Tersedia online di:http://journal.poltekkp-bitung.ac.id

Jurnal Bluefin Fisheries, 2 (1), 2020, APP. 49 - 64

ANALISIS KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA DI KAPAL LONG LINE KM. ANNA RIZKY 7 YANG BERBASIS DI CILACAP

ANALYSIS OF OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTHY IN SHIP LONG LINE KM. ANNA RIZKY 7 BASED IN CILACAP

Untung Prasetyono[1], Deni Sarianto[2]* Dandi Rivaldi Nugraha[3]

[1] Dosen *Politeknik Kelautan dan Perikanan Karawang*

[2] Dosen Politeknik Kelautan dan Perikanan Maluku

[3]Mahasiswa Politeknik Kelautan dan Perikanan Karawang

**Untungprasetyono59@gmail.com*

ABSTRACT

Occupational health and safety (K3) on the boat has become a concern among the government and business since a long time. The factor K3 is closely related to the performance of the crew and in turn on the performance of the company. More and more facilities work safety, the less the likelihood of workplace accidents. The purpose of this study is to analyze the potential safety risks of working the crew and aspects of feasibility, safety and occupational health on board. This research used a descriptive qualitative approach, this type of research is a case study. Data collection was carried out by means of interviews, observations and questionnaires. The data obtained were analyzed using the IFAS, EFAS and SWOT matrix. The total calculation between the weight and the scoring value in the IFAS and EFAS tables for the application of K3 KM Anna Rizky 7 shows the internal component value of 3.09, while the external value is 2.89. The difference between IFAS and EFAS values is positive, therefore the implementation of K3 KM Anna Rizky 7 is in a quadrant position 1. This means that the strategy used is a progressive strategy (growth), namely a strategy that aims to increase the application of K3 in order to achieve good growth. The method used to implement this strategy is to conduct K3 training for crew members, provide labor guarantees for crew members, complete safety or update safety equipment and improve ship conditions and carry out work procedures for safety and health on board the ship.

Keywords: crew, K3, SWOT

ABSTRAK

Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di kapal telah menjadi perhatian di antara pemerintah dan pebisnis sejak lama. Faktor K3 terkait erat dengan kinerja anak buah kapal (ABK) dan pada gilirannya pada kinerja perusahaan. Semakin banyak fasilitas ke sel amatan kerja, semakin sedikit kemungkinan kecelakaan kerja. Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis potensi resiko keselamatan kerja ABK dan aspek kelayakan, keselamatan dan kesehatan kerja diatas kapal. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif, jenis penelitian ini adalah studi kasus. Pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara, observasi dan kuesioner. Data-data yang diperoleh di analisis menggunakan matriks IFAS,EFAS dan SWOT. Perhitungan total antara bobot dan nilai skoring pada tabel IFAS dan EFAS penerapan K3 KM Anna Rizky 7 menunjukkan nilai komponen internal sebesar 3,09, sedangkan nilai eksternal sebesar 2,89. Selisih nilai IFAS maupun EFAS bernilai positif, oleh karena itu penerapan K3 KM Anna Rizky 7 berada pada posisi kuadran 1. Hal tersebut berarti strategi yang digunakan adalah strategi progresif (pertumbuhan) yaitu strategi yang bertujuan untuk meningkatkan penerapan k3 demi mencapai pertumbuhan yang baik. Cara yang digunakan untuk melaksanakan strategi tersebut adalah melakukan pelatihan K3 untuk ABK, memberikan jaminan ketenagakerjaan ABK, melengkapi keselamatan atau memperbaharui alat keselamatan serta memperbaiki kondisi kapal dan melaksanakan prosedur kerja keselamatan dan kesehatan kerja di atas kapal .

Kata kunci: ABK, K3, SWOT.

1. Pendahuluan

Penangkapan ikan selalu menghadapi resiko cacat, kehilangan nyawa, harta dan kerusakan lingkungan perairan. Kapal pada kondisi apapun tetap *survive* (beroperasi dengan baik). Profesi nelayan memiliki karakteristik pekerjaan membahayakan (*dangerous*), kotor (*dirty*), dan sulit (*difficult*) (FAO, 2000). Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) adalah suatu program yang dibentuk sebagai usaha untuk mencegah timbulnya penyakit kerja dan kecelakaan kerja dengan cara melihat dan menganalisis hal – hal yang berpotensi menimbulkan penyakit akibat kerja dan kecelakaan serta tindakan antisipasi apabila terjadi hal tersebut. adapun tujuan akhir dari K3 tersebut untuk mengurangi biaya perusahaan dari penyakit kerja dan kecelakaan kerja (Lestari & Trisyulianti, 2009)

