

SKRIPSI

**ANALISIS PENERAPAN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA
(K3) PADA KAPAL FERRY KMP.KORMOMOLIN TRAYEK BIRA-
PAMATATA**

Diajukan Kepada Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Untuk Memenuhi

Sebagian Persyaratan Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik

Oleh :

LUTHFIAH RAHMA

D031171011



DEPARTEMEN TEKNIK PERKAPALAN

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS HASANUDDIN

GOWA

2022

LEMBAR PENGESAHAN

Tugas akhir ini diajukan untuk memenuhi salah satu syarat dalam mengikuti Seminar dan Ujian Akhir guna memperoleh gelar Sarjana Teknik Perkapalan Program Studi Strata Satu (S1) pada Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar

Judul Skripsi

ANALISIS PENERAPAN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA (K3) PADA KAPAL FERRY KMP. KORMOMOLIN TRAYEK BIRA -

UNIV PAMATATA SANUDDIN

Disusun Oleh :

Luthfiah Rahma

D031171011

Gowa, April 2022

Telah diperiksa dan disetujui oleh :

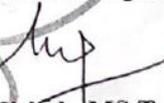
Pembimbing I



Wihdat Djafar, ST. MT. MlogSupChMgmt

Nip. 19730828 200012 2 001

Pembimbing II

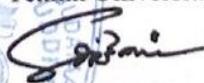


Dr. Ir. Misliah, MS.Tr

Nip. 19620423 198802 2 001

Mengetahui,

Ketua Departemen Teknik Perkapalan
Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin



Dr. Eng. Suandar Baso, ST., MT.

Nip. 19730206 200012 1 002



PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

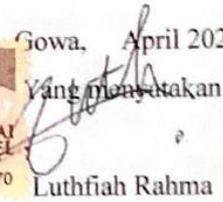
Nama : Luthfiah Rahma
Nim : D031171011
Program Studi : Teknik Perkapalan
Jenjang : S1

Menyatakan bahwa karya tulis saya berjudul.

*“Analisis Penerapan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3) Pada Kapal Ferry
KMP.Kormomolin Trayek Bira-Pamatata”*

Adalah karya tulisan saya sendiri dan bukan merupakan pengambil alihan tulisan orang lain dan skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan skripsi merupakan hasil dari orang lain maka saya bersedia menaerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Gowa, April 2022
Yang menyatakan

Luthfiah Rahma



ABSTRAK

LUTHFIAH RAHMA *Analisis Penerapan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Pada Kapal Ferry KMP.Kormomolin Trayek Bira-Pamatata (dibimbing oleh Wihdat Djafar dan Mislih Idrus)*

Salah satu tujuan dari penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) adalah untuk mencegah terjadinya kecelakaan atau hal yang tidak diinginkan. Peraturan tentang keselamatan dan kesehatan kerja diatas kapal sudah ada tetapi masih sering terjadi kecelakaan di perairan Indonesia. Penelitian ini dilakukan diatas kapal KMP.Kormomolin trayek Bira-Pamatata dengan tujuan untuk mengetahui seberapa besar tingkat penerapan keselamatan dan kesehatan kerja diatas kapal. Metode yang digunakan adalah metode *Ceklist*, yaitu metode yang digunakan sebagai alat rekam observasi yang memuat daftar pernyataan tentang aspek-aspek yang mungkin terdapat dalam sebuah situasi, tingkah laku, dan kegiatan (individu/ kelompok). Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan keselamatan dan kesehatan kerja diatas kapal KMP.Kormomolin sebesar 55% ini menunjukkan bahwa tingkat penerapan keselamatan dan kesehatan kerja diatas kapal masih kurang. Solusi yang diberikan yaitu penambahan alat-alat keselamatan jiwa diatas kapal, Perbaikan fasilitas pada aspek keselamatan dan kesehatan, aspek keamanan dan aspek kesetaraan diatas kapal, serta pemberian sanksi bagi pihak-pihak yang melanggar/lalai terhadap peraturan.

Kata Kunci: *Keselamatan dan kesehatan kerja, fasilitas keselamatan*

ABSTRAK

LUTHFIAH RAHMA *Analysis of the Application of Occupational Safety and Health on the KMP. Kormomolin Ferry for the Bira-Pamatata route (supervised by Wihdat Djafar and Misliah Idrus)*

One of the objectives of implementing occupational safety and health (K3) is to prevent accidents or unwanted things from happening. Regulations on occupational safety and health on ships already exist, but accidents often occur in Indonesian waters. This research was conducted on board the ship KMP. Kormomolin Bira-Pamatata route with the aim of knowing how much the level of application of occupational safety and health on board the ship. The method used is the checklist method, which is the method used as an observation record tool that contains a list of statements about aspects that may be contained in a situation, behavior, and activity (individual/group). The results showed that the application of occupational safety and health on board KMP. Kormomolin was 55%, indicating that the level of application of occupational safety and health on board ships was still lacking. The solutions provided are the addition of life-saving equipment on board, improvement of facilities in aspects of safety and health, security aspects and aspects of equality on board, as well as providing sanctions for parties who violate / neglect the regulations.

Keywords: *Occupational safety and health, safety facilities*

KATA PENGANTAR

Assalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Segala puji bagi Allah SWT, Tuhan semesta alam yang tak hentinya memberikan nikmat bagi kita semua. Shalawat dan salam kita haturkan kepada baginda Rasulullah Muhammad SAW, serta kepada keluarga dan juga para sahabat semoga kita mendapat syafaat dari beliau di akhirat kelak, Aamiin Ya Robbal Aalamiin. Dengan segala rahmat Allah SWT sehingga walaupun adanya keterbatasan dan kelemahan yang penulis miliki, penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul “***Analisis Penerapan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3) Pada Kapal KMP.Kormomolin Trayek Bira-Pamatata***”.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan dan bantuan dari beberapa pihak sehingga masalah atau kesulitan-kesulitan dapat penulis atasi. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menghanturkan terima kasih terutama kepada Ibunda saya tercinta atas segala kesabaran, dan pengorbanan serta dukungannya baik secara moral maupun materi sehingga penulis dapat menyelesaikan studi pada Departemen Teknik Perkapalan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin dengan baik.

Dalam kesempatan ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang mendalam kepada yang terhormat:

1. Ibu Wihdat Djafar, ST. MT. MLogSupChMgmt selaku dosen pembimbing I, atas segala bimbingan, arahan dan pembelajaran yang sangat berharga dalam penyelesaian skripsi ini.
2. Ibu Dr. Ir. Hj. Misliah, MS. Tr selaku dosen pembimbing II, yang selama ini dengan penuh kesabaran dalam membimbing serta memberi arahan dalam penyelesaian skripsi ini.
3. Bapak Abd. Haris Djalante, ST., MT terima kasih atas saran dan masukan yang diberikan kepada kami selama penyusunan skripsi.
4. Bapak Wahyuddin, ST., MT terima kasih atas saran dan masukan yang diberikan kepada kami selama penyusunan skripsi.
5. Bapak Dr. Eng. Suandar Baso, ST., MT selaku Ketua Departemen Teknik Perkapalan atas segala ilmu dan dukungannya selama ini.

6. Bapak/Ibu dosen dan seluruh staff Departemen Teknik Perkpalan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin untuk segala ilmu dan bantuannya.
7. Terima kasih untuk semua personil ST. Aishyah Squad atas segala dukungan dan kesabarannya.
8. Terima kasih sahabat-sahabat “Inyaallah dunia-akhirat” Alifah Ummu Zakia, A. Iqra Alwaini, Mardawiah, dan Ririn Anggraini atas segala waktu, tenaga, nasehat, serta saran dan masukan yang diberikan selama ini.
9. Terima kasih untuk salah satu sahabatku yang tidak bisa saya sebutkan namanya atas segala bantuan dan dukungannya selama proses pengerjaan skripsi ini.
10. Terima kasih teman-teman Naval 2017 serta saudara-saudara Perizcope 2017 telah memberi warna dalam perjalanan saya selama berkuliah di Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
11. Dan yang terakhir terima kasih Untuk diri sendiri yang telah bertahan sampai saat ini.

Semoga Tuhan Yang Maha Kuasa senantiasa melimpahkan karunia-Nya kepada kita semua, Aamiin. Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, sangat diharapkan saran dan kritik yang sifatnya konstruktif demi kesempurnaan skripsi ini. Semoga tulisan ini dapat bermanfaat kepada siapa saja yang membutuhkannya.

