

**UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA SAAT
BONGKAR MUAT DI KMP. PORTLINK**



Diajukan dalam rangka penyelesaian
Program Studi Diploma III Studi Nautika

INTAN SURULLAH

NPT : 19 01 006

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III NAUTIKA
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG**

2022

**UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA SAAT
BONGKAR MUAT DI KMP. PORTLINK**



Diajukan dalam rangka penyelesaian
Program Studi Diploma III Studi Nautika

INTAN SURULLAH

NPT : 19 01 006

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III NAUTIKA
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG**

2022

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA SAAT
BONGKAR MUAT DI KMP.PORTLINK**

Nama Taruna/I : INTAN SURULLAH

NPT : 19 01 006

Program Studi : D-III STUDI NAUTIKA

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan
Palembang, Agustus 2022

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Paulina M.Latuheru,. S.Si.T.
NIP. 19780611 200812 2 001

Doharman Lumban Tungkup,S.SiT.,MM
NIP. 19800229 200712 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Studi Nautika

Slamet Prasetyo Sutrisno,ST.,M.Pd
NIP. 19760430 200812 1 001

**UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA SAAT
BONGKAR MUAT DI KMP.PORTLINK**

Disusun dan Diajukan Oleh:

INTAN SURULLAH

19 01 006

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

Pada tanggal, 11 Agustus 2022

Menyetujui

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Yohan Wibowo, M,Pd.,
M.Mar.E

Siti Nurlaili Triwahyuni, S.T., Sri Kelana,S.OR., M.Pd.
M.Sc.

NIP. 19750510 200604 1 001 NIP. 196410031994031001 NIP. 19821115 200912 1 004

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Studi Nautika

Slamet Prasetyo Sutrisno,ST.,M.PD
NIP. 19760430 200812 1 001

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : INTAN SURULLAH

NPT : 19 01 006

Program Studi : DIII STUDI NAUTIKA

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “**Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja Saat Bongkar Muat di KMP.Portlink**”, dengan ini menyerahkan kertas kerja wajib kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no.116, Prajin, Banyuasin 1 Kab.Banyuasin,
Sumatera Selatan

Adalah **pihak ke II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/i Program Studi Diploma III Studi Nautika selama batas waktu yang tidak ditentukan. Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Pemegang Hak Cipta

()

Palembang, Agustus 2022

Pencipta

Materai 10.000

(Intan Surullah)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : INTAN SURULLAH

NPT : 19 01 006

Program Studi : DIII STUDI NAUTIKA

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul :

**UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA SAAT BONGKAR MUAT DI
KMP.PORTLINK**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, Agustus 2022

(Intan Surullah)

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Alhamdulillah Rabbil Alamin, segala puji dan syukur saya panjatkan atas kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan ridhonya, sholawat dan salam kepada nabi Muhammad SAW sehingga dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib ini tepat pada waktu yang telah ditentukan.

Tugas akhir ini ditulis dan diajukan sebagai syarat untuk memperoleh gelar Ahli Madya Dan Ahli Nautika Tingkat III Pogram Studi Diploma III Nautika dan merupakan hasil dari praktek kerja laut PRALA yang dilaksanakan selama 9 (sembilan) bulan di KMP. Portlink Pada PT. ASDP Indonesia Ferry Persero .

Saya menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak dari masa perkuliahan sampai dengan penyusunan tugas akhir ini sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan tugas akhir ini. Oleh karena itu, saya ingin menyampaikan ucapan syukur dan terima kasih yang sebesar – besarnya kepada :

1. Sang pencipta yaitu allah swt.
2. Orang tua dan Keluarga yang selalu ada untuk mendukung.
3. Bapak Dr. H. Irwan, S.H.,M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau Dan Penyeberangan Palembang.
4. Kaprodi nautika dan seluruh staf Prodi yang telah membantu memberikan pembelajaran terhadap penulisan Tugas Akhir ini.

5. Ibu Paulina M.Latuheru.S.,MM. Dan Bapak Doharman Lumban Tungkup,S.SiT.,MM sebagai dosen pembimbing Tugas Akhir yang telah memberi bimbingan dan arahan langsung terhadap penulisan Tugas Akhir ini.
6. Dosen – dosen Program Studi Diploma III NAUTIKA, yang telah memberikan bimbingan selama pendidikan.
7. Seluruh dosen pengajar Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang dan seluruh pengendali taruna Politeknik Transportasi SDP Palembang;
8. Rekan – rekan satu angkatan XXX yang selalu bersama suka maupun duka
9. Adik tingkat angkatan XXXI dan XXXII terima kasih atas bantuan dan doanya.
10. Kepada seluruh awak kapal KMP.Portlink terimakasih atas masukan dan bimbingannya.
11. Semua pihak yang telah membantu secara langsung maupun tidak langsung dalam penulisan laporan ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa Tugas Akhir ini masih jauh dari sempurna, oleh karna itu diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi perbaikan. Semoga Tugas Akhir ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Palembang, 11 Agustus 2022

INTAN SURULLAH

NPT. 19 01 006

ABSTRAK

Keselamatan kerja adalah suatu program yang dibuat pekerja maupun pengusaha untuk upaya mencegah kecelakaan kerja dengan cara mengenali hal yang berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja serta tindakan antisipatif apabila terjadi kecelakaan kerja. Tujuannya adalah untuk menciptakan tempat kerja yang aman sehingga dapat menekan serendah mungkin risiko kecelakaan. Dirumuskan masalah pada penelitian ini adalah upaya pencegahan kecelakaan kerja pada saat bongkar muat di KMP.Portlink. Penelitian dilaksanakan selama masa praktik laut 9 bulan di kapal dimana penulis melaksanakan praktik kerja laut. Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori-teori manajemen sumber daya manusia yang berkaitan dengan keselamatan. Metode yang dilakukan secara intensif, peneliti ikut berpartisipasi lama di lapangan. Jenis penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Metode pengumpulan data dilakukan dengan observasi, wawancara dan studi pustaka. Metode analisis data yang digunakan bermacam-macam (triangulasi) dan dilakukan secara terus-menerus sampai datanya jenuh. Dari hasil penelitian ini dapat diketahui hendaknya seluruh pekerja mengikuti pelatihan keselamatan kerja yang dilakukan oleh perusahaan dan penggunaan alat pelindung diri hendaknya menjadi suatu kewajiban bagi para pekerja di pelabuhan sehingga seluruh pekerja dapat terhindar dari akibat fatal kecelakaan bekerja.

Kata kunci: *bongkar muat, kecelakaan kerja*

ABSTRACT

Safety is a program made to the workers as well as employers attempt to prevent accidents by means of recognizing things that could potentially cause accidents as well as anticipatory action in case of accidents. The goal is to create a safe workplace so it can hit the lowest possible risk of accident. Formulated the problem in this research is a work accident prevention efforts while unloading at the MV.Portlink. The research was carried out during the period of sea practices 9 months on the ship where the author undertakes the work practices of the sea. The theory used in this research is the theory- theory, human resources management with regard to safety. The method carried out intensively, researchers participating in the long field. This type of research is qualitative, descriptive. Method of data collection is done by observation, interviews and literature study. Methods of data analysis used the assortment (triangulation), and continuously until it is saturated. From the results of this research should be known throughout a worker follows the safety training work done by the company and penggunaan self protective tools should be an obligation for workers at the port so that all workers can avoid a fatal accident due to work.