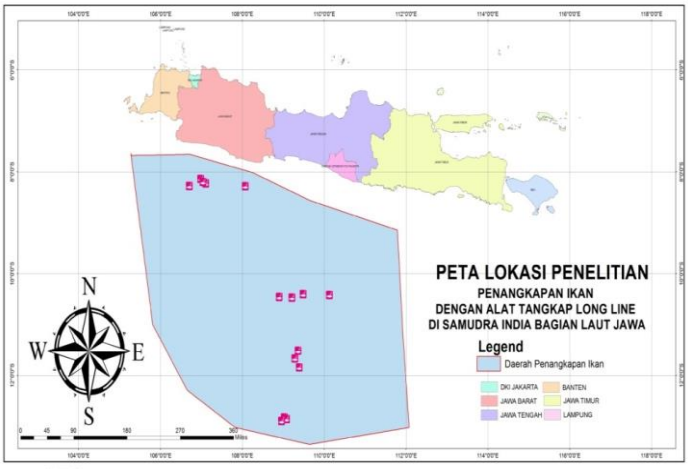
Keselamatan kerja telah menjadi perhatian di kalangan pemerintah, LSM, dan pebisnis sejak lama. Faktor keselamatan kerja menjadi penting karena sangat terkait dengan kinerja anak buah kapal (ABK) dan pada gilirannya akan berpengaruh pada kinerja perusahaan. Semakin tersedianya fasilitas keselamatan kerja semakin sedikit kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja

(Listyani, 2016). Sumber daya manusia merupakan suatu aset kegiatan usaha penangkapan ikan yang utama. Selain didukung oleh sumber daya manusia yang mempunyai keahlian dan keterampilan juga didukung oleh pengunaan alat penangkapan ikan yang cangih dan ramah lingkungan sebab kedua hal tersebut sangat mutlak diperlukan dalam rangka pencapaian alat produktivitas hasil tangkapan maksimal.

Pelaksanaan manajemen keselamatan kerja diatas kapal penangkapan ikan alat tangkap longline merupakan bagian dari pelindungan awak kapal. Guna mengurangi tingkat resiko kecelakaan yang dilakukan oleh manajemen diatas kapal terdiri dari: identifikasi bahaya, perkiraan akibat bahaya, sarana pengawasan oprasional, perencanaan tindakan darurat. Penyebarluasan infomasi kepada awak kapal sehingga dapat dijadikan acuan bagi mereka agar dapat memahami betapa pentingnya penerapan program keselamatan kerja bagi awak kapal penangkapan ikan alat tangkap longline. Sistem manajemen perusahaan pelayaran atau operator kapal berpengaruh kuat terhadap keadaan kelaiklautan kapal (Suwestian et al., 2016). Pelabuhan Perikanan Samudra (PPS) Cilacap merupakan satu – satunya pelabuhan perikanan tipe A di provinsi Jawa Tengah. Letak PPS Cilacap yang langsung berhadapaan dengan samudra hindia terdiri atas WPP 572 dan WPP 573 dengan potensi lestari dikedua WPP tersebut masing – masing adalah 276.755 ton dan 586.128 ton pertahun (Suman et al., 2018). Adapun tujuan penelitian ini adalah menganalisis potensi resiko keselamatan kerja anak buah kapal (ABK) dan pengukuran aspek kelayakan, keselamatan dan kesehatan kerja diatas kapal.

2. Metodologi

Penelitian ini dilaksanakan pada tanggal 02 Maret sampai dengan 30 Mei 2020 berlokasi di Pelabuhan Perikanan Samudra (PPS) Cilacap pada kapal long line dengan nama KM . Anna Rizky 7.



Gambar 1. Lokasi peta penelitian

Data yang digunakan pada penelitiaan ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer sumber data penelitian yang di peroleh langsung dengan metode observasi dan wawancara. Data sekunder diperoleh melalui media tidak langsung seperti data - data yang sudah ada di

pelabuhan,buku catatan yang berhubungan dengan judul yang diambil.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dan berupa penelitian yang bersifat studi kasus. Data dari penelitian ini dianalisis menggunakan Analisa SWOT. Penelitian menggunakan Analisa SWOT berguna untuk menganalisis faktor-faktor yang menjadi kekuatan *(strength),* kelemahan *(weakness),* peluang *(opportunities),* dan ancaman *(threats)* bagi perusahaan sehingga diperoleh perencaanan strategi yang tepat bagi kapal KM Anna Rizky 7 dalam memaksimalkan keselamatan dan kesehatan kerja ABK.