Gowa, Maret 2022

Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	Error! Bookmark not defined.
PERNYATAAN KEASLIAN	Error! Bookmark not defined.
ABSTRAK	iv
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
BAB I	1
PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah	3
1.3. Batasan Masalah.....	3
1.4. Tujuan Penelitian.....	3
1.5. Manfaat Penelitian.....	4
1.6. Sistematika Penulisan	4
BAB II	5
TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1. Landasan Hukum.....	5
2.1.1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayaran Minimal Penumpang Angkutan Penyeberangan:	5
2.1.2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal.	6
2.2. Landasan Teori	7
2.2.1. Transportasi	7
2.2.3. Angkutan Penyeberangan	9
2.2.4. Lintas Penyeberangan.....	11
2.2.5. Defenisi Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3)	11
2.2.6. Pelayaran	14
2.2.7. Keadaan Darurat saat Berlayar	17
2.2.8. Perlengkapan Keselamatan Pelayaran	19
2.2.9. Pengikatan kendaraan diatas kapal	23
2.2.10. Metode Ceklist.....	26

BAB III	29
METODOLOGI PENELITIAN	29
3.1 Lokasi dan Waktu Penelitian.....	29
3.2. Jenis Dan Sumber Data.....	29
3.3 Jenis Data.....	29
3.3.1 Data primer	29
3.3.2 Data Sekunder.....	30
3.4 Populasi dan Sampel Penelitian.....	30
3.4.1 Populasi	30
3.4.2 Sampel	30
3.5 Kerangka Berfikir.....	34
BAB IV	35
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	35
4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian.....	35
4.1.1 Kondisi Pelayaran Bira-Pamatata.....	35
4.1.2 Kapal Yang Beroperasi Di Bira-Pamatata	36
4.2 Karakteristik Penumpang di Atas Kapal	39
4.3 Analisa Hasil Data Penelitian	41
4.3.1 Fasilitas Alat keselamatan di atas kapal.....	41
4.3.2 Fasilitas Alat Pengikat Kendaraan.....	45
4.3.3 Aspek Keselamatan dan Kesehatan Kerja	46
4.3.4 Aspek Keamanan.....	50
4.3.5 Aspek Kesetaraan	52
4.4. Penanganan Kendaraan Pada Geladak Kendaraan	53
4.5 Kuisisioner Penumpang dan Anak Buah Kapal terhadap Aspek Keselamatan.....	61
4.6. Pemecahan Masalah	66
BAB V	75
PENUTUP	75
5.1 Kesimpulan.....	75
5.2 Saran	76
DAFTAR PUSTAKA	77
LAMPIRAN.....	79

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Tali Pengikat Kendaraan (Rope Automobile Tiedown)	24
Gambar 2. 2 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (<i>Ratchet Strap Assembly</i>) Model Ganco Pada Ked	24
Gambar 2. 3 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (<i>Ratchet Strap Assembly</i>) Model Ganco Pada Satu Sisinya	25
Gambar 2. 4 Rantai Dengan Ganco	25
Gambar 2. 5 Ganco Dengan Rantai Dan Pengencangnya	26
Gambar 2. 6 Jenis – Jenis Klem Roda Kendaraan	26
Gambar 3. 1 KM. KORMOMOLIN	29
Gambar 4. 1 Rute Pelayaran Lintas Bira – Pamatata	35
Gambar 4. 2 (a) KMP. Kormomolin dan (b) KMP. Balibo	37
Gambar 4. 3 KMP. (a) Sangke Pallangga dan (b) KMP. Bontoharu	37
Gambar 4. 4 Rencana Umum dan Rencana Keselamatan Kapal Penumpang KMP.Kormomolin	38
Gambar 4. 5 Keterangan Simbol Rencana Umum dan Keselamatan Kapal Penumpang KMP. Kormomolin	38
Gambar 4. 6 Diagram Responden penumpang kapal berdasarkan Usia	39
Gambar 4. 7 Diagram Responden anak buah kapal berdasarkan Usia	39
Gambar 4. 8 Diagram Responden penumpang kapal berdasarkan Pendidikan	40
Gambar 4. 9 Diagram Responden ABK berdasarkan Pendidikan	40
Gambar 4. 10 Frekuensi penggunaan kapal	41
Gambar 4. 11 Pelampung Penolong Cincin (Ring Life Bouys)	42
Gambar 4. 12 Jaket Penolong	43
Gambar 4. 13 Rakit penolong (life raft)	44
Gambar 4. 16 Alat Pengikat yang Disimpan di Dalam Gudang kapal KMP.Kormomolin	45
Gambar 4. 17 Tali Pengikat Kendaraan (Rope Automobile Tiedown)	46
Gambar 4. 18 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (<i>Ratchet Starp Assembly</i>) Model Ganco Pada Kedua Ujung Sisinya	46
Gambar 4. 19 Jembatan Timbang Tipe Portabel dan Tipe Permanen	54
Gambar 4. 20 Penempatan Kendaraan Yang Melintang	54
Gambar 4. 21 Ruang Muat kendaraan Masih Tidak Steril	55
Gambar 4. 22 Ruang Muat kendaraan bersih dari ceceran minyak	55
Gambar 4. 23 Jumlah Alat Lashing Berdasarkan Berat Muatan Kendaraan Berdasarkan Permenhub Nomor 115 Tahun 2016	56
Gambar 4. 24 Pengikatan Pada Kendaraan Besar/Berat Menggunakan Rantai Berdasarkan Permenhub Nomor 115 Tahun 2016	57
Gambar 4. 25 Pengikatan Untuk Kendaraan Kecil Berdasarkan Permenhub Nomor 115 Tahun 2016	57
Gambar 4. 26 Barisan Wajib Lashing Berdasarkan Permenhub Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal	57
Gambar 4. 27 Petugas pengikat kendaraan	61
Gambar 4. 28 (Peralatan P3K yang layak)	72
Gambar 4. 29 Kursi roda yang layak	73

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Jumlah penumpang kapal perhari	30
Tabel 3. 2 Tahapan Analisis Data.....	32
Tabel 4. 1 Karakteristik kapal penumpang trayek Bira-Pamatata.....	36
Tabel 4. 2 Alat keselamatan di atas kapal KMP.Kormomolin	44
Tabel 4. 3 Jenis Alat Pengikat Kendaraan.....	45
Tabel 4. 4 Penilaian Kondisi Dan Ktersediaan Fasilitas Standar Pelayanan Minimal Penumpang Pada Aspek Keselamatan.....	47
Tabel 4. 5 Penilaian Kondisi dan Ketersediaan fasilitas Standar Pelayanan Minimal Penumpang Pada Aspek Kesehatan.....	49
Tabel 4. 6 Penilaian Kondisi Dan Ketersediaan Fasilitas Standar Pelayanan Minimal Penumpang Pada Aspek Kemanan	51
Tabel 4. 7 Penilaian Ketersediaan dan Kondisi fasilitas Standar Pelayanan Pemumpang Pada Aspek Kesetaraan.	52
Tabel 4. 8 Jenis dan Jumlah Kendaraan Kapal KMP.Kormomolin.....	53
Tabel 4. 9 Penilaian Kesesuaian Peraturan Lasing Kendaraan di atas Kapal dengan Kondisi Lapangan	58
Tabel 4. 10 Jarak Kendaraan di atas Kapal.....	60
Tabel 4. 11 Pernyataan Anak Buah Kapal Terhadap Aspek Keselamatan.....	61
Tabel 4. 12 Pernyataan penumpang terhadap aspek keselamatan	62
Tabel 4. 13 Pengecekan Standar Minimal Pelayanan Penumpang Berdasarkan Peraturan Menteri No.62 Tahun 2019 dengan Kondisi Lapangan Kapal Penumpang di KMP. Kormomolin	63
Tabel 4. 14 Pengecekan Peraturan Menteri No. 115 Tahun 2016 dengan Kondisi Lapangan Kapal Penumpang di KMP. Kormomolin.....	65
Tabel 4. 15 Kelengkapal Isi Kotak P3K	67

BAB I

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

Transportasi memegang peranan yang sangat penting dalam keberhasilan pembangunan suatu daerah, yang mempunyai peranan sebagai penghubung satu daerah dengan daerah lain yang dipisahkan oleh adanya perairan, peranan transportasi juga sangat erat kaitanya dalam pengembangan, serta merangsang aktifitas-aktifitas yang baru dalam pengembangan perekonomian suatu daerah. Kebutuhan transportasi pada suatu daerah disebabkan oleh adanya interaksi antara aktifitas sosial dan ekonomi di daerah tersebut, keinginan manusia untuk melakukan perjalanan tidak pernah ada akhirnya dan juga banyaknya alasan yang menyebabkan barang diangkut dari satu tempat ke tempat yang lain.

Pelabuhan Penyeberangan Bira terletak di Kabupaten Bulukumba yang berada dalam wilayah Provinsi Sulawesi Selatan. Pelabuhan Penyeberangan Bira mempunyai peranan yang sangat penting karena merupakan satu-satunya pelabuhan penyeberangan utama bagi penyebaran hasil-hasil produksi dan pergerakan manusia serta untuk menghubungkan daerah yang dipisahkan oleh laut khususnya Kepulauan Selayar yang bertujuan menunjang pembangunan perekonomian terutama aktivitas perdagangan dan perkembangan aktivitas masyarakat serta pertumbuhan daerah pendukungnya. Perpindahan barang ekonomi serta aktivitas pariwisata, perindustrian, perkebunan, peternakan akan berkembang pesat dan membawa kemajuan ekonomi bagi daerah sekitar pelabuhan.

Pelabuhan Penyeberangan Bira diselenggarakan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan yang dikelola oleh UPTD Pelabuhan Penyeberangan Bira dan diawasi oleh Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Bira Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIX Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat serta pada sarana kapal dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) Cabang Selayar untuk melayani kapal - kapal penyeberangan lintas komersil Bira - Pamatata maupun lintas perintis Bira - Jampea - Labuan Bajo. PT. ASDP Indonesia Ferry

(Persero) Cabang selayar mempunyai 1 lintasan komersil yaitu: Bira-Pamatata, Pamatata – Bira.

Untuk memastikan Keselamatan Dan kesehatan kerja di atas kapal, maka pemerintah dalam hal ini menteri perhubungan menetapkan peraturan yang dituang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 62 Tahun 2019 tentang standar pelayanan minimal angkutan penyebrangan dan PM 115 tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal. Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tersebut mengatur standar pelayanan yang harus meliputi beberapa aspek yaitu: Keselamatan, Keamanan, Kenyamanan, Kemudahan dan, Kesetaraan. Pada Peraturan menteri Perhubungan Nomor 115 tahun 2016 mengatur tentang tata cara pengangkutan kendaraan yang baik diatas kapal.

