jauh lebih baik dibandingkan perusahaan yang hanya menjadikan K3 sebagai *compliance requirement* tanpa internalisasi nilai keselamatan.

Sistem manajemen SDM termasuk rekrutmen, pelatihan, penilaian kinerja, dan sistem *reward-punishment* memiliki pengaruh langsung terhadap perilaku keselamatan ABK. Perusahaan yang memasukkan kinerja keselamatan sebagai komponen penting dalam *performance appraisal* dan memberikan konsekuensi yang jelas baik reward maupun punishment secara konsisten mampu membentuk norma perilaku aman yang lebih kuat. Sebaliknya, sistem yang tidak konsisten atau diskriminatif dalam penerapan aturan keselamatan menimbulkan *cynicism* dan menurunkan legitimasi sistem manajemen K3.

Budaya organisasi secara keseluruhan, yang mencakup nilai-nilai, norma, dan praktik-praktik informal yang ada, memberikan konteks dimana sistem formal K3 beroperasi. Organisasi dengan budaya yang memprioritaskan produktivitas dan efisiensi tanpa mempertimbangkan keselamatan cenderung menciptakan tekanan terhadap ABK untuk mengabaikan prosedur keselamatan demi mencapai target operasional. Budaya *blame* atau budaya menyalahkan ketika terjadi insiden juga menghambat pembelajaran organisasi karena orang cenderung menyembunyikan kesalahan atau *near miss* daripada melaporkannya untuk pembelajaran kolektif.

4.6.3 Faktor Teknis dan Infrastruktur

Kondisi teknis kapal merupakan faktor mendasar yang mempengaruhi tingkat risiko dan kemampuan implementasi K3. Kapal dengan usia tua dan kondisi pemeliharaan yang kurang baik memiliki risiko kecelakaan yang lebih tinggi karena berbagai sistem seperti mesin, sistem kelistrikan, dan struktur kapal sudah mengalami degradasi. ABK yang bekerja di kapal tua menghadapi tantangan lebih besar dalam menjaga keselamatan karena harus selalu memikirkan hal non teknis terkait dengan keselamatan dalam bekerja. Ketersediaan dan kondisi peralatan keselamatan baik peralatan perlindungan pribadi maupun peralatan keselamatan kapal seperti alat pemadam, sekoci, dan sistem alarm merupakan faktor enabler yang memungkinkan implementasi K3. Peralatan yang tidak lengkap, rusak, atau tidak sesuai

standar membuat prosedur keselamatan tidak dapat dijalankan dengan baik meskipun ada niat dan pengetahuan dari ABK. Investasi pada peralatan keselamatan yang berkualitas dan pemeliharaan rutin merupakan prasyarat bagi budaya keselamatan yang efektif.

4.6.4 Faktor Regulasi dan Pengawasan

Keberadaan regulasi keselamatan maritim yang komprehensif dari pemerintah memberikan *framework legal* dan standar minimum yang harus dipenuhi oleh operator kapal Ferry. Regulasi seperti SOLAS (*Safety of Life at Sea*), STCW, dan regulasi nasional dari Kementerian Perhubungan memberikan pedoman mengenai berbagai aspek keselamatan mulai dari konstruksi kapal, peralatan keselamatan, kualifikasi awak kapal, hingga prosedur operasional. Namun demikian, keberadaan regulasi saja tidak cukup jika tidak diikuti dengan *enforcement* yang efektif.

Efektivitas pengawasan dari otoritas pelabuhan dan inspektur keselamatan maritim sangat mempengaruhi *compliance* terhadap standar keselamatan. Pengawasan yang ketat dan regular dengan konsekuensi yang jelas untuk pelanggaran mendorong perusahaan pelayaran untuk lebih serius dalam implementasi K3. Sebaliknya, pengawasan yang lemah, jarang, atau dapat "dinegosiasikan" menciptakan *moral hazard* dimana perusahaan tergoda untuk mengabaikan standar keselamatan demi menghemat biaya atau meningkatkan efisiensi operasional.