Proses pengambilan data ini selalu berkaitan dengan misi, strategi, tujuan, keputusan dan kebijakan. Yang dimana penentuan dari faktor – faktor tersebut menggunakan penilaian dari SWOT tersebut. dan untuk membuat perencanaan harus mengevaluasi faktor eksternal dan faktor internal dengan hasil analisis yang diperoleh dari pengolahan data pada software expert choice 2000. Untuk menyusun faktor strategi mengunakan matriks SWOT, matriks ini dapat mengambarkan faktor eksternal dan faktor internal yang terdapat diatas kapal, dan matriks ini dapat menghasilkan empat kemungkinan alternatif strategi. (Widianti & Damayanti, 2015) menyatakan analisis SWOT dapat menghasilkan peta kondisi kelompok penelitian dan strategi yang tepat yang dapat digunakan untuk mendukung sasaran strategis.

3. Hasil dan Pembahasan

Hasil tangkapan

Hasil tangkapan pada alat tangkap *longline* di KM Anna Rizky 7 terdiri dari tuna mata besar (*Thunnus obesus),* madidihang (*Thunnus albacares),* cakalang (*Katsuwous pelamis),* lemadang (Coryphaena hippurus), layaran (*Istohorus platypterus)*. Hasil tangkapan nelayan *longline* pada WPP 572 dan WPP 573 di pengaruhi oleh musim, suhu dan clorofil-a. (Demi et al., 2020) menyatakan terkonsentrasinya armada *longline* di Samudra India pada 11-15^{o} LS dan 113-120^{o} BT di akibatkan adanya upwelling dibuktikan dengan dengan tingginya klorofil-a dan rendahnya SPL pada bulan Juli-Agustus.

Alat Keselamatan

KM Anna Rizky 7 mempunyai alat keselamatan dan kesehatan kerja yang digunakan di atas kapal jika terjadinya marabahaya seperti tenggelamnya kapal atau kecelakaan-kecelakaan dalam bekerja. Namun perlengkapan tersebut masih belum cukup lengkap sesuai standar dari perlengkapan keselamatan dan kesehatan kerja pada kapal yang berukuran panjang lebih dari 24 meter mengacu pada SOLAS. 1978. Perlengkapan dan peralatan yang di isyaratkan oleh SOLAS. 1978 untuk kapal penangkap ikan untuk perairan

terbatas adalah peralatan navigasi dan penentuan posisi, peralatan pencegahan kecelakaaan diatas kapal, peralatan keselamatan di laut, isyarat komunikasi, dan keselamatan kerja *Life jacket*, baju pelindung, sarung tanggan, helm, sepatu boot. Adapun kelengkapan-kelengkapan keselamatan pada KM Anna Rizky 7 yaitu:

a. *Life jacket*

Baju pelampung merupakan perangkat yang dirancang untuk membantu pemakai, baik secara sadar atau di bawah sadar, untuk tetap mengapung dengan mulut dan hidung berada diatas permukaan air atau pada saat berada dalam air. Pelampung ini dilengkapi dengan puit dan warna mencolok. Penempatan warna bertujuan untuk mempermudah pengenalan korban pada malam hari. (Mitchell Jr dan Mitchell, 1994) menjelaskan *life jacket* dipasang menyala bertujuan untuk memudahkan dalam pencarian korban. Pada KM Anna Rizky 7 terdapat 14 buah *life jacket* tidak sebanding dengan jumlah ABK yang ada dikapal. dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. *life Jacket*

b. Sekoci

Sekoci berfungsi menjadi penganti kapal jika terjadinya marabahaya yang harus meninggalkan kapal. Sekoci terbuat dari bahan fiberglass. Alat keselamatan ini mempunyai data tampung 10 orang. KM Anna Rizky 7 memiliki satu unit sekoci. Kegunaan lain dari sekoci dikapal ini adalah untuk menjadi alat transportasi bagi crew dalam melakukan aktivitas ketika kapal berlabuh pada pula u/pelabuhan yang tidak bisa dilakukan standar kapal. (Galih, et all, 2019) menyatakan sekoci merupakan alat keselamatan mutlak yang harus dimiliki kapal. Sekoci dapat dilihat pada Gambar 3.



