

PERANAN INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM-CODE) SEBAGAI PEDOMAN KESELAMATAN KERJA DI ATAS MT. JAYA OCEAN



AHMAD MULIA PRATAMA SAMUDRA MUSLIMIN

NIT 21.41.097

NAUTIKA

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
PELAYARAN POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
MAKASSAR TAHUN 2025**

PERANAN INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM-CODE) SEBAGAI PEDOMAN KESELAMATAN KERJA DI ATAS MT. JAYA OCEAN

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk
Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan diajukan oleh:

AHMAD MULIA PRATAMA SAMUDRA MUSLIMIN

NIT: 21.41.097

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
PELAYARAN POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
MAKASSAR TAHUN 2025**

SKRIPSI

PERANAN INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM-CODE) SEBAGAI PEDOMAN KESELAMATAN KERJA DI ATAS MT. JAYA OCEAN

Disusun dan Diajukan oleh:

AHMAD MULIA PRATAMA SAMUDRA MUSLIMIN

NIT 21.41.097

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal 19 September 2025

Menyetujui,

Pembimbing I



Capt. Masrupah, S.Si.T., M.Adm.S.D.A., M.Mar
NIP : 19800110 200812 2 001

Pembimbing II



Capt. Sigit Hendra Waskita, M.Si
NIP :

Mengetahui:

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I



Capt. Faisal Saransi, MT., M. Mar
NIP. 19750329 199903 1 002

Ketua Program Studi Nautika



Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A
NIP. 19780908 200502 2 001

PRAKATA

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas segala bentuk pemberiannya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Adapun judul skripsi yaitu **“PERANAN INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM-CODE) SEBAGAI PEDOMAN KESELAMATAN KERJA DI ATAS MT. JAYA OCEAN”**

Penulis menyadari bahwa karena keterbatasan waktu, data, dan keahlian materi, skripsi ini masih memiliki banyak kekurangan, baik dari segi bahasa, struktur kalimat, gaya penulisan, maupun pembahasan subjek. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan kritik dan rekomendasi yang bermanfaat untuk menyempurnakan skripsi ini.

Pada kesempatan ini pula penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Capt. Rudy Susanto, M.Pd selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar. selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Ibu Subehana Rachman, S.A.P. and M.Adm.S.D.A. selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
4. Capt. Masrupah. S.Si.T., M.Adm.S.D.A., M.Mar sebagai Dosen Pembimbing I atas segala saran dan masukan selama pembimbingan skripsi ini.
5. Capt. Sigit Hendra Waskita, M.Si Sebagai Dosen Pembimbing II atas segala saran dan masukan selama pembimbingan skripsi ini.
6. Kepada Pimpinan dan seluruh pegawai PT. MITRA TANKER SAMUDRA yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan praktek laut (prala) di MT. JAYA OCEAN

7. Kepada Nakhoda, *Chief Officer* dan seluruh kru MT. JAYA OCEAN yang telah memberikan bimbingan kepada penulis selama melakukan praktek laut (prala).
8. Kepada orang tua saya Bapak Muslimin M. Mar. E. atas dukungan dan motivasi mereka yang tak pernah pudar. Kepada Ibu Muliati, atas doa dan kasih sayang mereka yang tulus untuk semua cita-cita saya. Kepada Ibu Muliati, atas doa dan dukungan mereka selama saya menyelesaikan studi di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
9. Ucapan terima kasih kepada seluruh staf pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar atas bimbingan yang diberikan kepada penulis selama menempuh pendidikan di PIP Makassar.

Penulis skripsi ini mengakui masih banyak kekurangan dari berbagai sudut pandang. Perlu dicatat bahwa ada kemungkinan beberapa pernyataan atau istilah yang digunakan salah. Namun, dengan segala kerendahan hati, penulis meminta saran yang bermanfaat dari para pembaca untuk menyempurnakan argumen ini. Menurut penulis, rekomendasi ini dapat diterapkan dan bermanfaat bagi para pembaca.

Makassar, 19 September 2025



AHMAD MULIA PRATAMA S. M.

NIT. 21.41.097

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : AHMAD MULIA PRATAMA S. M.
Nomor Induk Taruna : 21.41.097
Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan dengan skripsi ini

PERANAN INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM-CODE) SEBAGAI PEDOMAN KESELAMATAN KERJA DI ATAS MT. JAYA OCEAN

Ini adalah karya yang unik. Kecuali kutipan dan topik, semua konsep dalam skripsi ini merupakan konsep asli saya.

Saya siap menerima sanksi apa pun yang dijatuhkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar jika pernyataan tersebut terbukti salah.

Makassar, 19 September 2025



AHMAD MULIA PRATAMA S. M.

NIT 21.41.097

ABSTRAK

Ahmad Mulia Pratama S. M. 2025. "Peranan International Safety Management (ISM-Code) Sebagai Pedoman Keselamatan Kerja di Atas MT. Jaya Ocean". Dibimbing oleh: Pembimbing: (I) Capt. Masrupah Dan Pembimbing: (II) Capt. Sigit Hendra Waskita.

Untuk mencegah kesalahan yang dapat mengakibatkan kecelakaan kerja selama tugas-tugas seperti operasi kargo dan pekerjaan sehari-hari, tujuan studi ini adalah untuk memastikan tingkat kesadaran dan pemahaman mengenai inisiatif-inisiatif untuk meningkatkan keselamatan kerja di kapal. Studi selama 12 bulan dilaksanakan di MT. Jaya Ocean, yang berlangsung dari tanggal 30 Januari 2024 hingga 30 Januari 2025. Teknik penelitian lapangan, wawancara, dan dokumentasi digunakan untuk mengumpulkan sumber data dari lokasi studi.

Temuan studi menunjukkan bahwa kecerobohan kru kapal saat bekerja, persepsi mereka bahwa pekerjaan tersebut aman dan tidak penting, keyakinan mereka bahwa mereka telah menghafal prosedur kerja, dan upaya yang dilakukan untuk memastikan semua operasi di atas kapal berjalan lancar merupakan isu-isu utama. MT. Jaya Ocean seringkali menghadapi kesulitan dalam menerapkan ISM-Code karena sejumlah masalah terkait teknologi dan manusia. Untuk meningkatkan keselamatan kerja, langkah-langkah telah diambil seperti mewajibkan semua kru kapal menghadiri Rapat Keselamatan Toolbox, memastikan APD digunakan dengan tepat untuk tugas yang sedang dikerjakan, memeriksa peralatan kerja, dan memberikan pelatihan keselamatan kepada semua kru kapal.