Peraturan tentang pelayaran di Indonesia sudah ada tetapi masih sering terjadi kecelakaan pelayaran di perairan Indonesia. Kecelakaan tak hanya terjadi pada pelabuhan pelabuhan besar, kenyataanya, hal ini sering terjadi pada pelayaran rakyat. Berdasarkan investigasi KNKT terhadap kecelakaan kapal, pada tanggal 13 juli 2018 terjadi kecelakaan kapal KM Lestari Maju di perairan Kepulauan Selayar trayek Bira-Pamatata yang menyebabkan 34 orang meninggal dunia, 1 hilang dan 155 orang selamat. Menurut KNKT penyebab dari kecelakaan kapal tersebut adalah karna gelombang tinggi yang mencapai 3 meter dari arah samping kapal, masuk ke geladak utama melalui bukaan bukaan yang ada pada sisi lambung kapal dan juga dari pintu rampa yang tidak kedap. Selain itu, penyebab kapal miring adalah karna kapal bertolak dari pelabuhan dalam kondisi sarat (over draft). KNKT juga menemukan fakta nahkoda mengajukan fakta manifase penumpang melebihi kapasitas yang diizinkan. (Sumber KNKT, 2018)

Dengan memperhatikan permasalahan diatas, penulis tertarik untuk melakukan analisa keselamatan dan kesehatan kerja pada kapal penumpang Trayek Bira - Pamatata . Adapun judul penelitian yang penulis ajukan dalam bentuk skripsi yaitu:

“ANALISIS PENERAPAN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA K3 PADA KAPAL FERRY KMP.KORMOMOLIN TRAYEK BIRA- PAMATATA”

1.2.Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka rumusan masalah yang paling cocok digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Apakah penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja terhadap penumpang di atas kapal KMP.Kormomolin sudah sesuai dengan standar peraturan yang berlaku?
2. Apa upaya/solusi untuk meningkatkan Keselamatan dan Kesehatan Kerja terhadap penumpang di atas kapal KMP.Kormomolin sehingga sesuai dengan peraturan yang berlaku?

1.3.Batasan Masalah

Untuk menghindari ruang lingkup penelitian yang terlalu luas dan lebih mengarahkan fokus permasalahan sehingga mengefektifkan penyelesaian masalah, perlu dibuat batasan-batasan yang diperlukan dalam pemecahan masalah yaitu:

1. Penelitian ini berfokus pada analisis keselamatan dan kesehatan kerja pada deck penumpang (Aktifitas penumpang) dan deck kendaraan (Pemuatan Kendaraan).
2. Penelitian ini menggunakan metode ceklist
3. Penelitian ini berfokus pada 2 sumber peraturan yaitu
 - a. PM 62 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Penyeberangan. Aspek yang diteliti adalah aspek keselamatan, keamanan dan kesetaraan.
 - b. PM 115 Tahun 2016 Tata cara Pengikatan Kendaraan diatas Kapal

1.4.Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini, antara lain:

1. Untuk mengetahui berapa besar tingkat penerapan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3) pada kapal KMP.Kormomolin.
2. Untuk mengetahui apa saja perbaikan dan pengadaan yang harus dilakukan pada kapal KMP.Kormomolin.

1.5.Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari hasil yang diperoleh dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Sebagai bahan pertimbangan pihak instansi untuk lebih memperhatikan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di kapal.
2. Bagi para mahasiswa, dan akademisi penelitian ini diharapkan dapat mendorong penelitian berikutnya yang lebih baik.

1.6.Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah mendapatkan gambaran dalam pembahasan, maka ringkasan sistematika penulisan ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini diuraikan permasalahan secara umum yang meliputi:

Latar Belakang, Rumusan Masalah, Batasan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, dan Sistematika Penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini dibahas mengenai teori – teori dari berbagai literatur yang dapat digunakan untuk menyelesaikan tujuan dari penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini diuraikan permasalahan secara umum yang meliputi: Tempat dan Waktu Penelitian, Jenis dan Sumber Data Penelitian, Metode Pengumpulan Data, Analisis Data dan Kerangka Penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini berisi Analisa hasil penelitian yang akhirnya akan mengeluarkan output yang merupakan arahan atau rencana yang direkomendasikan.

BAB V PENUTUP

Bab ini meliputi: Kesimpulan dan Saran.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Landasan Hukum

Adapun dasar hukum yang diambil sebagai landasan teori yang langsung berkaitan dengan masalah yang diteliti, yaitu:

2.1.1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Penyeberangan:

Peraturan ini berisi tentang standar-standar pelayanan penumpang angkutan penyeberangan. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan yang selanjutnya disebut SPM Angkutan Penyeberangan adalah persyaratan minimal yang harus dipenuhi oleh perusahaan angkutan penyeberangan dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa. Angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan / atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya. Kapal Angkutan Penyeberangan adalah kapal motor penyeberangan yang merupakan kendaraan air yang digerakan tenaga mekanik, berfungsi sebagai jembatan bergerak untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya yang masuk dan keluar melalui pintu rampa yang berbeda, memiliki konstruksi lambung dasar ganda serta memiliki paling sedikit 2 (dua) mesin induk. Petugas pemeriksa SPM Angkutan Penyeberangan adalah aparatur sipil negara dilingkungan direktorat jenderal yang mempunyai kualifikasi dan keahlian dibidang angkutan sungai, danau, dan penyeberangan. SPM Angkutan Penyeberangan untuk pelayanan penumpang sebagaimana dimaksud meliputi aspek:

- a. Keselamatan
- b. Keamanan;
- c. Kenyamanan;
- d. Kemudahan; dan
- e. Kesenjajaran.

2.1.2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal.

Peraturan ini berisi tentang tatacara pengangkutan kendaraan diatas kapal. Isi dari peraturan ini adalah setiap kendaraan yang diangkut di atas kapal wajib dilengkapi informasi mengenai jenis dan berat muatan. Setiap kendaraan yang akan masuk kekapal wajib ditimbang untuk memastikan berat kotor kendaraan beserta muatannya. Berat kendaraan yang melebihi batas maksimal akan ditinjau ulang kecuali apabila kekuatan geladak pada kapal yang dituju masih sesuai untuk menerima kendaraan dengan berat seperti itu. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan kendaraan beserta penumpang dan/barang yang diangkutnya. Setiap kapal yang mengangkut kendaraan darat harus memiliki titik tempat mengikat dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Jarak membujur antara titik tempat mengikat maksimal 2,5 meter.
- b. Jarak melintang antara titik tempat mengikat antara 2,8 s.d 3,0 meter.
- c. Memiliki kekuatan tanpa kerusakan permanen sampai dengan 120 KN.

Setiap kapal wajib menyediakan alat pengikat muatan yang cukup diatas kapal. Alat pengikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan kondisi kapal dan jumlah serta ukuran muatan kendaraan yang diangkut. Ruang muat harus bersih dari ceceran minyak dan gemuk (grease). Kapal harus memiliki perlengkapan pengikat yang sesuai untuk muatan yang akan diangkut dan dengan jumlah yang cukup. Kendaraan harus ditempatkan memanjang (membujur) searah haluan atau buritan kapal dan tidak boleh melintang kapal. Ruang penempatan kendaraan harus steril dari adanya penumpang selama pelayaran. Jarak kendaraan dengan dinding kapal harus sedemikian rupa sehingga tidak boleh menutupi kran atau katup pemadam kebakaran dan akses jalan orang. Mesin kendaraan harus dimatikan, porseneling dan rem tangan harus diaktifkan serta semua kendaraan harus diikat (*lashing*) dengan alat *lashing* yang sesuai dengan jarak dan kondisi cuaca pelayaran serta roda kendaraan harus diganjil. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 3,5 (tiga koma lima) ton sampai 20 (dua puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 2 (dua) alat pengikat (*lashing gear*) dengan

beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 20 (dua puluh) ton sampai 30 (tiga puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 3 (tiga) alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan. Kendaraan yang berat keseluruhannya antara 30 (tiga puluh) ton sampai 40 (empat puluh) ton, harus menggunakan sekurang-kurangnya 4 (empat) alat pengikat (*lashing gear*) dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) yang sesuai pada masing-masing sisi kendaraan. Alat pengikat (*lashing gear*). Setiap kendaraan wajib dilakukan pengikatan selama pelayaran. Pengikatan sebagaimana dimaksud dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (haluan), tengah (midship) dan belakang (buritan). Kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan sebagaimana dimaksud pada ayat 2 wajib dilakukan klem pada roda kendaraan. Pasal 20 persyaratan untuk jarak antar muatankendaraan sebagai berikut:

- a. Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm.
- b. Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan 30 cm.
- c. Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading

2.2. Landasan Teori

Agar dalam pembahasan penelitian tidak terjadi kekeliruan dalam membahas masalah maka perlu adanya teori-teori yang ada hubungannya dengan objek penelitian. Adapun teori-teori yang akan dibahas sebagai berikut:

2.2.1. Transportasi

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi terlihat ada dua unsur yang terpenting yaitu:

- a. Pemindahan pergerakan (movement)
- b. Secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain.

Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan pengangkutan penumpang dan barang (muatan) dari satu tempat ke tempat tujuan (Salim, 2016). Maksudnya dalam transportasi terdapat adanya perpindahan tempat dari alat transportasi dan penumpang serta barang yang di muat dalam alat transportasi. Secara sederhana kita bisa artikan bahwa peranan transportasi adalah untuk mempermudah pergerakan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan.

Transportasi menurut Salim (2016) berdasarkan fungsi atau kegunaanya dapat dibagi menjadi dua, yaitu:

Angkutan pribadi. Kegiatan pengangkutan penumpang dan barang (muatan) dari satu tempat ke tempat tujuannya dengan menggunakan kendaraan milik sendiri.

