

**OPTIMALISASI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA  
PADA KM. DOROLONDA**



**ANGGI K P GAPUR**

**NIT: 21.41.001**

**NAUTIKA**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2025**

**OPTIMALISASI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA  
PADA KM. DOROLONDA**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan  
Diploma IV Pelayaran

Program Studi

Nautika

Disusun Dan Diajukan Oleh

ANGGI K P GAPUR

NIT: 21.41.001

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
2025**

**SKRIPSI**

**OPTIMALISASI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA PADA  
KM. DOROLONDA**

Disusun dan Diajukan Oleh:

**ANGGI K P GAPUR**

**NIT: 21.41.001**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada Tanggal 16 Mei 2025

Menyetujui,

Pembimbing I



**Capt. Rudy Susanto, M.Pd.**  
**NIP. 197312102005021001**

Pembimbing II



**Capt. Mursalim Rahim, M.Mar.**  
**NIP.**

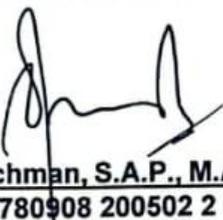
Mengetahui:

a.n Direktur  
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Pembantu Direktur I



**Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar.**  
**NIP. 19730329 199903 1 002**

Ketua  
Program Studi Nautika



**Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A.**  
**NIP. 19780908 200502 2 001**

## PRAKATA

Dengan mengucapkan Puji Syukur Kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, sehingga penulisan skripsi ini dapat diselesaikan berdasarkan kurikulum dan merupakan pemenuhan syarat dalam menyelesaikan program Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dengan mengambil judul **“Optimalisasi Penerapan Keselamatan Kerja Pada KM. DOROLONDA”**.

Dalam penulisan ini penulis akan berusaha untuk menyampaikan apa yang dikatahui apa yang diketahui sesuai dengan apa yang didapat pada saat praktek di KM. DOROLONDA. Penulis menyadari masih banyak kekurangan-kekurangan yang harus diperbaiki dalam pengambilan data maupun penulisan. Akan tetapi penulis mencoba merangkai skripsi ini berdasarkan data-data yang telah diperoleh. Demi sempurnanya skripsi ini, penulis menyadari begitu banyak bantuan yang didapat baik secara langsung maupun tidak langsung dari semua pihak sehingga kertas kerja ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepat pada waktunya.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang langsung maupun tidak langsung dalam penyusunan skripsi ini, yaitu:

1. Capt. Rudy Susanto, M.Pd. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dan Selaku Pembimbing I
2. Capt. Faisal Saransi, MT,M.Mar. selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A. selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
4. Capt. Mursalim Rahim, M.Mar. selaku Pembimbing II yang telah banyak memberikan koreksi dan masukannya dalam penulisan sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.
5. Para dosen, pengasuh dan staf pengajar PIP Makassar, baik yang secara langsung maupun tidak langsung telah memberikan bekal ilmu

pengetahuan yang berguna bagi penulis dan telah membantu kelancaran proses penulisan dan penyelesaian skripsi ini. Semua Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

6. PT. PELNI (PERSERO) yang telah memberikan kesempatan dan pengalaman yang sangat bermanfaat kepada penulis untuk melaksanakan praktek laut di KM. DOROLONDA.
7. Kepada Nakhoda dan seluruh kru KM. DOROLONDA yang telah banyak memberi ilmu dan pengalaman kepada penulis selama melaksanakan praktek laut.
8. Kedua Orang tua tercinta, kakak dan adik saya serta kawan perjuangan saya Chaerul yang telah banyak memberikan bantuan dan dukungannya selama ini.
9. Seluruh Taruna/I PIP Makassar dan kepada angkatan XLII khususnya kelas Nautika VII A.

Penulisan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan dikarenakan keterbatasan pengalaman dan pengetahuan dari penulis. Semoga dengan selesainya penulisan skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah ilmu pengetahuan bagi pembaca.

Makassar, 16 Mei 2025  
Penulis



ANGGI K P GAPUR  
NIT. 21.41.001

## **PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI**

Saya : ANGGI K P GAPUR

NIT : 21.41.001

Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

### **OPTIMALISASI PENERAPAN KESELAMATAN KERJA PADA KM. DOROLONDA**

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 16 Mei 2025



**ANGGI K P GAPUR**  
**21.41.001**

## ABSTRAK

ANGGI K P GAPUR, Optimalisasi Penerapan Keselamatan Kerja Pada KM. DOROLONDA (dibimbing oleh Capt. Rudy Susanto, M.Pd. dan Capt. Mursalim Rahim, M.Mar.)

