

**TINJAUAN KEPATUHAN PENGGUNAN ALAT
KESELAMATAN KERJA BONGKAR MUAT TERHADAP
TKBM YANG ADA DI TERMINAL MULTIPURPORSE
PT PELABUHAN INDONESIA (PERSERO)
REGIONAL II PALEMBANG**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

VIOLETANTIO ALAZIZ PRATAMA
NPM. 220 30 65

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU, DAN
PENYEBRANGAN PALEMBANG**

2025

**TINJAUAN KEPATUHAN PENGGUNAN ALAT KESELAMATAN KERJA
BONGKAR MUAT TERHADAP TKBM YANG ADA DI TERMINAL
MULTIPURPOSE PT PELABUHAN INDONESIA (PERSERO)
REGIONAL II PALEMBANG**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Oleh:
VIOLETANTIO AL AZIZ PRATAMA
NPM. 2203065

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2025**

HALAMAN PENGESAHAN
TINJAUAN KEPATUHAN PENGGUNAN ALAT KESELAMATAN KERJA
BONGKAR MUAT TERHADAP TKBM YANG ADA DI TERMINAL
MULTIPURPOSE PT PELABUHAN INDONESIA (PERSERO)
REGIONAL II PALEMBANG

Disusun dan Diajukan Oleh:
VIOLETANTIO ALAZIZ PRATAMA
NPM. 22 03 065

Telah Dipertahankan di Depan Panitia Ujian KKW
Pda Tanggal Juli 2025

Menyetujui

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Broto Priyono, SSiT., M.T
NIP. 19780116 200003 1 001

Febriansyah, S.T., M.T
NIP. 19890213 201001 1 002

Hari Arkani, M.Pd
NIP. 19910912 202321 1 022

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Bambang Setiawan ST., M.T
NIP. 19730921 199703 1 002

PERSETUJUAN SEMINAR

JUDUL : TINJAUAN KEPATUHAN PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA BONGKAR MUAT TERHADAP TKBM YANG ADA DI TERMINAL MULTIPURPORSE PT PELABUHAN INDONESIA (PERSERO) REGIONAL II PALEMBANG

Nama Taruna : Violetantio al aziz pratama

NPM : 22 03 065

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, 22 Juli 2025

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Kodrat Alam, S.SiT., M. T

NIP. 19780629 200604 1 001

Muhammad Khairani, S.Si. T., M.SI

NIP. 19830906 299312 1 006

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Bambang Setiawan, S.T, M.T

NIP.19730921 199703 1 002

SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Violetantio al aziz pratama
NPM : 22 03 065
Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak I** selaku penulis karya asli karya ilmiah yang berjudul “TINJAUAN KEPATUHAN PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA BONGKAR MUAT TERHADAP TKBM YANG ADA DI TERMINAL MULTIPURPOSE PT PELABUHAN INDONESIA (PERSERO) REGIONAL II PALEMBANG”,

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah 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 Manajemen Transportasi Perairan Daratan Selama batas waktu yang tidak ditentukan.

Demikian surat Pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Palembang, Agustus 2025

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

(Poltektrans SDP Palembang)

(Violetantio al aziz pratama)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Violetantio al aziz pratama

NPM : 22 03 065

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

TINJAUAN KEPATUHAN PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA BONGKAR MUAT TERHADAP TKBM YANG ADA DI TERMINAL MULTIPURPOSE PT. PELABUHAN INDONESIA (PERSERO) REGIONAL II PALEMBANG, Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri, jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, Agustus 2025

Pembuat Pernyataan,

Violetantio al aziz pratama

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur kehadiran Allah SWT atas berkat rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Kelompok Praktek Kerja Lapangan (PKL) yang dilaksanakan pada tanggal 10 Februari – 10 juni 2025 yang bertempat di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sumatera Selatan pelaksanaan kegiatan ini bertujuan untuk mengaplikasikan ilmu yang telah kami peroleh di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang serta memperoleh pengalaman kerja yang dimana akan berguna kelak setelah lulus dalam menempuh pendidikan ini. Oleh karena itu kami dengan penuh rasa hormat mengucapkan terimakasih yang sebesar besarnya kepada:

1. Orang tua dan keluarga yang tak pernah berhenti memberikan dukungan dengan doa dan senantiasa memberikan semangat.
2. General Manager PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Palembang
3. Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang, Dr.Eko Nugroho Wijatnoko
4. Kodrat Alam, S.SiT ., M. T, selaku Dosen pembimbing I terimakasih telah meluangkan waktu untuk memberikan saran, bimbingan dan semangat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini sehingga dapat di selesaikan;
5. Muhammad Khairani, S.Si. T., M.SI selaku Dosen pembimbing I terimakasih telah meluangkan waktu untuk memberikan saran, bimbingan dan semangat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini sehingga dapat di selesaikan;
6. Seluruh Staff atau Karyawan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang
7. Rekan Taruna / Taruni Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang Angkatan XXXIII.
8. Kepada seseorang yang tak kalah penting kehadirannya, Shania, yang telah berkontribusi dalam menyelesaikan Kertas Kerja Wajib ini, memberikan dukungan baik tenaga, waktu maupun materi, terimakasih telah menjadi bagian hidup penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib ini.

Penulis menyadari bahwa laporan ini masih belum sempurna dan memerlukan perbaikan. Sehingga kritik serta masukan sangat penulis harapkan demi

kesempurnaan laporan ini. Akhir kata semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi seluruh pihak

**TINJAUAN KEPATUHAN PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN
KERJA BONGKAR MUAT TERHADAP TKBM YANG ADA DI
TERMINAL MULTIPURPOSE PT PELABUHAN INDONESIA
(PERSERO) REGIONAL II PALEMBANG**

Violetantio alaziz pratama (2203065)

Dibimbing oleh: Kodrat Alam, S.SiT.,M.T, Muhammad Khairani, S.SiT, M.Si.

ABSTRAK

Keselamatan kerja merupakan aspek penting dalam kegiatan bongkar muat di Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat kepatuhan tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dalam menggunakan alat pelindung diri (APD) di Terminal Multipurpose PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang. Masalah keselamatan kerja menjadi isu penting karena masih ditemukan pekerja yang tidak menggunakan APD secara lengkap dan sesuai prosedur, meskipun alat tersebut telah disediakan oleh pihak koperasi. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Langkah-langkah yang dilakukan dalam penelitian meliputi observasi langsung di lapangan, wawancara mendalam terhadap 18 orang TKBM dan 1 koordinator, serta dokumentasi kondisi aktual penggunaan APD. Peneliti juga membandingkan kondisi penggunaan APD di lapangan dengan peraturan keselamatan kerja yang berlaku, seperti PER.08/MEN/VII/2010 dan standar SNI. Tujuan dari pendekatan ini adalah untuk memahami pola perilaku pekerja dalam konteks nyata, termasuk hambatan yang mereka alami dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja. antara kondisi aktual dan ketentuan regulasi dalam PER.08/MEN/VII/2010.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar pekerja telah terbiasa menggunakan helm dan sepatu keselamatan, tetapi masih abai terhadap penggunaan masker, pelindung telinga, kacamata pelindung, dan sarung tangan. Faktor yang memengaruhi ketidakpatuhan meliputi kurangnya kenyamanan, keterbatasan ketersediaan APD, lemahnya pengawasan, serta kebiasaan kerja yang terbentuk tanpa budaya keselamatan. Temuan ini memperlihatkan adanya ketidaksesuaian antara tingginya risiko kerja di pelabuhan dengan rendahnya kepatuhan terhadap standar keselamatan kerja. Oleh karena itu, penelitian ini merekomendasikan penguatan budaya keselamatan melalui penyediaan APD yang sesuai standar, pelatihan rutin bagi TKBM, serta pengawasan dan evaluasi berkelanjutan dari pihak manajemen pelabuhan. Temuan ini relevan sebagai dasar pertimbangan dalam perumusan kebijakan keselamatan kerja di lingkungan pelabuhan yang padat aktivitas dan penuh risiko.

Kata Kunci : Alat Keselamatan Kerja, Bongkar Muat, Tenaga Kerja

**TINJAUAN KEPATUHAN PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN
KERJA BONGKAR MUAT TERHADAP TKBM YANG ADA DI
TERMINAL MULTIPURPOSE PT PELABUHAN INDONESIA
(PERSERO) REGIONAL II PALEMBANG**

Violetantio alaziz pratama (2203065)

Dibimbing oleh: Kodrat Alam, S.SiT., M.T., Muhammad Khairani, S.SiT, M.Si.

ABSTRACT

His study aims to examine the level of compliance of stevedores (TKBM) in using personal protective equipment (PPE) at the Multipurpose Terminal of PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang. Occupational safety remains a critical issue as several workers were observed not wearing PPE completely or properly, despite its availability. The research employed a descriptive qualitative approach. The steps undertaken included direct field observation, in-depth interviews with 18 stevedores and 1 coordinator, as well as documentation of the actual PPE usage conditions. The findings were also compared with applicable occupational safety regulations such as Ministerial Regulation PER.08/MEN/VII/2010 and Indonesian National Standards (SNI). This approach was intended to understand the behavioral patterns of workers in real work situations, along with the challenges they face in complying with safety protocols.

The results indicate that while most workers are accustomed to wearing safety helmets and footwear, there is still a lack of compliance regarding the use of masks, ear protection, safety glasses, and gloves. Factors influencing this non-compliance include discomfort, limited availability of PPE, weak supervision, and the persistence of unsafe work habits. These findings highlight a mismatch between the high level of occupational risk at the port and the low level of adherence to safety standards. Therefore, this study recommends strengthening safety culture through the provision of standard-compliant PPE, regular training for stevedores, and continuous supervision and evaluation by port management. The findings are relevant as a basis for formulating occupational safety policies in port environments that involve high levels of physical activity and risk.

Keywords: Occupational Safety Equipment, Loading and Unloading, Labor

DAFTAR ISI

TINJAUAN	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR	iii
SURAT PERALIHAN HAK CIPTA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN	v
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	2
A. Latar Belakang	2
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Batasan Masalah	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	5
A. Tinjauan Pustaka	5
B. Landasan Teori	7
BAB III METODE PENELITIAN	17
A. Desain Penelitian	17
B. Teknik Pengumpulan Data	21
C. Teknik Analisis Data	22
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	24
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	24
B. Analisis Data	45
C. Pembahasan	60
BAB V PENUTUP	67
A. Kesimpulan	67
B. Saran	67

DAFTAR PUSTAKA	70
LAMPIRAN	72

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 <i>Safety Helmet</i>	12
Gambar 2. 2 Masker	13
Gambar 2. 3 <i>Safety Gloves</i>	13
Gambar 2. 4 Pakaian Kerja (wearpack)	14
Gambar 2. 6 <i>Safety Shoes</i>	15
Gambar 2. 7 <i>Safety Gloves</i>	15
Gambar 2. 8 <i>Earplug</i>	16
Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian	20
Gambar 4. 1 Kapal Tunda Tanjung Buyut 1-206	27
Gambar 4. 2 Kapal Tunda Tanjung Buyut 2-212	28
Gambar 4. 3 Kapal Tunda Tanjung Buyut 3-212	30
Gambar 4. 4 Kapal Tunda Mitra 235	31
Gambar 4. 5 Kapal Tunda Selat Leguindi	33
Gambar 4. 6 Gudang penumpukan	35
Gambar 4. 7 lapangan penumpukan	35
Gambar 4. 8 <i>Jib crane</i>	36
Gambar 4. 9 <i>Hopper</i>	36
Gambar 4. 10 <i>Forklift</i>	37
Gambar 4. 11 Terminal Peti Kemas	37
Gambar 4. 12 Area Perkantoran	38
Gambar 4. 13 Lapangan Parkir	38
Gambar 4. 14 <i>Gangway</i> Penumpang	39
Gambar 4. 15 Terminal Ponton	39
Gambar 4. 16 <i>Bolder</i>	40
Gambar 4. 17 <i>fender</i>	40
Gambar 4. 18 Dermaga <i>Multipurpose</i>	41
Gambar 4. 19 Lintasan Kapal	45

DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Jumlah Penduduk Sumsel.	25
Tabel 4. 2 SHIP PARTICULAR TB. Tanjung Buyut 1-206	27
Tabel 4. 3 SHIP PARTICULAR TB. Tanjung Buyut 2-212	29
Tabel 4. 4 SHIP PARTICULAR TB. Tanjung Buyut 3-212	30
Tabel 4. 5 SHIP PARTICULAR TB Mitra 235	31
Tabel 4. 6 SHIP PARTICULAR KT SELAT LEGUNDI III-212	33
Tabel 4. 7 Produktivitas bongkar muat barang 5 bulan tahun 2025	44
Tabel 4. 8 Hasil Analisis data	47
Tabel 4. 9 Hasil Observasi	54
Tabel 4. 10 Risiko Bahaya	57
Tabel 4. 11 Penilaian risiko bahaya	58
Tabel 4. 12 Pengendalian Risiko	59
Tabel 4. 13 Alat keselamatan kerja/APD yang tersedia	61

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Sampel Quosioner Wawancara kordinator TKBM	72
Lampiran 2 hasil wawancara terhadap 18 TKBM	73
Lampiran 3 sampel data 18 TKBM	76
Lampiran 4 wawancara kepada TKBM yang ada di terminal multipurpose	77
Lampiran 5 survey alat pelindung diri	78
Lampiran 6 aktivitas bongkar muat di terminal multipurpose	79

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelabuhan Indonesia sebagian dikelola oleh BUMN, yaitu PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang atau PT Pelindo. Kegiatan utama yang dijalankan meliputi bongkar muat barang dari kapal ke dermaga (stevedoring), dari dermaga ke kapal (cargodoring), serta pemindahan barang dari dermaga ke gudang (receiving/delivery). Untuk kelancaran aktivitas tersebut, diperlukan tenaga kerja bongkar muat (TKBM) sebagai unsur penting dalam operasional pelabuhan. Sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2002, TKBM merupakan tenaga kerja yang terdaftar di pelabuhan dan memiliki tugas melakukan kegiatan bongkar muat.

Dalam rangka meningkatkan kinerja di PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang, khususnya pada aktivitas bongkar muat di Terminal Multipurpose, keberadaan tenaga kerja bongkar muat (TKBM) sangat dibutuhkan agar proses operasional berjalan lebih optimal. Namun, para TKBM juga dituntut untuk tetap menjaga keselamatan kerja. Menurut IPA (2020), keselamatan kerja merupakan ilmu dan penerapannya dalam upaya mencegah terjadinya kecelakaan maupun penyakit akibat kerja. Faktanya, masih banyak tenaga kerja yang hanya sebatas menjalankan kewajiban sesuai tanggung jawabnya tanpa memperhatikan risiko yang mungkin timbul. Padahal, tingkat penggunaan alat pelindung diri sangat berpengaruh terhadap tingginya tingkat keselamatan kerja.