Kata Kunci : ISM-Code, keselamatan kerja, resiko kecelakaan.

ABSTRACT

Ahmad Mulia Pratama S. M. 2025. "The Role of International Safety Management (ISM-Code) as a Guideline for Occupational Safety on MT. Jaya Ocean". Supervised by: Supervisor: (I) Capt. Masrupah and Supervisor: (II) Capt. Sigit Hendra Waskita.

In order to prevent mistakes that could result in work accidents during tasks like cargo operations and daily labor, the goal of this study was to ascertain the degree of awareness and comprehension regarding initiatives to enhance occupational safety on ships. From January 30, 2024, to January 30, 2025, a 12-month study was carried out at MT. Jaya Ocean. Field research techniques, interviews, and documentation techniques were used to gather the data sources from the study site.

The study's findings show that crew members' carelessness while working, their perception that the work is safe and unimportant, their belief that they have learned the work procedures by heart, and the efforts taken to guarantee that all shipboard operations go without a hitch are the main issues. MT. Jaya Ocean frequently faces difficulties in implementing the ISM-Code because of a number of technology and human-related issues. In order to increase work safety, measures are taken such as mandating that all crew members attend Toolbox Safety Meetings, ensuring that PPE is used appropriately for the tasks at hand, inspecting work tools, and providing safety training to all crew members.

Keywords: Accident risk, ISM-Code, work safety.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PRAKATA	iii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	x
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Peranan ISM-code di kapal	6
B. Elemen - Elemen ISM-Code	13
C. Upaya Pemeliharaan Kapal dan Perlengkapan untuk Keselamatan kerja	15
D. Alat Keselamatan Kerja	16
E. Hipotesis	24
F. Kerangka Pikir	25
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	26
B. Lokasi Penelitian	26
C. Variabel Penelitian dan Definisi Operasional	26

D.	Populasi dan Sampel/Subjek Penelitian	26
E.	Teknik Pengumpulan Data/Teknik Analisis Data	28
F.	Teknis Analisis Data	28
BAB IV HASIL PENELITIAN		
A.	Tempat Penelitian	29
B.	Hasil Penelitian	31
C.	Pembahasan	44
BAB V SIMPULAN DAN SARAN		
A.	Simpulan	47
B.	Saran	47
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
2.1	Alat keselamatan seluruh badan	17
2.2	Alat keselamatan kepala	18
2.3	Alat keselamatan kaki	19
2.4	Alat keselamatan tangan	19
2.5	Alat pelindung mata	20
2.6	Alat peredam telinga	21
2.7	Alat pelindung wajah	21
2.8	Alat keselamatan ketinggian	22
2.9	Alat pelindung welding	23
4.1	Kapal MT. Jaya Ocean	29
4.2	Kegiatan harian di MT. Jaya Ocean	33
4.3	Kru kapal tidak menggunakan APD lengkap	34
4.4	Kondisi kepala korban setelah di perban	35
4.5	Kondisi luka korban setelah di jahit	35
4.6	Lokasi kru MT. Jaya Ocean kecelakaan	36
4.7	Lokasi kru MT. Jaya Ocean kecelakaan	36
4.8	Kondisi paha korban setelah terjadi kecelakaan	37
4.9	Kegiatan safety meeting	43
4.10	Kegiatan safety meeting	43
4.11	Kegiatan safety meeting	44

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Penggunaan pelaut yang berkualifikasi dan terampil untuk mengoperasikan alat-alat ini, terutama instrumen navigasi, sangat dibutuhkan oleh kemajuan teknologi dalam pembangunan dan transportasi laut, terutama dalam pengoperasian kapal dengan peralatan yang kompleks. Oleh karena itu, pelaut juga harus memiliki rasa tanggung jawab dan kesadaran akan keselamatan di atas kapal.

Untuk mendukung inti sistem manajemen yang dituju, yang dapat mendorong kerja sama yang baik dan konsisten antara manajemen darat dan manajemen di atas kapal dalam operasional, Sumber Daya Manusia (SDM) yang kompeten dan terampil serta fasilitas pendukung yang memadai sangatlah penting. Penting untuk disadari bahwa setiap pilihan yang memengaruhi keselamatan harus memastikan bahwa semua kemungkinan hasil telah diperhitungkan.

Setiap bisnis mengharapkan karyawannya untuk selalu memberikan upaya terbaik, sekaligus memastikan keselamatan pribadi dan menciptakan tempat kerja yang aman bagi mereka. Keselamatan mencakup tempat kerja, rekan kerja, dan orang lain. Oleh karena itu, keterlibatan instansi terkait sangat penting untuk memaksimalkan keselamatan di tempat kerja. Menciptakan tempat kerja yang aman dan mencegah kecelakaan apa pun merupakan dua tujuan utama keselamatan kerja. Bersikap hati-hati dan penuh pertimbangan akan membantu Anda memastikan semua orang merasa aman.

Pemerintah dan organisasi seperti Organisasi Maritim Internasional (IMO) terus menekan perusahaan pelayaran untuk mengutamakan keselamatan awak kapal. Menurut IMO, "Pelayaran yang Aman,

Terjamin, dan Efisien di Laut yang Bersih" adalah mottonya. Hal ini membuktikan bahwa efisiensi, keselamatan, keamanan, dan lingkungan laut yang bersih harus menjadi tujuan utama transportasi. Kode Manajemen Keselamatan Internasional, atau ISM-code, adalah seperangkat peraturan yang berkaitan dengan keselamatan di atas kapal.

Banyak awak kapal hanya berusaha menyelesaikan tugas mereka; mereka tidak peduli dengan lingkungan, orang lain, atau diri mereka sendiri. Selain itu, selama latihan maritim, beberapa awak kapal dengan sengaja mengabaikan peringatan dan aturan yang telah ditetapkan, yang dapat berakibat fatal bagi awak kapal. Menurut analisis kecelakaan, ada faktor penyebab dalam setiap kecelakaan. Sumber-sumber yang mendasari masalah ini meliputi peralatan mekanis, aktivitas manusia, dan lingkungan. Untuk menghindari kecelakaan, faktor-faktor ini perlu disingkirkan.