Masalah keselamatan dan kecelakaan umumnya mengancam jiwa.

Keselamatan kerja dimulai di tempat orang bekerja. Orang-orang pernah mengalami kecelakaan kerja dan sekarang lebih tahu bagaimana menghindari kecelakaan kerja. Keselamatan kerja adalah kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan kerja secara umum merupakan bagian dari keselamatan kerja.

Penelitian ini dilaksanakan pada KM. DOROLONDA sewaktu penulis praktek di atas kapal pada 2024. Jenis studi ini adalah studi kasus pencarian fakta maritim yang menggunakan desain deskriptif kualitatif Tujuannya adalah untuk menciptakan gambaran yang sistematis, faktual dan akurat tentang penerapan prosedur keselamatan kerja di kapal. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah metode lapangan yang terdiri dari metode observasi, dokumentasi, dan wawancara.

Berdasarkan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa prosedur belum sepenuhnya dilakukan. Hal ini menyebabkan kecelakaan kerja di kalangan buruh pelabuhan. Keselamatan kerja sangat penting.

Kata Kunci: *Kecelakaan Kerja, Keselamatan Kerja, Prosedur Sebelum Bongkar Muat*

## **ABSTRACT**

ANGGI K P GAPUR, Optimizing the Application of Work Safety in MV. DOROLONDA (supervised by Capt. Rudy Susanto, M.Pd. and Capt. Mursalim Rahim, M.Mar.)

Safety issues and accidents are generally the same as human life. Work safety also begins where people work. People have had accidents at work and now know better how to avoid accidents at work. Occupational health and safety is an activity to guarantee and protect worker safety through the prevention of work accidents, and in general is part of work safety.

This research was conducted on MV. DOROLONDA is currently the author of practicing on board ships in 2024. This type of research is a case study of maritime fact-finding studies that uses a qualitative descriptive design that aims to create a systematic, factual, and accurate picture of the implementation of safety procedures on ships. The data collection method used is a field method consisting of observation, documentation, and interview methods.

Based on the results of this study, it shows that the procedure has not been fully implemented. This causes work accidents among dock workers. Work safety is very important.

*Keywords: Work Accident, Work Safety, Procedures Before Loading and Unloading*

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGAJUAN</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b>	<b>iii</b>
<b>PRAKATA</b>	<b>iv</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRAK</b>	<b>vii</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR ISI</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR TABEL</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b>	<b>xiii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	<b>1</b>
A. LATAR BELAKANG	1
B. RUMUSAN MASALAH	4
C. TUJUAN PENELITIAN	4
D. MANFAAT PENELITIAN	4
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	<b>6</b>
A. Landasan Teori	6
B. Kerangka Pikir	27
C. Pertanyaan Peneliti	28
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	<b>29</b>
A. Jenis Penelitian	29
B. Definisi Konsep	29
C. Unit Analisis	30

<b>DAFTAR ISI</b>	
E. Prosedur Pengolahan Data	31
F. Teknik Analisis Data	32
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	<b>33</b>
A. Hasil Penelitian	33
B. Pembahasan	39
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN</b>	<b>48</b>
A. Kesimpulan	48
B. Saran	49
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	<b>51</b>
<b>LAMPIRAN</b>	<b>54</b>
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b>	<b>64</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Crane Kapal	16
Gambar 2. 2 Hook Crane	17
Gambar 2. 3 Tali Jala	18
Gambar 2. 4 Wire Rope	18
Gambar 2. 5 Kerangka Pikir	28
Gambar 4. 1 KM. Dorolonda	35

## DAFTAR TABEL

Table 4. 1 Pemeriksaan Alat Bongkar Muat	37
Table 4. 2 Checklist Pelaksanaan SOP	38
Table 4. 3 Checklist Penggunaan APD	39

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran: 1 Formulir Wawancara Nakhoda	54
Lampiran: 2 Formulir Wawancara Muallim I	56
Lampiran: 3 Formulir Wawancara Muallim III	58
Lampiran: 4 Crew List KM. Dorolonda	60
Lampiran: 5 Ship Particulars	62
Lampiran: 6 Dokumentasi Kecelakaan	63
Lampiran: 7 Keadaan Buruh	63

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Keselamatan jiwa di laut merupakan prioritas utama dalam dunia kemaritiman. Hal ini tercermin dari perhatian besar yang diberikan oleh negara-negara maritim untuk Bersama-sama mengadakan Konveksi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (Safety Of Life At Sea) pada tahun 1974 di London, Inggris. Konvensi ini menghasilkan ketentuan dan peraturan yang menjadi pedoman bagi kapal-kapal atau perusahaan pelayaran dalam upaya melindungi dan menjaga keselamatan jiwa pelaut yang bekerja di kapal.

