

SKRIPSI

EVALUASI PENERAPAN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA (K3) PADA KAPAL KMP. MASAGENA TRAYEK BAJOE-KOLAKA

Disusun dan diajukan oleh:

**MUH. RIZAL FIQRI
D081 18 1324**



**PROGRAM STUDI SARJANA TEKNIK KELAUTAN
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2023**

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

**"EVALUASI PENERAPAN KESELAMATAN DAN
KESEHATAN KERJA (K3) PADA KAPAL
KMP. MASAGENA TRAYEK BAJOE-KOLAKA"**

Disusun dan diajukan oleh

MUH. RIZAL FIQRI

D081 18 1324

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam
rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana pada Program Studi Teknik
Kelautan

Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin

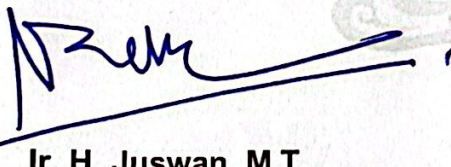
Pada tanggal...~~26... Oktober... 2023~~

dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

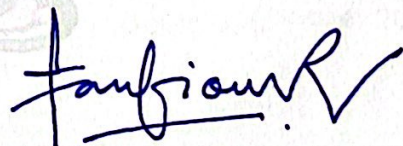
Pembimbing Utama,

Pembimbing Kedua,



Ir. H. Juswan, M.T.

NIP. 19621231 198903 1031



Dr. Ir. Taufiqur Rachman, S.T., M.T., IPM

NIP. 19690802 199702 1001

Ketua Departemen,



Dr. Ir. Chairul Paotonan, S.T., M.T.

NIP. 19750605 200212 1003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Muh. Rizal Fitri

NIM : D081181324

Program Studi : Teknik Kelautan

Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

Evaluasi Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Pada Kapal
KMP. Masagena Trayek Bajoe-Kolaka

Adalah karya tulis saya sendiri dan bukan merupakan pengambilan alihan tulisan orang lain dan bahwa skripsi yang saya tulis ini benar – benar merupakan hasil karya saya sendiri.

Semua informasi yang ditulis dalam skripsi yang berasal dari penulis lain telah diberi penghargaan, yakni dengan mengutip sumber dan tahun penerbitannya. Oleh karena itu semua tulisan dalam skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis. Apabila ada pihak manapun yang merasa ada kesamaan judul dan atau hasil temuan dalam skripsi ini, maka penulis siap untuk diklarifikasi dan mempertanggungjawabkan segala resiko.

Segala data dan informasi yang diperoleh selama proses pembuatan skripsi, yang akan dipublikasikan oleh Penulis di masa depan harus mendapat persetujuan dari *Dosen Pembimbing*.

Apabila kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan isi skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Gowa, 26 Oktober 2023

Yang Menyatakan,



Muh. Rizal Fitri

ABSTRAK

MUH. RIZAL FIQRI. Evaluasi Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Pada Kapal KMP. Masagena trayek Bajoe-Kolaka (dibimbing oleh Ir. H. Juswan, M.T. dan Dr.Ir. Taufiqur Rachman, S.T.,M.T., IPM)

Peraturan tentang pelayaran di Indonesia sudah ada tetapi masih sering terjadi kecelakaan pelayaran di perairan Indonesia. Penulis tertarik untuk melakukan analisa keselamatan dan kesehatan kerja pada kapal penumpang Trayek Bajoe-Kolaka, untuk memastikan keselamatan dan kesehatan kerja di atas kapal sudah terlaksana dengan baik sesuai dengan peraturan yang berlaku. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui berapa besar tingkat penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada kapal KMP. Masagena serta mengetahui apa saja perbaikan dan pengadaan yang harus dilakukan pada kapal KMP. Masagena. Penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan bagi pemilik kapal dan Anak Buah Kapal (ABK).

Penelitian dilakukan dengan pengumpulan data dan dokumentasi yakni diperoleh dari data administratif perusahaan dan interview serta pengisian kuisioner, kemudian diolah untuk mengetahui hasil presentase dari penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) berdasarkan penilaian tingkat penerapan SMK3 sesuai dengan Peraturan Pemerintah RI No. 50 Tahun 2012 tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3).

Hasil akhir dari penelitian ini menunjukkan bahwa KMP. Masagena memiliki tingkat penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) diatas kapal dengan penilaian memuaskan dengan presentase sebesar 86% namun tetap perlu diupayakan peningkatan yakni perbaikan pada aspek keselamatan dan kesehatan, keamanan, kemudahan dan kesetaraan.

Kata Kunci : K3, KMP. Masagena

ABSTRACT

MUH. RIZAL FIQRI. *Evaluation of the Implementation of Occupational Safety and Health (K3) on Passenger Ship. Masagena Bajoe-Kolaka Route (supervised by Ir. H. Juswan, M.T. and Dr.Ir. Taufiqur Rachman, S.T.,M.T., IPM)*

Regulations regarding shipping in Indonesia already exist but shipping accidents still often occur in Indonesian waters. The author is interested in carrying out an analysis of occupational safety and health on the Bajoe-Kolaka Route passenger ship, to ensure that occupational safety and health on board the ship has been carried out properly in accordance with applicable regulations. The aim of this research is to find out the level of implementation of Occupational Safety and Health (K3) on KMP ships. Masagena and find out what repairs and procurement must be carried out on the KMP ship. Masagena. This research can be used as a reference for ship owners and crew members.

The research was carried out by collecting data and documentation, which were obtained from company administrative data and interviews and filling out questionnaires, then processed to determine the percentage results of the implementation of occupational safety and health based on an assessment of the level of implementation of Occupational Safety and Health Management Systems in accordance with Republic of Indonesia Government Regulation No. 50 of 2012 concerning Implementation of Occupational Safety and Health Management Systems.

The final results of this research show that KMP. Masagena which operates on the Bajoe-Kolaka route with a sailing time of 8 hours, the implementation of occupational safety and health on board ships with a satisfactory rating with a percentage of 86% but efforts still need to be made for improvements, namely improvements in aspects of safety and health, security, convenience and equality to make up for deficiencies. in that aspect.

Keywords : Occupational Safety and Health, Passenger Ship Masagena.