Undang-undang ini ditegakkan secara global untuk melindungi pelaut dari bahaya dan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan serta dampaknya. Kinerja kapal harus didukung oleh penerapan Kode ISM. Operasi kapal melibatkan banyak pekerjaan, baik berat maupun ringan, yang membahayakan keselamatan awak kapal. Artikel ini menjelaskan penyebab kecelakaan kerja di antara awak kapal, dampak yang ditimbulkannya, dan tindakan yang harus diambil untuk meningkatkan keselamatan kerja awak kapal. Awak kapal dapat mengalami kecelakaan saat bekerja di dek dan di ruang mesin, seperti tertimpa reruntuhan yang jatuh, terlilit benda, jatuh, tersengat listrik, dan kejadian lain yang disebabkan oleh kecerobohan dan ketidakpedulian terhadap keselamatan.

Dari awak kapal hingga tingkat korporat, semua orang yang terlibat dalam insiden ini dapat mengalami kerugian. Awak kapal perlu terus dilatih dalam hal keselamatan. Selain mendorong pertumbuhan dan

perkembangan produksi serta produktivitas, tingkat keselamatan kerja yang tinggi akan meningkatkan moral dan ketenangan pikiran serta menciptakan iklim yang kondusif bagi kemajuan industri kelautan.

Kecelakaan kerja laut yang dialami MT. Jaya Ocean disebabkan oleh kesalahan kecil yang dilakukan oleh awak kapal, yang dapat berakibat fatal bagi setiap individu. Kesalahan yang tampaknya sepele, seperti tidak memakai alat pelindung diri (APD) dengan benar atau kurangnya kewaspadaan saat menaiki tangga, sering kali menjadi pemicu insiden besar di lingkungan kerja yang penuh risiko seperti di atas kapal. Oleh karena itu, pelatihan berkelanjutan dan penegakan disiplin prosedur keselamatan secara ketat menjadi kunci untuk mencegah terulangnya insiden serupa di masa depan.

Salah satu Juru Mudi di MT. Jaya Ocean pada tanggal 12 Juli 2024 berlokasi di Yeosu, Korea Selatan, kerja harian tanpa menggunakan helm, sehingga mengakibatkan luka cukup serius yaitu kepalanya sobek akibat terbentur pada sudut runcing panel bunker saat sedang mengecek level panel bunker di CCR. Karena kecelakaan itu kepala dari Juru Mudi tersebut harus di jahit.

Mengembangkan suatu sistem keselamatan yang berfungsi sesuai dengan kaidah-kaidah yang ditetapkan demi kebaikan bersama merupakan hal yang krusial, karena kegiatan yang dikaji adalah proses upaya-upaya keselamatan di atas kapal, yang dapat dianggap sebagai kegiatan yang sangat rumit, tujuan yang ingin dicapai ketika menerapkan ISM-code. Dari uraian diatas, maka tertarik untuk mengambil judul: **“PERANAN INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM)-CODE SEBAGAI PEDOMAN KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL JAYA OCEAN”**.

B. Rumusan Masalah

Mengingat kerangka kerja di atas, pernyataan masalah untuk studi ini adalah: Apa fungsi inisiatif keselamatan kerja berdasarkan sistem manajemen kode ISM di atas kapal?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memastikan metode yang paling efektif untuk menerapkan program keselamatan kerja di atas kapal mengingat keadaan sekitar.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat secara teori

- a. Pemahaman dan pemahaman yang lebih baik tentang cara menggunakan kode ISM di tempat kerja dan menggunakan informasi yang diperoleh untuk memecahkan kesulitan.
- b. Menanggapi permasalahan di tempat kerja dengan kecerdasan dan analisis masalah yang lebih kritis.

2. Manfaat Secara Praktis

a. Bagi Taruna

Sebagai alat yang berguna untuk memahami prosedur maritim, ini dapat membantu pembaca lebih menghargai pentingnya penerapan kode ISM pada kapal.

b. Bagi Pihak Kru

memberikan saran tentang cara menerapkan kode ISM di atas kapal kepada pihak-pihak terkait termasuk kapten, teknisi, bosun, mandor, pekerja minyak, juru mudi, dan kadet..

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Peranan ISM Code di Kapal

ISM Code (*International Safety Management Code*) adalah aturan yang di buat oleh IMO (*International Marine Organization*) untuk memastikan keselamatan di laut dan mencegah pencemaran lingkungan, terutama yang disebabkan oleh kapal. ISM Code mengatur bahwa setiap perusahaan pelayaran harus memiliki SMS (*Safety Management System*) dan hal ini diwajibkan untuk seluruh kapal di atas 500 Gross Tonage. Dari sini lah, kurangnya pemahaman penulis terkait ISM Code maka mencari referensi dari berbagai pihak.

(Arrafi et al., 2023). ISM Code atau *International Safety Management Code* merupakan regulasi internasional yang disusun oleh *International Maritime Organization* (IMO) untuk meningkatkan keselamatan dan mengurangi risiko kecelakaan pada kapal-kapal yang berlayar di seluruh dunia. Regulasi ini mengatur standar operasional dan administratif untuk mencegah terjadinya kecelakaan di laut serta melindungi kesehatan dan keselamatan awak kapal, penumpang, dan lingkungan laut. Menentukan bagaimana *International Maritime Organization* (ISM) diterapkan dalam transportasi laut adalah tujuan dari penelitian ini.

(Hidayah et al., 2023). Peraturan internasional atau nasional terkini yang berkaitan dengan keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan maritim adalah *International Safety Management Code* (ISM CODE), yang berfungsi sebagai standar mutu untuk semua perusahaan pelayaran dan kapalnya.

(Rusdiana, D., & Ekowati, S. 2021). Banyak kecelakaan kapal yang memicu lahirnya kode ISM. Hanya sedikit dari insiden ini yang

disebabkan oleh malfungsi teknis; sebagian besar disebabkan oleh kesalahan manusia atau kecerobohan dalam pengoperasian kapal. Mayoritas aturan dan konvensi yang berlaku saat itu, termasuk Konvensi LOAD LINE, SOLAS, MARPOL, dan standar klasifikasi kapal, berkaitan dengan masalah perangkat keras atau teknis; sangat sedikit yang berkaitan dengan manusia atau perangkat lunak. Banyak penelitian telah menunjukkan bahwa penerapan sistem manajemen keselamatan yang kuat dapat membantu mengendalikan sebagian besar kesalahan yang berkaitan dengan kesalahan manusia.