Dalam industri kemaritiman, setiap perusahaan pelayaran selalu mengharapkan agar seluruh karyawan, baik yang bekerja di darat maupun di atas kapal, dapat menjalankan tugas dengan baik dan memahami risiko yang mungkin timbul jika bekerja tidak sesuai dengan aturan yang ada. Upaya untuk menstandarkan proses pun terus dilakukan secara optimal, baik dalam peningkatan sumber daya maupun kompetensinya, melalui kursus-kursus keahlian pelaut.

Keselamatan dan Keamanan Kerja adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan keamanan tenaga kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan kerja akibat kerja. Adapun Sistem manajemen keselamatan adalah salah satu elemen penting yang harus dipenuhi, di mana setiap pekerja diharapkan dapat bekerja dengan aman dan menyelesaikan tugasnya dengan hasil yang maksimal.

Seringkali, suatu pekerjaan baik di darat maupun di kapal, serta dalam bentuk apapun, dapat menimbulkan korban akibat kurangnya perhatian terhadap keselamatan. Hal ini dapat mengurangi makna dari kemajuan yang dicapai dan bahkan membahayakan kehidupan para pekerjanya. Kecelakaan tidak hanya menjadi hambatan langsung, tetapi juga menyebabkan kerugian tidak langsung, seperti kerusakan pada

mesin dan peralatan kerja, terhentinya pekerjaan dan proses produksi untuk sementara waktu, serta kerusakan pada lingkungan kerja dan lainnya.

Begitu pula dengan perkembangan teknologi yang sedang berlangsung saat ini akan membawa dampak dan implikasi yang merugikan berupa bahaya baru seperti kecelakaan kerja, penyakit akibat kerja, polusi, dan masih banyak lagi kemajuan teknologi lainnya yang bisa merugikan jika salah penanganan. Tapi kecelakaan itu tidak terjadi dengan sendirinya, ada sesuatu yang menyebabkannya. Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak diinginkan yang terjadi di tempat kerja atau dalam proses kerja yang menyebabkan kerugian atau cedera pada pekerja. Kecelakaan kerja bisa berupa luka fisik, cacat, bahkan kematian, yang disebabkan oleh faktor-faktor tertentu seperti kelalaian, kurangnya prosedur keselamatan, atau kondisi lingkungan kerja yang tidak aman. Bekerja sebagai perwira di atas kapal atau pekerja yang menggunakan kapal sebagai alat kerja membawa beberapa risiko yang berpotensi fatal. Oleh karena itu, sangat penting bagi para pekerja khususnya pekerja kapal untuk memiliki pengetahuan tentang keselamatan kerja. Perlindungan kesehatan dan keselamatan kerja adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan kesehatan pekerja dengan cara mencegah terjadinya kecelakaan dan penyakit akibat kerja di tempat kerja.

Perusahaan Pelayaran sekarang ini terikat dengan aturan-aturan mengenai keselamatan yang mengatur pekerja dan perusahaan untuk disiplin dalam menerapkan segala aspek keselamatan di laut. Salah satunya dengan melalui audit perusahaan baik di kantor maupun di atas kapal.

Semua perusahaan wajib menerapkan sistem manajemen kesehatan dan keselamatan kerja. Upaya standardisasi lanjutan digalakkan setiap transfer sebaik mungkin untuk peningkatan personil maupun dari segi Kemampuan melalui kursus pelaut. Sistem menejemen

keselamatan merupakan salah satu faktor mutlak yang harus dipenuhi, setiap pekerja diharapkan dapat bekerja dengan aman (keamanan) dan dapat menghasilkan hasil yang optimal.

Kecelakaan-kecelakaan Sebagian besar dari apa yang terjadi di kapal terjadi disebabkan Melalui tindakan dan tindakan manusia ataupun juga karna faktor alam sendiri.