Tingkat keselamatan kerja sangat dipengaruhi oleh penggunaan alat pelindung diri. Semakin rendah frekuensi penggunaannya, maka semakin tinggi pula risiko kecelakaan yang dapat mengganggu kelancaran proses bongkar muat. Perilaku tersebut sangat berisiko bagi pekerja karena kondisi kerja yang berbahaya menjadi salah satu faktor utama pemicu kecelakaan. Menurut Anwar dkk. (2018), hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor manusia memiliki peran dominan dalam kecelakaan kerja, di mana sekitar 80–85% insiden disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan manusia. Hal ini

sejalan dengan pendapat Heinrich dalam bukunya *The Accident Prevention* yang menyatakan bahwa 80% kecelakaan kerja diakibatkan oleh tindakan tidak aman.

Menurut hasil dari penelitian pekerja yang menunjukkan perilaku tidak aman, mereka menyatakan bahwa kebiasaan tidak menggunakan APD secara penuh dari hasil penelitian yang saya dapatkan pekerja juga sudah terbiasa hanya menggunakan sandal, kaos dan tidak menggunakan masker disaat terjadinya proses bongkar muat di terminal multipulporse juga itu sangat membahayakan Kesehatan dan keamanan pekerja jika terjadinya suatu kecelakaan ditempat kerja.

Mengacu pada kondisi dari pembahasan diatas maka dalam penelitian ini akan membahas tentang mengetahui kepatuhan tenaga kerja bongkar muat dalam menggunakan alat keselamatan atau alat pelindung diri disaat terjadinya aktivitas bongkar muat di Terminal Multipulporse Pelabuhan Indonesia Regional II Palembang, Maka dari itu penulis sangat tertarik untuk mengambil penelitian yang akan dituangkan di Kertas Kerja Wajib ini, yaitu: “TINJAUAN PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA BONGKAR MUAT TERHADAP TKBM YANG ADA DI TERMINAL MULTIPULPORSE PT PELABUHAN INDONESIA (PERSERO) REGIONAL II PALEMBANG”.

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang yang dipaparkan di atas maka penulis dapat merumuskan masalah

1. Apakah Alat Pelindung diri yang digunakan oleh tenaga kerja bongkar muat di Terminal Multipulporse sudah sesuai dengan peraturan Nomor PER.08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Diri?
2. Bagaimana kepatuhan tenaga kerja bongkar muat dalam menggunakan alat Keselamatan Kerja atau APD di terminal multipulporse?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memberikan informasi kinerja pelayanan pelabuhan di PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II

Palembang yang dilihat dari pelayanan tingkat pelayanan pelabuhan itu sendiri

1. Untuk mengetahui kesesuaian alat keselamatan yang digunakan tenaga kerja bongkar muat di terminal multipurpose suda sesuai dengan peraturan yang berlaku.
2. Untuk mengetahui kepatuhan penggunaan alat keselamatan kerja terhadap tenaga kerja bongkar muat di terminal multipurpose.

D. Batasan Masalah

Pada penelitian ini, penulis akan melakukan penelitian terkait dengan penggunaan alat keselamatan kerja khususnya Alat Pelindung Diri (APD) pada kegiatan bongkar muat yang ada di terminal *multipurpose*.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Bagi Mahasiswa

Hasil penelitian ini dapat menambah ilmu pengetahuan dan wawasan secara langsung mengenai tentang alat keselamatan kerja dan keselamatan kerja pada saat terjadinya proses bongkar muat yang ada di terminal multipurpose.

2. Manfaat Bagi Perusahaan

Bagi PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang agar tetap terjaga menurut perundang-undangan yang berlaku pada saat ini, agar peralatan keselamatan kerja dan kepatuhan tenaga kerja dalam menggunakan alat keselamatan kerja

3. Bagi Masyarakat

Hasil penelitian ini dapat memberikan suatu informasi pada Masyarakat tentang Pelabuhan dan angkutan barang yang ada di PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Penelitian Terdahulu

Menurut Husna F. A. (2019), hasil penelitian yang berkaitan dengan variabel kepatuhan dalam penggunaan alat pelindung diri menunjukkan bahwa tingkat kepatuhan informan sudah tergolong baik. Hal ini ditunjukkan melalui tingkat pengetahuan informan yang mempengaruhi sikap dan perilaku mereka dalam menggunakan APD. Mayoritas informan memahami pentingnya APD serta risiko yang dapat terjadi apabila tidak digunakan, sehingga mereka menunjukkan sikap positif terhadap pemakaian APD.

Meskipun demikian, masih ditemukan kendala seperti penggunaan APD yang belum sepenuhnya sesuai prosedur dan ukuran alat yang tidak pas, yang mengakibatkan kurangnya konsistensi dalam penggunaannya. Di sisi lain, pengawasan serta penerapan sanksi oleh petugas K3 umum terbukti efektif dan menjadi faktor utama yang mendorong informan untuk tetap menggunakan APD. Ini menunjukkan bahwa pengawasan yang konsisten dapat berperan signifikan dalam meningkatkan kepatuhan pekerja.

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Eka Praseya, Topan A., dan Yudi A. (2016), disebutkan bahwa dari 20 pekerja yang diamati di Terminal Nilam Timur Multipurpose, sebagian besar telah terbiasa menggunakan *safety shoes* untuk melindungi kaki mereka. Sementara itu, masker termasuk APD yang jarang digunakan karena para pekerja merasa tidak nyaman saat memakainya.

Hal ini dikuatkan oleh pernyataan salah satu pekerja dalam wawancara, yang menyatakan bahwa sepatu keselamatan sudah menjadi kebiasaan untuk mencegah kecelakaan kerja, sedangkan masker masih dianggap kurang nyaman. Dengan kondisi lantai kerja yang licin, penggunaan sepatu dengan sol anti selip sangat penting untuk menghindari kecelakaan.

Meskipun APD tersedia, pemahaman dan kesadaran pekerja dalam penggunaannya masih perlu ditingkatkan. Praktik kerja yang tidak sesuai prosedur atau tindakan substandar dapat meningkatkan risiko insiden. Oleh karena itu, penting untuk menghilangkan kebiasaan yang tidak aman dan memastikan pemakaian APD dilakukan dengan cara yang benar

Menurut Prabawati, Z. (2018), hasil penelitian mengenai kepatuhan pekerja terhadap penggunaan APD di proyek Light Rail Transit Jakarta (LRTJ) PT. X menunjukkan bahwa sebagian besar pekerja konstruksi menunjukkan sikap positif terhadap penggunaan alat pelindung diri dengan persentase sebesar 85%. Tingkat penggunaan APD mencapai 76,4%, meskipun hanya 64% dari mereka yang mematuhi prosedur kerja secara benar.

Mayoritas pekerja yang terlibat dalam proyek tersebut berusia di bawah 30 tahun, yakni sebanyak 60% dari total 20 responden. Hal ini disebabkan karena pekerjaan di sektor konstruksi menuntut fisik yang kuat, serta usia muda dinilai memiliki kemampuan intelektual, verbal, dan analisis yang lebih baik dalam memahami penggunaan APD.

Selain itu, sebanyak 65% pekerja memiliki latar belakang pendidikan tinggi. Meskipun banyak pekerja yang tidak dapat melanjutkan pendidikan karena kendala ekonomi, perusahaan tetap memprioritaskan tenaga kerja berpendidikan tinggi karena dinilai memiliki motivasi kerja yang tinggi dan pemahaman yang baik terhadap pentingnya penggunaan APD.

2. Teori Pendukung

a. Pelabuhan

Menurut PP Nomor 61 tahun 2009 tentang kepelabuhan, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan fasilitas

penunjang kegiatan pelabuhan, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

b. Kapal

Menurut Amanda Febriansyah (2022), kapal merupakan kendaraan air dengan berbagai bentuk dan jenis, yang dapat digerakkan menggunakan tenaga angin, mesin, atau energi lainnya, serta dapat ditarik maupun ditunda. Definisi ini juga mencakup kendaraan dengan daya dukung dinamis, kendaraan bawah air, serta alat apung dan bangunan terapung yang bersifat menetap.

c. Bongkar muat

Menurut Utami (2018:30), kegiatan bongkar muat dapat dipahami sebagai proses memindahkan barang dari kapal menuju kendaraan angkutan darat melalui gudang, atau sebaliknya, dari kendaraan darat maupun gudang ke atas kapal..

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

a. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1970 tentang keselamatan kerja

1) Pasal 3 ayat 1

Dengan peraturan perundangan ditetapkan syarat-syarat keselamatan kerja untuk :

- 1) Mencegah dan mengurangi kecelakaan;
- 2) Mencegah, mengurangi dan memadamkan kebakaran;
- 3) Mencegah dan mengurangi bahaya peledakan;
- 4) Memberi kesempatan atau jalan menyelamatkan diri pada waktu kebakaran atau kejadian-kejadian lain yang berbahaya;
- 5) Memberi pertolongan pada kecelakaan;
- 6) Memberi alat-alat perlindungan diri pada para pekerja;
- 7) Mencegah dan mengendalikan timbul atau menyebarkan suhu, kelembaban, debu, kotoran, asap, uap, gas, hembusan angin, cuaca, sinar atau radiasi, suara dan getaran;

- 8) Mencegah dan mengendalikan timbulnya penyakit akibat kerja baik fisik maupun psychis, peracunan, infeksi dan penularan;
 - 9) Memperoleh penerangan yang cukup dan sesuai;
 - 10) Menyelenggarakan suhu dan lembab udara yang baik;
 - 11) Menyelenggarakan penyegaran udara yang cukup;
 - 12) Memelihara kebersihan, kesehatan dan ketertiban;
 - 13) Memperoleh keserasian antara tenaga kerja, alat kerja, lingkungan, cara dan proses kerjanya;
 - 14) Mengamankan dan memperlancar pengangkutan orang, binatang, tanaman atau barang;
 - 15) Mengamankan dan memelihara segala jenis bangunan;
 - 16) Mengamankan dan memperlancar pekerjaan bongkar-muat, perlakuan dan penyimpanan barang;
 - 17) Mencegah terkena aliran listrik yang berbahaya;
 - 18) Menyesuaikan dan menyempurnakan pengamanan pada pekerjaan yang bahaya kecelakaannya menjadi bertambah tinggi.
- 2) Bab IX Kewajiban Bila Memasuki Tempat Kerja
- 1) pasal 13
Barang siapa akan memasuki sesuatu tempat kerja, diwajibkan mentaati semua petunjuk keselamatan kerja dan memakai alat-alat perlindungan diri yang diwajibkan.
- 3) Bab XI Ketentuan-ketentuan Penutup
- 1) Pasal 15 Ayat 1
Pelaksanaan ketentuan tersebut pada pasal-pasal di atas diatur lebih lanjut dengan peraturan perundangan.
 - 2) Pasal 15 Ayat 2
Peraturan perundangan tersebut pada ayat (1) dapat memberikan ancaman pidana atas pelanggaran peraturannya dengan hukuman kurungan selama-lamanya 3 (tiga) bulan

atau denda setinggi – tingginya Rp. 100. 000, - (seratus ribu rupiah).

3) Pasal 15 Ayat 3

Tindakan pidana tersebut adalah pelanggaran.

b. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenaga kerjaan

1) Pasal 1 Ayat 1

Ketenagakerjaan adalah segala hal yang berhubungan dengan tenaga kerja pada waktu sebelum,selama,dan sesudah masa kerja.

2) Pasal 1 Ayat 2

Tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan/atau jaa baik untuk memnuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat

c. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 Tentang perubahan ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

d. Peraturan Menteri Tenaga Kerja Dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor PER.08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Diri

1) Pasal 1 Ayat 1

Alat Pelindung Diri selanjutnya disingkat APD adalah suatu alat yang mempunyai kemampuan untuk melindungi seseorang yang

fungsinnya mengisolasi sebagian atau seluruh tubuh dari potensi bahaya di tempat kerja.

2) Pasal 2 Ayat 1

Pengusaha wajib menyediakan APD bagi pekerja/buruh di tempat kerja.

3) Pasal 2 Ayat 2

APD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) atau standar yang berlaku.

4) Pasal 3 Ayat 1

APD sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 meliputi:

- a. pelindung kepala:
- b. pelindung mata dan muka:
- c. pelindung telinga:
- d. Pelindung pernapasan beserta perlengkapannya:
- e. Pelindung tangan: dan/atau
- f. Pelindung kaki

5) Pasal 3 ayat 2

APD sebagaimana dimaksud pada ayat (1), termasuk APD:

- a. Pakaian pelindung:
- b. Alat pelindung jatuh perorangan: dan/atau
- c. Pelampung

6) Pasal 5

Pengusaha atau Pengurus wajib mengumumkan secara tertulis dan memasang rambu – rambu mengenai kewajiban penggunaan APD di tempat kerja.

7) Pasal 6 ayat 1

Pekerja/buruh dan orang lain yang memasuki tempat kerja wajib menggunakan APD sesuai dengan potensi bahaya dan risiko.

- e. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2002 Tentang Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal di Pelabuhan,

1. Pasal 1

Tenaga kerja bongkar muat/TKBM adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada Pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat dipelabuhan. Penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan bongkar muat yang melakukan kegiatan (*stevedoring, cargodoring, receiving/delivery*) dengan menggunakan TKBM dan peralatan lainnya.

2. Landasan Teori

Teori-teori yang digunakan sebagai pendukung untuk menyelesaikan penulisan tugas Akhir tersebut yaitu

a. Keselamatan kerja

Menurut Gunawan dan Waluyo (2015), keselamatan kerja (*safety*) adalah suatu upaya yang dilakukan manusia untuk mencegah terjadinya insiden yang dapat merugikan perusahaan, pekerja, masyarakat, maupun lingkungan sekitar. Keselamatan kerja sendiri memiliki dua pendekatan utama, yaitu::

1) Pendekatan Keselamatan Industri (*Industry Safety*)

Pendekatan ini berangkat dari pemikiran bahwa di lingkungan kerja, tenaga kerja akan berinteraksi langsung dengan berbagai sarana produksi yang berpotensi menimbulkan bahaya. Risiko tersebut dapat berupa terjatuh dari ketinggian, terpapar bahan kimia berbahaya, tersengat listrik, terjepit mesin, hingga menderita penyakit akibat kerja. Untuk itu, pekerja perlu mendapatkan perlindungan melalui penggunaan Alat Pelindung Diri (APD), pemasangan poster keselamatan kerja, penerapan peraturan keselamatan, serta langkah-langkah pencegahan lainnya.