Beberapa informan mengungkapkan pengalaman mereka terkait dengan

inspeksi keselamatan yang lebih bersifat administratif daripada substantif, dimana inspektur lebih fokus pada kelengkapan dokumen dan sertifikat daripada kondisi aktual di lapangan. Ada juga pengalaman dimana perusahaan melakukan "persiapan khusus" menjelang inspeksi seperti menyediakan APD baru yang hanya digunakan saat inspeksi, atau melakukan drill dadakan sehari sebelum inspeksi, yang kemudian setelah inspeksi berlalu kembali ke praktik normal yang tidak sesuai standar. Fenomena ini mengindikasikan perlunya reformasi dalam metode dan pendekatan pengawasan keselamatan maritim.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Perspektif Anak Buah Kapal terhadap Budaya K3

1. ABK memiliki pemahaman dasar yang cukup baik tentang K3 sebagai prosedur kerja aman dan kepatuhan terhadap SOP, meskipun tingkat pemahaman konseptual bervariasi antara ABK senior dan junior.
2. Persepsi risiko ABK dipengaruhi oleh pengalaman kerja, dengan ABK senior cenderung lebih santai dalam mempersepsikan risiko karena merasa terbiasa, sementara ABK junior memiliki kesadaran risiko yang lebih tinggi namun kurang dalam pengalaman praktis.
3. Ekspektasi ABK terhadap manajemen mencakup penyediaan peralatan keselamatan yang lengkap dan layak, pelatihan K3 yang reguler dan berkualitas, serta sistem reward dan punishment yang adil dan konsisten dalam penerapan budaya K3.

Perilaku Anak Buah Kapal dalam Implementasi K3

1. Kepatuhan penggunaan APD bervariasi tergantung kenyamanan, dengan helm memiliki tingkat kepatuhan tertinggi, sementara penggunaan sarung tangan, ear plug, dan kacamata safety masih rendah karena faktor ketidaknyamanan dan kebiasaan kerja.
2. Praktik kerja sehari-hari menunjukkan adanya kesenjangan antara prosedur

formal dan praktik aktual, dengan kecenderungan ABK mengambil jalan pintas terutama saat menghadapi tekanan waktu atau target operasional yang ketat.

3. Respon terhadap situasi darurat bervariasi bergantung pada paparan pelatihan dan pengalaman, dengan perilaku proaktif dalam mengidentifikasi dan melaporkan potensi bahaya masih rendah, mencerminkan budaya keselamatan yang masih bersifat reaktif.
4. Komunikasi keselamatan dalam tim kerja masih terhambat oleh faktor hierarki dan budaya sungkan, dimana ABK junior enggan mengingatkan senior meskipun melihat perilaku tidak aman, sementara partisipasi dalam program pelatihan K3 masih rendah karena kendala biaya dan belum adanya kewajiban formal.

Pengalaman Anak Buah Kapal terkait K3

1. Mayoritas ABK pernah melihat atau mengalami kecelakaan kerja ringan yang disebabkan oleh kombinasi faktor human error (terburu-buru, kelelahan, tidak menggunakan APD) dan faktor sistem (kondisi peralatan kurang baik, prosedur tidak dipatuhi).
2. Pengalaman dengan fasilitas keselamatan menunjukkan perbedaan signifikan antar kapal, dimana kapal dengan manajemen berkomitmen tinggi menyediakan APD lengkap dan terawat, sementara kurangnya kesadaran ABK dalam penggunaan APD menjadi tantangan utama.
3. Sistem reward dan punishment lebih menekankan pada aspek sanksi

dibanding penghargaan, dengan punishment berupa teguran hingga tidak berlayar, sementara reward untuk kepatuhan K3 masih jarang diterapkan, menciptakan budaya keselamatan yang berbasis compliance ketimbang komitmen intrinsik.

Penerapan K3 Terhadap Manajemen Operasional

Implementasi budaya K3 memberikan pengaruh multidimensional terhadap manajemen operasional kapal Ferry di Pelabuhan Lembar, ABK memandang K3 yang tidak di jalankan dengan baik akan menghambat operasional, hal ini mencerminkan realitas jangka pendek di mana prosedur keselamatan memang dapat menambah waktu persiapan dan pelaksanaan tugas. Namun, data operasional jangka panjang menunjukkan bahwa kapal dengan budaya K3 yang kuat justru memiliki tingkat reliability lebih tinggi, *downtime* akibat kerusakan atau insiden lebih rendah, serta konsistensi jadwal yang lebih baik. Investasi waktu untuk K3 pada akhirnya menghasilkan return berupa pengurangan disruption operasional akibat kecelakaan atau kerusakan equipment.