Key words: loading and discharge, work accident

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMBUNG.....	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN SEMINAR.....	iii
SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA.....	iv
PERNYATAAN KEASLIAN.....	v
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK.....	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Penelitian	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
E. Batasan Masalah	6
BAB II	7
TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	7
B. Landasan Teori.....	8
C. Kerangka Penelitian	21
BAB III	22
METODE PENELITIAN	22
A. Jenis Penelitian.....	22
B. Sumber Data / Subyek Penelitian.....	22
C. Metode / Teknik Pengumpulan Data	24
D. Teknik Analisis Data	25

BAB IV.....	26
ANALISIS DAN PEMBAHASAN	26
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	26
B. Hasil Penelitian	32
C. Pembahasan.....	35
BAB V.....	37
KESIMPULAN DAN SARAN	37
A. Kesimpulan	37
B. Saran	37
DAFTAR PUSTAKA.....	39

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Review Peneliti Sebelumnya 7

Tabel 4. 1 Ship particular KMP. portlink..... 27

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian	21
Gambar 4. 1 lokasi penelitan pelabuhan merak banten.....	26
Gambar 4. 2 KMP.PORT LINK	28

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Era globalisasi akan membawa dampak terhadap perubahan kehidupan global. Penerapan keselamatan dan kesehatan kerja adalah bagian dari operasi perusahaan yang merupakan syarat yang tidak dapat diabaikan dalam proses untuk dapat mencapai produktivitas yang dibutuhkan untuk meningkatkan daya saing. Untuk menunjang keberhasilan tersebut maka diperlukan tempat kerja yang aman dan sehat sehingga tidak terjadi kecelakaan atau penyakit akibat kerja. Untuk itu kita harus mengetahui risiko-risiko yang dapat menimbulkan kecelakaan kerja. Banyaknya kecelakaan kerja yang terjadi di Indonesia ini sudah sangat meresahkan, sehingga sudah pantaslah untuk kita peduli akan hal tersebut dan ikut serta memikirkannya bersama.

Dunia pelayaran selalu menghadapi resiko kehilangan nyawa, harta dan pencemaran lingkungan. Keselamatan jiwa di laut sangat diutamakan dalam dunia kemaritiman. Hal ini dapat dilihat dari begitu besar perhatian negara-negara dunia maritim untuk secara bersama-sama mengadakan Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (Safety of Life At Sea) pada tahun 1974 yang kemudian dikenal sebagai SOLAS 1974, di London-Inggris. Konvensi ini menghasilkan ketentuan dan peraturan yang digunakan sebagai acuan bagi kapal-kapal atau perusahaan pelayaran dalam menjaga serta melindungi jiwa para pelaut yang bekerja di kapal

Perusahaan pelayaran atau perkapalan pada umumnya didirikan untuk tujuan komersial, yaitu mengambil keuntungan dari para pengguna jasa. Adapun tujuan pelayaran sebuah kapal itu sendiri adalah untuk melakukan perjalanan laut (berlayar) dari satu tempat ke tempat lain dengan keadaan aman dan selamat. Oleh karena itu, mengoperasikan kapal secara aman dan mengurangi resiko kecelakaan kerja di atas kapal sangat diperlukan.

Unsur yang ada dalam keselamatan kerja tidak terpaku pada faktor fisik, tetapi juga mental, emosional dan psikologi. Meskipun ketentuan mengenai keselamatan kerja telah diatur sedemikian rupa, tetapi dalam praktiknya tidak seperti yang diharapkan. Begitu banyak faktor di lapangan yang mempengaruhi keselamatan kerja seperti faktor manusia, lingkungan dan psikologis. Masih banyak perusahaan pelayaran yang tidak memenuhi standar keselamatan kerja. Sehingga sistem manajemen keselamatan di kapal ikut menjadi buruk dan hal ini menyebabkan banyak terjadi kecelakaan kerja yang dapat kita sering kita dengar di media masa.

Kapal KMP. Portlink merupakan salah satu kapal penyeberangan dengan lintasan di Pelabuhan Merak - Bakauheni dengan jarak 15 mil laut. Lintasan tersebut dapat ditempuh dalam waktu tempuh 1 (satu) jam dengan kecepatan rata – rata 15 knot. Lintasan Merak - Bakauheni merupakan salah satu lintasan di selat sunda yang menghubungkan antara pulau jawa dan pulau Sumatra.

Motivasi utama dalam melaksanakan keselamatan kerja adalah untuk mencegah kecelakaan kerja yang ditimbulkan oleh pekerjaannya untuk melihat penyebab dan dampak yang ditimbulkannya. Maka dari itu perlu dilakukan

penilaian risiko pada tenaga kerja. Pada proses awal dari penilaian risiko adalah mengidentifikasi dari bahaya serta siapa dan apa yang akan terkena dampaknya terutama awak kapal berisiko tinggi akan terjadinya kecelakaan kerja pada saat mengatur bongkar muat di atas kapal. Dalam dunia kerja, kecelakaan kerja biasanya terjadi karena dua penyebab, yaitu karena tindakan yang tidak aman (*unsafe act*) dan kondisi yang tidak aman (*unsafe condition*). Tindakan tidak aman dipicu oleh perilaku pekerja secara sadar dan mandiri, sedangkan kondisi tidak aman umumnya dikarenakan sistem yang memang tidak tersedia atau diluar kendali dari diri pekerja. Misal ketika ada pekerja yang tidak disediakan APD sedangkan dia berada di area tinggi resiko, maka ini termasuk Kondisi Tidak Aman (*unsafe condition*). Namun apabila sudah disediakan alat pelindung diri (APD) dan pekerja tersebut enggan memakainya maka ini termasuk Tindakan Tidak Aman (*unsafe act*). Praktek dilapangan malah kita akan menemukan gabungan dari tindakan dan kondisi tidak aman. Inilah yang menjadi penyebab kejadian kecelakaan.

Selama praktek kerja laut (PRALA) penulis mendapati bahwa penerapan keselamatan kerja pada saat bongkar muat di KMP. Portlink kurang optimal seperti peristiwa yang dialami oleh Perwira Jaga pada tanggal 25 Desember 2021 pada saat kapal bongkar muat di dermaga eksekutif Merak terjadi kecelakaan kerja dikapal pada haluan car deck. Saat itu Perwira Jaga sedang mengarahkan kendaraan yang akan masuk ke dalam kapal, pada saat itu ada tumpahan air dari kendaraan yang masuk ke dalam kapal sehingga Perwira Jaga terpeleset dan kaki kirinya terlindas mobil tronton. Selain itu pada tanggal 10 Maret 2021 posisi

kapal sedang berlabuh jangkar di utara pulau merak besar dan semua awak kapal melaksanakan kerja harian rutin perawatan kapal pada saat itu salah satu awak kapal yang tidak menggunakan *safety shoes* sehingga pada saat kerja kakinya tergelincir hingga jatuh di tangga dan mengakibatkan awak kapal tersebut mengalami patah kaki. Hal tersebut sangatlah membahayakan keselamatan dan keamanan baik untuk pengguna jasa maupun operator kapal yang berada di atas kapal. Oleh karena itu aspek keselamatan perlu diupayakan agar awak kapal dapat bekerja dengan aman, nyaman dan selamat. Hal inilah yang menjadi latar belakang penulis untuk melakukan penelitian dengan judul **“UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA SAAT BONGKAR MUAT DI KMP. PORTLINK”**.

B. Rumusan Masalah

Beberapa masalah yang berhubungan dengan kecelakaan dan keselamatan kerja ditemukan penulis selama melaksanakan Praktek Kerja Laut (PRALA) selama Sembilan (9) bulan di KMP. Portlink, terutama saat pelaksanaan bongkar muat, maka penulis merumuskan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan keselamatan kerja saat bongkar muat di KMP. Portlink?
2. Apa upaya pencegahan kecelakaan kerja pada saat bongkar muat di KMP. Portlink ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang dirumuskan, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui penerapan keselamatan kerja di KMP. Portlink
2. Upaya – upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja saat bongkar muat di KMP. Portlink

D. Manfaat Penelitian

Penelitian yang dilakukan diharapkan dapat memberikan manfaat dengan diadakannya penelitian dan penulisan ini, penulis berharap akan tercapainya beberapa manfaat yang dapat dicapai, antara lain:

1. Manfaat secara teoritis

Menambah wawasan dan pengetahuan bagi penulis maupun pembaca tentang pencegahan kecelakaan kerja khususnya dalam hal bongkar muat yang berada di atas kapal KMP. Portlink,

Dapat menambah pengetahuan bagi Taruna Poltektrans SDP Palembang sebagai tempat untuk mengaplikasikan ilmu yang sudah didapat selama menempuh pendidikan di Program Studi D-III NAUTIKA dan dalam melaksanakan praktek kerja laut nanti.

Dapat menambah informasi bagi perusahaan pelayaran dan seluruh awak kapal mengenai pentingnya pelaksanaan bongkar muat di atas kapal sesuai

dengan prosedur yang ada.