2) Pendekatan Keselamatan Operasi (*Operation Safety*)

Pendekatan ini didasari pada pemikiran bahwa pada kegiatan produksi/operasi digunakan bahan-bahan berbahaya yang diproses dengan menggunakan parameter operasi tertentu, misalnya tekanan, temperatur, dan aliran. Kegiatan

operasi/produksi ini mengandung risiko bahaya operasi/proses dalam bentuk terjadinya kebakaran, 13 ledakan, kebocoran Bahan Berbahaya dan Beracun (B3). Oleh karena itu, perlu dilakukan upaya untuk mengendalikan risiko operasi ini, pengendalian risiko dengan pendekatan keselamatan operasi ini diintegrasikan dalam pengelolaan operasi melalui peralatan dan saran serta kemampuan SDM dan pengawasan administratif pelaksanaan operasi (manajemen dan prosedur).

b. Alat pelindung diri

Alat Pelindung Diri atau yang biasa disingkat APD merupakan perlengkapan yang digunakan oleh tenaga kerja untuk melindungi diri dari potensi bahaya saat bekerja. Penggunaan APD menjadi salah satu upaya penting dalam mencegah terjadinya kecelakaan atau gangguan kesehatan akibat lingkungan kerja yang berisiko berikut jenis-jenis alat pelindung diri yang digunakan yaitu:

1) Alat Pelindung kepala (*Safety Helmet*)



Gambar 2. 1 *Safety Helmet*

Sumber: Garudasysrain.co.id (2019)

Sesuai dengan SNI ISO 3878:2020 (BSN,2020) fungsi dari *safety helmet* untuk melindungi kepala dari benturan atau jatuhnya benda berat saat melaksanakan proses bongkar muat, helm ini terbuat dari thermoplastic seperti ABS atau HDPE, dilengkapi suspensi dalam dan tali dagu agar helm

tidak terlepas, penggunaannya wajib di seluruh area pada saat terjadinya aktivitas bongkar muat.

2) Masker



Gambar 2. 2 Masker

Sumber: Otsigna99.blogspot.com (2020)

Mengacu pada SNI 8619:2018 (BSN, 2018) masker berfungsi menyaring debu atau gas berbahaya yang ada di lingkungan kerja, masker ini harus memiliki 3 lapisan kain, memiliki daya filtrasi minimal 95%, pas di wajah tanpa celah, serta dari bahan yang tidak menyebabkan terjadinya iritasi pada kulit, masker ini digunakan saat aktivitas yang menghasilkan debu, atau partikel kimia

3) Alat Pelindung Mata (*Eyeglasses Safety*)



Gambar 2. 3 *Safety Gloves*

Sumber : Otsigna99.blogspot.com (2020)

Berdasarkan SNI EN 166:2020 (BSN, 2020), Alat Pelindung Mata merupakan kacamata pelindung yang menutupi area disekitar mata. Kacamata *safety* dapat melindungi mata dari bahaya di lingkungan kerja seperti ,melindungi mata dari debu, partikel terbang, percikan dari benda yang dibongkar contohnya semen atau pupuk, dan benturan dari benda asing, rincian dari alat pelindung mata yang sesuai dengan standar SNI, kaca mata yang memiliki lensa yang terbuat dari bahan yang tahan benturan dan goresan, seta bingkai yang kuat untuk menompang lensa dengan baik

4) Pakaian Kerja (*wearpack*)



Gambar 2. 4 Pakaian Kerja (*wearpack*)

Sumber: safetyworld.co.id (2022)

mengacu pada SNI ISO 13688:2013 (BSN, 2013), adalah pakaian pelindung seluruh tubuh dari panas, gesekan, atau cairan berbahaya. *Wearpack* dengan fitur *reflector scotchlite high visibility*, yang memberikan keselamatan penggunanya saat berada di kondisi minim pencahayaan. Reflektor *scotchlite* pada *wearpack* memiliki kemampuan untuk memantulkan cahaya, sehingga orang lain dapat lebih mudah mengidentifikasi keberadaan. *Wearpack* dengan High-visibility berguna bagi para pekerja di sektor industri, konstruksi, dan transportasi yang bekerja di malam hari maupun area minim penglihatan.

5) *safety shoes*



Gambar 2. 5 *Safety Shoes*

Sumber: kurniasafety.com/jenis-apd-k3

berdasarkan SNI 7079:2009 (BSN, 2009), digunakan untuk melindungi kaki dari benda tajam, berat, bahan kimia, serta mencegah tergelincir, ciri khas SNI dari sepatu *safety* terdapat kriteria utama yaitu, sepatu yang mempunyai sol yang kuat, kekuatan sobek minimal 5N/mm, toe caps atau pengeras depan harus dipasang sedemikian rupa sehingga tidak dapat dilepas tanpa merusak Sepatu, dan tahan mampu menahan benturan sebesar 200 joule, kulit rekat Sepatu dengan sol luar minimum 4N/mm, tebal kulit minimum 1,5 mm dan kekuatan sobek minimum 5N/m

6) Sarung tangan



Gambar 2. 6 *Lifting Hand Gloves*

Sumber : Velasco Indonesia. (2024)

Lifting Hand Gloves merupakan jenis sarung tangan *safety* yang digunakan untuk khusus kegiatan aktivitas mengangkat, memindahkan, atau membongkar barang berat dan kasar secara manual. Fungsi dari APD ini adalah untuk melindungi tangan dari potensi kecelakaan kerja seperti, terjepit, lecet, goresan, serta gesekan akibat beban dengan permukaan tajam atau kasar, Berdasarkan SNI EN 388:2014 (BSN, 2014), lifting hand gloves harus memiliki daya tahan terhadap sobekan, tusukan, serta abrasi tinggi, dan biasanya dibuat dari bahan kulit sintetis, nitril, atau karet dengan lapisan grip anti selip.

7) Alat pelindung telinga



Gambar 2. 7 Earplug

Sumber; PT. Safety World Indonesia (2022)

Merujuk pada SNI 4852:2015 (BSN, 2015), digunakan untuk mengurangi gangguan pendengaran akibat kebisingan yang berada di atas 85 Db, APD ini harus memiliki Noise reduction rating (NRR) minimal 25 Db, nyaman digunakan, dan terbuat dari bahan hypoallergenic. Yang dipakai pada saat di lingkungan Tingkat kebisingan yang tinggi.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

1. Waktu dan Lokasi penelitian

a. Waktu penelitian dan lokasi penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan saat peneliti melaksanakan program praktek kerja lapangan selama kurang lebih 4 bulan, yakni dari tanggal 05 Februari 2025 sampai dengan 31 Mei 2025. Penelitian ini akan dilakukan di PT Pelabuhan Indonesia (Persero) regional II Palembang

2. Jenis Penelitian

Jenis penelitian merupakan aspek penting dalam sebuah penelitian karena membantu peneliti dalam meningkatkan kualitas hasil yang diperoleh. Pada penelitian ini, metode yang digunakan adalah metode kualitatif. Menurut Irianto Kande dan Adhitya Arya (2023), metode kualitatif merupakan pendekatan yang membangun paradigma dengan mengangkat isu-isu fenomena sosial. Data yang mendukung penulisan ini diperoleh melalui studi pustaka, penelusuran sumber-sumber relevan, serta pencarian informasi dari internet.

3. Instrumen Penelitian

Untuk melaksanakan penelitian, penting untuk memperoleh data mengenai kondisi lokasi dan objek yang diteliti, oleh karena itu peneliti memerlukan instrument yang tepat untuk mengumpulkan informasi sesuai dengan tujuan penelitian, instrument penelitian ini berfungsi sebagai alat ukur yang memungkinkan pengumpulan data, sehingga hasil penelitian dapat memberikan informasi yang akurat dan relevan. Selain itu, penggunaan instrumen yang sesuai juga memastikan bahwa data yang dikumpulkan adalah valid dan dapat diandalkan untuk analisis lebih lanjut.

a. Wawancara

Hasil wawancara yang terlampir pada lampiran 1 , Proses wawancara atau *interview* dalam penelitian ini bertujuan untuk mengetahui saling memahami pandangan atau pemikiran tentang objek yang diteliti, Peneliti melakukan kegiatan mengumpulkan data dengan cara mewawancarai salah satu kordinator TKBM dan 18 pekerja/buruh TKBM, guna untuk mengetahui perlengkapan alat pelindung diri yang disediakan oleh pihak koperasi TKBM dan kenapa masi adanya TKBM yang tidak menggunakan alat tersebut dengan secara lengkap.

b. Kamera

Kamera berfungsi untuk mengambil gambar atau foto kejadian di terminal, yang selanjutnya digunakan sebagai bukti dan data dalam penelitian. Dokumentasi visual ini membantu dalam memberikan bukti konkret dan mendukung analisis, serta memungkinkan evaluasi yang lebih akurat mengenai kondisi atau peristiwa yang terjadi di lokasi tersebut

4. Jenis dan sumber data penelitian

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung di PT Pelabuhan Indonesia (Persero) regional II Palembang:

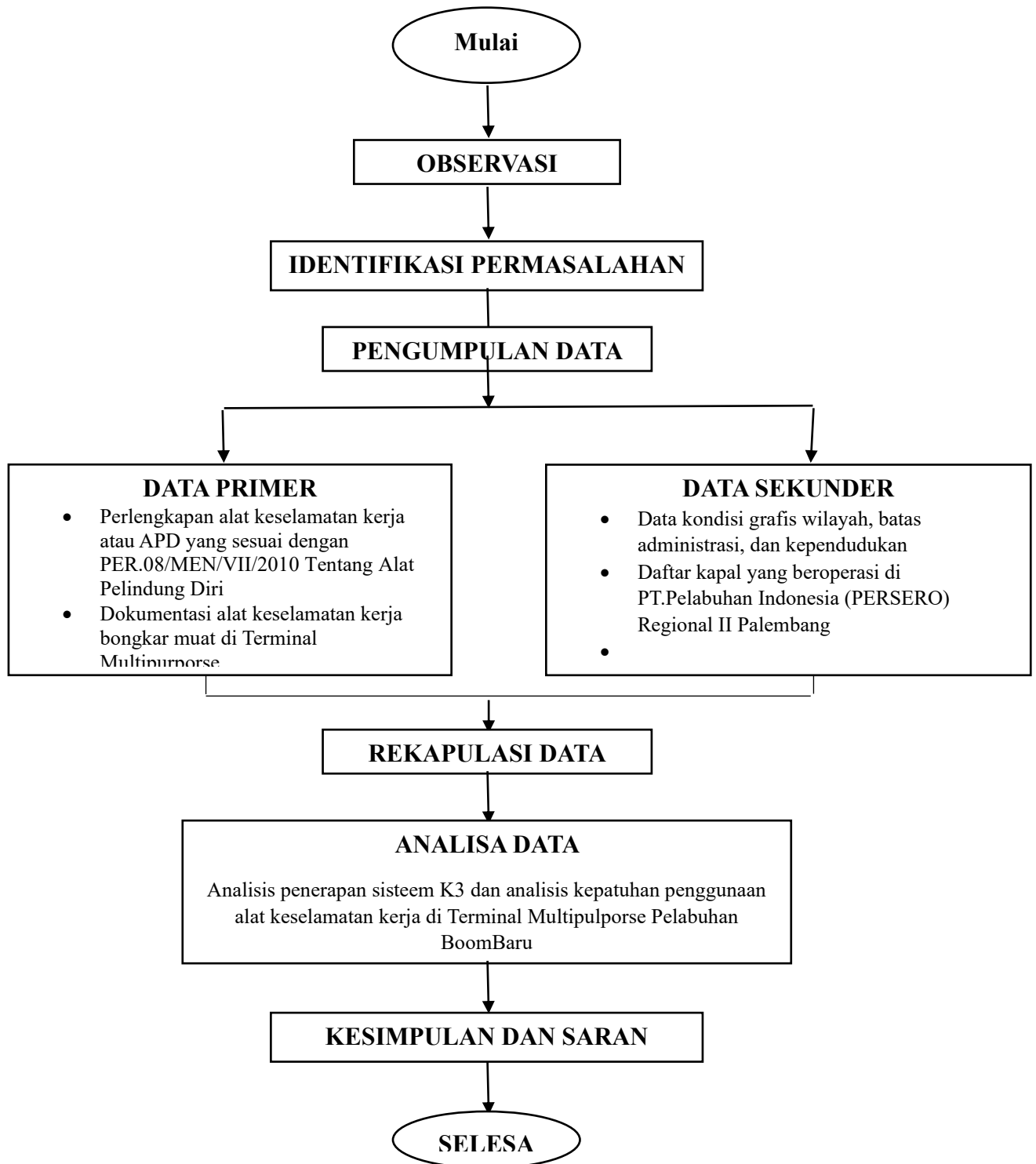
- 1) Perlengkapan alat keselamatan kerja bongkar muat atau APD yang sesuai dengan PER.08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Diri yang disediakan di Terminal *Multipurpose* PT Pelabuhan Indonesia (Persero) regional II Palembang.
- 2) Dokumentasi alat keselamatan kerja bongkar muat di terminal multipurpose PT Pelabuhan Indonesia (Persero) regional II Palembang.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh peneliti dari sumber yang sudah ada seperti:

- 1) Data kondisi grafis wilayah, batas administrasi, dan kependudukan
- 2) Daftar kapal yang beroperasi di terminal Multipurpose PT. Pelabuhan Indonesia Regional II Palembang

5. Bagan alir penelitian



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

B. Teknik Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data sebagai bahan acuan dan perbandingan dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW), penelitian ini menggunakan beberapa metode pengumpulan data yang disesuaikan dengan kondisi dan lokasi objek penelitian. Adapun data yang diperoleh dalam penelitian ini meliputi:

1. Data primer

Menurut Sugiyono (2018:82), data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumber aslinya oleh pengumpul data. Artinya, peneliti mengumpulkan informasi secara langsung dari sumber pertama atau langsung di lokasi objek penelitian.

a. Metode Observasi

Menurut Dewi Kartika Gischa (2023), observasi adalah metode pengumpulan data yang dilakukan secara langsung di lapangan. Kegiatan ini meliputi pengamatan terhadap kondisi nyata, dalam hal ini penggunaan alat keselamatan kerja oleh tenaga kerja bongkar muat di Pelabuhan Boom Baru. Data primer yang diperoleh mencakup perlengkapan alat keselamatan kerja yang digunakan di Terminal Multipurpose PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang.

b. Metode Wawancara

Wawancara dalam penelitian kualitatif umumnya dilakukan secara tak terstruktur, karena peneliti tidak memiliki informasi yang pasti mengenai tujuan yang ingin dicapai. (Sutopo, 2006:69) Tujuan dari wawancara ini adalah untuk mendapatkan informasi sebanyak mungkin yang dapat mengarah pada pemahaman yang lebih dalam, dilakukan secara informal dengan pertanyaan terbuka dan tidak terstruktur secara formal. Sehingga dari hal tersebut peneliti melakukan wawancara kepada TKBM mengenai pengetahuan dan penerapan APD.