5.2 Saran

Bagi manajemen perusahaan pelayaran perlu meningkatkan program pelatihan K3 yang regular, praktis, dan aplikatif bagi seluruh ABK, termasuk subsidi atau pembiayaan penuh untuk *Basic Safety Training* (BST) agar semua ABK memiliki kompetensi dasar keselamatan maritim yang memadai.

Bagi ABK perlu meningkatkan kesadaran dan komitmen terhadap penggunaan APD secara konsisten tanpa bergantung pada pengawasan eksternal, serta membangun budaya saling mengingatkan tanpa terhalang hierarki untuk menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman.

Bagi peneliti selanjutnya perlu dilakukan penelitian lebih mendalam mengenai faktor-faktor psikologis seperti motivasi intrinsik, tekanan psikososial, dan kesejahteraan psikologis ABK yang mempengaruhi perilaku keselamatan kerja, serta mengeksplorasi implementasi sistem reward yang efektif untuk meningkatkan budaya K3 berbasis komitmen intrinsik.

DAFTAR PUSTAKA

- Adu, P. (2019). *A step-by-step guide to qualitative data coding*. Routledge.
- Alase, A. (2017). The interpretative phenomenological analysis (IPA): A guide to a good qualitative research approach. *International Journal of Education and Literacy Studies*, 5(2), 9–19.
- Allsop, D. B., Chelladurai, J. M., Kimball, E. R., Marks, L. D., & Hendricks, J. J. (2022). Qualitative methods with Nvivo software: A practical guide for analyzing qualitative data. *Psych*, 4(2), 142–159.
- Anastasiou, J. (2017). Crew operations management. In *Shipping operations management* (pp. 73–97). Springer.
- Andreassen, N., & Borch, O. J. (2020). *Crisis and Emergency Management in the Arctic: Navigating Complex Environments*. Routledge.
- Andrianto, A., Anwar, M. S., & Maulana, M. F. (2023). Studi Deskriptif Tentang Kesadaran Anak Buah Kapal Terhadap Penggunaan Alat Pelindung Diri di Atas Kapal. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 21(2), 1–8.
- Arifin, M. D. (2024). Risk Analysis of Port Facility Security Based on the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS CODE). *International Journal of Marine Engineering Innovation and Research*, 9(2).
- Baihaqi, B., Sulastriani, R., Nurmala, E., Sabaruddin, S., & Purba, B. H. (2024). Implementation of Work Safety for Crew on MV. Ibrahim Zahier: Penerapan Keselamatan Kerja untuk Anak Buah Kapal di MV. Ibrahim Zahier. *ALTAIR: Jurnal Transportasi Dan Bahari*, 1(2), 33–41.
- Bhardwaj, S., Bhattacharya, S., Tang, L., & Howell, K. E. (2019). Technology introduction on ships: The tension between safety and economic rationality. *Safety Science*, 115, 329–338.
- Braun, V., Clarke, V., & Gray, D. (2017). Innovations in qualitative methods. *The Palgrave Handbook of Critical Social Psychology*, 243–266.
- Caldwell, C. L. (2017). *Safety culture and high-risk environments: A leadership perspective*. CRC Press.
- Charmaz, K. (2015). Grounded theory. *Qualitative Psychology: A Practical Guide*

to *Research Methods*, 3, 53–84.

Ciuk, S., & Latusek, D. (2018). *Ethics in qualitative research*. Springer.

Cohen, L., Manion, L., & Morrison, K. (2017). Organizing and presenting qualitative data. In *Research methods in education* (pp. 657–667). Routledge.

Collins, C. S., & Stockton, C. M. (2018). The central role of theory in qualitative research. *International Journal of Qualitative Methods*, 17(1), 1609406918797475.

Dalaklis, D. (2017). Safety and security in shipping operations. In *Shipping operations management* (pp. 197–213). Springer.

Didik, P., & Adi, P. F. X. (2022). Sea Transportation Business Management Through Operational Management of Demand And Supply in Indonesia. *Russian Journal of Agricultural and Socio-Economic Sciences*, 128(8), 63–73.

Erdal, T. (2023). *Digital transformation in the maritime industry. The increasing implementation of autonomy and need for competence reskilling*. University of South-Eastern Norway.

Flick, U. (2018). *Triangulation in data collection*. The SAGE handbook of qualitative data collection.