2. Manfaat penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan dalam memperbaiki pelaksanaan bongkar muat di atas kapal, khususnya dalam hal keamanan bongkar muat yang biasanya kurang sesuai dengan prosedur yang ada di atas kapal, sehingga pada akhirnya akan mengurangi terjadinya kecelakaan kerja pada saat bongkar muat di atas kapal.

Sebagai referensi perusahaan pelayaran dalam mengetahui gambaran secara umum tentang pentingnya alat pelindung diri (APD) guna peningkatan keselamatan di atas kapal khususnya KMP. Port Link

Manfaat secara praktis yang diharapkan adalah dapat digunakan sebagai bahan masukan mengenai tentang prosedur keselamatan kerja pada saat bongkar muat di atas kapal.

E. Batasan Masalah

Pembatasan ruang lingkup bertujuan agar pokok permasalahan yang di bahas dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini tidak menyimpang dan meluas, adapun ruang lingkup penulis Kerja Wajib (KKW) ini adalah sebagai berikut:

1. Lokasi yang di teliti adalah KMP. Portlink penyeberangan eksekutif Merak–Bakauheni.
2. Hal yang di teliti adalah upaya pencegahan kecelakaan kerja pada saat bongkar muat di KMP. Portlink.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Review Penelitian merupakan kumpulan dari penelitian-penelitian sebelumnya yang dibuat oleh orang lain yang berkaitan dengan penelitian ini. Peneliti harus belajar dari peneliti lain, untuk menghindari duplikasi dan pengulangan penelitian atau kesalahan yang sama seperti yang dibuat oleh peneliti sebelumnya. Penelitian terdahulu dalam tinjauan Pustaka memudahkan penulis dalam menentukan langkah-langkah yang sistematis dari teori maupun konseptual. Berikut ini adalah penelitian terdahulu yang menjadi acuan dan bahan referensi yang menunjang penulis untuk melakukan penelitian terkait tentang kecelakaan kerja pada saat bongkar muat di kapal.

Tabel 2. 1 Review Peneliti Sebelumnya

No	Keterangan	Nama	
		Intan Surullah	Yuliani Suleman
1	Judul	Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja pada Saat Bongkar Muat di KMP.Portlink	Analisis Resiko Kecelakaan Kerja pada Proses Bongkar Muat Peti Kemas Makassar <i>New Port</i> dengan Metode <i>Job Safety Analysis (JSA)</i>
2	Tahun pelaksanaan	2022	2017
3	Pembahasan	Untuk mengetahui bagaimana penerapan keselamatan kerja di Kmp. Portlink Untuk mengetahui upaya mencegah terjadinya kecelakaan kerja saat bongkar muat di KMP.Portlink	Bagaimana menganalisis risiko kecelakaan kerja pada proses bongkar muat peti kemas makassar <i>new port</i> dengan metode <i>job safety analysis (Jsa)</i>

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

Landasan hukum digunakan dalam penelitian ini adalah UU No. 1 tahun 1970 keselamatan kerja.

Kecelakaan kerja di definisikan sebagai sesuatu kejadian yang tidak di duga dan tidak di kehendaki yang mengacaukan proses suatu aktivitas yang telah di atur secara langsung atau tidak langsung berkaitan dengan aktivitas manusia bukan dari perista alam. Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak di duga dan dapat menimbulkan kerugian baik korban manusia ataupun harta benda.

Berdasarkan Undang – undang keselamatan kerja No. 1 tahun 1970 tentang keselamatan kerja pasal 12b dan pasal 12c, bahwa tenaga kerja diwajibkan

1. Memahami alat-alat pelindung diri
2. Memenuhi atau mentaaati semua syarat-syarat keselamtan kerja

Dalam pasal 13 disebutkan juga bahwa barang siapa yang akan memasuki tempat kerja, diwajibkan untuk mentaati semua petunjuk keselamatan dan kesehatan kerja dan wajib menggunakan alat-alat pelindung diri yang di wajibkan.

Syarat – syarat Keselamatan Kerja menurut UU No. 1 tahun 1970 Bab III

Pasal 3

- a. Mencegah dan mengurangi kecelakaan
- b. Mencegah, mengurangi dan memadamkan kebakaran.
- c. Mencegah dan mengurangi bahaya peledakan
- d. Memberi kesempatan atau jalan menyelamatkan diri pada waktu

kebarakan atau kejadian-kejadian yang berbahaya

- e. Memberi pertolongan pada kecelakaan
- f. Memberi alat- alat perlindungan diri pada pekerja
- g. Mencegah dan mengendalikan timbul atau menyebar luasnya suhu, kelembapan, debu, kotoran, asap, uap, gas, hembusan angin, cuaca, sinar atau radiasi, suara dan getaran.
- h. Mencegah dan mengendalikan timbulnya penyakit akibat kerja baik fisik, infeksi dan penularan
- i. Memperoleh penerangan yang cukup dan sesuai
- j. Menyelenggarakan suhu dan lembah udara yang baik
- k. Menyelenggarakan penyegaran udara yang cukup
- l. Memelihara kebersihan, kesehatan dan ketertiban
- m. Memperoleh keserasian antara tenaga kerja, alat kerja, lingkungan dan proses kerjanya.
- n. Mengamankan dan memperlancar pengangkutan orang, binatang, tanaman atau barang
- o. Mengamankan dan memelihara segala jenis bangunan
- p. Mengamankan dan memperlancar pekerjaan bongkar muat perlakuan dan penyimpangan barang

Pada bab VIII dirincikan tentang Kewajiban Dan Hak Tenaga Kerja pada Pasal 12 tertulis dengan peraturan perundangan diatur kewajiban dan atau hak tenaga kerja untuk:

- a. Memberikan keterangan yang benar bila diminta oleh pegawai

- pengawas atau ahli keselamatan kerja;
- b. Memakai alat-alat perlindungan diri yang diwajibkan;
 - c. Memenuhi dan mentaati semua syarat-syarat keselamatan dan kesehatan kerja yang diwajibkan;
 - d. Meminta pada Pengurus agar dilaksanakan semua syarat keselamatan dan kesehatan yang diwajibkan.
 - e. Menyatakan keberatan kerja pada pekerjaan dimana syarat keselamatan dan kesehatan kerja serta alat-alat perlindungan diri yang diwajibkan diragukan olehnya kecuali dalam hal-hal khusus ditentukan lain oleh pegawai pengawas dalam batas-batas yang masih dapat dipertanggungjawabkan.

Peraturan Tentang alat pelindung Keselamatan dan kesehatan kerja (K3)

Pasal 1 ayat 1 Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor 8 Tahun 2010, yang dimaksud dengan alat pelindung diri adalah seperangkat alat yang mampu melindungi individu dengan cara menutup sebagian atau seluruh tubuh sehingga terhindar dari bahaya di tempat kerja.

Tujuan Diperlukannya Alat Pelindung Diri K3 sebagai berikut :

Alat pelindung K3 adalah alat yang mengisolasi sebagian atau seluruh bagian tubuh dari potensi bahaya. Jika dijabarkan lebih rinci, maka tujuan dari penggunaan APD antara lain sebagai berikut.

1. Melindungi tenaga kerja dari potensi risiko bahaya K3.
2. Meningkatkan efektivitas dan produktivitas kerja.
3. Menciptakan lingkungan kerja yang aman.

Berdasarkan Permenakertrans No. Per:08/MEN/VII/2010, berikut adalah beberapa jenis alat pelindung K3 berikut fungsinya.

1. Alat Pelindung Kepala

Fungsinya adalah untuk melindungi kepala dari terpukul, terantuk, kejatuhan atau benturan dengan benda keras atau tajam. Pelindung kepala juga melindungi dari paparan radiasi panas, mikroorganisme, percikan bahan kimia. Perlengkapan yang termasuk di dalamnya adalah helm pengaman (*safety helmet*), pengaman rambut, tudung kepala, dan lain-lain.

2. Alat Pelindung Mata dan Muka

Fungsinya adalah untuk melindungi mata dan wajah agar tidak terpapar secara langsung terhadap bahan kimia berbahaya. Di samping itu, alat ini juga melindungi terhadap paparan partikel yang ada di air dan udara serta percikan benda panas dan uap panas.