2. Data sekunder

Data pendukung diperoleh secara tidak langsung dari lokasi penelitian. Beberapa data yang dibutuhkan meliputi layout dermaga pelabuhan, sarana dan prasarana dermaga, serta data barang bongkar muat di Terminal Multipurpose. Data tersebut dikumpulkan melalui pendekatan institusional, yaitu dengan mengakses dan memperoleh informasi dari instansi terkait.

C. Teknik Analisis Data

Dalam melakukan analisis, dibutuhkan landasan teori yang relevan dengan penelitian agar hasil analisis yang diperoleh lebih akurat. Adapun metode analisis yang diterapkan di lokasi penelitian ini meliputi:

1. Mengumpulkan Data (*Data Collecting*)

Dalam penelitian ini, data yang digunakan terdiri dari data primer dan sekunder. Data primer diperoleh dengan cara mengamati dan mencatat langsung kondisi di lapangan melalui metode observasi dan wawancara. Sementara itu, data sekunder diperoleh dari pihak terkait, yaitu PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang dan Koperasi TKBM Pelabuhan Palembang.

2. Melakukan Analisis Data

a. Identifikasi Kondisi eksisting

Peneliti melakukan identifikasi terhadap kondisi yang ada di lapangan saat ini, kemudian mencatat dan mendokumentasikan temuan tersebut.

b. Identifikasi keadaan yang diinginkan

Peneliti mengidentifikasi kondisi lapangan yang sesuai dengan Undang-undang Nomor 1 tentang Keselamatan Kerja (1970) dan Peraturan Menteri Tenaga Kerja Dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor PER. 08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Diri.

c. Identifikasi kesenjangan

Kesenjangan atau *gap* yang dimaksud adalah perbandingan antara kondisi aktual di lapangan saat ini dengan kondisi yang seharusnya sesuai dengan aturan yang berlaku.

d. Identifikasi Solusi yang tepat

Menyimpulkan kesenjangan atau masalah yang terjadi maka selanjutnya penelitian melakukan analisis. Analisis tersebut nantinya akan menjadi Solusi

3. Penyajian Data

Data yang telah dianalisis dengan beberapa metode yang telah diterapkan, Maka penyajian data analisis dituangkan dalam bentuk tabel.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Kondisi Geografis



Gambar 4. 1 Peta Administrasi Pelabuhan Palembang

Sumber: Goggel earth

Kota Palembang merupakan ibu kota Provinsi Sumatera Selatan yang terletak di bagian tenggara Pulau Sumatera. Secara geografis, Palembang berada di koordinat $2^{\circ}59'$ Lintang Selatan dan $104^{\circ}45'$ Bujur Timur. Kota ini dikenal sebagai salah satu kota tertua di Indonesia dan dilintasi oleh Sungai Musi, sungai terpanjang di Pulau Sumatera yang membelah kota menjadi dua bagian, yaitu Seberang Ulu dan Seberang Ilir.

Wilayah Kota Palembang memiliki luas sekitar $352,5 \text{ km}^2$ dan terdiri dari 18 kecamatan. Letaknya yang strategis menjadikan Palembang sebagai pusat perdagangan, transportasi, dan logistik di wilayah Sumatera bagian selatan. Akses transportasi di kota ini sangat didukung oleh keberadaan Pelabuhan Palembang, Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II, serta jaringan jalan nasional dan kereta api yang terintegrasi.

Pelabuhan Palembang sendiri berada di aliran Sungai Musi dan dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang. Kondisi geografis kota yang dikelilingi aliran sungai menjadikan pelabuhan ini sebagai jalur utama keluar-masuknya barang logistik, baik

domestik maupun internasional. Aktivitas bongkar muat di pelabuhan ini cukup padat karena lokasinya berdekatan dengan kawasan industri, perdagangan, dan permukiman penduduk.

2. Batas Administrasi

Pelabuhan Palembang, yang menjadi lokasi penelitian ini, berada dalam wilayah administratif Kota Palembang, Provinsi Sumatera Selatan, dan secara operasional dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang. Adapun batas-batas wilayah pelabuhan secara geografis adalah sebagai berikut:

Sebelah Utara: Berbatasan dengan Kabupaten Banyuasin, yang merupakan wilayah hinterland utama pendukung aktivitas logistik dan transportasi pelabuhan.

Sebelah Timur: Berbatasan langsung dengan kawasan industri dan permukiman di wilayah Kabupaten Banyuasin, yang terhubung melalui akses darat dan jalur sungai.

Sebelah Selatan: Berbatasan dengan Kabupaten Muara Enim dan Kabupaten Ogan Ilir, yang juga menjadi wilayah penghasil komoditas batu bara dan pertanian yang diangkut melalui pelabuhan.

Sebelah Barat: Masih berbatasan dengan bagian lain dari Kabupaten Banyuasin, termasuk kawasan tepian Sungai Musi yang berfungsi sebagai jalur pelayaran menuju Pelabuhan Palembang.

3. Kependudukan

Jumlah Penduduk Provinsi Sumatera Selatan pada tahun 2024 sebesar 8.837.301 jiwa, terdiri dari 4.499.011 penduduk laki-laki dan 4,338,290 penduduk Perempuan.

Tabel 4. 1 Jumlah Penduduk Sumsel.

Wilayah (kabupaten/kota)	Luas Wilayah (km ²)	Jumlah Penduduk (2024)
Sumatera Selatan	86.771,68	8.837.301
Ogan Komering Ulu	3.774,50	383.039
Ogan Komering Ilir	17.071,33	807.085
Muara Enim	6.763,91	640.962

Wilayah (kabupaten/kota)	Luas Wilayah (km ²)	Jumlah Penduduk (2024)
Lahat	4.333,07	450.281
Musi Rawas	6.122,59	411.787
Musi Banyuasin	14.550,79	651.950
Banyuasin	12.262,76	885.902
Ogan Komering Ulu Selatan	3.412,72	429.535
Ogan Komering Ulu Timur	4.369,25	674.184
Ogan Ilir	2.302,86	436.141
Empat Lawang	2.234,10	345.641
Pali	1.842,56	205.384
Musi Rawas Utara	5.937,80	198.413
Palembang	352,5	1.718.440
Prabumulih	447,31	203.312
Pagar Alam	625,91	149.199
Lubuk Linggau	367,73	246.046

Sumber: Badan Pusat Statistika Sumatera Selatan Tahun (2024)

Dari data diatas dapat dilihat bahwa Kota Palembang merupakan salah satu kota dengan penduduk yang terbanyak yaitu sejumlah 1.718.440 jiwa dan memiliki luas wilayah yang cukup kecil sebesar 352,5 km² lalu kota yang memiliki jumlah pendudukan terkecil yaitu kota Pagar Alam dengan jumlah penduduk 149.199 jiwa dan memiliki luas wilayah 625,91 km².

4. Sarana dan Prasarana

a. Sarana Transportasi Pelabuhan

1) Kapal Tunda

Kapal tunda adalah kapal yang didesain untuk memberikan daya dorong atau tarikan kapal yang lebih besar, terutama dalam kegiatan manuver di Pelabuhan laut lepas atau Sungai

a) TB. Tanjung Buyut 1-206

TB. Tanjung Buyut 1-206 adalah kapal tunda dengan panjang 23,5 meter dan GT 133. Kapal ini dilengkapi dua mesin utama Yanmar tipe 6AYM-STE dengan tenaga 659 HP, sehingga mampu melaju hingga kecepatan 10 knots. TB. Tanjung Buyut 1 beroperasi di Pelabuhan Palembang untuk mendukung kegiatan pemanduan bandar dan penambatan kapal.



Gambar 4. 1 Kapal Tunda Tanjung Buyut 1-206

Tabel 4. 2 SHIP PARTICULAR TB. Tanjung Buyut 1-206

<i>SHIP PARTICULAR</i>	
<i>Name of Vessel</i>	TANJUNG BUYUT I-206
<i>IMO Number</i>	9588796
<i>Call Sign</i>	YDA 4551
<i>Ship Type</i>	Harbour Tug
<i>Class Society</i>	Biro Klasifikasi Indonesia
<i>Part of Register</i>	Palembang
<i>Flag</i>	Indonesia
<i>Place of Build</i>	Bandar lampung
<i>Year of Build</i>	2008
<i>Material of Hull</i>	Steel
<i>Lengh Over All</i>	23,5 Meter
<i>Breadth Moulded</i>	7 Meter
<i>Depth Moulded</i>	3, 15 Meter

<i>SHIP PARTICULAR</i>	
<i>Draft</i>	2,4 Meter
<i>Gross Tonnage</i>	133
<i>Bollard Pull</i>	13,01 Tons
<i>Main Engine</i>	Yanmar atau 6AYM-STE (2 Unit)
<i>Horse Power</i>	2 x 659 HP
<i>Speed</i>	10 knots
<i>Auxiliary Engine</i>	Volvo Penta D5A-T/77KW/87,5 KVA (2 Unit)
<i>Owner</i>	PT PELABUHAN INDONESIA

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia (2025)

b) TB Tanjung Buyut 2-212

TB. Tanjung Buyut 2-212 adalah kapal tunda dengan panjang 29 meter dan GT 285. Kapal ini dilengkapi dua mesin utama Yanmar tipe 6N21A–SV dengan tenaga 1200 HP, sehingga mampu melaju hingga 12 knots. Kapal tunda ini beroperasi di Pelabuhan Palembang untuk mendukung kegiatan pemanduan bandar dan penambatan kapal.



Gambar 4. 2 Kapal Tunda Tanjung Buyut 2-212

Tabel 4. 3 *SHIP PARTICULAR* TB. Tanjung Buyut 2-212

<i>SHIP PARTICULAR</i>	
<i>Name of Vessel</i>	KT TANJUNG BUYUT 2 – 212
<i>IMO Number</i>	9588796
<i>Call Sign</i>	YDA 4742
<i>Ship Type</i>	Harbour Tug
<i>Class Society</i>	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)
<i>Part of Register</i>	Palembang
<i>Flag</i>	Indonesia
<i>Place of Build</i>	Bandar lampung
<i>Year of Build</i>	2008
<i>Material of Hull</i>	Steel
<i>Lengh Over All</i>	29 Meter
<i>Breadth Moulded</i>	9,5 Menter
<i>Depth Moulded</i>	4,58 Meter
<i>Draft</i>	3,5 Meter
<i>Gross Tonnage</i>	285
<i>Bollard Pull</i>	24,02 Tons
<i>Main Engine</i>	Yanmar atau 6N21A – SV (2 Unit)
<i>Horse Power</i>	2 x 1200 HP
<i>Speed</i>	12 Knots
<i>Auxiliary Engine</i>	Caterpillar/C9/189kw/253HP/1500Rpm (2 Unit)
<i>Owner</i>	PT PELABUHAN INDONESIA

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia (2025)

c) TB Tanjung Buyut 3-212

Kapal Tunda Tanjung Buyut 3 memiliki Panjang 29 meter dan GT 285. Kapal ini memiliki 2 mesin utama tipe Yanmar atau 6N21A – SV (2 Unit) dengan kekuatan 1200

HP. Kapal ini beroperasi pada Pelabuhan Palembang untuk membantu kegiatan pemanduan kapal



Gambar 4. 3 Kapal Tunda Tanjung Buyut 3-212

Tabel 4. 4 SHIP PARTICULAR TB. Tanjung Buyut 3-212

<i>SHIP PARTICULAR</i>	
<i>Name of Vessel</i>	KT TANJUNG BUYUT 2 – 212
<i>IMO Number</i>	9588201
<i>Call Sign</i>	YDA 4771
<i>Ship Type</i>	Harbour Tug
<i>Class Society</i>	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)
<i>Part of Register</i>	Palembang
<i>Flag</i>	Indonesia
<i>Place of Build</i>	Bandar Lampung, Indonesia
<i>Year of Build</i>	2008
<i>Material of Hull</i>	Steel
<i>Lengh Over All</i>	29 Meter
<i>Breadth Moulded</i>	9,5 Meter
<i>Depth Moulded</i>	4,58 Meter
<i>Draft</i>	3,5 Meter

<i>SHIP PARTICULAR</i>	
<i>Gross Tonnage</i>	285
<i>Bollard Pull</i>	24,00 Tons
<i>Main Engine</i>	Yanmar atau 6N21A – SV (2 Unit)
<i>Horse Power</i>	2 x 1200 HP
<i>Speed</i>	12 Knots
<i>Auxiliary Engine</i>	Caterpillar/C9/189kw/253HP/1500Rpm (2 Unit)
<i>Owner</i>	PT PELABUHAN INDONESIA

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia (2025)

d) TB Mitra 235

KTB Mitra 235 KT merupakan kapal tunda yang memiliki panjang 29 meter. Kapal ini memiliki mesin utama kw Yanmar 12 atm-wst dengan kekuatan 1200 HP, melaju dengan kecepatan 10 knot. Kapal ini beroperasi pada Pelabuhan Palembang untuk membantu kegiatan pemanduan kapal.