Fulconis, F., & Lissillour, R. (2021). Toward a behavioral approach of international shipping: a study of the inter-organisational dynamics of maritime safety. *Journal of Shipping and Trade*, 6(1), 10.

Gerring, J. (2017). Qualitative methods. *Annual Review of Political Science*, 20(1), 15–36.

Ghonaim, S. (2020). *Safety culture, enhancing shipping safety through better near miss reporting*.

Grant, C., & Osanloo, A. (2014). Understanding, selecting, and integrating a theoretical framework in dissertation research: Creating the blueprint for your “house.” *Administrative Issues Journal*, 4(2), 4.

Hasanspahić, N., Frančić, V., Vujičić, S., & Mandušić, M. (2021). Safety leadership as a means for safe and sustainable shipping. *Sustainability*, 13(14), 7841.

Hasanspahić, N., Vujičić, S., Frančić, V., & Čampara, L. (2021). The role of the

- human factor in marine accidents. *Journal of Marine Science and Engineering*, 9(3), 261.
- Hayashi, P., Abib, G., & Hoppen, N. (2019). Validity in qualitative research: A processual approach. *The Qualitative Report*, 24(1), 98–112.
- Hellesund, S., & Eriksen, V. N. (2020). *Prosper at Sea: A Proactive Approach to Safety*. The University of Bergen.
- Hennink, M., Hutter, I., & Bailey, A. (2020). *Qualitative research methods*. Sage.
- House, D., & Saeed, F. (2016). *The seamanship examiner: for STCW certification examinations*. Routledge.
- Imran, A., Nursinah, A., Muslimin, B., Kadir, E., Vanchapo, A. R., Suabey, S., & Hermawan, A. (2023). Health and Safety Risk Analysis with JSA Method (Job Safety Analysis). *International Journal Health Sciences*, 1(2), 143–149.
- Kanki, B. G. (2019). Communication and crew resource management. In *Crew resource management* (pp. 103–137). Elsevier.
- Karkori, F. (2024). General Duties and Responsibilities for Crew Safety, Health and Welfare on Ships. In *Ship Sanitation, Health and Hygiene: An Approach to Better Welfare for Modern Seafarers* (pp. 3–12). Springer.
- Khalid, U., Sagoo, A., & Benachir, M. (2021). Safety Management System (SMS) framework development–Mitigating the critical safety factors affecting Health and Safety performance in construction projects. *Safety Science*, 143, 105402.
- Kohn, J. P., Friend, M. A., Friend, M., & Kohn, J. (2023). *Fundamentals of occupational safety and health*. Bloomsbury Publishing PLC.
- Kojima, M., Horiki, S., Tsukamoto, T., Uchino, A., Ishibashi, A., & Kobayashi, H. (2017). Concepts of etm (engine-room team management) for safety operation of ship engine power plant-suggestion of scenario suitable for competency evaluation. *Proceedings of the 13th International Conference on Engine Room Simulators*.
- Kowal, S., & O’Connell, D. C. (2014). Transcription as a crucial step of data analysis. *The SAGE Handbook of Qualitative Data Analysis*, 7(5), 64–79.
- Krystosik-Gromadzińska, A. (2018). Ergonomic assessment of selected workstations on a merchant ship. *International Journal of Occupational Safety and Ergonomics*, 24(1), 91–99.