Gambar 3. Sekoci

c. Apar (alat pemadam api ringan)

APAR yang digunakan pada kapal memiliki *System Cartridge Pressure*. Alat pemadam kebakaran yang memiliki tekanan tidak langsung, artinya system pada tabung pemadam api ini tekanan tidak dicampur menjadi satu dengan media, meskipun tekanan pada system cartridge diletakkan pada satu tabung. APAR ini tidak dilengkapi dengan alat pengukur tekanan sehingga membuat kita agak sedikit kesulitan dalam melakukan pengecekan. Untuk melakukan pengecekan pada sistem ini kita harus mengeluarkan cartridge dan menimbangnya. Untuk pengisian ulang pada system cartridge lebih mudah bahkan dapat dikerjakan sendiri tanpa tenaga ahli sekalipun. KM Anna Rizky 7 terdapat 2 unit APAR. Satu unit berada di ruang ABK dan satu unit ber ada pada ruang mesin.

APAR ini berjenis busa yang terdiri dari bahan kimia yang dapat membentuk busa. Busa AFFF (*Aqueous Film Forming Foam*) yang disembur keluar akan menutupi bahan yang terbakar sehingga Oksigen tidak dapat masuk untuk proses kebakaran. APAR Jenis Busa AFFF ini efektif untuk memadamkan api yang ditimbulkan oleh bahan-bahan padat non-logam seperti kertas, kain, karet dan lain sebagainya (Kebakaran Kelas A) serta kebakaran yang dikarenakan oleh bahan-bahan cair yang mudah terbakar seperti Minyak, Alkohol, Solvent dan lain sebagainya (Kebakaran Jenis B). (Pradipta, 2016) menyatakan penempatan alat pemadaman harus memperhitungkan jenis material yang akan terbakar. dilihat pada Gambar 4.



Gambar 4. Apar

d. Sarung tangan

Sarung tangan di kapal terdapat satu jenis yaitu bahan katun. Sesuai

dengan fungsinya dikapal berguna untuk melindungi tangan. Pelindung tangan ini digunakan pada saat pengoperasian alat tangkap serta untuk menghindari tangan terluka akibat tali atau terluka pada saat penanganan hasil tangkapannya. KM Anna Rizky 7 menggunakan pemakaian sarung tangan dengan sistem berulang-ulang. Pengantian sarung tangan akan terjadi apabila sarung tangan rusak. Setiap kali pemberangkatan akan terjadi penambahan sarung tangan sebanyak 40 pasang. Sarung tangan dapat dilihat pada Gambar 5.



Gambar 5. Sarung Tangan

e. Sepatu boot

Sepatu boot terutama menutupi kaki dan pergelangan kaki, sementara beberapa juga menutupi beberapa bagian betis bawah. Beberapa sepatu boot memanjangkan kaki, terkadang sampai ke lutut . Kebanyakan sepatu boot memiliki tumit yang dapat dibedakan dengan jelas dari bagian sol lainnya, meskipun keduanya terbuat dari satu bagian. Sepatu boot dipakai baik untuk fungsinya - melindungi kaki dan tungkai dari air , dingin yang ekstrim, lumpur atau bahaya (misalnya, sepatu bot kerja dapat melindungi pemakainya dari bahan kimia atau menggunakan jari kaki baja) pada kapal KM Anna Rizky 7 terdapat sepatu boot sebanyak 16 pasang yang digunakan bergantian sesuai kebutuhan pada saat jam kerja. (Najihah et al., 2013) menyatakan sepatu boot sangat penting digunakan pada pekerjaan beresiko kotor dan basah. Dilihat pada Gambar 6.



Gambar 6. Sepatu Boot

f. Baju pelindung

Salah satu aspek dari K3 adalah mengontrol bahaya (*hazard*) yang mungkin terjadi di dalam lingkungan kerja. Cara mengontrol bahaya yang mungkin terjadi adalah dengan

melindungi diri sendiri. Salah satu alat pelindung diri (APD) yang wajib dikenakan oleh pekerja adalah pakaian pelindung atau baju *safety* K3.

Baju safety K3 atau sering disebut *safety coverall* atau *safety wearpack* merupakan pakaian yang berfungsi untuk melindungi si pemakai. Baju safety K3 harus dapat meminimalkan dampak atau risiko dari bahaya yang mun gkin ada di dalam lingkungan kerja. Bahaya tersebut dapat berupa panas, udara dingin, percikan listrik atau arus listrik, serat asbes, paparan api, paparan logam, atau bahan kimia berbahaya dan beracun. Secara umum, pakaian pelindung dapat dibagi menjadi dua jenis, yaitu *one piece coverall* dan *two piece wearpack* dapat dilihat pada Gambar 7.