Gambar 4. 4 Kapal Tunda Mitra 235

Tabel 4. 5 SHIP PARTICULAR TB Mitra 235

<i>SHIP PARTICULAR</i>	
<i>Name of Vessel</i>	Mitra 235
<i>IMO Number</i>	1052608
<i>Call Sign</i>	YDC 4688
<i>Ship Type</i>	TUGBOAT, BESI/BAJA

<i>SHIP PARTICULAR</i>	
<i>Part of Register</i>	Palembang
<i>Flag</i>	Indonesia
<i>Place of Build</i>	palembang
<i>Year of Build</i>	2024
<i>Material of Hull</i>	Steel
<i>Lengh Over All</i>	29 Meter
<i>Breadth Moulded</i>	8 Meter
<i>Depth Moulded</i>	4 Meter
<i>Draft</i>	3 Meter
<i>Gross Tonnage</i>	232
<i>Main Engine</i>	kw Yanmar 12 atm-wst
<i>Horse Power</i>	2x 882 HP
<i>Speed</i>	10 Knots
<i>Owner</i>	PT. Pelayaran Aneka Atlancindo Nidyatama

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia (2025)

e) KT SELAT LEGUNDI III-212

KT Selat Legundi III-212 merupakan kapal tunda yang memiliki panjang 29 meter. Kapal ini memiliki mesin utama YANMAR/ 6N21A-SV (2 Unit) dengan kekuatan 1200 HP, melaju dengan kecepatan 10 knot. Kapal ini beroperasi pada Pelabuhan Palembang untuk membantu kegiatan pemanduan kapal .



Gambar 4. 5 Kapal Tunda Selat Leguindi

Tabel 4. 6 SHIP PARTICULAR KT SELAT LEGUNDI III-212

<i>SHIP PARTICULAR</i>	
<i>Name of Vessel</i>	KT SELAT LEGUNDI III-212
<i>IMO Number</i>	8679730
<i>Call Sign</i>	YDB 4852
<i>Ship Type</i>	Harbour Tug
<i>Class Society</i>	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)
<i>Part of Register</i>	Balikpapan
<i>Flag</i>	Indonesia
<i>Builder</i>	PT Meranti Nusa bahari
<i>Year of Build</i>	2010
<i>Material of Hull</i>	Steel
<i>length Over All</i>	29 Meter
<i>Breadth Moulded</i>	9,5 Meter
<i>Depth Moulded</i>	4,58 Meter
<i>Draft</i>	3,5 Meter
<i>Gross Tonnage</i>	289
<i>Bollard Pull</i>	24,61 Tons
<i>Main Engine</i>	YANMAR/ 6N21A-SV (2 Unit)
<i>Horse Power</i>	2x1200 HP
<i>Speed</i>	10 Knots

<i>SHIP PARTICULAR</i>	<i>SHIP PARTICULAR</i>
<i>Auxiliary Engine</i>	CATERPILLAR/C9/1500RPM (2Unit)
<i>Owner</i>	PT Pelabuhan Indonesia

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia (2025)

b. Prasarana

Prasarana merupakan fasilitas pendukung yang berfungsi untuk meningkatkan kelancaran dan kenyamanan dalam penggunaan jasa transportasi. Prasarana ini dibagi menjadi dua jenis, yaitu fasilitas daratan dan fasilitas perairan.

1) Fasilitas Daratan

a) Terminal MultiPurpose

Terminal Multipurpose ini melayani berbagai macam kegiatan bongkar muat mulai dari, curah kering, curah cair, dan general cargo. Komoditi dari Jenis kargo curah yang ditangani antara lain CPO, aspal, dan caustic soda. Sementara untuk kargo umum (*general cargo*), komoditas yang dikelola meliputi alat berat, *project cargo*, karet, mobil, dan lainnya. Dermaga memiliki panjang 507 meter, luas gudang 5.915 m³, serta luas lapangan penumpukan 21.855 m². Adapun fasilitas yang tersedia di Terminal Multipurpose adalah sebagai berikut:

(1) Gudang Penumpukan

Gudang penumpukan berfungsi sebagai tempat penyimpanan sementara bagi barang hasil kegiatan bongkar muat. Di Pelabuhan Palembang, terdapat empat gudang penumpukan yang terletak di area dermaga non peti kemas.



Gambar 4. 6 Gudang penumpukan

(2) Lapangan Penumpukan

Lapangan penumpukan barang berfungsi sebagai area untuk menempatkan barang yang akan diangkut ke kapal maupun barang hasil bongkar muat dari kapal yang akan dibawa menggunakan kendaraan darat luas dari lapangan penumpukan ini 21.855 m².



Gambar 4. 7 lapangan penumpukan

(3) *Jib Crane*

Jib Crane atau biasa di sebut gantry crane, alat ini Berfungsi untuk mempermudah kegiatan aktivitas bongkar muat peti kemas dan barang lainnya dari kapal ke darat, alat ini memiliki 4unit yang tersedia di terminal multipurpose.



Gambar 4. 8 *Jib crane*

(4) *Hopper*

Hopper yang ada di terminal multipurpose ini berfungsi sebagai penampung material curah kering yang diturunkan dari kapal, sebelum dialirkan ke truk atau *conveyor*, alat ini memiliki 2 unit yang tersedia.



Gambar 4. 9 *Hopper*

(5) *Forklift*

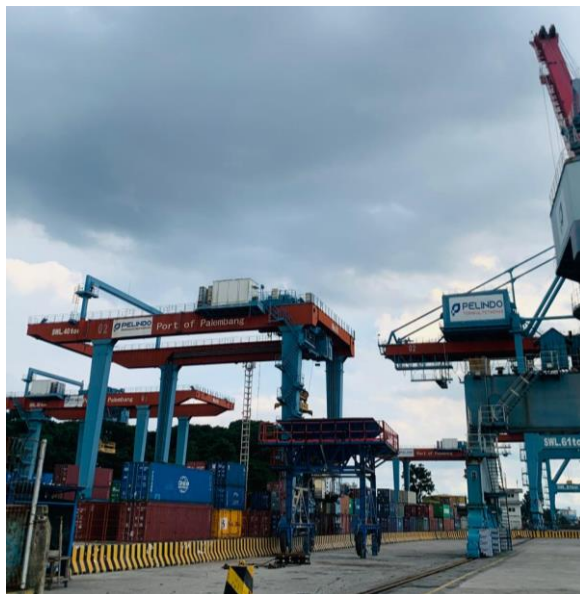
Forklift yang ada di terminal Multipurpose ini digunakan sebagai alat untuk memindahkan barang-barang berat dari kapal ke dermaga atau juga sebaliknya, serta untuk memuat dan membongkar truk pengangkut barang, *forklift* yang tersedia memiliki 3 unit.



Gambar 4. 10 *Forklift*

b) Terminal Peti Kemas

Terminal Peti Kemas atau TPK, Terminal ini khusus melayani kegiatan bongkar muat yang berbentuk Peti Kemas Panjang dari dermaga ini memiliki Panjang 260 meter.



Gambar 4. 11 Terminal Peti Kemas

c) Area perkantoran

Area Perkantoran digunakan sebagai tempat dalam mengurus dokumen kegiatan Pelabuhan, terdapat 2 (dua)

Gedung di PT.Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang



Gambar 4. 12 Area Perkantoran

d) Lapangan parkir

Lapangan parkir disediakan bagi pengantar atau penjemput, baik untuk kendaraan roda dua maupun roda empat, yang terletak di depan terminal penumpang.



Gambar 4. 13 Lapangan Parkir

2) Fasilitas Perairan

Fasilitas perairan pada PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang yang tersedia sebagai berikut:

a) *Gangway* penumpang

Gangway penumpang berfungsi sebagai penghubung antara terminal penumpang dan dermaga ponton. Fasilitas ini digunakan oleh penumpang untuk masuk dan keluar selama kegiatan penyeberangan, dengan dermaga yang dilengkapi

dua gangway sebagai jalur masuk dan keluar.



Gambar 4. 14 *Gangway* Penumpang

b) Dermaga Ponton

Dermaga ponton adalah fasilitas untuk menambatkan kapal pada ponton yang mengapung di atas air. Penggunaan ponton bertujuan untuk mengantisipasi pasang surut laut sehingga posisi kapal terhadap dermaga tetap stabil. Antara ponton dan dermaga dihubungkan dengan landasan atau jembatan fleksibel yang dapat menyesuaikan perubahan permukaan air. Pelabuhan Palembang memiliki dua dermaga ponton yang digunakan untuk menambatkan kapal Express Bahari dan kapal pandu



Gambar 4. 15 Terminal Ponton

b) *Bolder*

Bolder adalah suatu alat yang digunakan untuk mengikat tali tambat kapal agar kapal tetap aman dan stabil saat



Gambar 4. 16 *Bolder*

c) *Fender*

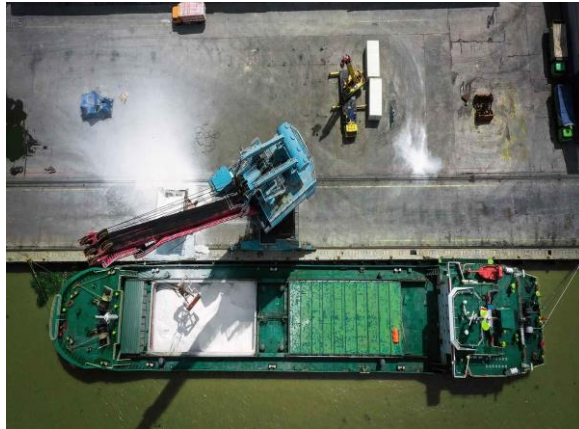
Fender merupakan bantalan untuk meredam benturan yang ditimbulkan pada saat kapal melakukan sandar di dermaga.



Gambar 4. 17 *fender*

d) Dermaga Multipurpose

Dermaga Multipurpose ini adalah salah satu dermaga yang tersedia di PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang, dermaga ini berfungsi untuk melayani beberapa aktivitas kegiatan bongkar yang terdiri dari curah kering, curah cair dan cargo, dermaga ini memiliki Panjang 507 Meter.

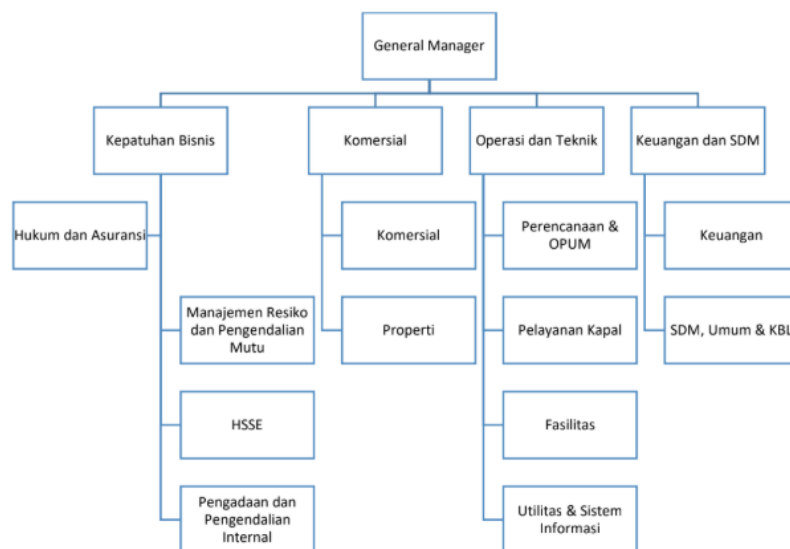


Gambar 4. 18 Dermaga Multipurpose

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang

5. Instansi Pengelola Pelabuhan

Setiap instansi wajib memiliki struktur organisasi karena hal ini diperlukan untuk memahami secara jelas posisi pekerjaan, fungsi masing-masing bagian, serta tugas pokok yang harus dijalankan..



Gambar 4.16 Struktur Organisasi PT.Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang

Sumber : PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang

a. General Manager

General Manager bertugas dalam menyelenggarakan dan melaksanakan pengelolaan penyediaan, pengusaha dan pemasaran usaha jasa-jasa pelayanan petikemas dan kegiatan usaha terkait

lainnya di daerah lingkungan kerja operasi. Sedangkan wewenang general manager yaitu menandatangani dokumen yang berkaitan dengan tugas general manager, meminta data dan laporan, melakukan koordinasi kerja, dan melakukan komunikasi kerja timbal balik dengan atasan atau bawahan serta pihak lain yang berkaitan dengan pelaksanaan tugas.

b. Deputy General Manager (DGM) Kepatuhan Bisnis

DGM Kepatuhan Bisnis bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kebijakan, sistem, prosedur, dan kegiatan yang dijalankan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Selain itu, posisi ini memiliki wewenang untuk menilai tingkat risiko kepatuhan dengan menggunakan sanksi dari regulator atau otoritas, seperti memberikan atau mencabut teguran tertulis, mengenakan denda, atau menghentikan kerja sama tertentu.

c. Deputy General Manager (DGM) Komersial

DGM Komersial bertanggung jawab untuk merumuskan dan melaksanakan strategi komersial perusahaan, mendukung proses tender dan kontrak kerja sama, mengelola seluruh perjanjian komersial untuk memaksimalkan kepentingan perusahaan, serta mendukung pengembangan peluang bisnis baru.

d. Deputy General Manager (DGM) Operasi dan Teknik

DGM Operasi dan Teknik bertanggung jawab atas penyelenggaraan layanan kapal dan bongkar muat petikemas di dermaga, gudang, dan lapangan, mengendalikan kelancaran kegiatan operasional, serta mengatur pengoperasian dan pemeliharaan peralatan serta instalasi pelabuhan. Selain itu, DGM Operasi dan Teknik juga memastikan pengamanan, keselamatan, dan kesehatan kerja di lingkungan Pelindo. Posisi ini memiliki wewenang dalam meneliti dan menandatangani dokumen yang berkaitan dengan tugas divisi operasi dan teknik, mengusulkan kebutuhan sumber daya baik SDM maupun sarana dan prasarana untuk kepentingan di lingkungan divisi operasi dan teknik, menolak/ mengembalikan pengajuan

program pembangunan dan pemeliharaan terhadap aktiva tetap yang tidak sesuai dengan anggaran, serta melakukan koordinasi kerja dengan unit kerja eksternal lainnya

e. Deputy General Manager (DGM) Keuangan dan SDM

DGM Keuangan dan SDM bertanggung jawab atas pengelolaan administrasi keuangan, termasuk kas/bank, nota penjualan, utang-piutang, perpajakan, dan dokumentasi aset perusahaan. Selain itu, posisi ini juga mengoordinasikan penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) serta mengelola administrasi kepegawaian dan urusan rumah tangga. DGM Keuangan dan SDM memiliki wewenang untuk menandatangani dokumen terkait divisi keuangan, memberikan peringatan kepada unit kerja jika terjadi pengeluaran melebihi anggaran, menangani keluhan pengguna jasa, dan menilai kinerja pegawai di bawah tanggung jawabnya secara periodik.

6. Data produktivitas bongkar muat

Data produktivitas bongkar dan muat barang dalam waktu 5 bulan pada kunjungan kapal yang ada di terminal multipurpose.