Angkutan umum. Kegiatan pengangkutan barang dan manusia dengan menggunakan alat transportasi publik. Seperti bis, taksi, becak, kereta api, pesawat udara, kapal laut, kapal penyeberangan dan pelayaran antar samudera.

Peranan transportasi. Transportasi menurut Salim (2016) memiliki peranan langsung terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi, dan sosial politik dalam suatu negara.

Transportasi dan kehidupan masyarakat. Transportasi berpengaruh dalam kehidupan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan dan menunjang pertumbuhan ekonominya. Bahan-bahan baku atau barang-barang hasil produksi suatu daerah dapat disalurkan dengan leluasa kepada perusahaan industri dan juga barang dari perusahaan industri dapat di pasarkan kepada masyarakat dengan lebih mudah. Untuk pengangkutan barang-barang hasil produksi tersebut di perlukan jasa-jasa transportasi (darat, udara dan air atau laut).

Selain untuk pemenuhan kebutuhan dan pertumbuhan ekonomi, transportasi juga berperan penting dalam pengangkutan masyarakat dengan tujuan penyebaran penduduk dan pemerataan pembangunan. Dimana masyarakat akan

kesulitan berpindah dan melakukan kegiatan sehari-hari tanpa adanya transportasi umum atau pribadi.

2.2.3. Angkutan Penyeberangan

Angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.

Kegiatan ini dilakukan oleh badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang telah memenuhi persyaratan kelayaklautan kapal serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.

Jenis-jenis angkutan penyeberangan:

a. Kapal Barang

Sesuai namanya, kapal ini fungsinya adalah sebagai pengangkut barang. Barang yang dibawa kapal barang umumnya adalah barang ekspor atau impor. Barang tersebut lazim dibawa dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain

b. Kapal Penumpang

Sesuai namanya, kapal penumpang digunakan untuk mengangkut penumpang. Pada zaman dahulu, alat penyeberangan inilah yang dipakai sebagai pilihan utama untuk mereka yang pergi haji dan umrah. Kapal jenis ini masih dipakai sampai sekarang. Di Indonesia, kapal penumpang lazim dijadikan alternative bagi mereka yang hendak mudik. Khususnya bagi yang kampung halamannya ada di pulau lain. Kapasitas kapal penumpang begitu luas sehingga bias menampung banak penumpang.

c. Kapal Ferry

Jenis kapal ini fungsinya kurang lebih sama dengan kapal penumpang. Hanya saja, kapal ferry mempunyai kapasitas yang lebih kecil dibanding dengan kapal penumpang. Selain penumpang kapal ferry juga mengangkut beberapa alat transportasi darat seperti mobil, motor, dan truk.

d. Kapal Penangkap Ikan

Kapal jenis ini adalah kapal yang lazim di gunakan para nelayan untuk menangkap ikan. Terutama ketika mereka hendak menangkap ikan dalam jumlah yang besar. Kapal ini dilengkapi dengan ruang khusus untuk menyimpan ikan yang telah dilengkapi oleh pendingin. Adanya pendingin membuat ikan tetap segar sampai di pelabuhan.

e. Kapal Tunda

Kapal ini berfungsi untuk menarik kapal yang lebih besar saat hendak berlabuh atau meninggalkan pelabuhan.

f. Kapal Perang

Jenis kapal ini hanya dipakai jika perang terpaksa dilakukan. Ada beberapa jenis kapal perang salah satunya kapal induk. Kapal ini berfungsi untuk membawa armada tempur udara. Kapal ini membutuhkan banyak kapal tunda, terutama saat hendak berlabuh atau meninggalkan pelabuhan.

Penelitian ini berfokus pada kapal berjenis feri roro yang ada di Sulawesi-selatan tepatnya di pelabuhan Bira-Pamatata. Kapal yang dimaksud adalah KMP.Kormomolin milik PT. ASDP Indonesia Ferry (persero), kapal ini memiliki panjang 46.6 meter dan lebar 12 meter serta tinggi main deck 4 meter dengan kapasitas penumpang 296 orang dan kendaraan 33 unit yang melayani trayek Bira-Pamatata dan Pamatata-Bira.

Menurut Abu Bakar (2011), kapal feri ada yang dirancang memiliki dua pintu (*double ended*) yaitu pintu depan dan pintu belakang untuk memudahkan bongkar dan muat kendaraan roda empat yang diangkut. Cara ini juga bertujuan memudahkan kapal tersebut agar tidak perlu bermanuver saat akan berjalan meninggalkan pelabuhan. Dari satu pelabuhan, kapal ini sandar menggunakan pintu belakang untuk mengangkut kendaraan. Sebaliknya ketika sampai di pelabuhan tujuan kapal ini menggunakan pintu depan untuk sandar. Hal ini memudahkan keluar masuk kendaraan dan kapal tidak perlu bermanuver untuk sandar. Feri jenis ini disebut Ro-Ro yang merupakan singkatan dari *roll-on/roll-off*. Kapal feri

digunakan untuk menyeberangkan kendaraan di sungai atau danau seperti Danau Toba ataupun dari perairan pedalaman ke laut seperti Palembang ke Muntok di Pulau Bangka. Khusus untuk kapal feri jarak pendek pada penyeberangan di danau ataupun sungai lebih memudahkan kalau digunakan kapal feri dua muka yang haluan dan buritan bentuknya sama.

2.2.4. Lintas Penyeberangan

Lintas penyeberangan adalah suatu alur perairan di laut, selat, teluk, sungai dan/atau danau yang ditetapkan sebagai lintas penyeberangan serta berfungsi untuk menghubungkan simpul pada jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api.

Penetapan lintas angkutan penyeberangan dilakukan dengan mempertimbangkan:

- a. Pengembangan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan;
- b. Berfungsi sebagai jembatan.;
- c. Menghubungkan antara dua pelabuhan, antara pelabuhan dan terminal, dan antara dua terminal penyeberangan dengan jarak tertentu;
- d. Tidak mengangkut barang yang diturunkan dari kendaraan pengangkutannya;
- e. Rencana tata ruang wilayah;
- f. Jaringan trayek angkutan laut sehingga dapat mencapai optimalisasi keterpaduan angkutan antar dan intramoda.

2.2.5. Defenisi Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3)

Keselamatan dan Kesehatan Kerja menurut WHO ialah sebuah upaya untuk memelihara dan juga meningkatkan kesehatan fisik tubuh kita meningkatkan kesehatan mental pekerja dan juga meningkatkan kesehatan sosial pada setiap para pekerja yang ada. Dengan adanya K3, maka derajat semua pekerja harus ditingkatkan setinggi mungkin dan ini berlaku untuk semua jenis dari suatu pekerjaan. Perusahaan harus melakukan tindakan untuk pencegahan pada saat terjadi gangguan kesehatan yang terjadi pada pekerja yang disebabkan oleh pekerjaan yang ia lakukan ditempat kerja yang sedang ia kerjakan.

Pengertian dari Keselamatan dan Kesehatan Kerja atau yang biasa disebut dengan K3 itu bisa terbagi menjadi 3 versi, ada menurut filosofi, ada yang menurut keilmuan dan ada juga yang menurut OHSAS.

1. Pengertian Keselamatan dan Kesehatan Kerja menurut Filosofi.

K3 atau Keselamatan dan Kesehatan Kerja merupakan suatu pemikiran untuk menjamin keutuhan atau kesehatan bagi jasmani maupun rohani para tenaga kerja dan semua orang atau warga di setiap Negara khususnya Indonesia.

2. Pengertian Keselamatan dan Kesehatan Kerja menurut Ilmuan.

K3 atau Keselamatan dan Kesehatan Kerja merupakan semua yang ada pada ilmu dan penerapannya untuk mencegah terjadinya suatu kejadian seperti kecelakaan, penyakit yang terjadi akibat kejadian di tempat kerja, kebakaran, pencemaran lingkungan dan lain sebagainya yang menyangkut kejadian di tempat kerja.

3. Pengertian Keselamatan dan Kesehatan Kerja menurut OHSAS 18001:2007

K3 atau Keselamatan dan Kesehatan Kerja merupakan sebuah kondisi dan faktor yang berdampak pada keselamatan dan kesehatan para ketenagakerjaan maupun orang lain yang menyangkut atau yang berada di sekitar lingkungan pekerjaan tersebut.

Dari ketiga versi dari semua pengertian atau definisi Keselamatan dan Kesehatan Kerja atau yang biasa disebut dengan K3 yang ada diatas ini, semuanya adalah pengertian yang secara umum yang sering kali digunakan daripada pengertian lain.

Kata keselamatan itu berasal dari Bahasa Inggris 'safety' yang selalu dikaitkan atau dihubungkan dengan terbebasnya atau selamat dari sebuah kecelakaan. Dari kata keselamatan itu sendiri berarti bebas dari kecelakaan. Sedangkan kata kerja diambil dari kata dari Bahasa Inggris yaitu 'work' yang maksudnya adalah kegiatan yang dilakukan oleh seseorang yang mendapatkan hasil.

Dari pemilihan suku kata diatas ini dapat disimpulkan bahwa Keselamatan Kerja itu merupakan suatu ilmu yang mempelajari metode yang bisa menjamin agar pekerja yang ada itu terbebas dari kecelakaan pada saat mereka sedang melakukan

sebuah proyek atau pekerjaan. Ciri dari Keselamatan Kerja itu mempunyai potensi yang dapat menimbulkan gangguan atau cacat pada saat proses terjadi dan merusakkan alat.