Seperti kecelakaan di tempat kerja yang terjadi 17 Februari 2024 di kapal KM Dorolonda pada saat penulis sedang melaksanakan prala. Kecelakaan kerja yang terjadi yaitu ketika buruh yang sedang melaksanakan bongkar muat di atas kapal mengalami kecelakaan kerja yang mengakibatkan kaki bagian kanan buruh tersebut patah akibat tertimpa muatan kapal. Kejadian ini bermula pada saat buruh tersebut melashing, dimana lashingan yang dilakukan terhadap muatan kurang kuat yang mengakibatkan muatan tersebut terjatuh pada saat akan dinaikkan ke atas kapal menggunakan crane. Namun ketika muatan tersebut sedang dinaikkan menggunakan crane buruh tersebut sedang berada dibawah muatan sehingga pada saat muatan terjatuh buruh tersebut tidak sempat menghindar dan muatan tersebut menjatuh ke kakinya.

Dengan adanya kejadian di atas pada dasarnya sangat penting untuk dipahami Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi pelaut profesional saat bekerja di kapal. Langkah dasar dalam mencapai keselamatan yang optimal di atas kapal adalah dengan menggunakan alat pelindung diri untuk berbagai jenis pekerjaan di atas kapal untuk memastikan bahwa semua awak kapal menerapkan keselamatan kerja. Hal ini menunjukkan betapa pentingnya penerapan keselamatan kerja di kapal bagi awak kapal. Sehubungan dengan hal tersebut di atas maka kertas kerja ini berjudul Sehubungan dengan hal tersebut di atas maka kertas kerja ini berjudul: **“Optimalisasi Penerapan Keselamatan Kerja pada KM. DOROLONDA”**

Masalah keselamatan dan kecelakaan pada umumnya sama dengan kehidupan manusia. Keselamatan kerja juga dimulai di tempat orang bekerja. Orang-orang telah mengalami dan akan belajar bagaimana menghindari kecelakaan di tempat kerja. Kesehatan dan keselamatan kerja adalah kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan pekerja melalui tindakan pencegahan kecelakaan kerja, dan secara umum merupakan bagian dari keselamatan. Penghargaan atas keselamatan harus dipromosikan ke tingkat orang yang jauh lebih tinggi. Proses perkembangan ini tidak pernah berhenti. Tingkat keselamatan kerja yang tinggi meningkatkan ketenangan dan antusiasme untuk bekerja perkembangan produksi dan operasional serta menciptakan iklim kerja yang baik.

## **B. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan latar belakang di atas maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah “Apa saja faktor-faktor yang dapat menyebabkan tidak optimalnya penerapan keselamatan kerja di KM. Dorolonda?”

## **C. TUJUAN PENELITIAN**

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apa saja faktor-faktor yang dapat menyebabkan tidak optimalnya penerapan keselamatan kerja di KM. Dorolonda.

## **D. MANFAAT PENELITIAN**

Tujuan penulisan karya ini adalah untuk memberikan manfaat sebagai berikut:

### **1. Manajemen**

Bagi manajemen perusahaan, hal ini dapat dijadikan sebagai informasi untuk memahami faktor-faktor penyebab kecelakaan kerja di kapal dan digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam

pengambilan keputusan terkait upaya yang perlu dilakukan guna meningkatkan keselamatan kerja, sehingga tercapai pengoperasian kapal yang lebih efektif dan efisien.

## 2. Kru Kapal

Bagi kru kapal, hasil penelitian ini dapat menjadi masukan untuk meningkatkan kinerja dengan mengutamakan keselamatan.

## 3. Akademik

Bagi akademik, hasil penelitian ini dapat menjadi perhatian untuk terus meningkatkan kualitas pendidikan dan pelatihan, guna menghasilkan sumber daya manusia yang kompeten dan terampil, sehingga mampu bersaing di dunia kerja.

## 4. Penulis

Hasil penelitian ini dapat menjadi perhatian untuk terus meningkatkan standar pendidikan dan pelatihan, dengan tujuan menghasilkan sumber daya manusia yang berkualitas dan terampil, sehingga siap bersaing di dunia kerja.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Landasan Teori**

##### **1. Optimalisasi**

Menurut Sondakh, (2019) Optimalisasi adalah upaya, proses, atau pendekatan yang bertujuan untuk membuat sesuatu (seperti desain, sistem, atau keputusan) menjadi lebih sempurna, fungsional, atau lebih efisien. Menurut Bayu, dkk (2017) Optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan sedangkan jika dipandang dari sudut usaha, Optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki. Dari uraian tersebut diketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dalam perwujudannya secara efektif dan efisien. Dalam penyelenggaraan organisasi, senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal.