Dalam penelitian ini terdapat baju K3 sepanyak 12 pasang. Baju K3 digunakakan dalam kegiatan penangkapan, masuk kedalam palka Es atau keruang mesin pendingin, saat hujan. Keterbatasan baju K3 diatas kapal menyebabkan para nahkoda harus mengambil kebijakan pioritas dalam pengunaan baju K3. Pengunaan baju K3 sangat penting untuk mengurangi kontak langsung ABK dengan perubahan suhu yang sangat tinggi. (Dumbela et al., 2017) menyatakan perlindungan diri dari kontak langsung dengan kegiatan kerja mengurangi pekerja dari kontaminasi.



Gambar 7. Baju Pelindung

g. Masker selam

Kaca mata selam pada kapal terdapat sebanyak 2 unit. Kacamata ini berguna untuk sarana pernafasan didalam air. Kegiatan yang sering mengunakan kaca mata ini adalah ketika kapal mengalami ganguan (baling-baling, poros kemudi, daun kemudi) serta kegiatan perbaikan lambung kapal dari dalam air. Kaca mata selam dapat dilihat pada Gambar 8.



Gambar 8. Masker Selam

Kecelakaan dan kesehatan kerja pada kapal

Kecelakaan tidak mengenal tempat dimana pun kita berada pasti selalu saja marabahaya mengancam. Ada beberapa bahaya yang sering timbul pada pengoperasian alat tangkap *longline* yaitu: bahaya yang timbul dari kondisi kapal, bahaya yang timbul dari mesin dan alat bantu dan bahaya yang timbul saat pengoperasian. Untuk menanggulangi dan meminimalisir kecelakaan kerja maka dilakukan pengamatan untuk mengetahui kelengkapan dan kemampuan yang berhubungan dengan keselamatan dan kesehatan kerja pada kapal. Hasil pengamatan dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Hasil pengamatan

Pertanyaan	Pelaksanaan
Apakah awak kapal memiliki pengetahuan tentang keselamatan kerja diatas kapal	Ya
Perlengkapan dari keselematan kerja apa sudah memadai	Belum
Apakah layak perlengkapan tersebut	Belum
Apakah awak kapal mempunyai sertifikat keahlian kepelautan	Belum
Awak kapal mengetahui penanganan pada saat terjadinya kecelakaan kerja	Ya
Apakah alat keselamatan tersebbut digunakan pada saat berkerja	Belum
Apakah perlengkapan kerja sudah memenuhi standar	Belum

Pertanyaan-pertanyaan dari hasil pengamatan diatas selanjutnya dianalisis menggunakan analisis SWOT.

Analisis SWOT

Hasil pertanyaan – pertanyaan yang diajukan sesuai dengan apa yang terjadi dilapangan. Banyaknya masalah yang terjadi karena tidak mematuhi standar dari keselamatan itu sendiri dan akan menimbulkan hal yang tidak diinginkan, namun para pengurus tidak memperhatikan hal tersebut. Pertanyaan dari hasil pengamatan diatas dianalisis menggunakan analisis SWOT. Tujuan dari analisis SWOT ini adalah untuk mengetahui kekuatan dan kelemahan perusahaan guna melakukan implementasi K3 yang tepat bagi perusahaan.

Adapun pengamatan yang dilakukan sesuai analisis SWOT yaitu :

a. Kekuatan (*strenghts*)

   Memiliki jaminan BPJS, crew/ABK mengetahui penanganan pertama

kecelakaan, memiliki alat keselamatan yang cukup, dan mengetahui pengetahuaan K3.

b. Kelemahan (*weakness*)

Kurangnya pengetahuan K3, tidak adanya pelatihan K3, alat keselamatan masih kurang, dan sertifikat keahlian kepelautan yang tidak dimiliki.

c. Peluang (*oppurtunities*)

Pelatihan K3, melengkapi alat keselamatan, membuat aturan tertulis , dan melengkapi sertifikat keahlian kepelautan.

d. Ancaman (*threats*)

Kecelakaan kerja yang terjadi, pengeluaran biaya terhadap penanggulangan kecelakan kerja, keselamatan para crew kapal, dan terkena sanksi dengan pihak terkait.

Analisis SWOT dimulai dengan mengemukakan berbagai faktor strategi internal atau *Internal Factor Analysis Strategic* (IFAS) maupun faktor strategi eksternal atau *External Factor Analysis Strategic* (EFAS). Faktor strategi internal maupun eksternal dapat dilihat pada Tabel 2 dan Tabel 3.