Kesehatan Kerja itu juga bisa dijabarkan seperti keselamatan kerja yang sudah dijelaskan sebelumnya. Kesehatan diambil dari kata Bahasa Inggris yang bermaksud atau bermakna tidak hanya terbebasnya dari sebuah kecelakaan atau penyakit, tetapi sehat disini mempunyai makna sehat yang dilihat secara fisik, mental dan juga sehat pada sosial. Kesehatan Kerja adalah suatu bagian dari K3 bertujuan agar seseorang selalu selamat, sehat dan berdaya saing kuat dan dengan demikian, pekerjaan bisa berjalan dengan lancar dan tidak ada kejadian kecelakaan yang terjadi saat melakukan pekerjaan ataupun pekerja yang sakit yang menjadikannya tidak produktif. Kecelakaan kerja diminimalisasi kejadiannya oleh upaya Keselamatan Kerja, sedangkan Kesehatan Kerja bisa dipelihara dan ditingkatkan oleh Kesehatan Kerja.

Berikut terdapat perbedaan antara Keselamatan dan Kesehatan kerja secara umum, diantaranya:

- a. Keselamatan itu fokus terhadap bahaya dan resiko yang menimbulkan kerugian dan bersifat AKUT. Sedangkan Kesehatan itu fokus terhadap bahaya dan resiko yang menimbulkan kerugian tetapi bersifat KRONIS.
- b. Keselamatan itu berdampak yang langsung terlihat. Sedangkan Kesehatan itu berdampak yang tidak langsung terlihat atau butuh waktu dan besaran bahaya yang terjadi.
- c. Keselamatan itu bisa kita hindari seperti dari suatu kebakaran, kecelakaan, cidera. Sedangkan Kesehatan itu bisa diantisipasi biar ga terkena penyakit yang diakibatkan pada saat bekerja.

1. Fungsi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

Pada pelaksanaannya K3 memiliki fungsi yang cukup banyak dan bermanfaat, baik bagi perusahaan maupun bagi pekerja. Berikut ini adalah beberapa fungsi K3 secara umum:

- a. Sebagai pedoman untuk melakukan identifikasi dan penilaian akan adanya risiko dan bahaya bagi keselamatan dan kesehatan di lingkungan kerja.
- b. Membantu memberikan saran dalam perencanaan, proses organisir, desain tempat kerja, dan pelaksanaan kerja.
- c. Sebagai pedoman dalam memantau kesehatan dan keselamatan para pekerja di lingkungan kerja.
- d. Memberikan saran mengenai informasi, edukasi, dan pelatihan mengenai kesehatan dan keselamatan kerja.
- e. Sebagai pedoman dalam membuat desain pengendalian bahaya, metode, prosedur dan program.
- f. Sebagai acuan dalam mengukur keefektifan tindakan pengendalian bahaya dan program pengendalian bahaya

2. Tujuan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

Menurut UU No. 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja, tujuan dari K3 adalah mencegah terjadinya kecelakaan dan sakit dikarenakan pekerjaan. Selain itu, K3 juga berfungsi untuk melindungi semua sumber produksi agar dapat digunakan secara efektif. Berikut ini adalah fungsi dan tujuan K3 secara umum:

- a. Untuk melindungi dan memelihara kesehatan dan keselamatan tenaga kerja sehingga kinerjanya dapat meningkat.
- b. Untuk menjaga dan memastikan keselamatan dan kesehatan semua orang yang berada di lingkungan kerja.
- c. Untuk memastikan sumber produksi terpelihara dengan baik dan dapat digunakan secara aman dan efisien

2.2.6. Pelayaran

Kondisi geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan, pemerintah juga sudah mengembangkan pelayaran sebagai salah satu sarana pengangkutan yang dijadikan sebagai andalan untuk meningkatkan kesatuan, persatuan dan pembangunan ekonomi negara, (KNKT, 2016).

Pengertian pelayaran. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, pelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Keselamatan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. (Permenhub, 2010).

Keselamatan pelayaran. Keselamatan merupakan suatu keadaan dimana kita bisa terhindar dari bahaya. Keselamatan merupakan salah satu aspek penting yang harus diperhatikan pada setiap kegiatan yang di lakukan. Bukan hanya keselamatan pekerja tetapi juga keselamatan orang lain yang berada di lingkungan kerja seperti yang terdapat pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970, menimbang:

- a. bahwa setiap tenaga kerja berhak mendapat perlindungan atas keselamatannya dalam melakukan pekerjaan untuk kesejahteraan hidup dan meningkatkan produksi serta produktivitas nasional.
- b. bahwa setiap orang lainnya yang berada di tempat kerja perlu terjamin pula keselamatannya.

Setiap orang yang menggunakan jasa transportasi pelayaran pasti lebih mementingkan keselamatan, keamanan serta kenyamanan terlebih dahulu sebelum melihat dari sisi aspek biaya yang terjangkau serta aspek kecepatan dan tepat waktu (Kadarisman, 2017). Demikian juga halnya saat menggunakan angkutan sungai dan danau, hal inilah yang mendasari terciptanya kebijakan tentang keselamatan angkutan sungai dan danau di Indonesia.

Keselamatan pekerja kapal. Menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Pasal 1 tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan/ jasa guna memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat. Tenaga kerja yang di maksud adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan tanpa mempertimbangkan bahwa dia sedang melakukan pekerjaan atau tidak.

Bekerja di atas kapal memiliki banyak risiko kecelakaan kerja, maka dari itu di perlukan suatu sistem manajemen keselamatan pekerja pada pekerja kapal.

International Safety Management Code (ISM Code) diartikan sebagai peraturan manajemen keselamatan internasional untuk keamanan maupun keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran yang ditetapkan oleh dewan keselamatan maritime IMO yang masih mungkin di amandemen (Lasse, 2014).

ISM *code* ditetapkan sebagai bagian tak terpisahkan dengan konvensi SOLAS berdasarkan kesepakatan dalam sidang *Maritime Safety Committee* IMO pada Tahun 1994. Inisiatif perumusan ISM *code* dilakukan oleh *committee* yang sama dengan perumusan serta penyempurnaan SOLAS dari Tahun 1960 hingga 1974/1978 yaitu *maritime Safety Communittee* (MSC). ISM *code* ditetapkan sebagai *chapter IX* SOLAS.

Sebuah kapal juga harus diawaki oleh personil sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku, harus memiliki pengetahuan tentang peraturan, kode, dan petunjuk yang berhubungan dengan pelayaran. Setiap pekerja kapal diwajibkan mampu mengangkut penumpang dan barang didalam kapalnya sampai tujuan dengan selamat (Setiono, 2010).

Berdasarkan putusan peraturan menteri perhubungan tentang standar keselamatan transportasi sungai, danau dan penyeberangan pasal 1 ayat 3, standar keselamatan bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan, merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan yang meliputi:

a. Sumber daya manusia

SDM yang dimaksud adalah setiap orang/pekerja yang bekerja dibawah perintah perusahaan atau penyelenggara transportasi penyeberangan harus kompeten dan memiliki keahlian di bidang yang dia kerjakan, serta harus mengerti tindakan apa yang dilakukan saat terjadi keadaan darurat.

b. Sarana dan prasarana

Sarana dan prasarana yang dimaksud merupakan setiap kelengkapan kapal yang diperlukan dalam melakukan pelayaran penyeberangan, seperti alat keselamatan penumpang dan pekerja kapal, alat komunikasi, alat navigasi kapal, dan lainnya.

c. Standar operasional prosedur

Standar yang dipakai sebagai syarat layaknya sebuah kapal melakukan kegiatan pengangkutan dan atau penyeberangan serta sebagai landasan dalam melaksanakan proses kerja di atas kapal, seperti inpeksi kapal, sumber daya manusia yang tersertifikasi, latihan tanggap darurat, dan lainnya.

d. Lingkungan

Sebuah kapal yang layak berlayar tidak boleh mencemari lingkungan tempatnya berlayar.

2.2.7. Keadaan Darurat saat Berlayar

Kapal merupakan alat transportasi yang efektif dalam pelayaran dan bisa mengalami kecelakaan saat berlayar. Salah satu penyebab terjadinya kecelakaan pada pelayaran adalah karena adanya keadaan darurat yang muncul saat proses berlayar. Beberapa penyebab timbulnya keadaan darurat adalah cuaca ekstrim, keadaan alur pelayaran, keberadaan kapal-kapal lain dan terutama manusia pengelola kapal tersebut. Hasil akhir dari keadaan darurat yang tidak sesegera mungkin di tangani adalah kecelakaan saat berlayar (AMI, 2016).

Pengertian keadaan darurat. Keadaan darurat adalah suatu keadaan yang lain dari pada normal yang mengharuskan diambil tindakan cepat, tepat dan terpadu karena cenderung membahayakan keselamatan manusia, harta benda dan lingkungan sekitar. Maka sebagai nakhoda atau anak buah kapal harus bisa mengidentifikasi bahaya atau keadaan darurat yang terjadi untuk selanjutnya menentukan tindakan yang perlu diambil, apakah perlu bantuan dari pihak luar atau tidak (AMI, 2016).

Dalam *Healt and Safety Work Act (1974)* telah di buat suatu ketentuan bagaimana mengatasi keadaan darurat yang terjadi di kapal secara cepat, tepat dan aman, ketentuan ini harus di perhatikan pihak manajemen kapal dalam pembuatan kebijakan prosedur di atas kapal.