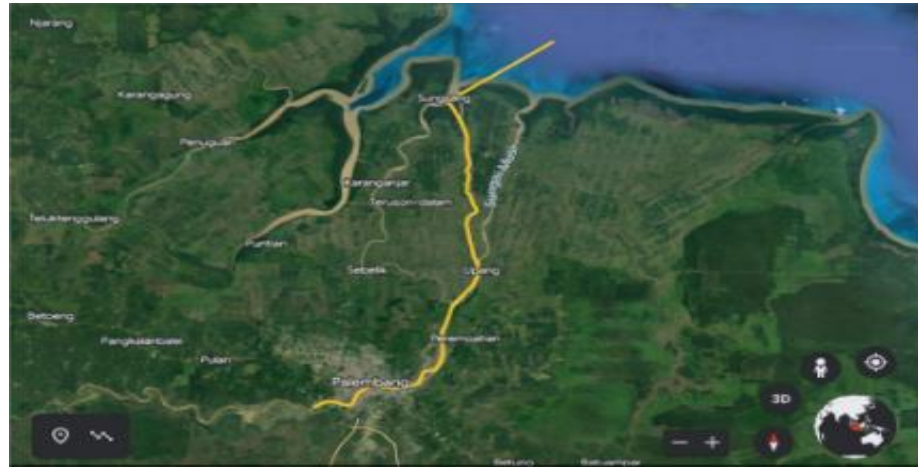
Tabel 4. 7 Produktivitas bongkar muat barang 5 bulan tahun 2025

Jumlah Barang Bongkar dan Muat Pada Kunjungan Kapal Laut (Ton) 2025						
Bulan	Domestik Bongkar	Domestik Muat	Total Domestik	Internasional Bongkar	Internasional Muat	Total Internasional
Januari	86679	89832	176511	70558	107820	178378
Februari	56590	101781	158371	34820	94413	129233
Maret	25534	72774	98308	15516	9655	25171
April	48006	72169	120175	24515	2506	27021
Mei	12163	76545	88708	22547	5681	28228

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Palembang (2025)

7. Jaringan Transportasi

Kegiatan kapal masuk melalui alur Sungai Musi dihitung berdasarkan trayek dari Zona A hingga keluar menuju Ambang Luar atau Selat Bangka, dengan jarak tempuh sekitar 65 mil. Untuk kapal tongkang, waktu tempuh yang dibutuhkan adalah



Gambar 4. 19 Lintasan Kapal

Sumber: Google Earth (2025)

B. Analisis Data

Hasil survei yang telah dilaksanakan terkait tentang kesedian dan kepatuhan penggunaan alat keselamatan kerja/APD sesuai dengan NOMOR PER.08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Diri sebagai acuan dalam memecahkan pembahasan sebagai berikut:

1. Alat Pelindung Diri (APD) yang digunakan oleh Tenaga Kerja Bongkat muat (TKBM) di Terminal Multipurpose PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang ini diperoleh melalui observasi langsung penelitian mengenai kesediaan APD yang digunakan oleh TKBM dan wawancara penelitian ini kepada kordinator TKBM dan 18 TKBM yang ada di Terminal Multiupurpose PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang. Berdasarkan Observasi dan Survey peneliti, didapatkan bahwa PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang belum memfasilitasi alat keselamatan/APD dengan secara lengkap:
 - a. Kondisi sesuai aturan


Berdasarkan sesuai dengan PER.08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Diri pada Pasal 2 ayat 1 pengusaha wajib menyediakan APD bagi pekerja/buruh di tempat kerja sebagai berikut:



- 1) Pelindung kepala (Helm)
- 2) Pelindung mata dan muka (Hacamata,)
- 3) Pelindung telinga (*Ear muff/plug*)
- 4) Pelindung pernapasan (Masker)
- 5) Pelindung tangan (Sarung tangan)
- 6) pelindung kaki (*Safety shoes*)
- 7) Pakaian pelindung (*Wearpack, Rompy Safety*)


b. Kondisi dilapangan



Berdasarkan survey yang telah dilakukan penelitian dilapangan, alat pelindung diri yang di gunakan TKBM di Terminal Multipurpose PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang ini belum tersedia nya alat pelindung telinga (*ear muff/plug*) dan juga ada beberapa alat pelindung diri yang belum sesuai dengan standar SNI Dimana hal tersebut sudah tertera di PER.08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Diri Pasal 2 ayat 2 menyatakan bahwa APD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) atau standar yang berlak


Tabel 4. 8 Hasil Analisis data


No	Alat	Gambar	Kondisi sesuai aturan	Kondisi di lapangan	GAP
1.	Pelindung kepal (helm)		PER.08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Diri Pasal 2 ayat 2 menyatakan bahwa APD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) yang terbuat dari thermoplastic seperti ABS atau HDPE, dilengkapi suspense dalam dan tali dagu agar helm tidak terlepas	Alat ini sudah disediakan oleh pihak pengusaha koperasi TKBM sebanyak 2000 alat yang disediakan dan sudah standar dengan SNI yang terbuat dari thermoplastic seperti ABS atau HDPE, dilengkapi suspense dalam dan tali dagu agar helm tidak terlepas	Tersedia sesuai dengan peraturan
2.			PER.08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Diri Pasal 2 ayat 2 menyatakan bahwa APD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) alat tersebut terbuat dari bahan yang tahan benturan dan goresan, seta bingkai yang kuat	Alat ini sudah disediakan oleh pihak pengusaha Koperasi TKBM sebanyak 2000 alat yang disediakan dan penyediaan nya juga sudah sesuai dengan standar SNI Dimana alat tersebut terbuat dari bahan yang tahan benturan dan goresan, seta bingkai yang	Tersedia sesuai dengan peraturan

No	Alat	Gambar	Kondisi sesuai aturan	Kondisi di lapangan	GAP
			untuk menompang lensa dengan baik	kuat untuk menompang lensa dengan baik	
3.	Pelindung telinga(ear muff/plug)		PER.08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Diri Pasal 2 ayat 2 menyatakan bahwa APD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI)	Alat ini belum di sediakan oleh pihak pengusaha Koperasi TKBM	Tidak tersedia dan tidak sesuai dengan peraturan
4.	Pelindung pernapasan (masker)		PER.08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Diri Pasal 2 ayat 2 menyatakan bahwa APD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) masker ini harus memiliki	Alat ini sudah disediakan oleh pihak pengusaha Koperasi TKBM sebanyak 200 box ditiap pengadaan namun alat ini belum sesuai dengan standar SNI dikarenakan masker yang disediakan hanya	Tersedia tidak sesuai dengan peraturan

No	Alat	Gambar	Kondisi sesuai aturan	Kondisi di lapangan	GAP
			3 lapisan kain, memiliki daya filtrasi minimal 95%, pas di wajah tanpa celah, serta dari bahan yang tidak menyebabkan terjadinya iritasi pada kulit	memiliki 1 lapisan sedangkan masker yang sesuai dengan standr SNI yaitu masker yang memiliki 3 lapisan	
5.	Pelindung tangan (Sarung tangan)		PER.08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Diri Pasal 2 ayat 2 menyatakan bahwa APD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) harus memiliki daya tahan terhadap sobekan, tusukan, serta abrasi tinggi, dan biasanya dibuat dari bahan kulit sintetis, nitril, atau karet dengan lapisan grip anti selip	Alat ini sudah disediakan oleh pihak pengusaha Koperasi TKBM sebanyak 1800 ditiap pengadaan akan tetapi menurut standar EN 388 dan EN ISO 21420 yang berkaitan dengan perlindungan mekanis. Selain itu, material dan desain sarung tangan yang sesuai dengan jenis pekerjaan bongkar muat yang dilakukan, seperti sarung tangan lifting hand gloves (sarung tangan angkat	Tersedia tidak sesuai dengan peraturan

No	Alat	Gambar	Kondisi sesuai aturan	Kondisi di lapangan	GAP
6.	elindung kaki (<i>safety shoes</i>)		PER.08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Diri Pasal 2 ayat 2 menyatakan bahwa APD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) sepatu dilengkapi dengan toe caps atau pengeras depan	Alat ini sudah disediakan oleh pihak pengusaha Koperasi TKBM sebanyak 1800 ditiap pengadaan dan sudah sesuai dengan standar SNI Sepatu sudah dilengkapi dengan toe caps atau pengeras depan	Tersedia sesuai dengan peraturan
7.	Pakaian pelindung (<i>wearpack</i> , rompi)		PER.08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Diri Pasal 2 ayat 2 menyatakan bahwa APD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) dengan Standar Nasional Indonesia	Alat ini sudah disediakan oleh pihak pengusaha Koperasi TKBM sebanyak 2000 <i>wearpack</i> dan rompi ditiap pengadaan Dan sudah dilengkapi dengan dengan fitur <i>reflector scotchlite high visibility</i>	Tersedia sesuai dengan peraturan

No	Alat	Gambar	Kondisi sesuai aturan	Kondisi di lapangan	GAP
			<p>Standar Nasional Indonesia (SNI) dilengkapi dengan dengan fitur <i>reflector scotchlite high visibility</i></p>		

No	Alat	Gambar	Kondisi sesuai aturan	Kondisi di lapangan	GAP
8.	Pelampung		<p>PER.08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Diri Pasal 2 ayat 2 menyatakan bahwa APD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI)</p>	<p>Alat ini sudah disediakan oleh pihak pengusaha Koperasi TKBM</p>	<p>Tersedia sesuai dengan peraturan</p>

Dari tabel 4.7 Diketahui bahwa peralatan alat keselamatan kerja/APD di Terminal Multipulporse PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang belum sesuai dengan PER.08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung. Dalam analisis penelitian ini, seharusnya PT Pelabuhan Indonesia Regional II Palembang ini wajib memiliki fasilitas peralatan Alat keselamatan /APD dengan secara lengkap mengingat dengan PER.08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Pasal 2 ayat 1 bahwa Pengusaha wajib menyediakan APD bagi pekerja/buruh di tempat kerja

2. Kepatuhan penggunaan alat keselamatan kerja/APD terhadap tenaga kerja bongkar muat di terminal Multipulporse PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang.



- a. Kondisi sesuai aturan

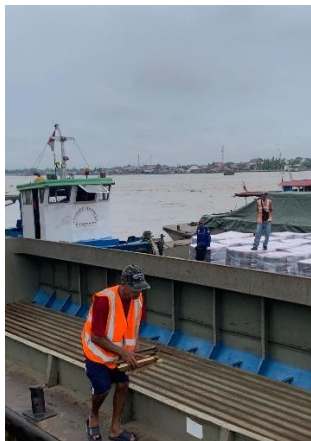
Peneliti mengadakan observasi langsung ke Terminal Multipulporse dengan menggunakan pedoman berdasarkan Peraturan Menteri Tenaga Kerja Dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor PER.08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Diri pasal 6 ayat 1 menyatakan bahwa pekerja/buruh dan orang lain yang memasuki tempat kerja wajib memakai atau menggunakan APD sesuai dengan potensi bahaya dan risiko.


- b. Kondisi dilapangan

Berdasarkan hasil observasi langsung di lapangan dan telah dilakukan wawancara terhadap kordinator TKBM bahwa penggunaan alat keselamatan kerja/APD belum sesuai dengan peraturan yang ditetapkan dikarenakan adanya beberapa temuan pekerja yang kurang akan kesadaran dalam menggunakan alat keselamatan/APD saat melakukan aktivitas.

Tabel 4. 9 Hasil Observasi

No	Gambar	Kondisi Sesuai aturan	Kondisi dilapangan	Risiko bahaya	GAP
1.		Berdasarkan Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor PER.08/MEN/VII/2010 tentang Alat Pelindung Diri pasal 6 ayat 1 bahwa pekerja/buruh dan orang lain yang memasuki tempat kerja wajib memakai atau menggunakan APD sesuai dengan potensi bahaya dan risiko.	Adanya temuan pekerja yang tidak menggunakan Sepatu <i>safety</i> dan sarung tangan saat melakukan Aktivitas bongkar muat	Tergelincir di atas mobil, tertimpa benda berat, tertusuk atau luka di kaki dan juga mengalami Luka gores, iritasi kulit, tangan terjepit saat mengangkat barang jika tidak	Tidak sesuai dengan aturan yang berlaku
2.		Berdasarkan Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor PER.08/MEN/VII/2010 tentang Alat Pelindung Diri pasal 6 ayat 1 bahwa pekerja/buruh dan orang lain yang memasuki tempat kerja wajib	Adanya temuan pekerja yang tidak menggunakan helm, <i>safety shoes</i> dan wearpack atau rompi	Cedera kepala akibat kejatuhan benda dari atas, terbentur barang keras dan tertimpa benda berat, tertusuk atau luka di kaki	Tidak sesuai dengan aturan yang berlaku

No	Gambar	Kondisi Sesuai aturan	Kondisi dilapangan	Risiko bahaya	GAP
		memakai atau menggunakan APD sesuai dengan potensi bahaya dan risiko			
3.		<p>Berdasarkan Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor PER.08/MEN/VII/2010 tentang Alat Pelindung Diri pasal 6 ayat 1 bahwa pekerja/buruh dan orang lain yang memasuki tempat kerja wajib memakai atau menggunakan APD sesuai dengan potensi bahaya dan risiko.</p>	<p>Adanya temuan pekerja TKBM yang tidak menggunakan <i>safety shoes, helm safety</i> dan hanya menggunakan celana pendek</p>	<p>Cedera kepala akibat kejatuhan benda dari atas, terbentur barang keras, tergelincir di lantai yang licin dan tertimpa benda berat, tertusuk atau luka di kaki</p>	<p>Tidak sesuai dengan aturan yang berlaku</p>

No	Gambar	Kondisi Sesuai aturan	Kondisi dilapangan	Risiko bahaya	GAP
4.		Berdasarkan Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor PER.08/MEN/VII/2010 tentang Alat Pelindung Diri pasal 6 ayat 1 bahwa pekerja/buruh. dan orang lain yang memasuki tempat kerja wajib memakai atau menggunakan APD sesuai dengan potensi bahaya dan risiko	Adanya temuan pekerja TKBM yang tidak menggunakan <i>safety shoes</i>	, terbentur barang keras dan tertimpa benda berat, tertusuk atau luka di kaki	Tidak sesuai dengan aturan yang berlaku

Dari hasil penelitian diatas, seharusnya pekerja yang sedang melaksanakan proses bongkar muat sangat diwajibkan menggunakan alat keselamatan kerja atau APD dengan secara lengkap mengingat peraturan yang sudah ditetapkan di Peraturan Menti Tenaga kerja dan Transmigrasi republic Indonesia Nomor PER.08/MEN/VII/2010 tentang Alat Pelindung Diri Pasal 6 ayat 1

c. Identifikasi Risiko bahaya

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, ditemukan berbagai potensi bahaya dalam kegiatan bongkar muat yang dilakukan oleh TKBM, di antaranya:

Tabel 4. 10 Risiko Bahaya

No	Kegiatan	Identifikasi Risiko
1.	Mengangkat dan memindahkan barang dari kapal ke dermaga	Kejatuhan barang berat, tertimpa muatan, cedera punggung dan pinggang
2	Bekerja di sekitar palka kapal atau crane	Terjatuh ke laut/palka, kejatuhan alat atau barang dari ketinggian
3	Berjalan di atas permukaan dermaga yang basah atau licin	Tergelincir, tersandung, luka robek, patah tulang
4	Membersihkan atau merapikan area bongkar muat	Luka tangan akibat benda tajam, terpapar bahan kimia/debu
5	Memindahkan muatan curah atau debu (semen, batu bara, dll)	Terhirup debu, gangguan pernapasan, iritasi mata dan kulit

d. Penilaian risiko bahaya

Penilaian risiko dilakukan untuk mengetahui tingkat bahaya dari setiap aktivitas kerja yang dilakukan oleh Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Terminal Multipurpose PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang.