(Putri & Fadhillah, 2023). Temuan studi menunjukkan bahwa PT Spil Surabaya telah mengambil sejumlah langkah untuk meningkatkan pemahaman dan penerapan Kode ISM oleh awak kapal. Untuk memberikan pemahaman yang mendalam tentang aturan dan prosedur Kode ISM, program pelatihan terstruktur telah disusun. Untuk meningkatkan penerapan Kode ISM di atas kapal, pelatihan berbasis keterampilan dan penilaian kemampuan juga dilakukan. Untuk menginformasikan kepada awak kapal tentang Kode ISM, perusahaan juga memiliki sistem komunikasi yang efisien. Elemen kunci lain dalam meningkatkan pengetahuan dan kecakapan keselamatan awak kapal adalah budaya pembelajaran yang didukung.

Untuk meningkatkan kinerja bisnis dalam pengoperasian kapal yang aman dan bebas polusi, kode ISM dirancang untuk bisnis pelayaran dan individu yang terlibat dalam manajemen atau pengoperasian kapal. Penerapan kode ISM ini mematuhi prinsip-prinsip ISO. (*International Organization for Standardization*). Dengan menerapkan ISM-code dengan baik maka pengelolaan kapal dapat berjalan baik. Kapal dengan sistem manajemen yang efektif dapat mengurangi tumpahan seperti sampah atau minyak, mencegah tabrakan dan kebakaran, serta mengurangi biaya akibat kecelakaan. Mencegah kecelakaan kapal dapat melindungi lingkungan dari polusi di

laut dan udara, serta keselamatan manusia (penumpang dan awak kapal) dan keselamatan properti (kapal dan kargo).

(Sahid et al., 2024). Organisasi Maritim Internasional (IMO) menciptakan Kode ISM sebagai standar global untuk menjamin keselamatan operasi kapal dan pelestarian lingkungan maritim. Dengan menerapkan prinsip-prinsip Kode ISM ke dalam operasional mereka, bisnis pelayaran dapat menciptakan lingkungan yang lebih aman dan efisien bagi awak kapal maupun penumpang. Setiap orang di atas kapal bertanggung jawab atas keselamatan orang lain. Secara umum, operasi kapal sangat bergantung pada keselamatan. Kesalahan manusia diketahui menjadi penyebab 80% kecelakaan. Sistem manajemen yang buruk bertanggung jawab atas 75–80% kesalahan manusia, menurut kenyataan. Jika Kode ISM diterapkan dengan benar, semuanya akan berfungsi sebagaimana mestinya. Dalam hal ini, keselamatan mencakup lingkungan laut, kapal, awak kapal, dan kargo.

Demi operasi yang aman, penting untuk memiliki sistem manajemen yang dapat mendukung kolaborasi yang erat dan kuat antara manajemen darat dan kapal. Infrastruktur pendukung yang memadai serta sumber daya manusia (SDM) yang kompeten dan berpengalaman diperlukan untuk mendukung gaya manajemen ini. Sangat penting untuk menyadari bahwa keputusan yang dibuat baik di atas kapal maupun dalam layanan kapal harus memastikan bahwa setiap tindakan yang memengaruhi keselamatan dan polusi mempertimbangkan semua potensi akibatnya.

Berdasarkan hal-hal tersebut, maka *International Maritime Organization* atau IMO mengeluarkan peraturan ISM-code yang bertujuan untuk menjamin keselamatan di laut. Mencegah kecelakaan dan hilangnya jiwa manusia serta hilangnya harta benda selain itu sebagai alat untuk membuat standar “*Safe Management for Operation of Ships and Pollution Prevention*” dan menjadi BAB IX SOLAS 74/78.

seperti yang kita ketahui SOLAS pertama kali diadopsi oleh IMO pada tahun 1974 sehingga lebih dikenal dengan SOLAS 1974. Bab IX, "Manajemen untuk Pengoperasian Kapal yang Aman," adalah salah satu dari empat belas bab Solas yang membahas masalah maritim. Bab ini menjelaskan cara mengelola operasi kapal untuk menjamin pelayaran yang aman. Kode ISM kemudian diadopsi sebagai hasil dari Bab IX. Pandangan negara-negara anggota IMO bahwa peralatan canggih tidak dapat menjamin keselamatan tanpa manajemen operasional yang tepat mendorong penambahan bab ini.

(Ginting, D. 2023). Dedikasi perusahaan maritim dalam menerapkan sistem manajemen keselamatan menunjukkan kepatuhan mereka terhadap International Safety Management (ISM) Code untuk meningkatkan keselamatan maritim. Pemeliharaan dan pengoperasian kapal yang lebih sering akan menguntungkan perusahaan yang berhasil menerapkan ISM Code, sehingga mengurangi polusi dan kecelakaan. Dengan kata lain, implementasi kode ini tidak hanya bersifat defensif untuk mencegah insiden, tetapi juga menjadi investasi strategis yang meningkatkan efisiensi dan profitabilitas operasional. Oleh karena itu, komitmen yang kuat dari seluruh level organisasi, baik di kapal maupun di darat, merupakan kunci keberhasilan dalam menciptakan budaya keselamatan yang berkelanjutan. Perusahaan pelayaran disarankan untuk mematuhi ISM Code baik di atas kapal maupun di kantor mereka.

Sangat penting bagi suatu perusahaan untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan untuk mengawasi operasinya dan meningkatkan keselamatan sambil mengawasi operasi awak kapal dan kapal. IMO pada sidang umumnya menyetujui sah sebuah regulasi global perihal manajemen dalam mengoperasikan kapal dengan aman dan pencegahan pencemaran lingkungan yang biasa disebut International Safety Management (ISM) Code. Penerapan kode ini

mewajibkan setiap perusahaan pelayaran untuk mengembangkan, menerapkan, dan memelihara Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) tertulis mereka sendiri. Melalui SMS tersebut, setiap prosedur operasional standar, termasuk penanganan darurat dan pemeliharaan kapal, harus terdokumentasi dengan jelas sehingga semua awak kapal dapat bekerja berdasarkan pedoman yang sama. Dengan demikian, ISM Code berperan sebagai kerangka kerja sistematis yang bertujuan mengubah budaya keselamatan dari reaktif menjadi pencegahan, memastikan setiap risiko diidentifikasi dan dikendalikan sebelum menimbulkan insiden

DIKI, P. S. (2022). Lingkungan yang aman dan terlindungi, bebas dari bahaya, kehilangan, atau kerusakan di tempat kerja disebut keselamatan kerja. "Keselamatan kerja adalah keselamatan yang berkaitan dengan mesin, pesawat terbang, peralatan kerja, material dan pemrosesannya, fondasi tempat kerja dan lingkungannya, serta teknik pelaksanaan pekerjaan," memberikan definisi alternatif. Setiap bisnis perlu memperhatikan penggunaan peralatan kerja secara serius. Peraturan keselamatan kerja nasional, yang mencakup penggunaan sepatu keselamatan, jaket keselamatan, dan helm keselamatan, juga harus dipenuhi oleh peralatan keselamatan kerja.