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
ABSTRAK	iii
ABSTRACT	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
KATA PENGANTAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Manfaat Penelitian	3
1.5 Ruang Lingkup / Batasan Masalah	4
1.6 Sistematis Penulisan	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1 Landasan Hukum.....	6
2.1.1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Penyeberangan	6
2.1.2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal.	7
2.1.3 Peraturan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja di atas kapal	8
2.2 Landasan Teori.....	9
2.2.1 Kapal	9
2.2.2 Transportasi	10
2.2.3 Angkutan Penyeberangan	11
2.2.4 Lintas Penyeberangan.....	13
2.2.5 Transportasi Laut.....	13

2.2.5 Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3).....	14
2.2.6 Pelayaran.....	21
2.2.7 Metode Checklist	27
BAB III METODE PENELITIAN.....	29
3.1 Lokasi Penelitian.....	29
3.2 Penyajian Data	29
3.3 Prosedur Pengolahan Data	30
3.4 Diagram Alir Penelitian	31
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	32
4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian.....	32
4.1.1 Kondisi Pelayaran Bajoe-Kolaka	32
4.1.2 Kapal yang Beroperasi di Bajoe-Kolaka.....	32
4.2 Karakteristik Penumpang di atas Kapal.....	33
4.3 Analisa Hasil Data Penelitian	35
4.3.1 Fasilitas Alat Keselamatan diatas Kapal	36
4.3.2 Fasilitas Alat Pengikat Kendaraan	39
4.3.3 Aspek Keselamatan dan Kesehatan Kerja	40
4.3.4 Aspek Keamanan	42
4.3.5 Aspek Kenyamanan.....	43
4.3.6 Aspek Kemudahan	49
4.3.7 Aspek Kesetaraan	50
4.4 Penanganan Kendaraan Pada Geladak Kendaraan	51
4.5 Kuesioner Penumpang dan Anak Buah Kapal	58
4.6 Pemecahan Masalah	61
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	66
5.1 Kesimpulan	66
5.2 Saran	66
DAFTAR PUSTAKA.....	67

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Helm Pengaman (Safety Helmet).....	18
Gambar 2.2 Sabuk dan Tali Keselamatan	19
Gambar 2.3 Sepatu Pelindung	19
Gambar 2.4 Masker Pelindung	19
Gambar 2.5 Penutup Telinga.....	20
Gambar 2.6 Kacamata Pengaman	20
Gambar 2.7 Sarung Tangan	20
Gambar 2.8 Jaket Penolong	21
Gambar 2.9 Sling pengikat kunci bergerigi	27
Gambar 3.1 KMP. Masagena	29
Gambar 4.1 Rute Pelayaran Lintas Bajoe-Kolaka	32
Gambar 4.2 Diagram responden penumpang kapal berdasarkan usia	33
Gambar 4.3 Diagram responden anak buah kapal berdasarkan usia	34
Gambar 4.4 Diagram responden penumpang kapal berdasarkan pendidikan	34
Gambar 4.5 Diagram responden anak buah kapal berdasarkan pendidikan	35
Gambar 4.6 Diagram frekuensi pengguna kapal	35
Gambar 4.7 Sekoci penolong pada kapal KMP. Masagena	36
Gambar 4.8 Ring life buoy pada kapal KMP. Masagena	37
Gambar 4.9 Life jacket pada kapal KMP. Masagena.....	38
Gambar 4.10 Life raft pada kapal KMP. Masagena	38
Gambar 4.11 Alat pengikat kendaraan pada kapal KMP. Masagena.....	40
Gambar 4.12 Alat penimbang kendaraan	52
Gambar 4.13 Penempatan kendaraan membujur	52
Gambar 4.14 Ruang muat kendaraan tidak steril dari penumpang	53
Gambar 4.15 Ruang muat kendaraan steril dari minyak	53

Gambar 4.16 Pengikatan kendaraan berdasarkan Permenhub No. 115 Tahun 2016.....	54
Gambar 4.17 Pengikatan pada kendaraan besar menggunakan rantai Berdasarkan Permenhub No. 115 Tahun 2016.....	55
Gambar 4.18 Pengikatan untuk kendaraan kecil	55
Gambar 4.19 Petugas pengikat kendaraan.....	58
Gambar 4.20 Saran penempatan fasilitas bagasi untuk ruang ekonomi non reguler	63
Gambar 4. 21 Saran jalur khusus penyandang disabilitas menuju ke kapal.	65

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Penilaian Tingkat Penerapan SMK3.	30
Tabel 4.1	Karakteristik kapal penumpang trayek Bajoe-Kolaka.	33
Tabel 4.2	Alat Keselamatan diatas Kapal KMP. Masagena	39
Tabel 4.3	Jenis Alat Pengikat Kendaraan	39
Tabel 4.4	Penilaian Kondisi dan Ketersediaan Fasilitas Standar Pelayanan Minimal Penumpang Pada Aspek Keselamatan.	41
Tabel 4.5	Penilaian kondisi dan ketersediaan fasilitas standar pelayanan minimal penumpang pada aspek keamanan.....	43
Tabel 4.6	Penelitian Ketersediaan dan Kondisi Fasilitas Standar Pelayanan Penumpang pada Aspek Kenyamanan	45
Tabel 4.7	Penelitian Ketersediaan dan Kondisi Fasilitas Standar Pelayanan Penumpang pada Aspek Kemudahan	50
Tabel 4.8	Penelitian Ketersediaan dan Kondisi Fasilitas Standar Pelayanan Penumpang pada Aspek Kesenyamanan	51
Tabel 4.9	Penilaian kesesuaian peraturan <i>lashing</i> kendaraan diatas kapal dengan kondisi lapangan.	56
Tabel 4.10	Jarak kendaraan diatas kapal	57
Tabel 4.11	Pernyataan Anak Buah Kapal terhadap aspek keselamatan	59
Tabel 4.12	Pernyataan penumpang terhadap aspek keselamatan	59
Tabel 4.13	Rekapitulasi Pengecekan Standar Minimal Pelayanan Penumpang Berdasarkan Peraturan Menteri No. 62 Tahun 2019 dengan Kondisi Lapangan pada KMP. Masagena.	60
Tabel 4.14	Rekapitulasi Pengecekan Peraturan Menteri No. 115 Tahun 2016 dengan kondisi lapangan pada kapal KMP. Masagena	61
Tabel 4.15	Kelengkapan kotak P3K (Pertolongan Pertama pada Kecelakaan)..	62
Tabel 4.16	Saran lokasi penempatan fasilitas bagasi penumpang di ruangan ekonomi reguler.....	64

DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL

Lambang/Singkatan	Arti dan Keterangan
KMP	Kapal Motor Penumpang
CCTV	<i>Closed Circuit Television</i>
ABK	Anak Buah Kapal
K3	Kesehatan dan Keselamatan Kerja
UPTD	Unit Pelaksana Teknis Dinas
ASDP	Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan
PM	Peraturan Menteri
PT	Perseroan Terbatas
SPM	Standar Pelayanan Minimal
SOLAS	<i>Safety of Life at Sea</i>
STCW	<i>Standar of Training Certification and Watchkeeping</i>
APAR	Alat Pemadam Api Ringan
P3K	Pertolongan Pertama pada Kecelakaan
SMK3	Sistem Manajemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja
KN	Kilo Newton
SRtP	<i>Safe Return to Port</i>

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Gambar General Arrangement KMP. Masagena

Lampiran 2. Kuesioner untuk penumpang kapal

Lampiran 3. Kuesioner untuk Kapten dan Anak Buah Kapal

Lampiran 4. Dokumentasi pengisian kuesioner untuk penumpang

Lampiran 5. Dokumentasi pengisian kuesioner untuk Kapten dan Anak Buah Kapal

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadiran Allah SWT, atas segala limpahan rahmat dan hidayah serta telah memberikan kekuatan kelancaran, dan pengetahuan dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini dengan baik.