1. Severity (S) – tingkat keparahan akibat yang ditimbulkan apabila bahaya terjadi.

2. Likelihood (L) – kemungkinan terjadinya kecelakaan akibat bahaya tersebut.

Tabel 4. 11 Penilaian risiko bahaya

No	Kegiatan	Risiko Bahaya	S	L	Tingkat Risiko (SxL)	Kategori risiko
1	Mengangkat dan memindahkan barang dari kapal ke dermaga	Kejatuhan barang berat, tertimpa muatan, cedera punggung dan pinggang	4 (Tinggi)	3 (Sedang)	12	Tinggi
2	Bekerja di sekitar palka kapal atau crane	Terjatuh ke laut/palka, kejatuhan alat atau barang dari ketinggian	5 (Sangat Tinggi)	2 (Rendah)	10	Tinggi
3	Berjalan di atas permukaan dermaga yang basah atau licin	Tergelincir, tersandung, luka robek, patah tulang	3 (Sedang)	4 (Tinggi)	12	Tinggi
4	Membersihkan atau merapikan area bongkar muat	Luka tangan akibat benda tajam, terpapar bahan kimia/debu	2 (Rendah)	3 (Sedang)	6	Sedang
5	Memindahkan muatan curah atau debu (semen, batu bara, dll)	Terhirup debu, gangguan pernapasan,	3 (Sedang)	4 (Tinggi)	12	Tinggi

		iritasi mata dan kulit				
--	--	------------------------	--	--	--	--

e. Pengendalian Risiko

Pengendalian risiko merupakan langkah penting dalam manajemen keselamatan kerja yang bertujuan untuk menekan atau menghilangkan potensi bahaya yang telah diidentifikasi dan dinilai sebelumnya. Dalam konteks kegiatan bongkar muat di pelabuhan, risiko kecelakaan kerja dapat bersumber dari berbagai aktivitas fisik, kondisi lingkungan kerja yang tidak aman, serta kelalaian dalam penggunaan alat pelindung diri (APD)

Tabel 4. 12 Pengendalian Risiko

No	Kegiatan	Risiko Utama	Tingkat Risiko	Pengendalian
1.	Mengangkat dan memindahkan barang dari kapal ke dermaga	Kejatuhan barang berat, tertimpa muatan, cedera punggung dan pinggang	Tinggi	Pelatihan teknik angkat aman, pembagian beban, Helm, Sarung tangan, Sepatu safety istirahat teratur
2.	Bekerja di sekitar palka kapal atau crane	Terjatuh ke laut/palka, kejatuhan alat atau barang dari ketinggian	Tinggi	Helm SNI, pembatas area kerja, rambu peringatan, pengawasan langsung
3.	Berjalan di atas permukaan dermaga yang basah atau licin	Tergelincir, tersandung, luka robek, patah	Tinggi	Permukaan lantai anti selip, sepatu anti slip, pengecekan kebersihan lantai, jalur khusus pejalan kaki

No	Kegiatan	Risiko Utama	Tingkat Risiko	Pengendalian
4.	Membersihkan atau merapikan area bongkar muat	Luka tangan akibat benda tajam, terpapar bahan kimia/debu	Sedang	Sarung tangan kerja, penggunaan masker, edukasi bahaya bahan berdebu atau bahan kimia
5.	Memindahkan muatan curah atau debu (semen, batu bara, dll)	Terhirup debu, gangguan pernapasan, iritasi mata dan kulit	Tinggi	Masker N95/respirator, penyemprotan air untuk kontrol debu, pelatihan penggunaan APD pernapasan

C. Pembahasan

1. Peralatan Alat Pelindung Diri (APD) yang digunakan oleh Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Terminal *Multipurpose*




Berdasarkan Hasil observasi lapangan serta wawancara terhadap kordinator TKBM dan 18 orang TKBM, ditemukan bahwa pengadaan dan penyediaan APD yang ada di Terminal Multipurpose PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang, masi belum sepenuhnya sesuai dengan Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor PER.08/MEN/VII/2010.



Dari sisi regulasi, Pasal 2 ayat (1) peraturan tersebut menyatakan setiap pengusaha wajib menyediakan APD bagi pekerja. APD yang diwajibkan mencakup di pelindung kepala, pelindung mata dan muka, pelindung pernapasan, pelindung telinga, pelindung tangan, pelindung kaki, dan pakaian pelindung. Namun, hasil pengamatan menunjukkan bahwa beberapa jenis APD seperti pelindung telinga, sarung tangan standar lifting hand gloves, dan masker masih belum tersedia, atau jika tersedia, belum sesuai dengan spesifikasi SNI yang ditetapkan.

Ketidaksesuaian tersebut menunjukkan adanya kesenjangan antara standar yang ditetapkan dalam regulasi dengan pelaksanaan nyata di

lapangan. Terbatasnya penyediaan APD berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan kerja yang sebenarnya bisa dihindari.

Tabel 4. 13 Alat keselamatan kerja/APD yang tersedia

No	Alat	Gambar	Jumlah alat
1.	Pelindung kepala (Helm)		2000 Alat yang tersedia
2.	Pelindung mata dan muka (<i>Safety Glasses</i>)		2000 Alat yang tersedia
3.	Pelindung pernapasan (Masker)		200 Box

No	Alat	Gambar	Jumlah alat
4.	Pelindung tangan (Sarung Tangan)		2000 ditiap pengadaan
5.	Pelindung kaki (<i>Safety Shoes</i>)		1800 Pasang
6.	Pakaian pelindung (Wearpack,Rompi)		2000 Alat yang tersedia

No	Alat	Gambar	Jumlah alat
7.	Pelampung		1800

2. Kepatuhan Penggunaan APD terhadap Tenaga Kerja Bongkar Muat yang ada di Terminal Multipurpose PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang

a. Kepatuhan Penggunaan APD oleh TKBM di Terminal Multipurpose PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang

Meskipun beberapa APD suda disdiakan oleh pihak koperasi TKBM, kepatuhan pekerja dalam menggunakan perlengkapan keselamatan kerja masih tergolong rendah, temuan di lapangan memperlihatkan bahwa Sebagian dari pekerja masih mengabaikan penggunaan APD, terutama saat bekerja di atas palka kapal, Berdasarkan hasil wawancara, salah satu alasan utama ketidakpatuhan adalah persepsi bahwa APD mengganggu gerak dan kenyamanan saat bekerja.

Meskipun terdapat ketentuan internal yang mewajibkan penggunaan APD secara lengkap dan memberikan sanksi seperti pemberhentian sementara bagi pelanggarnya, kenyataannya pelanggaran masih sering terjadi, hal ini menunjukan bahwa pengawasan yang dilakukan belum sepenuhnya berjalan dengan efektif, dan kepatuhan pekerja belum lahir dari kesadaran diri mereka sendiri.

Kondisi ini menegaskan bahwa penyediaan APD saja tidak cukup. Perlu adanya pendekatan yang menyeluruh, baik dari sisi edukasi, pengawasan, maupun penegakan aturan, agar pekerja tidak

hanya sekadar patuh karena takut sanksi, melainkan memahami pentingnya APD bagi keselamatan mereka.

c. Tindakan Substandar dan Rekomendasi Perbaikan.

Praktek kerja yang tidak sesuai dengan standar, seperti penggunaan sandal, serta tidak mengenakan masker, helm, atau lifting hand gloves saat proses bongkar muat, masih sering ditemukan, kondisi ini mencerminkan rendahnya penerapan budaya keselamatan di tempat kerja, padahal mengacu pada peraturan Kementerian Ketenagakerjaan dan prinsip dasar K3, tindakan tidak aman merupakan salah satu penyebab utama terjadinya kecelakaan kerja, oleh karena itu perlu diterapkan beberapa Langkah strategis seabagai berikut:

- 1) Peningkatan edukasi dan pelatihan tentang pentingnya keselamatan kerja dan pemahaman fungsi tiap-tiap APD.
- 2) Melakukan pengawasan harian elalui petugas keamanan atau pengawas lapangan yang secara aktif memeriksa kelengkapan APD.
- 3) Pemberian insentif bagi pekerja atau buruh TKBM yang mentaati penggunaan APD
- 4) Penerapan sanksi yang konsisten dan tegas,

3. Tanggung jawab manajemen

a. Penyediaan APD yang Memadai dan Sesuai Standar SNI

Manajemen diharapkan terus memastikan bahwa seluruh peralatan APD tersedia secara lengkap dan memenuhi standar nasional (SNI). Ketersediaan APD yang sesuai kebutuhan kerja akan mendorong pekerja untuk lebih patuh dalam menggunakannya secara optimal.

b. Pengembangan Program Keselamatan Kerja yang Berkelanjutan

Manajemen perlu menginisiasi dan mengembangkan program keselamatan kerja secara berkelanjutan.

Program ini dapat berupa kampanye keselamatan, simulasi penanganan kecelakaan kerja, hingga pendekatan psikologis yang mendorong perubahan perilaku. Budaya kerja aman hanya bisa terbentuk jika dibangun secara konsisten

c. Monitoring dan Evaluasi Rutin terhadap Kepatuhan K3

Diperlukan pengawasan yang sistematis dan evaluasi berkala terhadap pelaksanaan K3 di lapangan. Monitoring ini harus mencakup observasi langsung, wawancara dengan pekerja, serta analisis kepatuhan terhadap SOP. Temuan dari evaluasi dapat dijadikan dasar perbaikan sistem keselamatan kerja secara menyeluruh.

4. Menerapkan budaya keselamatan

a. Integrasi Budaya Keselamatan dalam SOP Kerja Harian

TKBM disarankan untuk mulai mengintegrasikan pemahaman keselamatan kerja ke dalam prosedur operasi standar (SOP) harian mereka. Keselamatan harus menjadi bagian dari kebiasaan kerja, bukan sekadar kewajiban formal. Langkah ini bertujuan untuk membentuk kesadaran kolektif bahwa penggunaan APD merupakan bagian tak terpisahkan dari profesionalisme dan perlindungan diri saat bekerja.

b. Pemberian Insentif Bagi Pekerja Teladan dalam Penerapan penggunaan APD

Pekerja TKBM yang menunjukkan kepatuhan tinggi terhadap penggunaan APD dan mengikuti prosedur keselamatan secara konsisten layak diberikan penghargaan berupa insentif, baik dalam bentuk materi maupun pengakuan formal. Hal ini diharapkan dapat memotivasi rekan kerja lain untuk meniru perilaku positif tersebut.

c. Peningkatan Pelatihan dan Edukasi Berkala bagi TKBM

Pelatihan keselamatan kerja perlu ditingkatkan secara berkala untuk seluruh TKBM. Materi pelatihan harus difokuskan pada pemahaman bahaya kerja, penggunaan APD yang benar, serta studi kasus kecelakaan akibat pelanggaran prosedur keselamatan. Dengan pelatihan yang berkelanjutan, diharapkan pekerja dapat meningkatkan sikap dan perilaku kerja yang aman.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah di uraikan sebelumnya, maka penelitian dari tinjauan penggunaan alat keselamatan kerja bongkar muat terhadap tkbm yang ada di terminal *multiRporse* PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional II Palembang yaitu:

1. Berdasarkan Peraturan Menteri Tenaga Kerja Dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor PER.08/MEN/VII/2010 Pasal 2 ayat 1 bahwa pengusaha wajib mengenai Pengusaha wajib menyediakan APD bagi pekerja/buruh di tempat kerja. berdasarkan kondisi lapangan penyediaan APD oleh pihak koperasi TKBM Pelabuhan Palembang belum cukup sesuai dengan standar aturan dikarenakan masi adanya temuan APD yang tidak di fasilitasi dan alat yang tidak standar dengan SNI.
2. Kepatuhan penggunaan alat keselamatan kerja atau APD yang digunnakan oleh TKBM di Terminal Multipulporse PT. Pelabuhan Indonesia Regional II Palembang. masi terdapat ketidakpatuhan terhadap penggunaan alat keselamatan kerja atau APD pada saat melakukan aktivitas bongkar muat masih kurangnya kesadaran diri untuk menggunakan alat keselamatan kerja tersebut, hal ini menunjukan bahwa prosedur yang ada namun belum sepenuhnya di taati. Padahal hal itu Sangat penting bagi para buruh/pekerja agar tetap menjaga keselamatan dan kesejahteraan pekerja.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan yang telah diuraikan, ada beberapa hal yang menjadi saran dan masukan yaitu sebagai berikut.

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan yang telah diuraikan, ada beberapa hal yang menjadi saran dan masukan yaitu sebagai berikut.