Widyaningsih, U. (2022). Sekoci penyelamat, alat pemadam kebakaran, jaket penyelamat, dokumentasi atau sertifikat, kesehatan awak kapal, dan kelaikan kapal merupakan perlengkapan keselamatan yang diperlukan dalam situasi ini. Untuk menjamin perjalanan yang aman dan terjamin, perlengkapan ini harus dipersiapkan dengan cermat, memastikan ketersediaan dan kualitasnya. Tujuan perlengkapan keselamatan adalah untuk mengurangi atau menghilangkan kemungkinan kecelakaan saat digunakan.

Ada langkah-langkah yang diambil untuk memastikan keselamatan, tetapi jika tidak diikuti, kecelakaan atau kejadian tak diinginkan lainnya akan terjadi. Ini termasuk:

1. Kerugian karyawan atau pekerja.
 - a. Keluarga pekerja akan kehilangan sumber pendapatan jika mereka meninggal dunia dalam kecelakaan. Berapa jumlah kompensasi yang diperlukan? Kehilangan pemimpin keluarga tidak dapat digantikan dengan uang tunai.
 - b. Karyawan yang mengalami disabilitas di tempat kerja akan kesulitan untuk maju karena tidak dapat melakukan tugas-tugas rutin mereka. Mereka akan menderita secara fisik dan psikologis akibat disabilitas mereka, yang akan menyulitkan mereka untuk mencari pekerjaan lain dan mengurangi pendapatan mereka.
2. Kerugian terhadap perusahaan

Tidak semua kecelakaan mengakibatkan kematian, meskipun menimbulkan kerugian bagi perusahaan yang terlibat, seperti:

- a. Kerugian langsung:
 - 1) Biaya pertolongan pertama
 - 2) Biaya pengobatan dan perawatan
- b. Kerugian tidak langsung:
 - 1) Hilangnya waktu kerja. Ketika satu atau lebih karyawan terluka dalam kecelakaan, karyawan lain membantu, yang mengakibatkan hilangnya waktu perusahaan. Terkadang, pabrik tutup sementara atau sebagian, yang menurunkan output.
 - 2) Penurunan bahan baku, peralatan kerja, dan barang modal (mesin).
 - 3) Ketika upah dibayarkan kepada pekerja pengganti, hasilnya mengecewakan karena pekerja tidak mendapatkan pelatihan yang tepat.

3. Kompensasi atas kerugian jika pekerja mengalami disabilitas
 - a. Membayar gaji karyawan ketika mereka tidak dapat bekerja
 - b. Biaya perbaikan peralatan dan mesin industri.

Di sisi lain, kerugian tersembunyi sebenarnya empat kali lebih besar daripada kerugian langsung. Hilangnya sumber daya mentah, hilangnya modal, dan hilangnya waktu kerja semuanya berkontribusi pada penurunan produktivitas, yang pada gilirannya menurunkan output. Kecelakaan juga dapat berdampak negatif pada moral karyawan dalam organisasi. Oleh karena itu, upaya untuk mencegah kecelakaan harus dilakukan.

Khususnya terkait keselamatan kerja di atas kapal, risiko-risiko berikut dapat terjadi:

- a. Risiko kecelakaan
- b. Risiko kebakaran
- c. Risiko tenggelam

Undang-undang berikut disahkan untuk mengatasi risiko-risiko tersebut:

- I. Undang-Undang tentang Keselamatan Kerja
- II. Undang-Undang tentang Ketenagakerjaan
- III. SOLAS (*Safety of life at sea*)

Manajemen Keselamatan Internasional adalah ketentuan dalam Bab IX SOLAS 1974 untuk pencegahan polusi dan manajemen keselamatan. Dari pemahaman sebelumnya, keselamatan dapat disimpulkan sebagai konsep konkret yang dialami setiap orang, yaitu keadaan aman dan sehat sebagai hasil dari kepatuhan terhadap protokol atau undang-undang yang berlaku. Dalam konteks pelayaran, konsep konkret ini diwujudkan melalui serangkaian prosedur terdokumentasi, pelatihan rutin, dan

audit berkala yang diamanatkan oleh ISM Code. Penerapannya menuntut komitmen penuh dari seluruh level, mulai dari manajemen puncak di darat hingga setiap awak kapal di laut, untuk secara proaktif mengidentifikasi dan mengelola risiko.

B. Elemen - Elemen ISM Code

ERICK, A. P. (2020). Standar internasional untuk manajemen dan pengoperasian kapal yang aman serta pencegahan polusi ditetapkan oleh ISM CODE, yang merupakan kode manajemen internasional untuk keselamatan kapal dan pencegahan polusi. Fokus utama dari kode ini adalah pada akuntabilitas orang-orang yang mengelola atau mengoperasikan kapal, baik di laut maupun di darat, untuk memastikan komitmen keselamatan yang berkelanjutan. Kode manajemen internasional untuk keselamatan kapal dan pencegahan polusi yang berfokus pada akuntabilitas orang yang mengelola atau mengoperasikan kapal.

Penerapan ISM CODE diharapkan akan mendukung dan mendorong pengembangan budaya keselamatan, yang mencakup komitmen dan nilai-nilai berbasis kepercayaan. Hal ini sejalan dengan kewajiban fundamental yang tertuang dalam kode tersebut, di mana ISM CODE mengamanatkan perusahaan untuk membangun sistem manajemen keselamatan dan menetapkan tujuan manajemen keselamatan. Dengan demikian, terciptalah sebuah kerangka kerja yang sistematis di mana budaya keselamatan tidak hanya menjadi aspirasi, tetapi juga diwujudkan melalui prosedur dan kebijakan yang terdokumentasi. Kerangka inilah yang pada akhirnya memastikan bahwa setiap insiden dapat dianalisis dan dicegah terulang kembali di masa depan. Oleh karena itu, untuk mencapai tujuan tersebut, perusahaan diwajibkan untuk mengembangkan dan menerapkan peraturan.