Skripsi ini merupakan salah satu syarat yang harus terpenuhi untuk memperoleh gelar sarjana di Program Studi Sarjana Teknik Kelautan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

Selesainya skripsi ini tentunya tidak lepas dari peran serta berbagai pihak yang telah memberikan bantuan secara materil dan spiritual, baik secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu kami menghaturkan rasa hormat yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang membantu dalam penyusunan skripsi ini. Ucap syukur dan terima kasih kepada bapak Ir. Juswan, MT. yang telah memberikan bimbingan sejak dimulainya penulisan skripsi ini sampai dengan selesai.

Rasa hormat dan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya disampaikan kepada :

1. Orang tua penulis (Bapak **Ambo Tang** dan Ibu **Tasminah**), saudara kandung (**Muh. Rifki Haekhal** dan **Muh. Rayhan Atshad**) serta kepada seluruh keluarga besar yang selalu mendo'akan dan memberikan dukungan.
2. Bapak **Dr. Ir. Chairul Paotonan, ST., MT.**, selaku Ketua Departemen Teknik Kelautan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
3. Ibu **Dr. Hasdinar Umar, ST., MT.**, selaku Sekretaris Departemen Teknik Kelautan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
4. Bapak **Dr. Eng. Firman Husain, ST., MT.**, selaku dosen penasehat akademik yang membimbing sejak awal mahasiswa baru hingga mendapat gelar sarjana.
5. Bapak **Ir. H. Juswan, MT.** dan Bapak **Dr. Ir. Taufiqur Rachman, ST., MT., IPM**, selaku dosen pembimbing yang memberikan bimbingan sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.
6. Bapak **Prof. Daeng Paroka, ST., MT., Ph.D** dan Bapak **Fuad Mahfud Assidiq, ST., MT.**, selaku dosen penguji.
7. Seluruh Dosen Departemen Teknik Kelautan yang telah memberikan ilmunya kepada penulis.

8. Segenap jajaran staf administrasi Departemen Teknik Kelautan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin yang telah banyak membantu pengurusan administrasi kepada penulis
9. Teman-teman Teknik Kelautan Angkatan 2018 terima kasih atas dukungan dan membantu penulis.
10. Bapak **General Manager PT. Jemla Ferry (Persero)** yang telah memberikan izin penelitian dan terkhusus untuk **Nakhoda Kapal KMP. Masagena** dan segenap **Crew Kapal KMP. Masagena** yang telah membantu dan memberikan pelayanan terbaik selama penelitian dilakukan.
11. Bapak/Ibu **General Manager PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Bajoe** yang memberikan izin untuk penelitian pada lokasi Pelabuhan Penyeberangan Bajoe.
12. Bapak **Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Selatan** terkhusus untuk Bapak **Ikbil Rianto**, Bapak **Irwan Samad**, dan Bapak **Agus** yang telah membantu dan memfasilitasi serta memberikan *update* jadwal kapal rute Bajoe-Kolaka.

Penulis menyadari bahwa skripsi yang telah disusun masih memiliki banyak kelemahan serta kekurangan baik dari segi teknis maupun non-teknis. Untuk itu penulis menginginkan kepada semua pihak agar dapat memberikan saran dan kritik yang membangun demi penyempurnaan penulisan mendatang. Dan apabila di dalam skripsi ini terdapat hal-hal yang dianggap tidak berkenan di hati pembaca mohon dimaafkan.

Akhir kata penulis berharap pemaparan dalam tugas akhir ini dapat memberikan manfaat bagi para pembaca, khususnya bagi mahasiswa/i yang akan melakukan penelitian dalam bidang yang serupa. Aamiin

Gowa, Oktober 2023

Penulis

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi laut merupakan salah satu dari tiga moda transportasi di seluruh dunia. Seperti yang kita ketahui, transportasi laut memiliki peran yang sangat besar dalam perkembangan perekonomian dunia karena transportasi laut sangat efisien, efektif dan ekonomis dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Hal inilah yang mengundang para pebisnis untuk bergabung dalam bisnis angkutan laut ini sehingga dapat berkontribusi dalam perkembangan perekonomian dunia. Perlu diketahui bahwa peran transportasi laut menjadi semakin penting, karena biaya yang dikeluarkan paling rendah dibandingkan moda transportasi darat dan udara. Selain itu, volume barang yang diangkut lebih banyak dan bervariasi dibandingkan dengan moda transportasi darat dan udara.

Selain memainkan peran yang sangat strategis dalam hal ekonomi, transportasi juga memainkan peran kunci dalam bidang lain seperti masalah sosial, politik, keamanan dan budaya. Pembangunan pelayanan dan infrastruktur transportasi merupakan skala prioritas penting yang harus dilaksanakan oleh pemerintah agar pelayanan tersebut dapat diakses oleh semua daerah, terutama daerah terpencil dan terpinggirkan dengan aksesibilitas di bawah rata-rata.

Kabupaten Bone memiliki beberapa pelabuhan, salah satunya adalah Pelabuhan Penyeberangan Bajoe yang merupakan pelabuhan nasional, pelabuhan penyeberangan lintas provinsi di provinsi Sulawesi Selatan yang terletak di Kabupaten Bone dengan dermaga berjarak 3 km dari garis pantai, sehingga akses ke pelabuhan memerlukan *slipway* atau jalan akses $\pm 2,5$ km. Pelabuhan Penyeberangan Bajoe melayani penyeberangan ke Kolaka Provinsi Sulawesi Tenggara. Pelabuhan Bajoe di kawasan Tanete Riattang Timur berorientasi pada pengembangan jasa transportasi dan industri perikanan. Daerah pergudangan dan kawasan Pelabuhan Bajoe memiliki potensi ekspor yang strategis serta manfaat ekonomi dengan menyediakan jasa pengelolaan pelabuhan dan pergudangan untuk operasi ekspor dan impor di Sulawesi Selatan

Pelabuhan Penyeberangan Bajoe diselenggarakan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan yang dikelola oleh UPTD Pelabuhan Penyeberangan Bajoe dan diawasi oleh Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Bajoe Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIX Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat

serta pada sarana kapal dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) cabang Bajoe untuk melayani kapal - kapal penyeberangan lintas komersil Bajoe – Kolaka

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 Penyeberangan 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 di atas 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. Beberapa kecalakaan terjadi pada saat pelayaran lintas Bajoe-Kolaka yaitu pada tahun 2011 terjadi kecelakaan kapal KMP. Windu Karsa, kapal hilang kontak 10 mil dari Bajoe sehingga mengakibatkan 11 orang tewas. Pada tahun 2017 KMP. Dharma Kartika kandas di Teluk Bone. Pada tahun 2022 kemarin seorang penumpang KMP. Mishima terjatuh ke laut.

Berdasarkan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Rahma (2022) yaitu tentang penerapan keselamatan dan kesehatan kerja pada kapal KPM. Kormomolin trayek Bira-Pamatata bahwa pada KMP. Kormomolin yang beroperasi di lintasan Bira-Pamatata, tingkat penerapan keselamatan dan kesehatan kerja berada pada angka 55% yang berarti masih kurang sehingga perlu peningkatan. Pada penelitian ini aspek yang dinilai yaitu keselamatan dan kesehatan, keamanan dan kesetaraan.