Tabel 2. IFAS

faktor strategi internal IFAS					
No	Kekuatan (2,58)	Ts	Bbt	Rtng	Skor
	Memiliki		0,23		1,1
1	jaminan BPJS	3	1	5	5
2	Crew /ABK mengetahui penanganan pertama kecelakaan	2	0,15	4	0,6
3	memiliki alat keselamatan yang cukup	2	0,15 4	3	0,4 6
	Sebagian mengetahui	1,	0,11		0,3
4	pengetahuan K3	5	5	3	5
Kelemahan (0,51)					
1	Sebagian tidak mengetahui	1,	0,11 4		0,2 2

faktor strategi exsternal EFAS					
No	Peluang (2,27)	Ts	Bbt	Rtng	Skor
1	pelatihan K3	3	0,13	5	0,67
2	melengkapi alat keselamatan	3	0,13	4,5	0,6
3	membuat aturan tertulis	2,5	0,11	3	0,33
4	melengkapi sertifikat keahlian kepelautan	3	0,13	5	0,67
Ancaman (0,62)					0
1	kecelakan yang terjadi	3	0,13	1	0,13
2	pengeluaran biaya terhadap kecelakaan	3	0,13	2	0,27
3	keselamatan crew kapal	3	0,13	1	0,13
4	terkena sanksi dengan pihak terkait	2	0,09	1	0,09
Total		22,5	1		2,89

	mengetahui pengetahuan K3	5	5		3
2	tidak adanya pelatihan K3	1	0,07	1	0,0 8
3	alat keselamatan masih kurang	1	0,07	1,5	0,1 2
4	sertifikat keahlian kepelautan yang tidak dimiliki	1	0,07	1	0,0 8
Total		13			3,0 8

Tabel 3. EFAS

Keterangan : TS = Tingkat signifikan, bbt = bobot, rtng = rating, skor = skor

Dari tabel diatas tingkat signifikan diperoleh dari kuisioner pertanyaan yang telah diajukan kepada crew/ABK diatas kapal dan di beri penilaian dari 1 sampai 3, yang berarti nilai 1 signifikan dan nilai 3 sangat signifikan. Nilai bobot diperoleh dari tingkat signifikan di bagi dengan total dari signifikan, Rating didapat dari penilaian 1 sampai 5, jadi jika di bagi menjadi 2, angka 3 adalah angka tengahnya, yang dimana angka 4 sampai 5 itu tinggi dan 1 sampai 2,9 itu rendah. Dan nilai skor di dapatkan dari bobot dibagi dengan rating.

Pada Tabel 2 dapat dilihat kekuatan utama pada K3 Kapal KM Anna Rizky 7 adalah memiliki jaminan BPJS dengan skor 2,15. Kelemahan utama K3 Kapal KM Anna Rizky 7 adalah sebagian ABK tidak mengetahui pengetahuan K3 dengan skor 0,26. Hasil akhir faktor- faktor internal dalam matriks IFAS dengan total skor 3,08. Nilai ini berada diatas rataan 3 yang menunjukkan posisi internal cukup kuat yang mana memiliki kemampuan di atas rataan dalam memanfaatkan kekuatan dan mengantisipasi kelemahan internal (David,2006).

Pelatihan K3 dan melengkapi sertifikat keahlian kepelautan merupakan peluang tertinggi bagi K3 Kapal KM Anna Rizky 7 dengan skor 0,67 (Tabel 3), sedangkan ancaman terbesar yang dihadapi Kapal KM Anna Rizky 7 adalah pengeluaran biaya terhadap kecelakaan dengan skor 0,27. Total skor pada analisis faktor eksternal yang diperoleh yaitu 2,89. Hal ini berarti kemampuan Kapal KM Anna Rizky 7 untuk memanfaatkan peluang dan mengantisipasi ancaman di bawah rata-rata.

Dalam penilaian tersebut bahwa pelaksanaan K3 diatas kapal sangat tidak diperhatikan baik itu dalam proses kerja atau dari sarana prasarana K3 yang dimiliki oleh kapal tersebut. dalam hal ini jika terus dibiarkan akan merugikan para pekerja dan pengurus kapal. Yang sangat bertanggung jawab dengan hal ini yaitu nahkoda sebagai yang memegang kuasa tertinggi diatas kapal, dan nahkoda menyampaikan kekurangan yang terdapat diatas kapal kepada pengurus/ pemilik kapal tersebut.

Dalam tabel internal dan eksternal KM. Anna Rizky 7 dapat melihat kekurangan dan kelebihan K3 yang terdapat diatas kapal

gunanya untuk meminimalisir atau mencegah keadaan/kecelakaan yang akan terjadi. Pentingnya dalam sosialisasi pengetahuan tentang K3 sangat berguna bagi para crew/ABK kapal agar tahu langkah apa yang akan diambil jika terjadinya marabahaya diatas kapal.