Faktor-faktor penyebab terjadinya keadaan darurat. Saat bekerja diatas kapal, banyak bahaya yang menanti pekerja seperti keadaan darurat yang tiba-tiba terjadi. Beberapa penyebab terjadinya keadaan darurat diatas kapal menurut AMI (2016) adalah:

- a. Faktor alam (*nature error*). Merupakan suatu keadaan darurat yang terjadi karena cuaca buruk atau keadaan lain yang tidak dapat di perkirakan sebelumnya.
- b. Faktor manusia (*human error*). Kelalaian manusia saat bekerja didalam kapal yang dapat menimbulkan bahaya, seperti kebakaran atau ledakan yang disertai kebakaran dan sebagainya.
- c. Faktor teknis (*technical error*). Suatu keadaan darurat yang berhubungan dengan kelayakan lautan kapal, sehingga kapal tidak dapat meneruskan pelayarannya dengan aman. Akibat yang di timbulkan diantaranya kapal bocor, kapal terbalik, mesin rusak, dan lain sebagainya.

Pencegahan apabila terjadi keadaan darurat saat berlayar. Setiap pelaut tidak menginginkan terjadinya keadaan darurat pada saat berlayar, tetapi keadaan darurat adalah suatu hal yang tidak dapat di prediksi dengan pasti, untuk mencegah keadaan darurat setiap pelaut perlu melakukan/melengkapi hal-hal berikut (AMI, 2016):

- a. Kapal yang digunakan harus sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- b. Memperhatikan faktor-faktor keselamatan dalam pemuatan dan perawatan muatan kapal selama pelayaran.
- c. Membuat dan melaksanakan rencana pelayaran dengan benar dengan memperhatikan adanya *contingency plan*.
- d. Memantau dan menganalisa berita cuaca dan navigasi yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran yang berhubungan dengan keselamatan saat berlayar.
- e. Selalu mengingatkan dan memberitahukan kepada awak kapal dan penumpang tentang hal-hal yang dapat mengurangi risiko terjadinya keadaan darurat termasuk kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*).
- f. Selalu melakukan latihan-latihan penyelamatan, latihan pemadaman kebakaran dan lainnya sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- g. Melakukan pemeriksaan keliling kapal sedikitnya setiap pergantian regu jaga di dalam lingkup tanggung jawabnya masing-masing dan mencatatnya

kedalam buku harian kapal.

Prosedur keadaan darurat ada dua yaitu *intern* apabila keadaan darurat yang terjadi masih bisa diatasi tanpa melibatkan pihak-pihak lain di luar kapal (orang jatuh ke laut, kebakaran ringan, dan lainnya) dan *ekstern* apabila keadaan darurat yang terjadi harus diatasi dengan melibatkan pihak-pihak dari luar kapal (pencemaran lingkungan laut, tabrakan atau ledakan besar, kapal tenggelam, dan lainnya).

2.2.8. Perlengkapan Keselamatan Pelayaran

Perlengkapan keselamatan pelayaran harus tersedia pada semua tipe kapal dan harus sesuai dengan peraturan SOLAS (*Safety Of Life At Sea*). Ada dua kelompok yang termasuk dalam sistem perlengkapan keselamatan yaitu sistem keselamatan jiwa dan sistem pemadam kebakaran.

Sistem keselamatan jiwa. Bertujuan untuk perlindungan dan pertolongan jiwa sedangkan sistem pemadam kebakaran bertujuan untuk perlindungan dan pertolongan atas bahaya kebakaran di kapal. Jumlah peralatan keselamatan jiwa di kapal harus memenuhi dari jumlah awak/penumpang yang ada dikapal tersebut. (Sitorus, 2016).

Tujuan sistem keselamatan jiwa. Sebagai perlindungan atau pertolongan terhadap jiwa pada keadaan darurat. Sistem keselamatan jiwa perlu memperhatikan lima tahap untuk masalah keselamatan ini yaitu:

- a. *Pre-abandonment.* Tahap kebutuhan yang meliputi training, pemeliharaan, penyimpanan, pengaturan pada kapal, perlindungan dan perbekalan yang efektif dalam penggunaan komponen sistem keselamatan jiwa.
- b. *Abandonment.* Tahap untuk membuka atau melepas tempat penyimpanan dan melepas alat keselamatan, membuka perlengkapan jiwa secara sempurna saat kecelakaan.
- c. *Survival.* Tahap untuk penyelamatan sampai merawat orang atau grup orang di laut.

- d. *Detectiona*. Tahap untuk penentuan lokasi yang tepat untuk orang yang akan ditolong.
- e. *Retrieval*. Tahap penyelamatan dan pemindahan orang-orang yang ditolong dengan tepat pada posisi yang aman.

Kombinasi dari perlengkapan keselamatan jiwa yang dirancang pada kapal merupakan kumpulan dari kebutuhan lima tahap diatas.

Jenis alat - alat keselamatan jiwa. Pada pelayaran awalnya ditentukan oleh SOLAS, yaitu pada SOLAS 1974. Namun ketetapan ini sudah di adopsi oleh Permenhub Nomor PM-25 Tahun 2015 tentang standar keselamatan sungai, danau dan transportasi penyeberangan, sehingga alat-alat keselamatan juga harus terdapat pada transportasi sungai, danau dan penyeberangan di Indonesia.

Berikut beberapa alat keselamatan jiwa yang di perlukan saat berlayar menurut Permenhub (2015) yaitu:

- a. Skoci penolong (*life boat*)
- b. Rakit penolong (*life raft*)
- c. Pelampung penolong (*life bouy*)
- d. Rompi penolong (*life jackets*)
- e. Alat alat apung (*buoyant apparatus*)
- f. Alat pelempar tali (*Line throwing apparatus*)
- g. Isyarat penanda bahaya
- h. Cerawat payung (*parachute flare*)
- i. Cerawat tangan (*hand flare*)
- j. Isyarat asap (*smoke signal*)
- k. Alat penurun sekoci dan tangga embarkasi (*louching*)
- l. Pakaian tahan api dan tahan air (*immersion suit dan thermal protective aid*)

Syarat perlengkapan keselamatan jiwa. Menurut Permenhub (2015) tentang standart keselamatan sungai, danau dan transportasi penyeberangan, setiap alat keselamatan jiwa harus memenuhi beberapa hal:

1. Baju atau rompi penolong harus memenuhi syarat:
 - a. Harus ditandai dengan jelas dan bertuliskan “BAJU PENOLONG” dengan tinggi huruf tidak kurang dari 25 mm dan tidak mudah terhapus.
 - b. Dilengkapi dengan petunjuk pemakaian yang jelas.
 - c. Petunjuk tertulis dan bargambar tentang pemakaian baju penolong harus disertakan pada masing-masing baju penolong atau dipamerkan dalam setiap kompartemen dimana baju penolong tersebut disimpan dalam jumlah yang memadai.
 - d. Harus diberi saku atau sarana penyimpanan penerangan dan peluit yang dipasang secara permanen pada baju penolong di posisi yang gampang dicapai oleh pemakai di air.
 - e. Setiap baju penolong harus dilengkapi peluit.
2. Alat pelampung harus disimpan pada tempat dan posisi sedemikian rupa dengan pertimbangan:
 - a. Dapat diluncurkan dari kapal secara aman pada trim hingga 10° dan kemiringan 15° .
 - b. Tidak mengganggu peluncuran sekoci penyelamat lain.
 - c. Bebas mengapung jika kapal terbalik atau karam.
3. Sekoci penolong (*life boat*), rakit penolong dan alat apung lainnya harus disimpan pada tempat danposisi sedemikian rupa dengan pertimbangan:
 - a. Dapat diturunkan ke air dengan selamat dan cepat sekalipun kondisi kapal dalam keadaan trim 10° maupun kemiringan 20° ke salah satu sisi.
 - b. Memungkinkan embarkasi (peluncuran sekoci) kedalam sekoci penolong dan rakit penolong dengan cepat dan tertib.
 - c. Tidak akan mengganggu pengoperasiannya.
 - d. Sekoci penolong harus dilengkapi dengan kotak udara kedap air dan bantal apung pada bagian luar.
 - e. Kotak udara dan apung dari sekoci kayu, masing-masing bervolume 43

- dm³ dan 6 dm³ bagi setiap penumpang yang diizinkan di sekoci tersebut.
- f. Kotak udara dan apung bagi sekoci penolong dari logam, volume daya apungnya paling sedikit harus sama dengan volume daya apung bagi sekoci penolong kayu.
 - g. Lambung timbul sekoci penolong dalam air tawar dengan panjang masing-masing 7,90, 8,50 dan 9,15 meter harus sekurang-kurangnya 20, 22,5 dan 25 cm.
 - h. Untuk sekoci penolong dengan panjang diantaranya maka lambung timbul minimal diperoleh dengan interpolasi.
 - i. Lambung timbul diukur pada tengah panjang sekoci penolong dari bagian atas tajuk di sisi sekoci sampai garis muat yang diizinkan.
4. Rakit penolong harus memenuhi syarat:
- a. Harus ditempatkan dan terikat ke kapal serta memiliki tekanan *hidrostatik*, sehingga setiap rakit penolong akan mengapung bebas dan apabila memungkinkan mengembang secara otomatis ketika kapal tenggelam dan terbalik, sehingga tidak mengganggu mengarahkan penumpang ke tempat berkumpul dan embarkasi mereka pada sekoci penyelamat lain serta memfasilitasi peluncuran dari samping kapal.
 - b. Rakit yang dirancang untuk diluncurkan secara dilempar ke air harus disimpan sehingga siap untuk diluncurkan pada sisi manapun dari kapal.
 - c. Dalam hal adanya pengurangan lambung timbul, terbatasnya ruang geladak, kerentanan terhadap cuaca buruk, atau lainnya, ILR boleh disimpan disebelah dalam dari lambung kapal dan penyimpanannya harus sedemikian rupa sehingga dapat diluncurkan oleh satu orang dengan mudah.
5. Rakit penolong yang diluncurkan dari alat peluncur tetap tidak boleh disimpan atau diluncurkan dari posisi-posisi berikut:
- a. Sebelah depan dari sekat pelanggaran.
 - b. Posisi di mana dapat terjadi kerusakan akibat elemen kapal.
 - c. Pada atau di atas tangki muatan di tanker, tangki air kotor, atau tangki lain yang berisikan muatan bahan peledak atau berbahaya.