Penelitian terdahulu oleh Fitra (2022) tentang evaluasi penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di kapal penumpang KMP. Aceh Hebat 2 bahwa faktor yang menyebabkan kecelakaan kerja adalah rendahnya kedisiplinan yang dimiliki oleh para anak buah kapal (ABK) pentingnya penggunaan alat-alat keselamatan kerja masih kurang dan peralatan K3 yang dibutuhkan bagi pekerja kelayakan alat masih kurang.

Penelitian terdahulu oleh Bangun G. (2019) tentang analisis penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) pada kapal penumpang di PT PELNI Semarang bahwa kebijakan PT. PELNI Pelabuhan Tanjung Mas Semarang dalam penerapan K3 sudah baik, namun prosedur pemahaman penumpang tentang K3 saat berlayar perlu diperbaiki.

Dengan memperhatikan permasalahan diatas, penulis tertarik untuk melakukan analisa keselamatan dan kesehatan kerja pada kapal penumpang trayek Bajoe-Kolaka.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian singkat pada latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan yang dapat diteliti yaitu:

1. Apakah penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja terhadap penumpang pada kapal KMP.Masagena sudah sesuai dengan standar peraturan yang berlaku?
2. Bagaimana upaya/solusi untuk meningkatkan penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja terhadap penumpang pada Kapal KMP. Masagena sehingga sesuai dengan peraturan yang berlaku ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan dari rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini yaitu :

1. Untuk mengetahui berapa besar tingkat penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) pada kapal KMP.Masagena
2. Untuk mengetahui hal yang perlu menjadi perbaikan dan pengadaan pada kapal KMP. Masagena.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan jawaban dari permasalahan-permasalahan yang telah dirumuskan sehingga dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Bagi para pengembangan ilmu atau para peneliti, penelitian ini dapat menambah pengetahuan penerapan kesehatan dan keselamatan kerja (K3) pada kapal.
2. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi instansi untuk lebih memperhatikan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di kapal.

3. Untuk menambah literatur keteknikan khususnya Program Studi Sarjana Teknik Kelautan mengenai keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di kapal.

1.5 Ruang Lingkup / Batasan Masalah

Sesuai dengan judul penelitian ini, maka beberapa hal yang terdapat dalam penelitian ini akan dibatasi :

Untuk menghindari penelitian yang lebih meluas dan membuat penelitian menjadi terarah serta mempermudah penyelesaian masalah dengan baik sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai, maka penelitian dibatasi dengan beberapa hal sebagai berikut :

1. Lokasi penelitian adalah Pelabuhan Penyeberangan Bajoe,
2. Penelitian ini hanya pada Kapal Ferry KMP. Masagena,
3. Penelitian tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

1.6 Sistematis Penulisan

Untuk dapat memahami dan mendapatkan pandangan yang lebih jelas mengenai pokok permasalahan yang akan dibahas, diperlukan adanya sistematika penulisan dalam penelitian ini. Sistematika penulisan dapat dijabarkan sebagai berikut :

BAB I Pendahuluan

Berisikan konsep penyusunan penelitian yang meliputi latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan masalah dan sistematika penulisan.

BAB II Tinjauan Pustaka

Pada bab ini dibahas tentang teori-teori yang mendukung dan relevan dengan penelitian. Mulai dari pengertian kapal, landasan hukum yang berlaku tentang kesehatan dan keselamatan kerja pada kapal penumpang, standar pelayanan minimal, serta metode ceklist yang digunakan.

BAB III Metodologi Penelitian

Pada bab ini memberikan penjelasan tentang lokasi dan waktu penelitian, penyajian data penelitian, teknik pengumpulan data dengan wawancara dan kuesioner.

BAB IV Hasil dan Pembahasan

Pada bab ini berisi tentang hasil evaluasi penerapan kesehatan dan keselamatan kerja (K3) pada kapal KMP. Masagena dengan

memperhatikan seluruh aspek dalam peraturan yang telah ditetapkan pemerintah sebagai Standar Pelayanan Minimal (SPM).

BAB V Penutup

Bab ini merupakan penutup dari keseluruhan yang dibahas pada bab-bab sebelumnya yang mencakup kesimpulan yang diperoleh dari hasil evaluasi penerapan kesehatan dan keselamatan kerja (K3), Upaya yang harus dilakukan serta saran-saran yang berkaitan dengan penelitian.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Hukum

Berikut adalah landasan hukum yang diambil berkaitan dengan masalah yang diteliti :

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

Penyelenggaraan angkutan penyeberangan memiliki peraturan persyaratan untuk mendapatkan persetujuan pengoperasian angkutan penyeberangan berupa pemenuhan standar pelayanan minimal 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 untuk meningkatkan aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan, dan keteraturan dalam penyelenggaraan angkutan penyeberangan, perlu disusun standar pelayanan minimal angkutan penyeberangan. 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. Perusahaan angkutan penyeberangan adalah Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah atau Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk usaha angkutan penyeberangan. 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 :

1. Keselamatan,
2. Keamanan,
3. Kenyamanan,
4. Kemudahan, dan
5. Kesetaraan

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

Peraturan ini dibuat untuk mewujudkan keselamatan dan keamanan bagi kapal yang melakukan pengangkutan kendaraan beserta muatannya, berisi tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal. Peraturan ini merupakan pedoman untuk melakukan pengikatan termasuk penimbangan kendaraan beserta muatannya, alat pengikat dan tata cara pengikatan pada saat kapal berlayar dalam kondisi laut dan cuaca yang baik maupun buruk serta kondisi lainnya yang dapat mengganggu stabilitas kapal. Setiap kendaraan yang akan masuk kekapal wajib ditimbang untuk memastikan berat kotor kendaraan beserta muatannya. Kendaraan yang ditimbang dan memiliki berat yang tidak sesuai dengan data pada berat yang dilaporkan, diberi tanda dan tidak dapat dimuat keatas kapal yang dituju 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 :

1. Jarak membujur antara titik tempat mengikat maksimal 2,5 meter.
2. Jarak melintang antara titik tempat mengikat antara 2,8 s.d 3,0 meter.
3. 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 diganjol. 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 muatan kendaraan sebagai berikut:

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

2.1.3 Peraturan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja di atas kapal

Peraturan-peraturan yang berkaitan dengan keselamatan dan kesehatan kerja di kapal antara lain sebagai berikut ini :

1. UU No. 1 Tahun 1970 mengenai keselamatan kerja
2. Peraturan Menteri No. 4 Tahun 1980 mengenai syarat-syarat pemasangan dan pemeliharaan alat pemadam api ringan.
3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2015 tentang keselamatan pelayaran.
4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 25 tahun 2015 tentang Keselamatan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan.
5. SOLAS 1974 beserta amandemen-amandemennya mengenai persyaratan keselamatan kapal.