Di dalam ISM Code terdapat 15 Elemen yang mendasar, yang akan penulis sajikan untuk pembaca, yaitu sebagai berikut :

1. Umum (*General*)
2. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan
(*safety and enviromental protection policy*)
3. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan
(*Company Responsibilities and Authority*)
4. Orang yang ditunjuk sebagai penghubung antara
pimpinan perusahaan dan kapal (*Designated person*)
5. Tanggung jawab dan wewenang Nakhoda
(*Master Responsibility and Authority*)
6. Pengembangan pengoperasian kapal
(*Development of Plans For Shipboard Operations*)
7. Kesiapan menghadapi keadaan darurat
(*Emergency Preparedness*)
8. Pelaporan dan analisa ketidak sesuaian kecelakaan dan
kejadian berbahaya. (*Reports and Analysis of Non-
Conformities Accident and Hazarous Occurrences*)
9. Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya
(*Maintenance of the Ship and Equipment*)
10. Dokumentasi (*Documentation*)
11. Verifikasi tinjauan dan evaluasi perusahaan
(*Company Verification Review and Evaluation*)
12. Sertifikasi Verifikasi dan Pengawasan
(*Certification and Periodical Verification*)
13. Sertifikasi sementara (*Interim Certification*)

14. Verifikasi (*Verification*)

15. Formulir Sertifikat (*Forms of Certificates*)

Namun pada skripsi ini, penulis hanya akan terfokus pada keselamatan kru kapal saat sedang bekerja di atas kapal, baik selama cargo operation maupun pada saat kerja harian. Ruang lingkup ini dipilih karena aktivitas-aktivitas tersebut menyajikan risiko operasional yang tinggi dan langsung di lingkungan kerja utama kru kapal. Fokus ini memungkinkan pembahasan yang lebih mendalam mengenai langkah-langkah pencegahan kecelakaan yang spesifik dan efektif untuk kedua aktivitas berisiko tinggi tersebut.

Penting untuk memelihara dan menjaga kapal dan peralatannya agar tetap beroperasi dengan baik. Perawatan yang rutin dan berkualitas tidak hanya menjamin kinerja kapal tetapi juga menjadi fondasi utama dari operasional yang aman dan sesuai regulasi. Oleh karena itu, kepatuhan terhadap semua hukum, peraturan, dan regulasi yang berlaku wajib dilakukan, termasuk memastikan semua perlengkapan dan peralatan yang diperlukan untuk keselamatan pribadi harus selalu diperbarui dan diuji.

C. Upaya Pemeliharaan Kapal dan Perlengkapan untuk Keselamatan Kerja

(Andi, 2020). Alat Pelindung Diri (APD), pemeriksaan kesehatan, pelatihan, dan konseling merupakan bagian dari inisiatif keselamatan dan kesehatan kerja. Meta-analisis publikasi tentang konseling dan pelatihan yang bertujuan untuk memperluas pemahaman tentang K3 menjadi dasar metodologi penelitian ini. Pelatihan dan konseling membantu orang meningkatkan pengetahuan dan kemampuan mereka.

Memberikan pengetahuan yang dapat membantu orang-orang yang terlibat mendapatkan kejelasan dikenal sebagai konseling. Berikut adalah tujuan dan manfaat konseling bagi karyawan:

- a. Perubahan pengetahuan terjadi ketika orang beralih dari apa yang sudah mereka ketahui—yang kurang bermanfaat—menuju sesuatu yang lebih baik dan lebih bermanfaat. Pergeseran ini terjadi ketika keyakinan yang sebelumnya dipegang dan mungkin tidak akurat atau kurang, digantikan atau direvisi oleh pengetahuan yang baru diperoleh, diproses, dan dipahami.
- b. Perubahan dalam tingkat keterampilan atau kemampuan, termasuk perubahan dalam kemampuan berpikir, seperti berubah dari tidak mempertimbangkan atau menjelaskan kreativitas dan kekuatan keterampilan yang lebih berhasil dan efisien menjadi mampu memperhatikannya, mendeskripsikan, dan menggunakan metode dan keterampilan yang lebih berhasil dan efisien.
- c. Perubahan sikap memerlukan penyesuaian perilaku dan emosional yang didukung oleh peningkatan pengetahuan, keterampilan, dan cara berpikir. Perubahan ini merupakan hasil dari proses internalisasi dan pemahaman yang lebih mendalam tentang suatu nilai atau pengetahuan, alih-alih hanya sebatas permukaan.

D. Alat Keselamatan Kerja

Terdapat peralatan keselamatan kerja di atas kapal dengan tujuan melindungi setiap karyawan. Keberadaan alat-alat ini merupakan persyaratan mendasar yang diwajibkan oleh peraturan keselamatan pelayaran untuk memitigasi berbagai risiko kerja di lingkungan maritim. Oleh karena itu, untuk melindungi karyawan di atas kapal, sepuluh perlengkapan keselamatan berikut harus tersedia:

1. **Protective Clothing**

Pakaian pelindung, terkadang disebut jas pelindung, melindungi tubuh awak kapal dari zat-zat yang berpotensi berbahaya seperti minyak panas, air, percikan api las, dll. Istilah "dangri" dan "boiler suit" lebih sering digunakan. Baju coverall diwajibkan di kapal, terutama bagi personel yang bekerja di Dek Operasi yang berbahaya.



Gambar 2.1 alat keselamatan seluruh badan

Sumber: Inventaris MT. Jaya Ocean

2. **Helmet**

Bagian terpenting dari tubuh manusia adalah kepala. Ini membutuhkan perlindungan maksimal yang disediakan oleh helm plastik keras di kapal. Tali dagu juga disertakan dengan helm yang menjaga helm tetap di tempatnya saat tersandung atau terjatuh. Helm keselamatan dirancang dengan material kuat yang tahan terhadap benturan dan dilengkapi fitur seperti *adjustable harness* untuk kenyamanan, serta lapisan tahan api dan listrik.



Gambar 2.2 alat keselamatan kepala

Sumber: Inventaris MT. Jaya Ocean

3. Safety Shoes

Kaki awak kapal terlindungi saat bekerja atau berjalan di atas kapal berkat sepatu keselamatan. Perlengkapan keselamatan ini dirancang khusus untuk mengatasi berbagai tantangan di lingkungan kapal yang padat dengan mesin dan muatan logam keras yang menyulitkan pergerakan. Kaki awak kapal dilindungi oleh sepatu khusus dari potensi bahaya seperti benda tajam, permukaan licin, tumpahan minyak, dan benturan keras. Fitur-fitur seperti sol anti-slip, pelindung jari (steel toe), serta material tahan air dan kimia membuatnya menjadi perlengkapan wajib yang tidak hanya memenuhi standar keselamatan maritim (seperti SOLAS dan ISO 20345) tetapi juga secara efektif mencegah kecelakaan kerja di lingkungan kapal yang penuh risiko.