1. Dari Sisi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM):
 - a. Integrasi Budaya Keselamatan dalam SOP Kerja Harian

TKBM disarankan untuk mulai mengintegrasikan pemahaman keselamatan kerja ke dalam prosedur operasi standar (SOP) harian mereka. Keselamatan harus menjadi bagian dari kebiasaan kerja, bukan sekadar kewajiban formal. Langkah ini bertujuan untuk membentuk kesadaran kolektif bahwa penggunaan APD merupakan bagian tak terpisahkan dari profesionalisme dan perlindungan diri saat bekerja.

b. Pemberian Insentif Bagi Pekerja Teladan dalam Penerapan penggunaan APD

Pekerja TKBM yang menunjukkan kepatuhan tinggi terhadap penggunaan APD dan mengikuti prosedur keselamatan secara konsisten layak diberikan penghargaan berupa insentif, baik dalam bentuk materi maupun pengakuan formal. Hal ini diharapkan dapat memotivasi rekan kerja lain untuk meniru perilaku positif tersebut.

c. Peningkatan Pelatihan dan Edukasi Berkala bagi TKBM

Pelatihan keselamatan kerja perlu ditingkatkan secara berkala untuk seluruh TKBM. Materi pelatihan harus difokuskan pada pemahaman bahaya kerja, penggunaan APD yang benar, serta studi kasus kecelakaan akibat pelanggaran prosedur keselamatan. Dengan pelatihan yang berkelanjutan, diharapkan pekerja dapat meningkatkan sikap dan perilaku kerja yang aman.

2. Dari Sisi Manajemen/Koperasi TKBM/Perusahaan:

a. Penyediaan APD yang Memadai dan Sesuai Standar SNI

Manajemen diharapkan terus memastikan bahwa seluruh peralatan APD tersedia secara lengkap dan memenuhi standar nasional (SNI). Ketersediaan APD yang sesuai kebutuhan kerja akan mendorong pekerja untuk lebih patuh dalam menggunakannya secara optimal.

b. Pengembangan Program Keselamatan Kerja yang Berkelanjutan

Manajemen perlu menginisiasi dan mengembangkan program keselamatan kerja secara berkelanjutan. Program ini dapat berupa kampanye keselamatan, simulasi penanganan kecelakaan kerja, hingga pendekatan psikologis yang mendorong perubahan perilaku.

Budaya kerja aman hanya bisa terbentuk jika dibangun secara konsisten.

c. Monitoring dan Evaluasi Rutin terhadap Kepatuhan K3

Diperlukan pengawasan yang sistematis dan evaluasi berkala terhadap pelaksanaan K3 di lapangan. Monitoring ini harus mencakup observasi langsung, wawancara dengan pekerja, serta analisis kepatuhan terhadap SOP. Temuan dari evaluasi dapat dijadikan dasar perbaikan sistem keselamatan kerja secara menyeluruh.

DAFTAR PUSTAKA

- Amanda, R., & Febriansyah, F. (2022). *Kapal: Definisi dan Jenis*. Penerbit Maritim.
- Anwar, M., Budiarto, A., & Cahyono, D. (2018). Faktor manusia dalam kecelakaan kerja: Analisis penyebab dan solusi. *Jurnal Kesehatan dan Keselamatan Kerja*, 12 (3), 45-60.
- Badan Pusat Statistika Sumatera Selatan. (2024). *Jumlah penduduk Provinsi Sumatera Selatan tahun 2024*.
- BSN (Badan Standardisasi Nasional). (2009). *SNI 7079:2009 Sepatu keselamatan kerja*.
- BSN (Badan Standardisasi Nasional). (2013). *SNI ISO 13688:2013 Pakaian pelindung*.
- BSN (Badan Standardisasi Nasional). (2014). *SNI EN 388:2014 Sarung tangan pelindung*.
- BSN (Badan Standardisasi Nasional). (2015). *SNI 4852:2015 Alat pelindung telinga*.
- BSN (Badan Standardisasi Nasional). (2018). *SNI 8619:2018 Masker pelindung*.
- BSN (Badan Standardisasi Nasional). (2020). *SNI ISO 3878:2020 Helm keselamatan*.
- Dewi Kartika, S., & Gischa, E. (2023). *Metode observasi dalam penelitian kualitatif*. Penerbit Akademia.
- Gunawan, A., & Waluyo, B. (2015). *Keselamatan kerja: Pendekatan industri dan operasi*. Penerbit Tekno.
- Husna, F. A. (2019). Kepatuhan penggunaan APD pada pekerja konstruksi. *Jurnal K3 Nasional*, 8 (2), 112-125.
- Irianto Kande, L., & Adhiya Arya, P. (2023). *Metode penelitian kualitatif: Teori dan aplikasi*. Penerbit Ilmu Sosial.

IPA, M. (2020, February 24). Pengertian keselamatan kerja, tujuan, macam, dan contohnya. GuruSains.com. <https://gurusains.com/keselamatan-kerja/>

Kementerian Tenaga Kerja Republik Indonesia. (1996). Peraturan Menteri Tenaga

Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia. (2010). Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor PER.08/MEN/VII/2010 tentang Alat Pelindung Diri.

Prabawati, Z. (2018). Analisis kepatuhan APD di proyek LRT Jakarta. *Jurnal Manajemen Konstruksi*, 15 (1), 34-50.

PT. Pelabuhan Indonesia (Persero). (2025). *Data kapal dan fasilitas Pelabuhan Palembang*.

Republik Indonesia. (1970). Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1970 Nomor 1.

Republik Indonesia. (2003). *Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 39.

Republik Indonesia. (2024). Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024

Sugiyono. (2018). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.

Sutopo, H. (2006). *Metodologi penelitian kualitatif*. UNS Press.

Utami, S. (2018). *Manajemen bongkar muat di pelabuhan*. Penerbit Nautika.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Sampel Quosioner Wawancara kordinator TKBM

Quisioner wawancara	
Penelitian yang berjudul	
“TINJAUAN PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA BONGKAR MUAT TERHADAP TKBM YANG ADA DI TERMINAL MULTIPURPOSE PT PELABUHAN INDONESIA (PERSERO) REGIONAL II PALEMBANG	
Nama Narasumber	: Bapak kurniawam
Jabatan	: Kordinator TKBM Pelabuhan Palembang
Tanggal Wawancara	: 19 maret 2025
Lokasi	: Terminal multipurpose PT. Pelabuhan Indonesia Regional 2 Palembang
1. Apakah Koperasi TKBM Pelabuhan Palembang ini sudah memfasilitasi alat keselamatan kerja atau APD dengan secara lengkap?	
Jawaban: Ya pihak koperasi TKBM sudah cukup lengkap memfasilitasi alat keselamatan kerja atau APD akan tetapi pihak koperasi belum menyediakan alat pelindung telinga dan masih ada beberapa alat yang belum sesuai dengan standar SNI dikarenakan para TKBM ini kalau disediakan yang sesuai dengan standar SNI mereka menggunakan nya lebih boros bahkan bisa setiap hari mereka meminta masker dan sarung tangan maka dari itu kami dari pihak koperasi mengadakan alternatif agar tidak adanya pemborosan dana	
2. Mengapa masih ada tkbm yang tidak menggunakan alat keselamatan kerja dengan secara lengkap?	
Jawaban: Untuk itu dikarenakan kurangnya kesadaran TKBM terkait dengan kepatuhan penggunaan APD tersebut padahal kami dari pihak kantor selalu mengingatkan dan menegur TKBM tersebut tetapi masi saja ada beberapa TKBM yang tidak menggunakan APD, dengan alasan kalau mereka menggunakan APD dengan secara lengkap bisa menghambat pekerjaan dikarenakan mereka risih menggunakannya	

3. Seberapa sering pelatihan yang dilakukan oleh pihak Koperasi TKBM sudah melakukan pelatihan tentang penggunaan alat

keselamatan kerja/APD?

Jawaban: Personil kami sudah cukup sering melaksanakan pelatihan terkait tentang K3 kegiatan pelatihan ini biasanya kami lakukan dalam waktu 6 bulan sekali jadi dalam waktu 1 tahun itu kami bisa mengadakan pelatihan sebanyak 2 kali

4. Apakah ada sanksi khusus terhadap TKBM yang tidak menggunakan APD disaat melaksanakan aktivitas bongkar muat?

Jawaban: Terkait dengan sanksi kami mengsanksi TKBM yang tidak mentaati aturan salah satu contoh sanksi yang kami berikan yaitu kami rumahkan TKBM itu sementara sampai waktu TKBM tersebut bisa diatur sesuai dengan aturan yang berlaku.

Lampiran 2 hasil wawancara terhadap 18 TKBM

1. Mengapa masih ada tkbm yang tidak menggunakan alat keselamatan kerja dengan secara lengkap?

Jawaban:

Asmadi: kalau untuk itu tergantung dari individu masing masing mungkin mereka ngerasain nyaman dan juga mungkin masih belum terbiasa

Suherdi: terkadang itu sesuai dengan keadaan kondisi barang bongkar muat kalau lagi bongkar muat pupuk terkadang kami lepas helm karna helm tersebut sering lepas dan hal itu bisa menghambat pekerjaan kami

Bagus: Secara umum, seluruh peralatan pelindung sudah disediakan oleh koperasi dan dalam kondisi baik. Namun, dalam praktiknya masih ada rekan-rekan kerja yang enggan menggunakannya secara lengkap. Alasan utamanya lebih kepada faktor kenyamanan. Misalnya, saat cuaca panas, penggunaan APD lengkap seperti rompi, pelindung siku, dan pelindung lutut terasa sangat membatasi ruang gerak dan menambah beban fisik. Hal tersebut membuat sebagian dari kami memilih untuk hanya menggunakan sebagian alat yang dianggap paling penting saja, seperti helm dan sepatu safety.

M John : Kami menyadari pentingnya alat pelindung diri, dan koperasi

juga sudah menyediakan semuanya dengan cukup. Namun, dalam pelaksanaannya, masih ada tantangan dari segi kebiasaan. Sejumlah TKBM sudah terbiasa bekerja tanpa menggunakan APD lengkap selama bertahun-tahun, sehingga merasa canggung atau tidak nyaman saat diminta menggunakannya

Samsul : Secara fasilitas, tidak ada kendala karena seluruh alat pelindung diri sudah tersedia dan dalam kondisi layak pakai. Namun, dalam praktiknya, tidak semua TKBM menggunakan APD secara lengkap. Salah satu penyebabnya adalah tekanan waktu saat bekerja. Ketika aktivitas bongkar muat berlangsung cepat dan padat, banyak dari kami merasa terburu-buru dan akhirnya tidak sempat menggunakan seluruh perlengkapan sesuai prosedur

2. Seberapa sering pelatihan yang dilakukan oleh pihak Koperasi TKBM sudah melakukan pelatihan tentang penggunaan alat keselamatan kerja/APD?

Jawaban:

Sudirman: untuk pelatihan kami biasanya lakukan pelatihan dalam 1 tahun itu bisa 1 atau 2 kali

Putra : Selama saya bekerja di sini, pelatihan tentang penggunaan APD biasanya dilakukan dua kali dalam setahun. Pelatihannya meliputi pemahaman risiko kerja serta cara penggunaan alat pelindung secara benar. Selain itu, ada juga sesi praktik langsung di lapangan.

Ahmad fauzi : Pelatihan mengenai keselamatan kerja termasuk penggunaan APD rutin diberikan sekitar setahun dua kali. Tapi terkadang ada penyuluhan singkat tambahan saat ada inspeksi atau kunjungan dari pihak pelabuhan atau instansi terkait

Nasimnur : Menurut pengalaman saya, pelatihan resmi dari koperasi biasanya dilakukan minimal satu kali atau dua kali setahun, meskipun dalam beberapa tahun terakhir bisa sampai tiga atau empat kali tergantung situasi di lapangan. Pelatihan ini sangat membantu untuk menyegarkan ingatan tentang pentingnya APD."

Sofyan: Selama saya bekerja, pelatihan rutin tentang APD paling tidak dilakukan dua kali setahun. Selain pelatihan formal, kami juga sering mendapatkan arahan singkat dari mandor atau pengawas saat akan mulai bekerja, terutama ketika ada kondisi kerja yang dinilai berisiko tinggi

Darudin : Pelatihan tentang penggunaan alat pelindung diri biasanya diadakan dua kali dalam setahun oleh koperasi. Tapi tidak menutup kemungkinan ada pelatihan tambahan jika ditemukan ada kesalahan penggunaan APD di lapangan atau setelah terjadi insiden kecil

3. Apakah ada sanksi khusus terhadap TKBM yang tidak menggunakan APD disaat melaksanakan aktivitas bongkar muat?

Jawaban:

Sardi: kalau untuk sanksi ada dari pihak Perusahaan jika kami tidak menggunakan apd dengan lengkap biasanya kami disuruh pulang terlebih dahulu untuk melengkapi apd agar kami bisa ikut melaksanakan kegiatan bongkar muat

Topa : kalau menurut saya aturan yang ada ini terkadang ketat terkadang tidak terkadang ada teguran terkadang juga tidak ada teguran.

Acang : untuk teguran terkadang ada jika kami tidak menggunakan biasanya kami disuruh melengkapi dulu baru kami bisa kerja. Kalau untuk sanksi sementara ini belum pernah ada sanksi khusus kalau untuk teguran ada.

Sainan : Sanksinya memang ada, walaupun penerapannya belum terlalu tegas. Biasanya diawali dari peringatan langsung oleh mandor. Tapi kalau sampai ketahuan beberapa kali tidak pakai APD, bisa dikenakan sanksi administratif, misalnya tidak diizinkan kerja selama beberapa hari

Sayuti: Kalau kami ketahuan tidak memakai APD lengkap, biasanya langsung ditegur di lapangan. Kalau tetap mengulangi, nama kita bisa dicoret sementara dari daftar kerja. Tapi sejauh ini, sanksinya lebih bersifat pembinaan daripada hukuman berat.

Ahmad yani : da sanksi dari koperasi, tapi lebih ke arah edukatif. Kami diberikan pemahaman ulang tentang risiko kerja tanpa APD. Kalau setelah itu masih bandel, bisa sampai kena skors kerja beberapa hari

sebagai bentuk penegasan

Lampiran 3 sampel data 18 TKBM

Nama	Umur	Masa Kerja
Asmadi	39 tahun	5 tahun
Sudirman	40 tahun	10 tahun
Sardi	45 tahun	25 tahun
Topa	50 tahun	35 tahun
Suherdi	50 tahun	35 tahun
Acang	68 tahun	50 tahun
Bagus	23 tahun	6 tahun
Ahmad fauzi	18 tahun	2 tahun
M john	41 tahun	14 tahun
Nasimnur	65 tahun	9 tahun
Sofyan	64 tahun	40 tahun
Samsul	40 tahun	7 tahun
Darudin	41 tahun	8 tahun
Sainan	55 tahun	30 tahun
Sayuti	56 tahun	30 tahun
A yani	50 tahun	25 tahun
Putra	42 tahun	8 tahun
M Rikho Jauhari	36 tahun	10 tahun

Lampiran 4 wawancara kepada TKBM yang ada di terminal multipurpose



Lampiran 5 survey alat pelindung diri



Lampiran 6 aktivitas bongkar muat di terminal multipurpose