Alat pelindung mata dan muka juga mampu memberi perlindungan dari benturan benda keras atau tajam, pancaran cahaya, serta radiasi gelombang elektromagnetik. perlengkapan yang termasuk di dalamnya adalah tameng muka (*face shield*), kacamata pengaman (*spectacles*), masker selam, goggles, *full face* masker dan tameng muka.

3. Alat Pelindung Telinga

Fungsinya adalah untuk melindungi telinga dari kebisingan atau tekanan. Perlengkapan yang termasuk di dalamnya adalah penutup telinga (*ear muff*) dan sumbat telinga (*ear plug*).

4. Alat Pelindung Pernapasan Beserta Kelengkapannya

Alat ini bekerja dengan cara menyalurkan udara bersih atau menyaring polusi agar tidak masuk ke dalam sistem pernapasan. Fungsinya adalah untuk melindungi organ pernapasan dari mikroorganisme, bahan kimia, debu, kabut (aerosol), asap, uap, gas, dan sebagainya. perlengkapan yang termasuk di dalamnya adalah respirator, masker, kanister, katrit, *Re-breather*, *Air Hose Mask*, *Respirator*, *Airline respirator*, tangki selam, dll.

5. Alat Pelindung Tangan

Fungsinya adalah untuk memberi perlindungan pada tangan dan jari-jari agar terhindar dari pajanan langsung terhadap api, suhu panas

maupun dingin, dan radiasi (elektromagnetik maupun radiasi mengion). di samping itu, alat pelindung tangan juga dapat melindungi dari paparan bahan kimia, arus listrik, pukulan, benturan, risiko tergores. Fungsi lainnya yaitu mencegah infeksi zat patogen (bakteri, virus) dan jasad renik. perlengkapan yang termasuk di dalamnya adalah sarung tangan yang terbuat dari kulit, logam, karet, kain kanvas atau kain berlapis, dan sarung tangan yang tahan bahan kimia.

6. Alat Pelindung Kaki

Fungsinya adalah untuk melindungi kaki dari terkena cairan panas atau dingin, uap panas, suhu yang ekstrem, serta bahan kimia berbahaya dan jasad renik. Di samping itu, pelindung kaki dapat memberi perlindungan terhadap risiko tertusuk benda tajam, tertimpa benda berat, dan tergelincir. perlengkapan yang termasuk alat pelindung kaki adalah sepatu keselamatan pada pekerjaan industri, peleburan, konstruksi bangunan, dan pengecoran logam. sepatu keselamatan juga diperlukan untuk pekerjaan yang berpotensi menimbulkan bahaya dan peledakan. Mereka yang bekerja di tempat yang licin atau basah, berisiko bahan kimia dan jasad renik, dan bahaya binatang juga perlu mengenakan alat pelindung kaki.

7. Pakaian Pelindung

Fungsinya adalah untuk memberi perlindungan terhadap sebagian atau seluruh bagian tubuh dari bahaya paparan api dan benda panas, temperatur panas atau dingin yang ekstrem, cairan dan logam panas dan uap panas. pakaian pelindung juga mampu melindungi dari bahaya percikan bahan-bahan kimia serta benturan, tergores, dan radiasi. Pakaian pelindung juga diperlukan untuk melindungi dari bahaya binatang dan mikro-organisme patogen seperti bakteri, virus, dan jamur. perlengkapan yang termasuk di dalamnya adalah jaket, celemek (*apron/coveralls*), rompi (*vests*), dan pakaian pelindung yang menutupi sebagian atau seluruh tubuh.

8. Alat Pelindung Jatuh Perorangan

Fungsinya adalah untuk membatasi gerak guna mencegah potensi jatuh. Alat pelindung jatuh dapat menjaga pekerja berada pada posisi yang diinginkan, misalnya dalam posisi miring atau tergantung. alat ini juga mampu menahan jatuh sehingga tidak membentur lantai dasar. perlengkapan yang termasuk di dalamnya adalah sabuk pengaman tubuh (*harness*), tali koneksi (*lanyard*), karabiner, tali pengaman (*safety rope*), alat penurun (*descender*), alat penjepit tali (*rope clamp*), alat penahan jatuh bergerak (*mobile fall arrester*), dan lain-lain.

9. Pelampung

Fungsinya adalah melindungi pengguna yang bekerja agar tidak tenggelam di dalam air. pelampung juga dapat mengatur keterapungan (buoyancy) agar pengguna berada pada posisi negative buoyant (tenggelam) atau neutral buoyant (melayang) di dalam air. perlengkapan yang termasuk di dalamnya adalah rompi keselamatan (*life vest*), jaket keselamatan (*life jacket*), rompi pengatur keterapungan (*Bouyancy Control Device*).

2. Landasan teori

a. Pengertian Pencegahan

Menurut Hadipoetro (2014), pencegahan kecelakaan adalah upaya untuk menghilangkan satu atau lebih dari rangkaian penyebab kecelakaan tersebut. Pencegahan adalah sebuah langkah langkah untuk mencegah sesuatu proses, cara, tindakan mencegah atau tindakan menahan agar sesuatu tidak terjadi. pencegahan kecelakaan adalah upaya untuk menghilangkan satu atau lebih dari rangkaian penyebab kecelakaan tersebut.

b. Kecelakaan Kerja

Menurut Rika Ampuh Hadiguna (2009), kecelakaan kerja merupakan kecelakaan seseorang atau kelompok dalam rangka melaksanakan kerja di lingkungan perusahaan yang terjadi secara tiba-tiba dan tidak diduga sebelumnya, tidak diharapkan terjadi, menimbulkan kerugian

ringan sampai yang paling berat, dan bisa menghentikan kegiatan secara total. Oleh sebab itu, kecelakaan kerja ini mencakup dua permasalahan pokok, yaitu kecelakaan akibat langsung dari sebuah pekerjaan dan kecelakaan terjadi pada saat pekerjaan sedang dilakukan.

Secara umum penyebab kecelakaan kerja yaitu Perilaku pekerja itu sendiri (faktor manusia), yang tidak memenuhi keselamatan. Contohnya : Karena kelengahan, kecerobohan, mengantuk, dan kelelahan. Kondisi-kondisi lingkungan pekerjaan yang tidak aman. Contohnya lantai licin, pencahayaan kurang, silau, mesin yang terbuka.

c. Bongkar Muat

Menurut kamus besar bahasa Indonesia bongkar muat adalah mengeluarkan dan memasukkan muatan dari atau ke kapal.

Menurut pengertian umum, kegiatan bongkar muat adalah merupakan suatu kegiatan membongkar muat barang dari atas *deck* atau palka kapal dan menempatkannya ke atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menempatkan ke atas *deck* atau ke dalam palka kapal dengan mempergunakan derek.

Bongkar muat adalah penempatan atau pemindahan muatan dari darat ke atas kapal ataupun sebaliknya, memindahkan muatan dari atas kapal ke pelabuhan tujuan.

Secara umum proses bongkar muat merupakan serangkaian kegiatan

pelayanan memuat ataupun membongkar suatu muatan dari dermaga, tongkang, truk ke atas kapal. Bongkar muat adalah suatu pelayanan memuat ataupun membongkar suatu muatan dari dermaga dimana barang tersebut di pindahkan ke atas kapal.

Berdasarkan pengertian bongkar muat adalah suatu proses memuat dan membongkar dengan cara memindahkan muatan dari dari darat ke kapal dan dari kapal ke darat yang di bawa atau di angkut ke tempat tujuan dengan aman dan tempat yang dilakukan sesuai dengan prosedur.

d. Ro-Ro Passanger

Menurut Permenhub Nomor 115 Tahun 2016, kapal penumpang Ro-Ro adalah kapal jenis kapal RORO yang dilengkapi dengan akomodasi untuk pengangkutan penumpang.