Menurut Nurul (2018) Optimalisasi berasal dari kata optimal artinya terbaik atau tertinggi. Mengoptimalkan berarti menjadikan paling baik atau paling tinggi. Sedangkan optimalisasi adalah proses mengoptimalkan sesuatu, dengan kata lain proses menjadikan sesuatu menjadi paling baik atau paling tinggi. Jadi optimalisasi disini mempunyai arti berusaha secara optimal untuk hasil yang terbaik untuk mencapai dalam penerapan manajemen sarana dan prasarana pendidikan yang sesuai dengan harapan dan tujuan yang telah direncanakan. Optimal erat kaitannya dengan kriteria untuk hasil yang diperoleh. Sebuah sekolah dapat dikatakan optimal apabila memperoleh hasil yang maksimal dengan kerugian yang minimal.

## 2. Penerapan

Menurut Parnawi, dkk (2023) Penerapan merupakan proses mengimplementasikan teori, metode, atau konsep tertentu dengan tujuan mencapai hasil yang diinginkan atau memenuhi kebutuhan suatu kelompok atau organisasi. Proses ini dilakukan secara terstruktur dan terencana agar selaras dengan tujuan yang telah ditetapkan. Adapun unsur-unsur penerapan meliputi:

- a. Adanya program yang dilaksanakan.
- b. Adanya kelompok target, yaitu masyarakat yang menjadi sasaran dan diharapkan akan menerima manfaat dari perorangan tersebut.
- c. Adanya pelaksanaan, baik organisasi atau perorangan yang bertanggung jawab dalam pengelolaan, pelaksanaan maupun pengawasan dari proses penerapan tersebut (Wahab, 1990:45)

## 3. Keselamatan Kerja

### a. Pengertian Keselamatan Kerja

Disebutkan pada UU Nomor 1 Tahun (1970) tentang Keselamatan Kerja, keselamatan kerja merupakan upaya atau tindakan yang dilakukan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman serta mencegah terjadinya berbagai jenis kecelakaan.

### b. Pengertian Kecelakaan Kerja

Sedangkan dalam web page yang berjudul "Menerapkan Keseamatan dan Kesehatan Kerja di atas Kapal" yang ditulis oleh Fauzi, Ody (2022) bahwa Kecelakaan kerja merujuk pada kejadian yang menimpa seseorang akibat hubungan kerja, yang kemungkinan besar disebabkan oleh risiko atau bahaya yang terkait dengan pekerjaan tersebut selama jam kerja.

Kecelakaan kerja (*accident*) adalah peristiwa atau kejadian yang tidak diinginkan yang membahayakan orang, merusak properti, atau kehilangan proses. Kecelakaan kerja

adalah sesuatu yang tidak terduga dan tidak terduga yang dapat menyebabkan hilangnya harta benda, kehilangan nyawa, cedera, cacat dan polusi. Kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang disebabkan oleh hubungan kerja. Kecelakaan kerja juga dapat didefinisikan sebagai kecelakaan yang tidak diinginkan dan tidak terduga yang bisa mengakibatkan kerugian manusia atau material dan ini tentu saja dapat mengakibatkan kematian dan kerusakan properti

c. Jenis – Jenis Kecelakaan Kerja

Keselamatan kerja ditujukan untuk menghindari kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal. Kecelakaan kerja di atas kapal dapat ditemui dengan berbagai jenis kecelakaan kerja, yaitu:

- 1) *Accident*, adalah peristiwa buruk yang merusak baik manusia maupun properti. Contohnya seperti jatuh dari ketinggian, ledakan, kebakaran, tabrakan, dan lain-lain.
- 2) *Incident*, adalah peristiwa buruk yang belum menjadi kerugian.
- 3) *Near Miss*, Ini hampir sama dengan keadaan kurang aman dengan kata lain, kecelakaan ini hampir menyebabkan *incident* maupun *accident*.