6. STCW 1978 Amandemen-amandemennya 1995 mengenai standar pelatihan bagi para pelaut.

Undang-Undang No. 1 Tahun. 1970 tentang keselamatan kerja terdiri dari 11 Bab dan 18 pasal, Undang-Undang ini mempunyai sasaran dan tujuan sebagai berikut :

Umum :

1. Selamat dan sehat.
2. Memberikan perlindungan terhadap tenaga kerja agar selalu dalam meningkatkan kesejahteraan, produksi dan produktivitas nasional. Memberi perlindungan terhadap orang lain yang berada di tempat kerja, agar selalu Memberikan perlindungan terhadap setiap sumber produksi agar selalu dapat dipakai dan digunakan secara aman dan efisien.

Khusus :

1. Mencegah dan mengurangi kecelakaan dan akibatnya.
2. Mengembalikan mesin, pesawat , instalasi, alat peralatan kerja, bahan dan hasil produksi.

2.2 Landasan Teori

Berikut adalah landasan teori berkaitan dengan masalah kesehatan dan keselamatan kerja pada kapal yang diteliti :

2.2.1 Kapal

Kapal adalah sarana transportasi laut yang digunakan untuk mengangkut barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain. Penyediaan jasa transportasi di laut tentunya harus didukung dengan peralatan yang memadai. Oleh karena itu, perusahaan pelayaran harus memiliki armada yang kuat dan selalu siap memberikan pelayanan transportasi di laut setiap saat dan tepat waktu.

Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pengertian kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, dan energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah. Olehnya itu, kapal yang digunakan untuk angkutan antar pulau dan eksploitasi hasil laut harus memenuhi persyaratan pelayaran. Berkenaan dengan kelayakan kapal, terdapat kapal laut yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal untuk mencegah pencemaran perairan, awak kapal, garis muat, pemuatan,

kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, serta status hukum kapal. Oleh karena itu kapal merupakan alat transportasi yang sangat penting, khususnya bagi negara-negara maritim seperti Indonesia.

Dalam hal pengoperasian kapal membutuhkan pengecekan terhadap situasi yang dapat membahayakan kapal. Kerentanan kapal terhadap kecelakaan sering disebut dengan risiko tabrakan atau landasan, perlu penilaian dan pengecekan secara teratur yang jika diatur dengan benar dan dipantau, cenderung memastikan pengoperasian kapal yang aman selama pelayaran. Indikator yang paling penting dalam hal ini adalah navigasi yang bertujuan untuk menggambarkan suatu zona (dalam ruang, waktu, atau keduanya) dengan maksud menghindari hal-hal yang dapat membahayakan untuk memastikan keamanan lintasan yang dilalui kapal (Montewka J, 2022).

Pada hal keselamatan kapal penumpang berbagai teknologi yang telah dikembangkan seperti IMO secara bertahap telah mengatasi penumpang keselamatan kapal penumpang yaitu pemasangan alat pendeteksi kebocoran air pada sisi kapal pada kapal penumpang dengan ukuran tertentu (pedoman dalam MSC.1/Circ.1291, [1]) mulai berlaku pada tahun 2010. Selanjutnya pada, aturan mengenai *Safe Return to Port* (SRtP) mensyaratkan informasi tentang tindakan yang perlu dilakukan jika terjadi kerusakan atau situasi bahaya harus tersedia di kapal termasuk pemasangan di kapal stabilitas komputer yang mampu memberikan operasional informasi kepada nakhoda untuk kembali dengan selamat ke pelabuhan (Pennanen P, 2015).

Seperti halnya layanan angkutan antar pulau untuk kapal penumpang, layanan yang sesuai standar yang ditujukan untuk konsumen atau penumpang harus mendapat prioritas. Namun terkadang konsumen masih belum puas dengan layanan transportasi laut yang digunakan. Terdapat 5 indikator standar pelayanan penumpang kapal antara lain keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan/keterjangkauan, dan kesetaraan.

2.2.2 Transportasi

Transportasi adalah kegiatan mengangkut atau memindahkan barang (barang dan manusia) dari satu tempat ke tempat lain atau dari tempat asal ke tempat tujuan. Tempat asal dapat berupa daerah produksi dan tempat tujuan dapat berupa daerah konsumen (atau pasar). Titik awal bisa juga merupakan kawasan pemukiman (*residence*), sedangkan tujuannya adalah tempat kerja, kantor,

sekolah, kampus, rumah sakit, pasar, ruko, mall, hotel, pelabuhan, bandara dan lain-lain (Adisasmita, 2011).

Ada dua unsur yang penting dalam transportasi yaitu sebagai berikut.

1. Pemindahan pergerakan (*movement*)
2. Secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain.

Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Secara sederhana kita bisa artikan bahwa peranan transportasi adalah untuk mempermudah pergerakan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan (Rahma, 2022). Transportasi adalah salah satu cara untuk menyelaraskan roda perekonomian nasional, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, memantapkan perwujudan wawasan kepulauan, meningkatkan dan mendukung pertahanan dan keamanan negara, yang pada gilirannya dapat mempererat tali persaudaraan antarbangsa. Pentingnya transportasi tercermin dalam penyelenggaraannya yang mempengaruhi seluruh aspek kehidupan berbangsa dan bernegara, serta meningkatnya kebutuhan akan jasa transportasi baik angkutan penumpang maupun barang dalam dan luar negeri juga dengan tumbuhnya daerah-daerah yang memiliki potensi sumber daya alam yang besar, namun belum berkembang, dengan tujuan untuk meningkatkan hasil pembangunan.

Berdasarkan fungsi atau kegunaannya transportasi dapat dibagi menjadi dua, yaitu (Salim, 2016):

1. Angkutan pribadi yaitu kegiatan pengangkutan penumpang dan barang (muatan) dari satu tempat ke tempat tujuannya dengan menggunakan kendaraan milik sendiri.
2. Angkutan umum yaitu 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.

2.2.3 Angkutan Penyeberangan

Pengangkutan berarti nilai jual barang di tempat tujuan lebih tinggi daripada di tempat asal barang itu sendiri. Nilai yang dihasilkan oleh pengangkutan berupa nilai tempat (*place utility*) dan nilai waktu (*time utility*). Angkutan memberikan pelayanan kepada masyarakat, dimana jasa angkutan merupakan hasil atau

kegiatan perusahaan angkutan dan sifatnya berbeda-beda menurut jenis angkutan yang digunakan, misalnya jasa pelayaran, jasa angkutan perkotaan, jasa angkutan udara dan lain-lain. Di sisi lain, jasa angkutan merupakan salah satu faktor input bagi produksi, perdagangan, pertanian dan kegiatan ekonomi lainnya (Datuan, 2022).

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

Jenis-jenis angkutan penyebrangan dibedakan menjadi (Rahma, 2022) :

1. Kapal Barang

Kapal ini berfungsi sebagai kapal kargo. Barang-barang yang diangkut di kapal kargo biasanya merupakan barang ekspor atau impor. Barang-barang ini biasanya diangkut dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya

2. Kapal Penumpang

Kapal penumpang berfungsi untuk mengangkut penumpang. Pada zaman dahulu, cara penyeberangan ini banyak digunakan untuk jamaah haji dan umrah. Kapal jenis ini terus beroperasi. Di Indonesia, kapal penumpang sering dijadikan alternatif bagi yang ingin mudik. Apalagi bagi mereka yang kampung halamannya berada di pulau lain. Kapasitas kapal penumpang sangat besar sehingga mampu menampung banyak penumpang.