Menurut suyono (2018:1) Roll on (masuk) dan roll off (keluar) adalah istilah untuk sistem kerja kapal di mana kendaraan bisa masuk dan keluar dengan sendirinya dengan mesin penggerak pada masing-masing kendaraan. Oleh karena itu, kapal ini dilengkapi dengan pintu rampa yang dihubungkan dengan dermaga apung ke dermaga. Kapal Roro selain digunakan untuk angkutan truk juga digunakan untuk mengangkut mobil penumpang, sepeda motor serta penumpang pejalan kaki. Sehingga kapal ini dapat memuat kendaraan yang berjalan masuk ke dalam dengan penggeraknya sendiri dan bisa keluar dengan sendiri juga, sehingga disebut sebagai kapal *roll on -*

roll off.

e. Awak Kapal

Mengutip dari UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, pengertian Awak Kapal orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.

f. Kapal

Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pengertian kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik maupun di tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang bisa berpindah-pindah.

Keselamatan Kerja

Menurut Ernawati (2009), keselamatan kerja adalah keselamatan yang berhubungan dengan peralatan, tempat kerja dan lingkungan, serta cara-cara melakukan pekerjaan. Keselamatan kerja menjadi aspek yang sangat penting, mengingat risiko bahaya dalam penerapan teknologi. Keselamatan kerja merupakan tugas semua orang yang bekerja, setiap tenaga kerja dan juga masyarakat pada umumnya.

Muhammad Sabir (2009) mendefinisikan, keselamatan kerja adalah keselamatan yang berhubungan dengan mesin, pesawat, alat kerja,

bahan dan proses pengelolaannya, landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara-cara melakukan pekerjaan. Keselamatan kerja menyangkut segenap proses produksi dan distribusi, baik barang maupun jasa. Pendapat lain menyebutkan bahwa keselamatan kerja berarti proses merencanakan dan mengendalikan situasi yang berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja melalui persiapan prosedur operasi standar yang menjadi acuan dalam bekerja (Rika Ampuh Hadiguna, 2009).

g. Alat Pelindung Diri (APD)

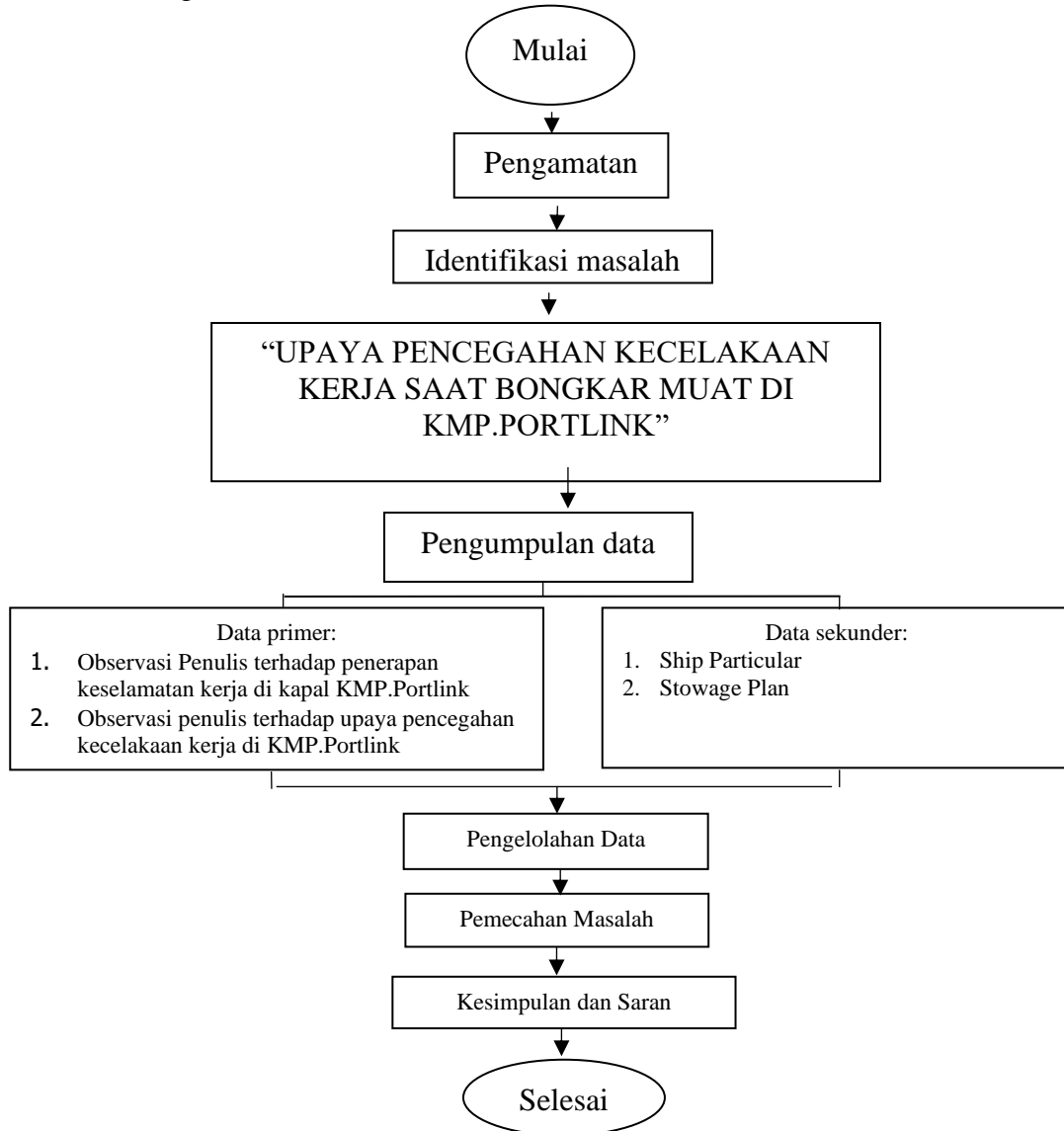
Alat pelindung diri adalah peralatan yang di gunakan untuk meminimalisir dan mencegah terjadinya kecelakaan akibat kerja serta penyakit akibat tidak menggunakannya. Kontak yang salah dengan bahan dan mesin ditempat kerja dapat mengakibatkan suatu cidera dan penyakit yang cukup serius (Kuswana,2015).

Menurut *Occupational Safety and Health Administration (OSHA)* alat pelindung diri, didefinisikan sebagai alat yang digunakan untuk melindungi pekerja dari penyakit akibat kerja baik bersifat biologis, radiasi, kimia, elektrik, fisik, mekanik, dan lainnya. APD digunakan sebagai upaya terakhir untuk melindungi tenaga kerja saat melakukan pekerjaan agar tidak terjadi kecelakaan kerja serta penyakit berbahaya (Sholihah,2014)

Untuk menghindari kecelakaan kerja adanya pelindung diri yang perlu ada di atas kapal untuk mencegah kecelakaan kerja:

1. Pakaian yang dipakai adalah jenis *boiler suit*, material ini melindungi pekerja secara menyeluruh dari tangan sampai kaki terhadap bahan yang berbahaya seperti minyak, cairan kimia, percikan api saat proses pengelasan dan lainnya.
2. *Safety Helmet* sebagai alat pelindung utama kepala saat bekerja di kapal. Helm bisa melindungi kepala dari runtuh material atau saat terjatuh. Helm safety umumnya memiliki tali pada dagu yang bisa disesuaikan ukurannya dengan pengguna.
3. *Safety shoes* dipakai sebagai pelindung kaki saat berjalan di area kapal. Memakai safety shoes melindungi kaki pengguna dari hal-hal yang bisa membahayakan.
4. *Hand Safety* atau pelindung tangan berbentuk sarung tangan. Macam dan fungsinya sesuai dengan kebutuhan kapal misalnya sarung tangan untuk melindungi dari benda panas.

C. Kerangka Penelitian



Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Analisis deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendiskripsikan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi dengan menggunakan kalimat, sehingga lebih informatif dan mudah dipahami (Sugiyono, 2004).

Sedangkan data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data primer berupa hasil observasi/pengamatan lapangan, wawancara dengan instansi terkait serta melakukan investigasi kepada awak kapal maupun Nahkoda Kapal, untuk data sekunder diambil dari literatur-literatur dan beberapa kajian yang pernah dilakukan sebelumnya terkait dengan masalah keselamatan.

B. Sumber Data / Subyek Penelitian

Subjek penelitian adalah batasan penelitian dimana peneliti bisa menentukannya dengan benda, hal atau orang untuk melekatnya variabel penelitian. Pengertian ini berdasarkan buku yang ditulis oleh Suharsimi Arikunto berjudul : “Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik” tahun 2016.