Gambar 2.3 alat keselamatan kaki

Sumber: Inventaris MT. Jaya Ocean

4. Safety Hand gloves

Semua ini digunakan dalam operasi di mana menjadi penting untuk melindungi tangan seseorang. Hand glove ini dapat melindungi dari berbagai risiko kerja di kapal, seperti luka akibat benda tajam, paparan bahaya kimia, suhu ekstrim, ataupun sengatan listrik.



Gambar 2.4 alat keselamatan tangan

Sumber: Inventaris MT. Jaya Ocean

5. *Goggles*

Sebagai organ paling sensitif dalam tubuh manusia, mata sangat rentan terhadap kerusakan akibat aktivitas rutin di atas kapal. Kacamata, yang sering dikenal sebagai kacamata keselamatan, digunakan untuk melindungi mata dari debu, logam, dan angin kencang.



Gambar 2.5 alat pelindung mata

Sumber: Inventaris MT. Jaya Ocean

6. *Ear Muff / Plug*

Ear plug adalah alat kecil yang dirancang untuk dimasukkan ke dalam liang telinga guna melindungi telinga dari kebisingan, air, atau benda asing. Penggunaan ear plug sangat bermanfaat dalam berbagai situasi, seperti melindungi pendengaran dari kerusakan akibat kebisingan, membantu tidur lebih nyenyak dengan memblokir suara sekitar, atau mencegah air masuk ke telinga saat berenang. Namun, pengguna harus memastikan kebersihan ear plug untuk menghindari iritasi atau infeksi telinga.



Gambar 2.6 alat peredam telinga

Sumber: Inventaris MT. Jaya Ocean

7. Face Shield

Saat bekerja di kapal seperti pengecatan atau pembersihan pelindung wajah transparan digunakan untuk melindungi wajah dari percikan bahan kimia, partikel terbang, atau paparan cairan berbahaya. Penggunaannya saat melakukan pekerjaan berisiko tinggi seperti pengelasan, gurinda, atau penanganan bahan kimia di kapal, terutama untuk mencegah cedera wajah dan mata.



Gambar 2.7 alat pelindung wajah

Sumber: Inventaris MT. Jaya Ocean

8. *Safety Harness*

Awak kapal harus mengakses tempat-tempat yang sulit dijangkau untuk melakukan perawatan dan pengecatan kapal rutin di permukaan yang tinggi dan tinggi. Sabuk pengaman digunakan untuk mencegah jatuh dari tempat-tempat tinggi ini. Operator mengenakan salah satu ujung sabuk pengaman, sementara ujung lainnya diikatkan ke tempat yang aman.



Gambar 2.8 alat keselamatan ketinggian

Sumber: Inventaris MT. Jaya Ocean

9. *Welding Shield*

Welding adalah proses, cara, perbuatan menyambung besi atau logam dengan membakar biasanya disebut dengan pengelasan. Kapal sering menggunakan pengelasan untuk memperbaiki masalah struktural. *Welding shield* ini adalah salah satu peralatan yang dapat melindungi pengguna dari radiasi yang di pancarkan dari alat *Welding* terutama pada bagian vital seperti mata. Pada saat melakukan *welding* wajib menggunakan *welding shield* untuk mencegah mata bengkak dan memerah akibat radiasi dari lasan tersebut.



Gambar 2.9 alat pelindung welding

Sumber: Inventaris MT. Jaya Ocean

"ISM Code" mengacu pada ***International Safety Management Code***, seperangkat pedoman global untuk mencegah pencemaran laut dan memastikan kapal beroperasi dengan aman.

- a. Istilah "***Company***" menggambarkan individu atau kelompok yang bertugas menjalankan kapal, seperti pemilik atau penyewa kapal.
- b. Istilah "***Administration***" menggambarkan pemerintahan negara tempat kapal terdaftar, yang bertugas mengawasi bagaimana hukum keselamatan maritim diterapkan.
- c. "***Non-Conformity***" berarti melanggar aturan sistem manajemen keselamatan atau melakukan kesalahan yang dapat membahayakan lingkungan, manusia, kapal, atau muatannya.
- d. A "***Dangerous Event***" adalah situasi yang, jika terus berlanjut, dapat mengakibatkan kecelakaan.
- e. Istilah "***Designated Person (S)***" mengacu pada orang atau beberapa orang yang ditunjuk di darat yang terhubung langsung dengan pimpinan manajemen tertinggi dan