- Kulasegaram, K. K. (2024). Enhancing safety culture through effective soft skills training in maritime education. *ALAM Journal of Maritime Studies*, 5(1), 101–112.
- Kundori, K., & Suganjar, S. (2025). Analysis of the Effectiveness of the Implementation of the Lockout Tagout (LOTO) System in Improving Work Safety on Board Ships. *Artikel Ilmiah Dosen*, 15(2).
- Kyngäs, H. (2020). Inductive content analysis. *The Application of Content Analysis in Nursing Science Research*, 13–21.
- Langard, B., Morel, G., & Chauvin, C. (2015). Collision risk management in passenger transportation: A study of the conditions for success in a safe shipping company. *Psychologie Française*, 60(2), 111–127.
- Langoday, T. O. (2024). *Metodologi Penelitian: Mengarungi Samudra Penelitian untuk Mahasiswa Ekonomi, Manajemen, Bisnis & Akuntansi*. PT. Sonpedia Publishing Indonesia.
- Lesatri, E. G. T., Hasugian, S., & Wahyuni, I. S. (2020). Analisis Pengetahuan, Sikap, Dan Perilaku Anak Buah Kapal Deck Terhadap Penggunaan Personal Protective Equipment di MV. Sendang Mas. *Dinamika Bahari*, 1(1), 15–20.
- Liu, L., Zhang, H., Zhan, Y., Su, Y., & Zhang, C. (2022). Intelligent optimization method for the evacuation routes of dense crowds on cruise ships. *Simulation Modelling Practice and Theory*, 117, 102496.
- Lohr, S. L. (2021). *Sampling: design and analysis*. Chapman and Hall/CRC. Ma, X. (2024). Construction of Crew Education and Training Quality Evaluation System and Its Impact on Shipping Safety. *Informatica*, 48(13).
- Martin, W. L. (2019). Crew resource management and individual resilience. In *Crew resource management* (pp. 207–226). Elsevier.
- Martínez-Heredia, J. M., Olivera, J., Colodro, F., Bravo, M., & Arahall, M. R. (2024). A Long-Range and Low-Cost Emergency Radio Beacon for Small Drones. *Drones*, 8(12), 785.
- Mezmir, E. A. (2020). Qualitative data analysis: An overview of data reduction, data display, and interpretation. *Research on Humanities and Social Sciences*, 10(21), 15–27.
- Mikuličić, J. Ž., Kolanović, I., Jugović, A., & Brnos, D. (2024). Evaluation of service quality in passenger transport with a focus on liner maritime passenger transport—a systematic review. *Sustainability*, 16(3), 1125.

- Mouschoutzi, M., & Ponis, S. T. (2022). A comprehensive literature review on spare parts logistics management in the maritime industry. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 38(2), 71–83.
- Mubarok, M. A., Martiana, T., & Widajati, N. (2018). An analysis of factors associated with the safety behavior of ship inspection employees safety in port health office class I Surabaya. *Indian Journal of Public Health Research & Development*, 9(5), 142–147.
- Natarajan, D. (2017). *ISO 9001 Quality management systems*. Springer.
- Österman, C., Hult, C., & Praetorius, G. (2020). Occupational safety and health for service crew on passenger ships. *Safety Science*, 121, 403–413.
- Permana, M. R., Islami, M. C. P. A., & Tranggono, T. (2025). Analysis of the Effect of Management Commitment, Safety Compliance and Safety Awareness on Safety Culture. *Journal La Sociale*, 6(4), 1267–1279.
- Prasetiawan, S. T., Ahmad, I., Setyawati, A., & Zainal, M. (2024). Safety behavior model based on safety competence, culture, and awareness. *JPPI (Jurnal Penelitian Pendidikan Indonesia)*, 10(1), 622–634.
- Prastisto, H. A. (2024). *Analisis dan evaluasi budaya keselamatan kerja anak buah kapal (abk) departemen mesin guna menunjang kelancaran pengoperasian kapal mv hl pioneer*.
- Radic, A. (2019). Occupational and health safety on cruise ships: Dimensions of injuries among crew members. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, 11(1), 51–60.
- Ramoa, C. E. de A., Flores, L. C. da S., & Herle, F. B. (2020). Environmental sustainability: A strategic value in guiding cruise industry management. *Journal of Hospitality and Tourism Insights*, 3(2), 229–251.
- Ricardianto, P., Sakti, R. F. J., Sembiring, H. F. A., & Abidin, Z. (2021). Safety study on state ships and commercial ships according to the requirements of Solas 1974. *Journal of Economics, Management, Entrepreneurship, and Business (JEMEB)*, 1(1), 1–11.
- Robinson, O. C. (2014). Sampling in interview-based qualitative research: A theoretical and practical guide. *Qualitative Research in Psychology*, 11(1), 25–41.
- Rumawas, V. (2016). *Human factors in ship design and operation: Experiential learning*.