Untuk menentukan posisi koordinat kuadran K3 KM Anna Rizky 7, dapat dicari dengan menghitung selisish dari total faktor kekuatan (S) dengan total faktor kelemahan (W). kemudain dihitung juga selisih dari total skor peluang (O) dengan total skor ancaman (T) yaitu sebagai berikut :

IFAS = Total skor kekuatan- Total skor kelemahan

= 2,58 – 0,51

= 2,07

EFAS = Total skor peluang – Total skor ancaman

= 2,27 – 0,62

= 1,65

Dari hasil perhitungan tersebut diperoleh selisih untuk IFAS maupun EFAS bernilai positif. Hal ini menunjukkan SWOT berada pada kuadran 1. Berdasarkan alternative pada kuadran 1 mendukung strategi progresif , artinya posisi ini menandakan kapal KM Anna Rizky 7 merupakan perusahan yang kuat dan berpeluang dalam melakukan pengembangan K3.

Dilihat dari aspek-aspek internal (kekuatan dan kelemahan) maupun aspek-aspek eksternal (peluang dan ancaman) yang telah di bahas sebelumnya maka dapat dirumuskan beberapa strategi bagi perusahaan yang dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Matriks SWOT pada KM. Anna Rizky 7

IFAS / **EFAS**	***Strenght* (S)**	***Weakness* (W)**
***Opportunities* (O)**	**SO Kekuatan dan peluang** mempunyai jaminan ketenagakerjaan awak kapal, memiliki pengetahuan tentang penanganan kecelakan dan melakukan pelatihan mengenai K3, melengkapi keselamatan atau memperbaharui alat keselamatan serta memperbaiki	**Strategi WO Kelemahan dan peluang** melakukan pelatihan K3 bagi awak kapal, melengkapi alat keselamatan yang kurang atau yang sudah kadaluarsa, melengkapi sertifikat ahli kepelautan

	kondisi kapal dan melaksanakan prosedur kerja keselamatan dan kesehatan kerja diatas kapal.	
***Threats* (T)**	**Strategi ST Kekuatan dan ancaman** Memiliki jaminan kesehatan bagi awak kapal, meningkatkan kesadaran pentingnya K3 terhadap awak kapal, meningkatkan kemampuan K3 pada awak kapal.	**Strategi WT Kelemahan dan ancaman** Melakukan sosialisasi dan pelatihan K3 bagi awak kapal, perlengkapan K3 yang menunjang kerja para awak kapal diatas kapal.

Berdasarkan matriks SWOT diatas dan posisi kuadran maka kapal KM Anna Rizky 7 juga dapat melakukan strategi SO yang digunakan untuk memanfaatkan kekuatan (S) guna mendapatkan peluang (O) yang ada. Pada strategi ini KM Anna Rizky 7 dapat melakukan pelatihan mengenai K3 untuk ABK , memberikan jaminan ketenagakerjaan ABK, melengkapi keselamatan atau memperbaharui alat keselamatan serta memperbaiki kondisi kapal dan melaksanakan prosedur kerja keselamatan dan kesehatan kerja diatas kapal. Tujuan yang akan dicapai melalui strategi SO yaitu meminimalisir kecelakaan kerja di atas kapal serta memberikan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja ABK.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian diatas, maka dapat di tarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Kekuatan yang dimiliki kapal KM Anna Rizky 7 dalam pelaksanaan K3 yaitu ABK memiliki jaminan BPJS, ABK mengetahui penanganan pertama kecelakaan, memiliki alat keselamatan yang cukup dan sebagian ABK memiliki pengetahuan K3.
2. Kelemahan yang dimiliki kapal KM Anna Rizky 7 dalam pelaksanaan K3 yaitu sebagian ABK tidak mengetahui pengetahuan K3, tidak adanya pelatił 63 , alat keselamatan masih kurang dan sertifikat keahlian kepelautan yang tidak dimiliki.
3. Peluang yang dimiliki kapal KM Anna Rizky 7 dalam pelaksanaan K3 yaitu pelatihan K3, melengkapi alat keselamatan, membuat aturan tertulis dan melengkapi sertifikat keahlian kepelautan.