- d. Dekat bagian yang miring tajam di badan kapal bagian belakang.
6. Rakit penolong kembang (ILR) harus dilengkapi dengan peralatan tambahan sebagai berikut:
- a. Pompa tangan atau pompa lengkap dengan selangnya dan adapter katup pengembang, harus mampu mengembungkan sekoci penyelamat hingga mencapai tekanan kerja normal.
 - b. Kotak peralatan darurat lengkap dengan penambal, lem dan petunjuk yang sesuai. Posisi yang dapat mengakibatkan rakit penolong berada disekitar baling-baling kapal atau alat penggerak kapal lainnya, bila diturunkan.
7. Setiap alat penolong harus sesuai dengan jumlah yang dibutuhkan yaitu:
- a. Sekoci sebanyak 10% dari pelayar.
 - b. Rakit penolong sebanyak 25% dari pelayar.
 - c. Baju penolong sebanyak 125% dari pelayar.

2.2.9. Pengikatan kendaraan diatas kapal

1. Alat Penimbang

Alat penimbang adalah seperangkat alat untuk menimbang kendaraan bermotor yang dapat dipasang secara tetap atau yang dapat dipindahkan yang digunakan untuk mengetahui berat kendaraan beserta muatannya.

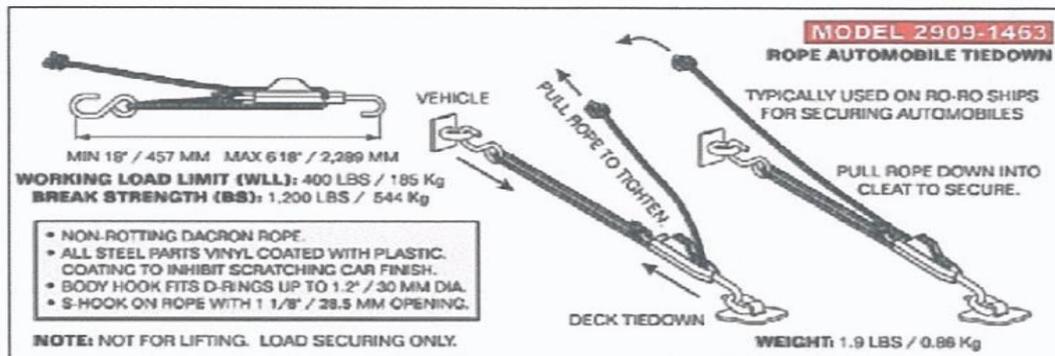
Jembatan timbang digunakan secara luas di berbagai sektor dan memiliki fungsi serta kegunaan tersendiri. Namun pada umumnya yang diukur beratnya sebenarnya muatan dari truk tersebut. Biasanya jenis muatan tersebut merupakan jenis produk yang sulit untuk dihitung satu persatu, sehingga harus dihitung secara massal. Caranya dengan terlebih dahulu mengukur berat truk tanpa muatan, kemudian mengukur berat truk yang terisi muatan, dan kemudian menghitung selisih kedua hasil pengukuran tersebut. Nilai selisih itu merupakan nilai berat muatan.

Setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas portal dan jembatan timbang. (2) Fasilitas portal dan jembatan timbang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditempatkan sebelum loket penjualan tiket kendaraan. (3) Fasilitas portal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memiliki ketinggian yang disesuaikan dengan tinggi geladak kapal pada lintasan. (4) Setiap kendaraan

beserta muatannya yang akan diangkut menggunakan kapal angkutan penyeberangan wajib diketahui: a. dimensi (tinggi); dan b. berat kendaraan. (5) Setiap kendaraan yang mengangkut barang berbahaya wajib melaporkan kepada Operator Pelabuhan.

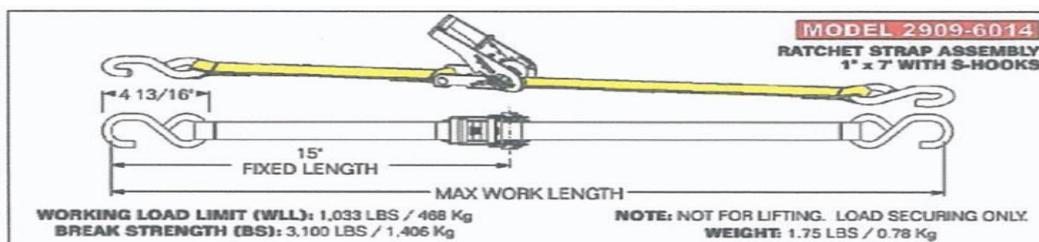
2. Alat Pengikat

Alat pengikat (*lashing gear*) muatan adalah semua alat baik yang terpasang permanen atau alat – alat yang dapat dipindah – pindah, yang digunakan untuk mengikat dan mendukung unit – unit muatan. Pemerintah telah mengeluarkan aturan tentang jenis alat pengikat yang digunakan, seperti tali pengikat kendaraan (*rope automobile tiedown*), sling pengikat dengan kunci bergigi (*ratchet strap assembly*), atau rantai dengan penguat/ pengencangnya (*chain with turnbuckle*). Yang terdapat pada lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016.



Gambar 2. 1 Tali Pengikat Kendaraan (Rope Automobile Tiedown)

Tali Pengikat Kendaraan (*Rope Automobile Tiedown*) memiliki batas beban kerja 400 LBS/185 Kg, batas maksimal 1.200 LBS/544 Kg. Pada Rope Automobile Tiedown semua bagian baja vinil dilapisi dengan lapisan plastik untuk menghambat goresan finish mobil, body hook cocok dengan cincin sampai 1,2 /30 MM DLA. Serta S-Hook on rope dengan 1,1/8 /28,5 MM opening.



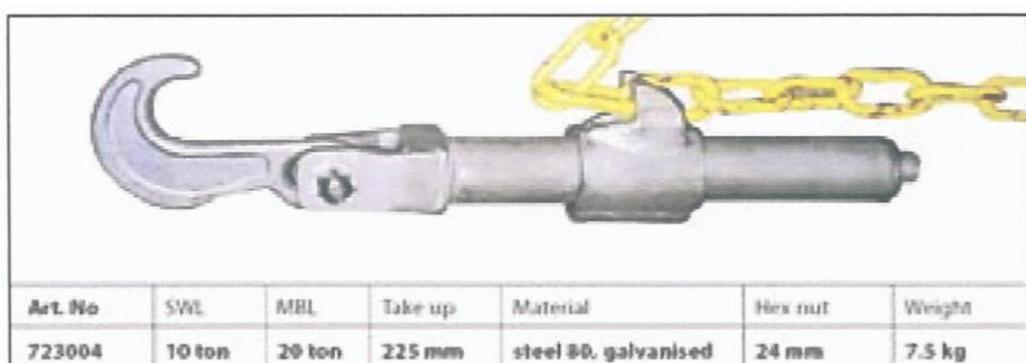
Gambar 2. 2 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco Pada Ked

Ganco adalah alat yang digunakan untuk membantu mengangkat beban dengan cara di kaitkan. Ganco ini berbentuk seperti tanda tanya karena bentuk tanda tanya sangat cocok untuk model dari ganco itu sendiri yang fungsinya sebagai alat pengangkat atau alat kait. Ganco memiliki nama lain juga yaitu hook. Batas beban kerja dari ganco pada kedua ujung sisi ini yaitu 1,033 LBS/458 Kg dan batas maksimal 3.100 LBS/1,406 Kg. Ganco jenis ini pun memiliki berat 1,75 LBS/0,78 Kg.



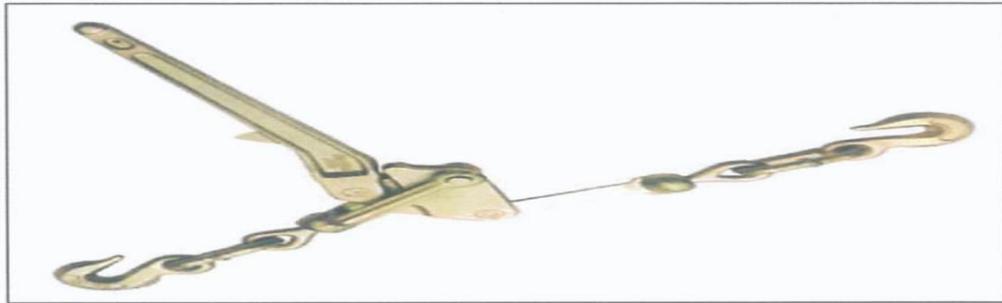
Gambar 2. 3 Sling Pengikat Dengan Kunci Bergigi (*Ratchet Strap Assembly*) Model Ganco Pada Satu Sisinya

Sling pengikat dengan kunci bergigi model ganco yang terdapat pada satu sisi ini memiliki panjang 3 m dimana memiliki beban kerja 10 ton dan batas maksimal 20 ton dengan berat 1 kg.



Gambar 2. 4 Rantai Dengan Ganco

Alat pengikat dengan jenis rantai dengan ganco ini memiliki beban kerja 10 ton dengan batas maksimal 20 ton, berat pada rantai ganco ini pun 7,5 Kg.