- Sanches, V. L., Aguiar, M. R. da C. M., de Freitas, M. A. V., & Pacheco, E. B. A.V. (2020). Management of cruise ship-generated solid waste: A review. *Marine Pollution Bulletin*, 151, 110785.
- Shinta, A. (2022). *Tinjauan pelayanan penumpang di pelabuhan penyeberangan lembar provinsi nusa tenggara barat*. poltektrans sdp palembang.
- Slife, B. D., Wright, C. D., & Yanchar, S. C. (2016). Using operational definitions in research: A best-practices approach. *The Journal of Mind and Behavior*, 119–139.
- Smagin, N. (2024). *Personal Protective Equipment: Culture and Practice of Using PPE Among Seafarers on Finnish Company Ships*.
- Smit, B. (2021). Introduction to ATLAS. ti for Mixed Analysis. In *The Routledge Reviewer's Guide to Mixed Methods Analysis* (pp. 331–342). Routledge.
- Song, D. (2021). A literature review, container shipping supply chain: Planning problems and research opportunities. *Logistics*, 5(2), 41.
- Spradley, J. P. (2016). *Participant observation*. Waveland Press.
- Stojković, A., Krstić, I., Stanisavljević, M., & Đorđević, A. (2024). Permit to work system for high-risk operations. *2nd international europa conference*, 171.
- Tarigan, T. M. (2023). Perlindungan Keselamatan Kerja Anak Buah Kapal dalam Pelaksanaan Perjanjian Kerja Laut Perspektif Fatwa Majma'Al-Fikih Islamiyy Ad-Dauli. *AL-MANHAJ: Jurnal Hukum Dan Pranata Sosial Islam*, 5(1), 49–60.
- Tausch, A. P., & Menold, N. (2016). Methodological aspects of focus groups in health research: results of qualitative interviews with focus group moderators. *Global Qualitative Nursing Research*, 3, 2333393616630466.
- Tavory, I. (2020). Interviews and inference: Making sense of interview data in qualitative research. *Qualitative Sociology*, 43(4), 449–465.
- Varpio, L., Paradis, E., Uijtdehaage, S., & Young, M. (2020). The distinctions between theory, theoretical framework, and conceptual framework. *Academic Medicine*, 95(7), 989–994.
- Watkins, D. C. (2017). Rapid and rigorous qualitative data analysis: The “RADaR” technique for applied research. *International Journal of Qualitative Methods*, 16(1), 1609406917712131.
- Willson, R. (2019). Analysing qualitative data: you asked them, now what to do

with what they said. *Proceedings of the 2019 Conference on Human Information Interaction and Retrieval*, 385–387.

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, 1599455.

Yorio, P. L., Edwards, J., & Hoeneveld, D. (2019). Safety culture across cultures. *Safety Science*, 120, 402–410.

Zadeh, S. B. I. (2022). *Analysis of safety culture in maritime companies*.

Πήγα, Ε. Κ. (2024). *Mitigation of failures: development, assessment, and certification of a safety culture*.

LAMPIRAN







**SERTIFIKAT MANAJEMEN
KESELAMATAN
SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE**

No.: 00500-SMC

Diterbitkan berdasarkan ketentuan dari KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG
KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974 sebagaimana telah di amandemen
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	Tonase Kotor Gross Tonnage	Nomor IMO IMO Number
PRIMA NUSANTARA	YFLN	SEMARANG	2773	6911691

Tipe Kapal Type of Ship	Nama dan Alamat Perusahaan Name and Address of the Company	Nomor Identifikasi Perusahaan Company Identification Number
PASSENGER SHIP	PT. JEMBATAN NUSANTARA JL. PAHLAWAN NO. 112-114 RT.04 / RW.01, KEL. KREMBANGAN SELATAN, KEC. KREMBANGAN SURABAYA - JAWA TIMUR 60175	IMO Company 1385658

DENGAN INI DINYATAKAN BAHWA Sistem Manajemen Keselamatan Kapal telah diverifikasi dan memenuhi ketentuan dari Kode 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.

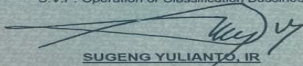
Sertifikat ini berlaku sampai dengan 10 September 2028 dengan kewajiban melaksanakan verifikasi berkala dan mengikuti
This certificate is valid until September 10th, 2028 subject to the periodical verification and

masa berlaku 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 : 17 Agustus 2023
Completion date of the verification on which this certificate is based August 17th, 2023

Diterbitkan di : JAKARTA
Issued at
Tanggal : 13 November 2023
Date of issue November 13th, 2023

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
A.n Direktur Operasi
O.D Operation Director
Kepala Departemen Operasi Bisnis Klasifikasi
S.V.P. Operation of Classification Business



SUGENG YULIANTO, IR



F33.14.23-2018 Rev.0

322726

1/3