Menentukan dan menata subjek penelitian sejak awal penelitian itu penting. Hal ini dikarenakan penting bagi peneliti untuk mengetahui apa atau siapa yang akan memberikan peneliti data dan informasi dan data terbagi menjadi dua bagian yaitu sebagai berikut :

1. Data Primer

Sumber primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Jadi bisa disimpulkan bahwa data primer merupakan data yang berasal dari sumber asli atau didapat langsung oleh penulis saat melaksanakan praktek laut. Data ini dicari melalui narasumber atau responden di kapal dikarenakan tidak tersedia dalam bentuk kompilasi maupun file.

2. Data Sekunder

Sumber sekunder merupakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpulan data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen-dokumen yang ada. Jadi data sekunder adalah data yang diperoleh dari sumber tidak langsung yaitu data dari buku-buku, peraturan-peraturan, dokumentasi dan arsip-arsip resmi. Selain itu, data ini juga dapat diperoleh dari internet yang berkaitan dengan objek penelitian proposal atau yang berhubungan dengan permasalahan yang sedang diteliti, yang berguna sebagai pedoman dari informasi lain yang telah disampaikan pada saat penulis mendapatkan pendidikan di kampus. (Sugiyono,2016:308)

C. Metode / Teknik Pengumpulan Data

Untuk melakukan pembahasan dalam ini diperlukan data - data dan informasi yang lengkap. maka penulis menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa observasi, wawancara dan studi Pustaka.

Dalam teknik ini penulis melakukan pencarian dari berbagai sumber yang ada secara langsung dan telah mengumpulkan data-data dan informasi yang sesuai dengan keadaan yang terjadi sebenarnya di lapangan. Metode ini dilakukan dengan menggunakan panca indera peneliti untuk melihat, mengawasi lingkungan atau situasi penelitian. Data yang didapat dari metode ini berupa ruang (tempat), waktu, pelaku, kegiatan, peristiwa, dan perasaan selama praktek kerja laut (PRALA) di KMP. Portlink

Pengumpulan informasi dan data dengan menggunakan wawancara dengan narasumber yang ada yaitu para perwira dan awak kapal di KMP.Portlink terkait pada saat bongkar muat di kapal dimana penulis melaksanakan praktek berlayar.

Pengumpulan data dengan studi pustaka dilakukan dengan membaca dan mencari informasi-informasi dari buku-buku yang dijadikan referensi yang ada hubungannya dengan masalah yang akan dibahas, dimana dengan membaca buku-buku referensi tersebut dapat memudahkan penulis untuk membahas dan memberikan pengetahuan-pengetahuan yang berhubungan dengan permasalahan upaya pencegahan kecelakaan kerja pada saat bongkar muat di KMP.Portlink yang akan dibahas dalam kertas kerja wajib ini.

D. Teknik Analisa Data

Data dianalisis dengan menggunakan beberapa Langkah sesuai teori Miles, Huberman dan Saldana (2014) yaitu menganalisis data dengan tiga langkah: kondensasi data, menyajikan data dan menarik simpulan atau verifikasi. Kondensasi data merujuk pada proses pemilihan, pengerucutan, penyederhanaan, peringkasan dan transformasi data (dikutip dari jurnal Andi misna, 2015). Secara lebih terperinci, langkah-langkah sesuai teori Miles, Huberman dan Saldana (2014) akan diterapkan pengumpulan Data. Pengumpulan data dari metode yang dilakukan yaitu observasi, wawancara dan dokumentasi. Semua jenis data ini memiliki satu aspek kunci secara umum, analisisnya terutama tergantung pada keterampilan integrative dan interpretatif dari peneliti. Interpretasi diperlukan karena data yang dikumpulkan jarang berbentuk angka, data kaya rincian dan panjang.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Dalam penelitian ini penulis akan mendeskripsikan tentang gambaran umum objek penelitian sesuai dengan judul yaitu “UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN PADA SAAT BONGKAR MUAT DI KMP. PORTLINK“.

KMP. Portlink adalah sebuah kapal *ferry Ro on-Ro off* yang dimiliki oleh PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO) berkantor pusat di Jl. Jendral A. Yani Kav No.52 A, Jakarta Pusat, yang beroperasi dengan rute pelayaran penyeberangan Merak(Banten)-Bakauheni(Lampung) di dermaga eksekutif.



Gambar 4. 1 lokasi penelitian pelabuhan merak banten

Sumber:Merak,https://maps.app.goo.gl/

Berikut data-data kapal tempat penulis melaksanakan praktek laut yang didapat dari Ship Particular :

Tabel 4. 1 Ship particular KMP. portlink

SHIP PARTICULAR KMP.PORT LINK		
Nama kapal (<i>Ship Name</i>)	KMP. Portlink	
Nama panggilan (<i>Call Sign</i>)	P O Q Z	
Nomor IMO	7910917	
Nomor MMSI	5250167124	
Tipe kapal	RO-RO Passanger	
Bendera kebangsaan (<i>National Flag</i>)	Indonesia	
Pelabuhan pendaftaran (<i>Port Of Registry</i>)	Jakarta	
Biro Klasifikasi	BKI	
Isi kotor (<i>Gross Tonnage</i>)	12.674 Ton	
Isi bersih (<i>Net Tonnage</i>)	3.756 Ton	
Bobot Mati (<i>Dead Weight</i>)	1874 Ton	
Power Mesin Induk (PK/HP)	2 x 10400 BHP (2x7675Kw)	
Power Mesin Bantu (PK/HP)	3 x675 KW at 750 RPM	
Galangan Pembangun (<i>Builder</i>)	Harland & Wolff, Belfast Northren Ireland	
Tahun Pembuatan (<i>When Built</i>)	25 September 1980	
Ukuran utama	Panjang Keseluruhan/LOA	131,80 meter
	Panjang Garis Tegak/LBP	121,51 meter
	Lebar terlebar/EB	22,00 meter
	Dalam/Depth	6,40 meter
Draft Maksimal (<i>Maximum Draft</i>)	5,02 Meter	
Draft Ballas/Kosong (<i>Draft In Ballast</i>)	3,60 Meter	
Kapasitas Tangki Ballas (<i>Ballast</i>)	356,2 Tons	
Kapasitas Tangki Air Tawar (<i>Fresh Water</i>)	210 Tons	
Kapasitas Tangki Bahan Bakar (<i>Fuel Oil</i>)	279 Tons	

Kapasitas Muatan (<i>Cargo Capacity</i>)	1874 Tons		
Kecepatan Maksimal (<i>Maximal Speed</i>)	15 Knot		
Kapasitas Penumpang	Deck 7	700	Orang
	Deck 8	300	Orang
	Total	1000 Orang	
Kapasitas Ruang Muat	Upper Deck	125 Unit Pribadi	
	Car Deck	220 Unit Pribadi	
Jumlah Crew	35 Orang		



Gambar 4. 2 KMP.PORT LINK

Berikut adalah tugas-tugas *crew* di atas kapal

a. *Master* / Kapten / Nahkoda

Adalah wakil manajemen perusahaan dan otoritas tertinggi di atas kapal.