3. Kapal Ferry

Jenis kapal ini beroperasi mirip dengan kapal penumpang. Namun, kapal ferry memiliki kapasitas yang lebih kecil daripada kapal penumpang. Selain penumpang, kapal ferry juga mengangkut beberapa kendaraan darat seperti mobil, motor, dan truk.

4. Kapal Penangkap Ikan

Kapal jenis ini merupakan kapal yang sering digunakan para nelayan untuk melaut, terutama ketika ingin menangkap ikan dalam jumlah banyak. Kapal ini memiliki tempat khusus penyimpanan ikan yang dilengkapi dengan *cool box*. Kehadiran kulkas membuat ikan tetap segar hingga sampai ke pelabuhan.

5. Kapal Tunda

Kapal ini menarik kapal-kapal yang lebih besar ketika hendak berlabuh atau meninggalkan pelabuhan.

6. Kapal Perang

Kapal jenis ini hanya digunakan dalam perang paksa. Ada beberapa kapal perang, salah satunya kapal induk. Kapal ini berfungsi untuk mengangkut armada tempur. Kapal ini membutuhkan banyak kapal tunda, terutama saat berlabuh atau meninggalkan pelabuhan.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan menyebutkan bahwa pelabuhan penyeberangan adalah pelabuhan umum untuk kegiatan angkutan penyeberangan. Penyelenggara pelabuhan penyeberangan itu sendiri adalah unit pelaksana teknis/satuan kerja pelabuhan penyeberangan atau badan usaha pelabuhan penyeberangan.

2.2.4 Lintas Penyeberangan

Lintas penyeberangan adalah suatu alur perairan di laut, selat, teluk, sungai dan/atau danau yang ditetapkan sebagai lintas penyeberangan.

Penetapan lintas angkutan penyeberangan dilakukan dengan mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut.

1. Pengembangan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan;
2. Berfungsi sebagai jembatan.;
3. Menghubungkan antara dua pelabuhan, antara pelabuhan dan terminal, dan antara dua terminal penyeberangan dengan jarak tertentu;
4. Tidak mengangkut barang yang diturunkan dari kendaraan pengangkutannya;
5. Rencana tata ruang wilayah;
6. Jaringan trayek angkutan laut sehingga dapat mencapai optimalisasi keterpaduan angkutan antar dan intramoda.

2.2.5 Transportasi Laut

Transportasi Air pada dasarnya dibagi menjadi dua kategori, yaitu angkutan laut (*ocean transport*) dan angkutan air di pedalaman (*inlandwater transport*). Transportasi air di pedalaman adalah transportasi yang menggunakan sungai, danau atau kanal, sedangkan transportasi laut adalah angkutan di samudera, laut dan pesisir (Riske, 2005)

Transportasi laut merupakan alat transportasi yang umum digunakan di laut. Lalu lintas laut sendiri memiliki berbagai fungsi, hal ini tergantung dari jenis

transportasi laut itu sendiri. Transportasi laut adalah transportasi yang memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat tujuan lainnya dengan melalui jalur pelayaran yang umumnya digunakan adalah kapal.

Transportasi laut dapat diklasifikasikan menurut fungsi transportasi di Indonesia, yaitu (Nurhanisah, 2017) :

1. Transportasi dalam daerah,
2. Transportasi antar pulau meliputi: Pelayaran Nusantara, Pelayaran Samudera, Angkutan Penumpang, Pelayaran Niaga,
3. Perahu adalah salah satu ciptaan manusia yang paling nyata yang diciptakan oleh manusia dan pada akhirnya memiliki kegunaan karena fungsi komersialnya.

Seluruh pengguna sarana transportasi laut di Indonesia khususnya dan di dunia pada umumnya, senantiasa sangat mengutamakan persoalan keselamatan dan keamanan, yang selanjutnya baru diikuti dengan aspek biaya yang terjangkau, kecepatan dan ketepatan waktu, serta aspek kenyamanan (Kadarisman, 2017).

2.2.5 Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

1. Defenisi Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3)

Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) adalah upaya untuk mengembangkan kerjasama, saling pengertian dan partisipasi yang efektif antara pengusaha atau manajemen dan pekerja di tempat kerja untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab bersama di bidang kesehatan dan keselamatan kerja, sehingga dapat meningkatkan produksi.

Menurut Mangkunegara (2002) Keselamatan dan kesehatan kerja adalah suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmaniah maupun rohaniah tenaga kerja pada khususnya, dan manusia pada umumnya, hasil karya dan budaya untuk menuju masyarakat adil dan makmur. Salah satu tujuan K3 adalah untuk mencapai Zero Accident. (Ramli. 2010.)

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012, pengertian kesehatan dan keselamatan kerja atau K3 adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan kesehatan tenaga kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja.

Menurut undang-undang No. 1 Tahun 1970, kecelakaan diartikan suatu kejadian yang tidak diinginkan yang mengakibatkan cedera terhadap manusia atau kerusakan terhadap harta benda serta lingkungan kerja, yang meliputi:

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

Kecelakaan kerja adalah kejadian atau peristiwa yang tidak diinginkan Hal ini dapat menyebabkan cedera pribadi, kerusakan properti, atau kegagalan proses. Kecelakaan kerja juga dapat didefinisikan sebagai peristiwa yang tidak diinginkan dan tidak terduga yang dapat mengakibatkan cedera dan/atau kerusakan properti.

Masalah kesehatan dan keselamatan kerja biasanya dimasukkan ke dalam risiko lingkungan dan sosial. Keselamatan dan keamanan dilaut menunjukkan pentingnya kombinasi efektif dari berbagai hal yang terkait. Faktor-faktor ini akan membantu membangun kerangka kerja untuk risiko-risiko yang teridentifikasi yang mencakup faktor manusia, faktor organisasi, tingkat operasi, tekanan ekonomi, kerja tim, keterampilan sosial, pengetahuan dan pelatihan, keterampilan bahasa, kesadaran situasi, pengambilan keputusan, komunikasi, inovasi teknologi serta budaya keselamatan (Reinhold K, 2019).

2. Keselamatan Kerja

Keselamatan kerja adalah tindakan atau keadaan menghindari bahaya di tempat kerja. Keselamatan kerja adalah sarana utama untuk pencegahan kecelakaan, cacat dan kematian sebagai akibat kecelakaan kerja. Keselamatan kerja yang baik adalah pintu gerbang bagi keamanan tenaga kerja. Kecelakaan selain menjadi hambatan langsung, juga merugikan secara tidak langsung yakni kerusakan mesin dan peralatan kerja, terhentinya proses produksi untuk beberapa saat, kerusakan pada lingkungan kerja, dan lain-lain (Suma'mur, 1983).