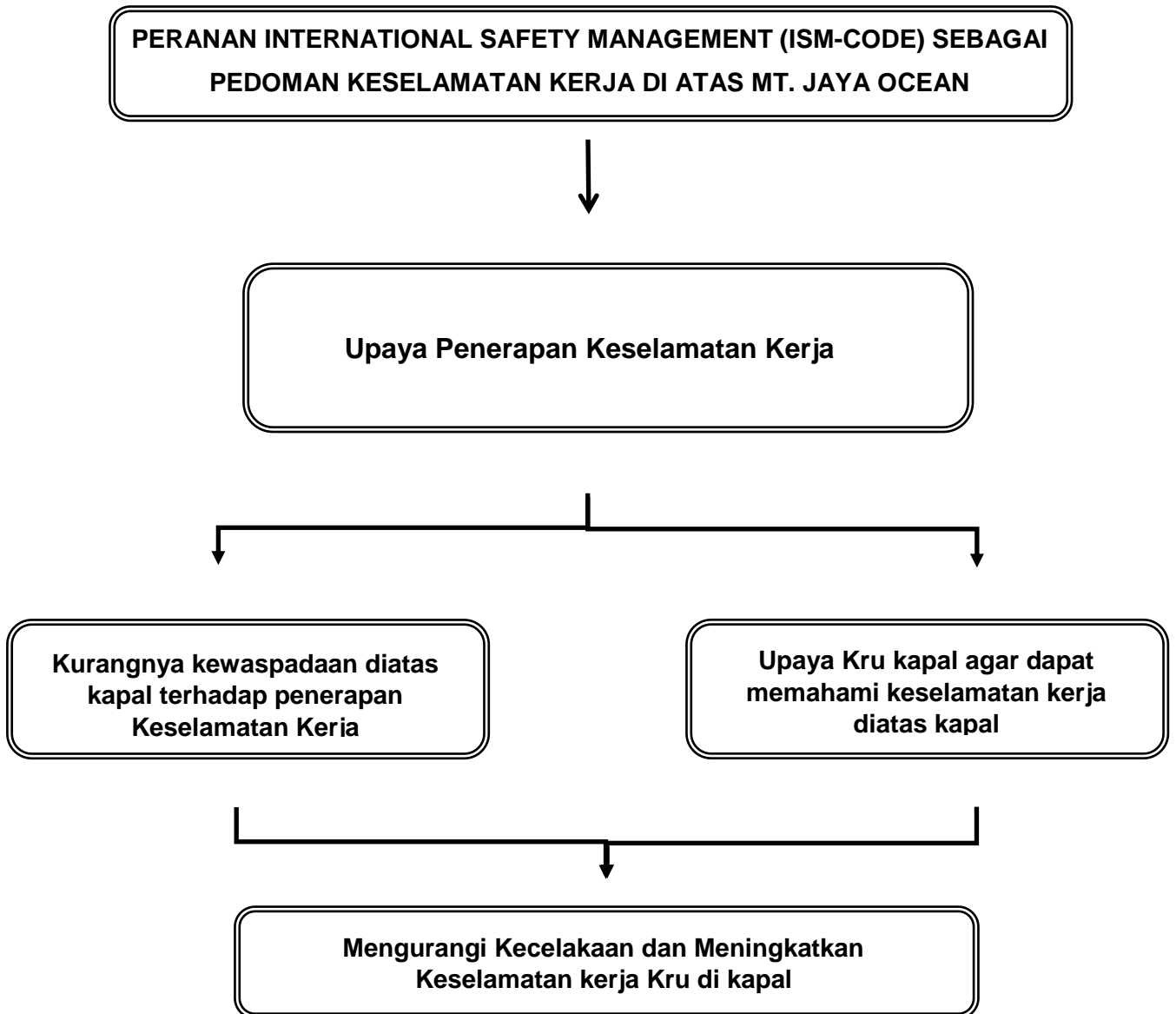
bertanggung jawab untuk mengawasi keselamatan dan pengendalian pencemaran operasi kapal serta memastikan bahwa fasilitas yang diperlukan tersedia.

E. Hipotesis

Diduga peranan keselamatan kerja berdasarkan sistem ISM-code diatas kapal belum terpenuhi secara maksimal untuk menopang keselamatan kerja.

F. Kerangka Pikir

GAMBAR 2.1 KERANGKA PIKIR



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif yang akan menggambarkan secara sistematis bagaimana Penerapan Keselamatan Kerja diatas kapal dan mengukur tingkat pemahaman dan pengetahuan kru kapal tentang ISM-code

B. Lokasi Penelitian

1. Waktu

untuk mengumpulkan pengetahuan tentang isu-isu yang dibahas dalam makalah ini melalui satu tahun Praktik Laut (PRALA).

2. Tempat

Sementara itu, ketika penulis melakukan Praktik Laut (PRALA), penelitian dilakukan di atas kapal.

C. Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

1. *International Safety Management Code* adalah standar Internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan kecelakaan dan pengendalian pencemaran lingkungan.
2. Keselamatan dan keamanan Pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritime

D. Teknik Pengumpulan Data

Metode dalam pengumpulan data dan informasi yang di perlukan untuk penulisan proposal ini di kumpulkan melalui:

1. Metode Observasi

Untuk memastikan protokol keselamatan yang berlaku, diperlukan observasi langsung di atas kapal.

2. Teknik Wawancara

Ini termasuk sesi tanya jawab langsung untuk membahas keselamatan di atas kapal dengan petugas ketiga atau seluruh awak kapal. Metode pengumpulan data berdasarkan wawancara dapat dibagi menjadi:

- a. Wawancara Terstruktur

Ketika peneliti atau pengumpul data yakin dengan informasi yang perlu dikumpulkan, mereka menggunakan wawancara terstruktur sebagai metode. Oleh karena itu, pengumpul data menyiapkan alat penelitian berupa pertanyaan tertulis beserta penjelasan lain sebelum melakukan wawancara. Pertanyaan yang sama diajukan kepada setiap responden selama wawancara terstruktur ini, dan pengumpul data mencatat jawaban mereka.

- b. Wawancara Informal

Wawancara tidak terstruktur adalah percakapan yang tidak direncanakan di mana peneliti mengumpulkan data menggunakan panduan wawancara yang menyeluruh dan metodis. Hanya topik yang akan dibahas yang tercantum dalam panduan wawancara. Dalam wawancara tak terstruktur, peneliti lebih memperhatikan apa yang dikatakan responden karena mereka tidak yakin informasi apa yang harus diperoleh pada tahap ini. Penjelasan yang diberikan oleh setiap responden menjadi dasar analisis ini. Setelah itu, peneliti dapat mengajukan berbagai pertanyaan yang bertujuan untuk mencapai tujuan tertentu.

3. Metode Studi Dokumentasi

Proses penelitian meliputi membaca dan menganalisis buku, jurnal, dan literatur lain yang relevan dengan topik yang sedang dibahas. Tujuannya adalah membangun kerangka teoritis untuk mengatasi permasalahan penelitian. Selain memberikan landasan teoritis bagi penelitian, pendekatan studi dokumenter digunakan untuk melengkapi data jika terjadi tantangan. Hal ini menjamin dasar yang kuat di samping penelitian.

E. Teknik Pengumpulan Data/Teknik Analisis Data

(FEBRIANI, Elsa Selvia. 2023). Aktivitas analisis data kualitatif biasanya terjalin dengan beberapa tahap proses penelitian, termasuk pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan perumusan kesimpulan penelitian. Analisis data merupakan upaya sistematis yang ditujukan pada eksplorasi dan pengaturan metodis berbagai jenis data, seperti observasi dan wawancara, dengan tujuan meningkatkan pemahaman peneliti tentang subjek yang sedang diselidiki. Temuan yang dihasilkan kemudian disajikan kepada khalayak yang lebih luas. Untuk meningkatkan pemahaman, sangat penting untuk melanjutkan analisis dengan mencari tahu maknanya.

F. Teknik Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian yang dilakukan secara observasi adalah dengan metode deskriptif kualitatif yaitu dengan memberikan gambaran tentang fakta-fakta yang sebenarnya terjadi di lapangan, untuk kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk masalah tersebut.