Gambar 2. 5 Ganco Dengan Rantai Dan Pengencangnya

Ganco dengan jenis ini memiliki dua sisi dengan material pengikat rantai yang memiliki alat pengencang dibagian tengahnya, alat ini pun memiliki beban berat maksimal 20 ton.

3. Klem Pada Roda Kendaraan

Klem diartikan sebagai alat untuk menjepit, memegang atau menekan suatu objek atau benda. Klem juga diartikan sebagai alat menjepit kendaraan agar tidak bergerak atau bergeser. Klem pada roda kendaraan memiliki berbagai jenis seperti berikut:



Gambar 2. 6 Jenis – Jenis Klem Roda Kendaraan

2.2.10. Metode Ceklist

1. Pengertian Metode Ceklist

Daftar Cek (Checklist) adalah alat rekam observasi yang memuat sebuah daftar pernyataan tentang aspek-aspek yang mungkin terdapat dalam sebuah situasi, tingkah laku, dan kegiatan (individu/kelompok). Gibson (1995:265) memandang daftar cek (rating scale) sebagaimana tersirat dari nama itu, adalah scala untuk mengukur setiap karakteristik atau aktivitas dari seseorang yang ingin diamati. Sementara itu Aiken (1996:12) memandang daftar cek sebagai bentuk instrument

psikometrik yang paling sederhana, yang berisi kata-kata, kalimat atau pertanyaan-pertanyaan yang berisimkegiatan-kegiatan atau pikiran-pikiran atau kegiatan individu yang sedang menjadi focus perhatian atau sedang diamati. Dengan daftar cek memungkinkan pengamat meneliti seseorang secara sistematis dan obyektif dan merekam hasil observasi tersebut secara cepat.

2. Ciri Daftar Checklist

Menurut anwar dalam bukunya Pemahaman Individu 92012:137) ada beberapa daftar cek yang baik sehingga memungkinkan daftar cek dapat difungsikan sebagai alat pencatat yang baik atas hasil observasi dan sekaligus sebagai alat pengumpul data.

- a. Sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan
- b. Direncanakan secara sistematis
- c. Berupa format baik dan praktis
- d. Hasil pengecekan diolah sesuai dengan tujuan
- e. Dapat diperiksa validasi, reliabilitas, dan ketelitian serta bersifat kuantitatif

3. Fungsi Daftar Checklist

Sebagai alat bantu observasi, daftar cek memiliki fungsi sebagai berikut:

- a. Alat pencatat hasil observasi, meski akhir-akhir ini pencatatn juga bias dilakukan dengan alat-alat elektronik, tetapi pencatatan dengan memanfaatkan daftar cek ini masih sangat diperlukan lantaran tidak semua tempat tersedia fasilitas penunjang penggunaan alat-alat elektronik.
- b. Memudahkan individu menggemukkan masalah yang ada pada individu agar memudahkan analisis dan sintesis dengan data yang diperoleh dengan cara atau lainnya.
- c. Untuk sistematisasi jenis masalah yang ada pada individu agar memudahkan analisis dan sintesis dengan data yang diperoleh dengan cara atau alat lain.
- d. Untuk menyarankan suatu prioritas program pelayanan bimbingan dan konseling sesuai dengan masalah individu maupun kelompok saat ini.

4. Manfaat daftar checklist

- a. Menggambarkan atau mengevaluasi seseorang, obyek, atau peristiwa tertentu

- b. Menemukan factor-faktor yang relevan dengan masalah yang sedang menjadi pusat perhatian
- c. Pencatatan lebih rinci dan sistematis terhadap factor-faktor yang diteliti

5. Jenis Daftar Cek (Checklist)

Bertolak dari penggunaannya, terdapat beberapa macam daftar cek yang lazim digunakan diantaranya:

- a. Daftar Cek Perorangan, daftar cek perorangan adalah daftar cek yang digunakan sebagai alat bantu ketika mengobservasi seseorang.
- b. Daftar Cek Kelompok, digunakan sebagai alat bantu observasi individu dalam jumlah yang banyak(Kelompok).
- c. Daftar Cek Dalam Skala Penelitian, daftar cek digunakan dalam skala penilaian terhadap diri sendiri atau orang lain, bentuk ini juga sering digunakan sebagai instrument skala psikologis.
- d. Daftar Cek Masalah (DCM), merupakan daftar cek yang khusus disusun untuk merangsang atau memancing pengutaraan masalah-masalah atau problem-problem yang pernah atau sedang dialami.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan di Bira Sulawesi-Selatan di atas kapal KMP. Kormomolin trayek Bira-Pamatata sulawesi selatan. Adapun waktu penelitian direncanakan 6 bulan terhitung dari bulan Juli s/d Desember 2021.



Gambar 3. 1 KM. KORMOMOLIN

3.2. Jenis Dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan pada penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Sumber data primer diperoleh dengan menggunakan teknik interview/ pengisian kuisisioner. Data sekunder diperoleh dari data administrative

3.3 Jenis Data

3.3.1 Data primer

Data Primer di dapatkan dengan 2 cara yaitu melalui metode interview dan pengisian kuisisioner

1. Interview akan dilakukan kepada pihak instansi yang terkait
2. Kuisisioner akan diberikan kepada responden yang ditemui saat melakukan survey lapangan. Responden yang dimaksud ialah Penumpang Kapal dan ABK kapal.

3.3.2 Data Sekunder

Data sekunder yang diperlukan peneliti adalah jumlah kapal yang beroperasi pada transportasi penyeberangan, jumlah rute transportasi penyeberangan.

3.4 Populasi dan Sampel Penelitian

3.4.1 Populasi

Tabel 3. 1 Jumlah penumpang kapal perhari

NAMA	JUMLAH PENUMPANG KAPAL PER HARI						
	MINGGU	SENIN	SELASA	RABU	KAMIS	JUMAT	SABTU
PENUMPANG BISNIS							
Dewasa Bisnis	-	-	-	-	-	-	-
Anak Bisnis II	-	-	-	-	-	-	-
Ekonomi							
Dewasa Ekonomi	145	69	88	75	95	66	104
Anak Ekonomi	9	6	4	5	3	7	10
JUMLAH	154	75	92	80	98	73	116
TOTAL	668 orang						
Rata rata penumpang	98 orang						

Populasi adalah individu atau objek penelitian yang memiliki kualitas-kualitas serta karakteristik tertentu yang telah ditetapkan (Sugiyono, 2010:72). Populasi dalam penelitian ini adalah penumpang kapal KMP. Kormomolin dan ABK kapal. Jumlah rata rata penumpang KMP. Kormomolin per trip adalah 98 orang

3.4.2 Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono, 2005: 116). Sampel yang merupakan bagian dari populasi dalam penelitian ini adalah penumpang dan ABK kapal. Untuk menentukan jumlah sampel dalam dihitung dengan menggunakan rumus slovin sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Dimana:

n = Ukuran sampel

N = Ukuran populasi

e = Persen tingkat kesalahan (Pengambilan sampel yang masih dapat di tolerir atau inginkan (10%)

Berikut adalah Perhitungan jumlah sampel:

$$\begin{aligned}n &= \frac{N}{1 + Ne^2} \\ &= \frac{98}{1 + 98 \times 0,1^2} \\ &= \frac{98}{1,98}\end{aligned}$$

$$n = 49,49$$

n = 50 Sampel

Dari hasil perhitungan diatas, jadi besarnya sampel yang akan digunakan adalah 50 sampel

Metode pengambilan sampel yang digunakan pada penelitian ini adalah *non probability sampling* dengan memakai teknik *accidental sampling*. *Accidental Sampling* adalah metode pengambilan sampel dengan memilih siapa saja yang kebetulan ada atau dijumpai di atas kapal KMP.Kormomolin. Alasan peneliti menggunakan metode ini karena lebih cepat dan karena keterbatasan waktu penelitian.

3.4 Tahapan Analisis Data

Tabel 3. 2 Tahapan Analisis Data

NO.	Tahapan Analisis Penelitian	Input	Metode	Output
1.	Menghitung tingkat Penerapan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3) Pada Kapal KMP.Kormomolin Trayek Bira-Pamatata	- Peraturan menteri pehubungan nomor 67 tahun 2019 dan PM115 tahun 2016	Pengolahan data menggunakan Metode ceklist	Besar tingkat penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Pada Kapal KMP.Kormomolin
2.	Menentukan solusi permasalahan penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja KMP.Kormomolin.	Tingkat kesesuaian peraturan dengan kondisi di lapangan	Observasi	Solusi/perbaikan yang harus dilakukan pada kapal KMP.kormomolin

Tahap-tahap pengolahan data adalah sebagai berikut:

- a. Pemeriksaan kelengkapan jawaban responden
- b. Pada tahap ini data yang diperoleh diperiksa kembali untuk mencari jawaban dari kuesioner yang tidak lengkap.
- c. Menghitung persentase jawaban responden dalam bentuk tabel tunggal melalui persentase, dengan menggunakan rumus: $P = \frac{f}{N} \times 100\%$ (1)

Dimana:

P: Persentase

f.: Frekuensi data

N: Jumlah sampel yang diolah

- d. Data persentase tersebut diolah dengan bantuan *Microsoft Office Excell 2010*, untuk mendapatkan data persentase.
- e. Hasil presentasi kemudian dikategorikan berdasarkan Arikunto (2013), dikatakan baik apabila presentase 76%-100%, cukup 56%-75%, dan kurang apabila <55% dari hasil skor.
- f. Data yang didapat akan dianalisis dan dibandingkan dengan beberapa peraturan pemerintah

3.5 Kerangka Berfikir