Master bertanggung jawab atas kehidupan semua personel kapal, keamanan kapal, muatan dan lingkungan. *Master* bertanggung jawab

untuk memastikan bahwa kapal tersebut navigasikan dan dioperasikan dengan aman dan efisien, sehubungan dengan peraturan internasional, nasional dan perusahaan.

b. *Chief officer* / Mualim 1

Penanggung jawab atas keselamatan dan pelatihan *Officer* kapal serta bertanggung jawab terhadap *deck department chief officer* bertanggung jawab sebagai guru atas semua hal di *deck department* termasuk perencanaan dan pelaksanaan semua operasi muatan dan ballast

c. *Second officer* / Mualim II

Adalah *watchkeeping Officer* yang bertanggung jawab atas peralatan navigasi anjungan dan pembuatan perencanaan perjalanan, perlengkapan medis, peralatan radio.

d. *Third officer* / Mualim III

Adalah *watchkeeping officer* yang bertanggung jawab untuk menjaga kehidupan kapal, tabung dan alat pemadam kebakaran, peralatan keselamatan dan administrasi umum.

e. *Boatswain* / Bosun

Adalah anak buah kapal (awak kapal selain perwira) paling senior di bagian *deck department*, dan bertanggung jawab atas komponen-komponen lambung kapal.

f. *AB* / Juru Mudi

Adalah anak buah kapal yang mendukung *deck officer* dalam semua aspek anjungan, muatan dan operasi ilmu pelayaran, di bawah pengawasan *boatswain* dan *deck officer*

g. *Chief engineer* / KKM

Adalah *officer* yang bertanggung jawab terhadap *engine departement*, dan bertanggung jawab sebagai guru atas segala hal di *engine departement*, *chief engineer* bertanggung jawab atas pemeliharaan teknis dari semua peralatan di *engine room*, dan permesinan di deck.

h. *Second engineer* / Masinis II

Adalah *engineer* yang bertanggung jawab atas operasi sehari-hari permesinan di dalam engine room, kepala kerja *engine officer* dan *engine crew*:

i. *Third engineer* / Masinis III

Adalah *engineer watchkeeping* yang bertanggung jawab atas kondisi dan pemeliharaan generator, pompa muatan, pompa bahan bakar dan minyak pelumas.

j. *Fourth engineer* / Masinis IV

Adalah *engineer watchkeeping* yang bertanggung jawab terhadap kondisi dan pemeliharaan kompresor udara, generator air tawar, boiler, mesin lifeboat/sekoci, dan bersama dengan *third officer* bertanggung jawab terhadap alat pemadam kebakaran dan peralatan keselamatan di atas kapal.

k. *Oiler number one* / Mandor

Adalah anak buah kapal selain *officer* yang bertugas melaporkan ke *first engineer* dan mengawasi oiler serta mendelegasikan pekerjaan seperti yang diarahkan oleh *first engineer*.

l. *Oiler*

Adalah anak buah kapal selain *officer* yang mendukung *engine officer* di semua aspek tugas *engine watchkeeping*, pemeliharaan dan perbaikan permesinan kapal

m. *Ordinary seaman* / Kelasi

Adalah anak buah kapal selain *officer* yang mendukung *deck officer* dalam hal perawatan, pemeliharaan, dan pembersihan semua sarana di *deck* secara rutin setiap hari sesuai order dari *chief officer*, membantu bosun pada saat kapal berolah gerak baik kapal sandar, lepas sandar maupun berlabuh

n. *Chief cook* / Koki

Adalah anak buah kapal yang bertanggung jawab terhadap *catering departement*, melaporkan kepada *master* dan mengawasi *mess boy* dalam semua aspek termasuk kedisiplinan dan kebersihan. Koki merupakan kepala anggaran permakanan yang melakukan kontrol pedoman makanan dalam batas-batas yang ditetapkan oleh perusahaan, merencanakan menu bervariasi, dan bertanggung jawab memasak semua crew.

o. *Mess Boy*

Anak buah kapal selain *officer* yang bertanggung jawab melayani *officer* saat makan, membantu *chief cook* dan melakukan

B. Hasil Penelitian

Hasil penelitian merupakan bagian inti dari suatu karya ilmiah terapan. Pada bagian ini, penulis akan membahas mengenai hasil-hasil penelitian yang diperoleh. Berdasarkan pada penelitian yang penulis lakukan di atas kapal KMP.Portlink.

1. Penyajian Data

Wawancara dilakukan guna mendapatkan informasi secara lisan agar data yang diperoleh lebih luas dan mendalam. Informasi yang diperoleh dari hasil wawancara.

Wawancara dilaksanakan dengan mualim III yang dilakukan di atas kapal KMP.Port Link .

Wawancara yang dilakukan pada tanggal 22 Januari 2022 mengenai upaya kecelakaan kerja pada proses bongkar muat di atas kapal. Berdasarkan hasil wawancara dengan mualim III, Hal yang harus di terapkan untuk mencegah kecelakaan kerja pada anak buah kapal adalah mematuhi peraturan selama kegiatan bongkar muat sesuai SOP dan penggunaan alat keselamatan kerja yang wajib di gunakan seperti *safety shoes, masker* dan *romp*. Awak Kapal di atas kapal kurang fokus ataupun lalai akan kewajiban pada saat bongkar muat maka akan mengakibatkan kecelakaan kerja yang tidak di harapkan terjadi. Penyajian data juga di lakukan dengan observasi dan memiliki hubungan Observasi dilakukan dengan cara mengamati semua gejala yang muncul secara langsung berdasarkan fakta yang ada. Hasil observasi di KMP.Portlink di temukan kurangnya pengetahuan awak

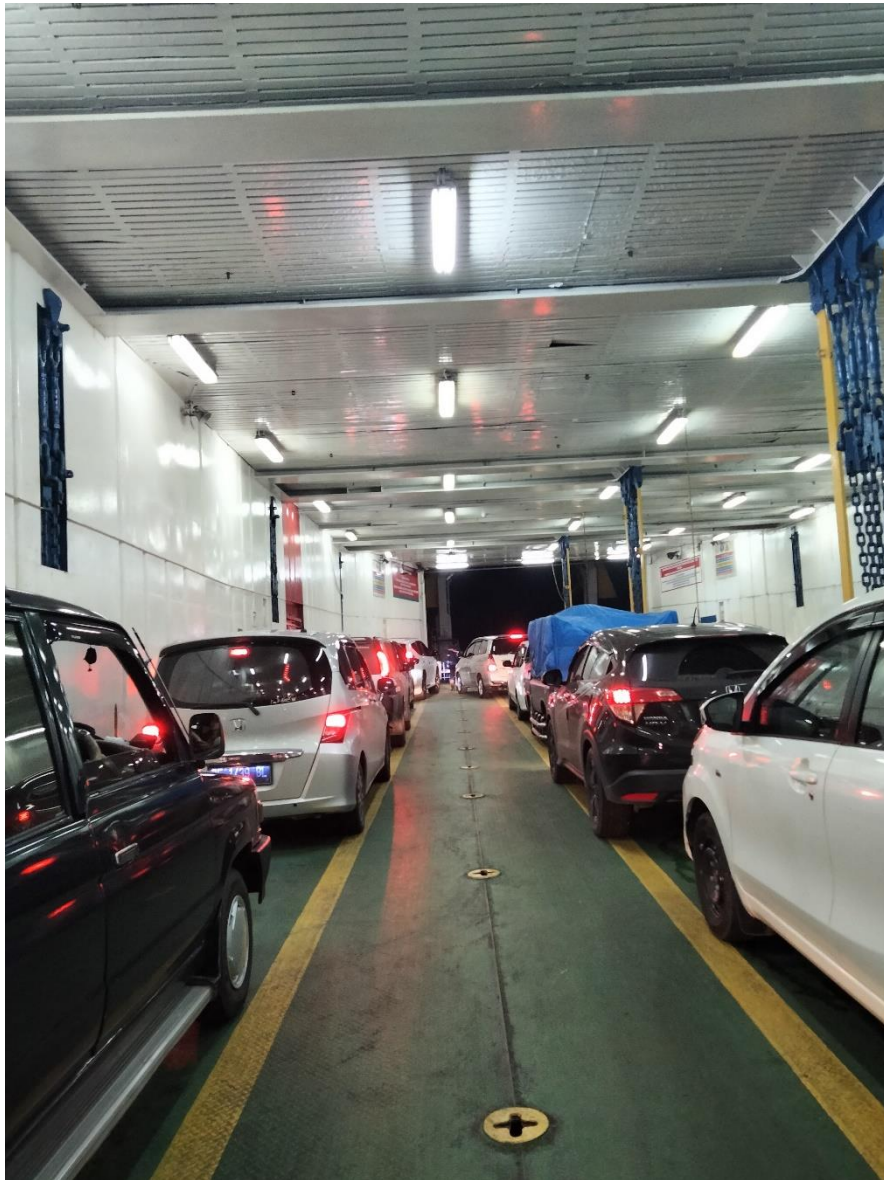
kapal mengenai prosedur keselamatan.

2. Analisis Data

Berdasarkan hasil observasi pada tanggal 05 Oktober 2021 sampai dengan tanggal 05 Juli 2022, penulis melakukan observasi di kapal KMP. Portlink bahwa kurangnya pengetahuan awak kapal mengenai prosedur keselamatan kerja. Yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan kerja pada proses bongkar muat di atas kapal.