4. Ancaman yang muncul dan menjadi hambatan kapal KM Anna Rizky 7 dalam pelaksanaan K3 yaitu kecelakaan yang terjadi, pengeluaran biaya terhadap kecelakaan, keselamatan crew kapal dan terkena sanksi dengan pihak terkait.
5. Hasil analisis pembobotan, rating dan skor IFAS diperoleh jumlah skor kekuatan (S) yaitu 2,58 dan skor faktor kelemahan (W) 0,51 yang menunjukkan bahwa kondisi internal perusahaan dalam memanfaatkan kekuatan dan meminimalkan kelemahan sudah cukup baik dan berada diatas rata-rata.
6. Hasil analisis pembobotan, rating dan skor EFAS diperoleh jumlah skor faktor peluang (O) diperoleh skor 2,27 dan skor untuk faktor ancaman (T) yaitu 0,62 yang menunjukkan bahwa kapal KM Anna Rizky 7 kurang memberikan respon baik terhadap peluang-peluang dan menghindari ancaman yang mungkin akan timbul dalam penerapan K3.
7. Selisih antara IFAS dan EFAS diperoleh hasil posisi K3 KM Anna Rizky 7 pada kuadran 1 yaitu posisi progresif, sehingga alternative strategi yang disarankan dalam K3 yaitu melakukan pelatihan mengenai K3 untuk ABK , memberikan jaminan ketenagakerjaan ABK, melengkapi keselamatan atau memperbaharui alat keselamatan serta memperbaiki kondisi kapal dan melaksanakan prosedur kerja keselamatan dan kesehatan kerja diatas kapal.

DAFTAR PUSATAKA

David, Fred R. 2009. Stratetic Management (Manajemen Strategi Konsep). Jakarta : Salemba Empat.

Demi, L.A., Waas, H.J.D., Sarianto, D., & Haris, R.B.K. (2020). Karakteristik Oseanografi Pada Daerah Penangkapan Ikan Tuna Di Samudra Hindia Bagian Timur Indonesia. *Jurnal Ilmu-Ilmu Perikanan Dan Budidaya Perairan*, *15*(1), 48–62.

Dumbela, F. M., Pinontoan, O. R., & Rumayar, A. A. (2017). Peran Sistem Manajemen Kesehatan Dan Keselamatan Kerja Dalam Mencegah Kecelakaan Kerja Di Pt. Pln (Persero) Wilayah Suluttenggo Ap2b Sistem Minahasa. *Kesmas*, *6*(3).

Food and Agriculture Organization. 2000. The State of World Fisheries andAquaculture.

GALIH, A. W. (2019). *Upaya Peningkatan Keterampilan Dan Pengetahuan Anak Buah Kapal Terhadap Alat Keselamatan Sekoci Guna Menghadapi Keadaan Darurat Di Mv. Dk 01* [Phd Thesis]. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Lestari, T., & Trisyulianti, E. (2009). Hubungan Keselamatan dan Kesehatan (K3) dengan Produktivitas Kerja Karyawan (Studi Kasus: Bagian Pengolahan PTPN VIII Gunung Mas, Bogor). *Jurnal Manajemen*, *1*(1).

Listyani, I. (2016). Pengaruh Fasilitas Kerja dan Komunikasi Kerja Terhadap Kinerja Karyawan. *JMK (Jurnal Manajemen Dan Kewirausahaan)*, *1*(1), 56–64.

Mitchell Jr, K. C., & Mitchell, L. M. (1994). *Lighted life jacket*. Google Patents.

Najihah, K., Tarigan, L., & Lubis, H. S. (2013). Pelaksanaan Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada Tenaga Kerja Bagian Pengolahan Kelapa Sawit Pks Rambutan Ptpn-3 Tebing Tinggi Tahun 2013. *Lingkungan Dan Keselamatan Kerja*, *2*(3), 14427.

Pradipta, Y. (2016). Identifikasi Kebutuhan Alat Pemadam Api Ringan di RSP Universitas Brawijaya Malang. *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, *5*(1), 11–20.

SOLAS. 1978. International Convention the Safety of Life at Sea.

Suman, A., Satria, F., Nugraha, B., Priatna, A., Amri, K., & Mahiswara, M. (2018). Status Stok Sumber Daya Ikan Tahun 2016 Di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (Wpp Nri) Dan Alternatif Pengelolaannya. *Jurnal Kebijakan Perikanan Indonesia*, *10*(2), 107–128.

Suwestian, M. F., Ghalib, S., & Utomo, S. (2016). Implementasi Kebijakan Sistem Manajemen Keselamatan Pelayaran (Studi Di PT. Maritim Barito Perkasa Banjarmasin). *Jurnal Bisnis Dan Pembangunan*, *3*(1).

Widianti, T., & Damayanti, S. (2015). Analisis SWOT: Strategi Pengembangan Kelompok Penelitian. *Jurnal Nasional. Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia*.