Safety merupakan suatu kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, emosional, pekerjaan dan psikologis yang terhindar dari ancaman terhadap kondisi yang dialami serta sebagai lawan dari bahaya (*danger*) (Kuswana, 2014).

Secara umum keselamatan kerja dapat dikatakan sebagai ilmu dan penerapannya yang berkaitan dengan permesinan, pesawat terbang, peralatan kerja, material dan penggunaannya, dasar tempat kerja dan lingkungan kerja, serta cara kerja dilakukan, untuk menjamin keselamatan karyawan dan harta benda perusahaan, mencegah terjadinya kecelakaan dan kerusakan lainnya.

Keselamatan (*safety*) dalam hal ini meliputi (Satoto, 2020) :

- a. Mengendalikan kerugian dari kecelakaan (*control of accident loss*),
- b. Kemampuan untuk mengidentifikasi dan menghilangkan (mengontrol) resiko yang tidak bisa diterima (*the ability to identify and eliminate unacceptable risks*).

Keselamatan kerja berkaitan dengan kecelakaan kerja yaitu kecelakaan yang terjadi ditempat kerja atau dikenal dengan kecelakaan industri. Kecelakaan industri ini secara umum dapat diartikan sebagai suatu kejadian yang tidak diduga semula dan tidak dikehendaki yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas". Ada 4 (empat) faktor penyebabnya yaitu (Husni dalam Fitra, 2020):

- a. Faktor manusia,
- b. Faktor material/bahan/peralatan,
- c. Faktor bahaya/sumber bahaya,
- d. Faktor yang dihadapi (Pemeliharaan/perawatan mesin-mesin).

3. Kesehatan Kerja

Kesehatan kerja merupakan bagian dari K3 yang bertujuan agar manusia selalu selamat, sehat dan berdaya saing, pekerjaan berjalan dengan lancar dan tidak terjadi kecelakaan atau penyakit di tempat kerja yang menyebabkan mereka kurang produktif atau bahkan kehilangan pekerjaan. Kecelakaan kerja diminimalkan melalui tindakan keselamatan kerja, sedangkan kesehatan kerja dapat dipertahankan dan ditingkatkan melalui inisiatif kesehatan kerja.

Sehat senantiasa digambarkan sebagai suatu kondisi fisik, mental, dan sosial seorang pekerja yang tidak akan bisa bebas dari penyakit atau gangguan kesehatan, selain itu menunjukkan kemampuan untuk berinteraksi dengan lingkungan dan pekerjaannya (Redjeki, 2016). Perhatian utama yang dilakukan pada bidang kesehatan lebih ditujukan ke arah pencegahan terhadap kemungkinan timbulnya penyakit dengan adanya gejala serta pemeliharaan kesehatan seoptimal mungkin. Ditentukan oleh empat faktor, yaitu (Blum dalam Redjeki, 2016) :

- a. Lingkungan, berupa lingkungan fisik (alami, buatan), kimia (organik/anorganik, logam berat, debu), biologi (virus, bakteri, mikroorganisme), dan sosial budaya (ekonomi, pendidikan, pekerjaan),
- b. Perilaku, seperti sikap, kebiasaan, tingkah laku,
- c. Pelayanan Kesehatan, promotif, prefentif, kuratif, dan rehabilitatif,

- d. Genetik, merupakan faktor bawaan setiap manusia.

Berikut terdapat perbedaan antara Keselamatan dan Kesehatan kerja secara umum, diantaranya (Rahma, 2022):

- 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, cedera. Sedangkan Kesehatan itu bisa diantisipasi biar ga terkena penyakit yang diakibatkan pada saat bekerja.

4. Fungsi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

Dalam praktiknya, K3 menawarkan banyak fungsi dan bermanfaat baik bagi perusahaan maupun karyawan. Di bawah ini adalah beberapa fungsi umum K3 :

- 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.

5. 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

6. Peralatan Keselamatan Kerja

Berdasarkan Undang-undang Keselamatan Kerja No. 1 Tahun 1970, pasal 12b dan pasal 12c, bahwa tenaga kerja diwajibkan:

- a. Memahami alat-alat perlindungan diri.
- b. Memenuhi atau mentaati semua syarat-syarat keselamatan kerja yang tertera dalam UU No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja harus memenuhi syarat sebagai berikut :
 - Mencegah dan mengurangi kecelakaan
 - Mencegah dan mengendalikan timbul atau menyebarluasnya kecelakaan
 - Mencegah dan mengendalikan timbulnya penyakit akibat kecelakaan kerja.
 - Menyesuaikan dan menyempurnakan pengamanan pada pekerjaan yang bahaya kecelakaannya menjadi bertambah tinggi

Perlengkapan keselamatan kerja dirancang untuk melindungi pekerja dari bahaya yang dapat mereka hadapi setiap saat selama melaksanakan tugas mereka, seperti:

a. Helm Pengaman

Helm pengaman (*safety helmet*) berfungsi melindungi kepala dari benturan, benturan atau kejatuhan benda tajam dan berat yang melayang atau meluncur di udara.



Gambar 2.1 Helm Pengaman (*Safety Helmet*)

Sumber : *Google Search*)

b. Sabuk dan Tali Keselamatan

Safety belt atau sabuk pengaman harus digunakan untuk membatasi pergerakan pekerja, agar tidak terjatuh atau terlepas dari posisi yang diinginkan.



Gambar 2.2 Sabuk dan Tali Keselamatan
(Sumber : *Google Search*)

c. Sepatu Pelindung

Safety shoes atau sepatu pelindung seperti *boots* berfungsi untuk melindungi kaki dari berbagai bahaya.



Gambar 2.3 Sepatu Pelindung
(Sumber : *Google Search*)

d. Masker

Untuk perlindungan pernapasan, karena dapat menyaring bahan kimia, mikroorganisme, partikel debu, aerosol, uap, asap, dan gas.



Gambar 2.4 Masker Pelindung
(Sumber : *Google Search*)

e. Penutup telinga

Gunakan penyumbat telinga untuk melindungi telinga dari tekanan suara.



Gambar 2.5 Penutup Telinga
(Sumber : Google Search)

f. Kacamata Pengaman

Untuk melindungi mata dari paparan partikel yang melayang di udara atau air, percikan benda kecil, benda panas, sampai uap panas.



Gambar 2.6 Kacamata Pengaman
(Sumber : Google Search)

g. Sarung Tangan

Tujuannya untuk melindungi jari dari api, panas, dingin, radiasi, arus listrik, bahan kimia, benturan, goresan benda tajam, virus dan bakteri.



Gambar 2.7 Sarung Tangan
(Sumber : Google Search)

h. Pelampung

Pekerja yang bekerja di perairan harus mengenakan jaket pelampung atau rompi keselamatan untuk menghindari risiko tenggelam.



Gambar 2.8 Jaket Penolong
(Sumber : *Google Search*)

2.2.6 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).

1. 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. Sistem manajemen perusahaan pelayaran atau operator kapal berpengaruh kuat terhadap keadaan kelaiklautan kapal (Suwestian, 2015). 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 dalam Rahma, 2022).