Berdasarkan hasil wawancara dengan mualim III, Awak Kapal harus tetap fokus dalam mengerjakan tugas selama proses bongkar muat dengan mematuhi aturan-aturan yang ada, seperti menggunakan alat pelindung (APD) yang ada. Kelalaian akan dapat mengakibatkan kerugian yang besar baik bagi awak kapal, kapal dan perusahaan serta masyarakat pada umumnya.

3. Hasil dokumentasi



Gambar 4.4 muatan di KMP.Portlink

Berikut merupakan dokumentasi berupa gambar tentang kondisi muatan kendaraan di kapal KMP. Portlink

C. Pembahasan

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi lapangan pada KMP Portlink, telah terjadi kecelakaan kerja pada awak kapal karena kurangnya pengetahuan awak kapal mengenai prosedur keselamatan kerja dan kelalaian awak kapal dalam menggunakan alat pelindung diri (APD) ketika bekerja. Wawancara dilakukan untuk mengumpulkan informasi dan data dengan menggunakan wawancara dengan awak kapal KMP.Portlink, terkait dengan penerapan keselamatan kerja pada saat bongkar muat di atas kapal dimana penulis melaksanakan praktek berlayar.

Dalam observasi ini penulis telah melakukan pencarian dari sumber yang ada secara langsung dan telah mengumpulkan informasi yang sesuai dengan keadaan yang terjadi sebenarnya di lapangan. Wawancara dengan narasumber yang ada yaitu awak kapal di KMP.Portlink terkait dengan penerapan keselamatan kerja pada saat bongkar muat dimana penulis melaksanakan praktek berlayar. Dalam observasi ini pentingnya kegunaan alat pelindung diri (APD) dapat menghindarkan diri dari bahaya kecelakaan kerja. Sebagai pendukung dari pentingnya penerapan keselamatan kerja dan penggunaan alat pelindung diri (APD) guna mencegah terjadinya kecelakaan kerja, dapat dilihat dari hasil penelitian diatas menyatakan bahwa kecelakaan kerja diakibatkan kurang disiplin dan kelalaian yang dimiliki oleh para awak kapal bahwa pengetahuan dan kesadaran tentang pentingnya penggunaan alat pelindung diri (APD) untuk keselamatan kerja. Hasil penelitian tersebut relevan dengan penelitian yang dilakukan oleh penulis bahwa penerapan keselamatan kerja saat bongkar muat di atas kapal harus memahami dan

mentaati keselamatan kerja di atas kapal.

Upaya-upaya pencegahan yang dapat di lakukan oleh awak kapal agar tidak terjadinya kecelakaan kerja pada saat bongkar muat yaitu mematuhi aturan- aturan yang ada seperti menggunakan alat pelindung diri guna mencegah terjadinya kecelakaan kerja. (Alat Pelindung Diri) APD digunakan sebagai upaya terakhir untuk melindungi tenaga kerja saat melakukan pekerjaan agar tidak terjadi kecelakaan kerja Untuk menghindari kecelakaan kerja adanya pelindung diri yang perlu ada di atas kapal.

Untuk mencegah kecelakaan kerja adalah sebagai berikut :

1. Pakaian yang dipakai adalah jenis *boiler suit*, material ini melindungi pekerja secara menyeluruh dari tangan sampai kaki terhadap bahan yang berbahaya seperti minyak, cairan kimia, percikan api saat proses pengelasan dan lainnya.
2. *Safety Helmet* sebagai alat pelindung utama kepala saat bekerja di kapal. Helm bisa melindungi kepala dari runtuh material atau saat terjatuh. Helm safety umumnya memiliki tali pada dagu yang bisa disesuaikan ukurannya dengan pengguna.
3. *Safety shoes* dipakai sebagai pelindung kaki saat berjalan di area kapal. Terutama saat berada di ruangan mesin yang biasanya licin dan panas. Memakai safety shoes melindungi kaki pengguna dari hal-hal yang bisa membahayakan.
4. *Hand Safety* atau pelindung tangan berbentuk sarung tangan. Macam dan fungsinya sesuai dengan kebutuhan kapal misalnya sarung tangan untuk melindungi dari benda panas

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Dalam penelitian ini dapat disimpulkan bahwa setiap jenis pekerjaan yang dilakukan di atas kapal mempunyai resiko kecelakaan kerja, oleh karena itu penulis menarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Penerapan keselamatan kerja saat bongkar muat di KMP.Portlink belum memenuhi prosedur di karenakan kelalaian awak kapal dalam menggunakan alat pelindung diri (APD.)
2. Upaya pencegahan kecelakaan kerja yang harus di lakukan oleh awak kapal agar tidak terjadinya kecelakaan kerja pada saat bongkar muat yaitu mematuhi aturan - aturan yang ada seperti menggunakan alat pelindung diri (APD) guna mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Alat Pelindung Diri (APD) digunakan sebagai upaya terakhir untuk melindungi tenaga kerja saat melakukan pekerjaan agar tidak terjadi kecelakaan kerja yang tidak di inginkan

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan maka peneliti memberikan saran sebagai berikut :

1. Sebaiknya untuk seluruh awak kapal selalu diberikan sosialisasi tentang pentingnya penggunaan alat pelindung diri (APD) saat bekerja. Sebaiknya dilakukan pengawasan secara intensif oleh perwira di atas kapal terhadap proses bekerja awak kapal supaya selalu mematuhi peraturan yang telah ditetapkan serta memberikan sanksi kepada yang

melanggarnya sehingga awak kapal dapat terbiasa untuk selalu menggunakan alat pelindung diri (APD) saat bekerja.

2. Sebaiknya rutin dilaksanakan safety meeting di atas kapal minimal satu bulan sekali, terutama apabila ada awak kapal yang baru on board sehingga awak kapal tersebut dapat mengetahui pentingnya penggunaan alat pelindung diri (APD) untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja.

DAFTAR PUSTAKA

Arifin, 2013, Keselamatan dan Kesehatan Kerja.

<http://periarifin/2013/01/keselamatan-dan-kesehatan-kerja.html>.

Diakses pada 11 Mei 2017.

Hadiguna, Rika Ampuh. 2009. Manajemen Pabrik: Pendekatan Sistem untuk Efisiensi dan Efektivitas. Jakarta: Bumi Aksara.

Lasse, D. A. 2012. Manajemen Muatan: Aktivitas Rantai Pasok di Area Pelabuhan. Jakarta: Rajawali Pers.

Mahendra, Rendi. 2016. Pengertian Hazard Risk.

[https://isoindonesiacenter.com/pengertian-hazard-risk-](https://isoindonesiacenter.com/pengertian-hazard-risk-dalam-disiso-45001/)

[dalam-disiso-45001/](https://isoindonesiacenter.com/pengertian-hazard-risk-dalam-disiso-45001/). Diakses pada 12 Mei 2017.

Peraturan Pemerintah Nomor 61 tentang Kepelabuhan. 2009. Jakarta:

Dephub. Ramli, Soehatman. 2010. Pedoman Praktis Manajemen Risiko

dalam Perspektif

K3 OHS Risk Management. Jakarta: Dian Rakyat.

Ruriwidyananti, 2016, Alat Pelindung Diri Keselamatan Kerja Para Awak Kapal.

[https://ruriwidyananti.wordpress.com/2016/12/07/alat-](https://ruriwidyananti.wordpress.com/2016/12/07/alat-pelindung-diri-keselamatan-kerja-para-awak-kapal/)

[pelindung-diri-keselamatan-kerja-para-awak-kapal/](https://ruriwidyananti.wordpress.com/2016/12/07/alat-pelindung-diri-keselamatan-kerja-para-awak-kapal/). Diakses

pada 18 juli 2017.

Sudharta, Nurwidi Antari. 2010. Metode Penelitian.

<http://widisudharta.weebly.com/metode-penelitian-skripsi.html>.

Diakses pada 23 Mei 2017.

Undang-Undang Dasar Republik Indonesia nomor 13 tentang Ketenagakerjaan

2003. Jakarta: Balai Pustaka