Keselamatan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di pelayaran adalah perairan dan kepelabuhanan segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan diperairan, kepelabuhanan serta keamanan dan alur pelayaran; keselamatan perairan yang dari segi kedalaman lebar dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari (Siswoyo, 2014).

Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di kapal menjadi perhatian pemerintah dan pebisnis sejak lama. Faktor K3 terkait erat dengan kinerja ABK, semakin banyak fasilitas keselamatan kerja, semakin sedikit kemungkinan kecelakaan kerja (Idrus M, 2022).

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 di maksud 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 di perlukan 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 layak nya 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. Perlengkapan Keselamatan Pelayaran

Semua jenis kapal pasti memiliki perlengkapan keselamatan untuk pelayaran dan harus mematuhi peraturan SOLAS (*Safety of Life at Sea*). Ada dua kelompok sistem peralatan keselamatan mencakup sistem keselamatan jiwa dan sistem pemadam kebakaran.

Jenis alat - alat keselamatan jiwa pada pelayaran awalnya ditentukan oleh SOLAS, yaitu pada SOLAS 1974. Namun ketentuan 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:

- a. Baju atau rompi penolong harus memenuhi syarat:
 - Harus ditandai dengan jelas dan bertuliskan “BAJU PENOLONG” dengan tinggi huruf tidak kurang dari 25 mm dan tidak mudah terhapus.
 - Dilengkapi dengan petunjuk pemakaian yang jelas.
 - 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.

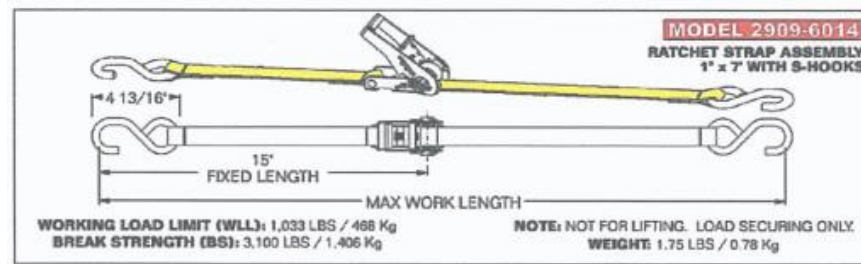
- Harus diberi saku atau sarana penyimpanan penerangan dan peluit yang dipasang secara permanen pada baju penolong di posisi yang gampang dicapai oleh pemakai di air.
 - Setiap baju penolong harus dilengkapi peluit.
- b. Alat pelampung harus disimpan pada tempat dan posisi sedemikian rupa dengan pertimbangan:
- Dapat diluncurkan dari kapal secara aman pada trim hingga 10° dan kemiringan 15° .
 - Tidak mengganggu peluncuran sekoci penyelamat lain.
 - Bebas mengapung jika kapal terbalik atau karam.
- c. Sekoci penolong (life boat), rakit penolong dan alat apung lainnya harus disimpan pada tempat dan posisi sedemikian rupa dengan pertimbangan:
- Dapat diturunkan ke air dengan selamat dan cepat sekalipun kondisi kapal dalam keadaan trim 10° maupun kemiringan 20° ke salah satu sisi.
 - Memungkinkan embarkasi (peluncuran sekoci) kedalam sekoci penolong dan rakit penolong dengan cepat dan tertib.
 - Tidak akan mengganggu pengoperasiannya.
 - Sekoci penolong harus dilengkapi dengan kotak udara kedap air dan bantal apung pada bagian luar.
 - Kotak udara dan apung dari sekoci kayu, masing-masing bervolume 43 dm^3 dan 6 dm^3 bagi setiap penumpang yang diizinkan di sekoci tersebut.
 - Kotak udara dan apung bagi sekoci penolong dari logam, volume daya apungnya paling sedikit harus sama dengan volume daya apung bagi sekoci penolong kayu.
 - Lambung timbul sekoci penolong dalam air tawar dengan panjang masing-masing 7,90, 8,50 dan 9,15 m harus sekurang-kurangnya 20, 22,5 dan 25 cm.
 - Untuk sekoci penolong dengan panjang diantaranya maka lambung timbul minimal diperoleh dengan interpolasi.

- Lambung timbul diukur pada tengah panjang sekoci penolong dari bagian atas tajuk di sisi sekoci sampai garis muat yang diizinkan.
- d. Rakit penolong harus memenuhi syarat:
- 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.
 - Rakit yang dirancang untuk diluncurkan secara dilempar ke air harus disimpan sehingga siap untuk diluncurkan pada sisi manapun dari kapal.
 - 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.
- e. Rakit penolong yang diluncurkan dari alat peluncur tetap tidak boleh disimpan atau diluncurkan dari posisi-posisi berikut:
- Sebelah depan dari sekat pelanggaran.
 - Posisi di mana dapat terjadi kerusakan akibat elemen kapal.
 - Pada atau di atas tangki muatan di tanker, tangki air kotor, atau tangki lain yang berisikan muatan bahan peledak atau berbahaya.
 - Dekat bagian yang miring tajam di badan kapal bagian belakang.
- f. Rakit penolong kembung (ILR) harus dilengkapi dengan peralatan tambahan sebagai berikut:
- Pompa tangan atau pompa lengkap dengan selangnya dan adapter katup pengembang, harus mampu mengembangkan sekoci penyelamat hingga mencapai tekanan kerja normal.
 - 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.

- g. Setiap alat penolong harus sesuai dengan jumlah yang dibutuhkan yaitu:
 - Sekoci sebanyak 10% dari pelayar.
 - Rakit penolong sebanyak 25% dari pelayar.
 - Baju penolong sebanyak 125% dari pelayar.
3. Pengikat Kendaraan diatas Kapal
 - a. Alat Penimbang

Timbangan adalah perangkat tetap atau bergerak untuk menimbang kendaraan bermotor, yang dengannya berat dan muatan kendaraan ditentukan. 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 (Rahma,2022).
 - b. Alat Pengikat

Alat pengikat (*lashing gear*) muatan adalah perangkat tetap atau bergerak yang digunakan untuk mengamankan dan mendukung unit kargo. 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. Pada kapal penumpang yang paling banyak dijumpai yaitu alat pengikat (*lashing gear*) dengan jenis sling pengikat kunci bergigi (*ratchet strap assembly*) seperti pada Gambar 2.9 dibawah ini.



Gambar 2.9 Sling pengikat kunci bergerigi
(Sumber : Permenhub RI No. 115 Tahun 2016)

2.2.7 Metode Checklist

1. Pengertian Metode Checklist

Metode checklist merupakan metode observasi informal dimana pengamat mengidentifikasi indikator perilaku yang akan diamati dari subjek dalam satu tabel. Gibson (1995) memandang daftar cek (*rating scale*) sebagaimana tersirat dari nama itu, adalah skala untuk mengukur setiap karakteristik atau aktivitas dari seseorang yang ingin diamati. Sementara itu Aiken (1996) 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 objektif dan merekam hasil observasi tersebut secara cepat.

2. Ciri Daftar Checklist

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. Jenis Daftar *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.