Dalam buku yang dikeluarkan oleh (Perhubungan, 2000), berjudul BST, Modul 4: *Personal Safety and Social Responsibility*, Departemen Perhubungan (2000:54). Disebutkan bahwa terjadinya kecelakaan ditempat kerja dapat dikelompokkan menjadi 3 berdasarkan penyebabnya, yaitu:

- 1) Tindakan tidak aman dari manusia (*unsafe human acts*),  
misal:
  - a) Bekerja tanpa wewenang
  - b) Gagal untuk memberi peringatan
  - c) Bekerja dengan tergesa-gesa

- d) Menyebabkan alat pelindung tak berfungsi
  - e) Menggunakan alat yang rusak
  - f) Bekerja tanpa prosedur yang aman
  - g) Tidak memakai alat-alat keselamatan kerja
  - h) Melanggar peraturan keselamatan kerja
  - i) Bergurau ditempat kerja
  - j) Mabuk, mengantuk dan lain-lain
- 2) Alasan seseorang melakukan tindakan yang tidak aman yang mengakibatkan kecelakaan, diantaranya yaitu:
- a) Tidak memiliki pengetahuan, yang bersangkutan tidak mengetahui bagaimana melakukan pekerjaan dengan aman dan tidak tahu akan bahaya-bahaya sehingga terjadi kecelakaan.
  - b) Tidak memiliki kemampuan dan tidak terbiasa
  - c) Yang bersangkutan telah mengetahui prosedur yang aman, namun karena belum mampu melaksanakan prosedur tersebut, sehingga terjadinya kesalahan dan kegagalan yang mengakibatkan kecelakaan
  - d) Yang bersangkutan telah mengetahui prosedur yang benar dan bahaya-bahaya yang dapat terjadi, namun tidak mau melakukan tindakan sesuai dengan prosedur sehingga mengakibatkan kecelakaan.
- 3) Keadaan yang tidak aman (*Unsafe condition*), seperti:
- a) Peralatan keamanan yang tidak memenuhi syarat
  - b) Bahan atau peralatan dalam keadaan rusak namun tetap digunakan
  - c) Ventilasi dan penerangan yang kurang
  - d) Ancaman ledakan / kebakaran
  - e) Keadaan udara yang beracun
  - f) Keadaan cuaca yang buruk

d. Peraturan dan organisasi yang Mengatur Keselamatan Kerja di Bidang Pelayaran

1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 mengenai Keselamatan Kerja

Dalam Undang-Undang ini mengatur tentang kewajiban perusahaan, hak dan kewajiban tenaga kerja, dan lain-lain, secara garis besar seperti berikut:

- a) Pengurus perusahaan wajib memeriksa kesehatan, mental, dan fisik tenaga kerja yang akan diterima atau dipindahkan
- b) Perusahaan wajib memperhatikan wilayah kerja dan memasang rambu K3
- c) Mengatur tentang pengujian keselamatan
- d) Mengatur tata cara pelaporan kecelakaan
- e) Kewajiban dan hak tenaga kerja diatur dengan peraturan perundangan

Dalam UU Nomor 1 Tahun 1970 memiliki sasaran yang mempunyai tujuan, yaitu:

- a) Memberikan perlindungan terhadap tenaga kerja agar selalu dalam keadaan sehat dan selamat dalam melaksanakan pekerjaan.
- b) Memberikan perlindungan terhadap orang lain yang berada di tempat kerja agar selalu selamat.
- c) Memberikan perlindungan terhadap setiap sumber produksi agar selalu dalam kondisi aman saat digunakan.

2) Permenhub No. PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan

Dalam peraturan yang disusun oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia, (2021), mengatur tentang berbagai macam peraturan bongkar muat kargo, tanggung

jawab dan kewajiban pihak terkait, dan lainnya. Namun yang spesifik tentang tanggung jawab dan kewajiban perusahaan ataupun kapal, yaitu:

a) Pasal 21

Bahwa “Untuk mengurangi risiko tanggung jawab serta menjamin pihak yang dirugikan, perusahaan jasa pengurusan transportasi wajib mengansuransikan barangnya dan/atau tanggung jawabnya.

b) Pasal 30

Bahwa “Untuk mengurangi risiko tanggung jawab serta menjamin pihak yang di rugikan, perusahaan angkutan perairan Pelabuhan wajib mengansuransikan kapal dan awaknya, penumpang dan barang yang diangkut serta tanggung jawab sebagai pengangkut.

c) Pasal 31

(1) Ayat 1

Bahwa “Tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam pasal 30, merupakan tanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya.

(2) Ayat 2

Bahwa “Tanggung jawab sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1), dilakukan terhadap:

- (a) Kematian atau cedera penumpang yang di angkut
- (b) Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut; atau
- (c) Kerugian pihak ketiga

d) Pasal 36, Ayat 1

Bahwa “Perusahaan penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan

laut harus menyediakan peralatan yang laik operasi dan menjamin kesehatan, keselamatan dan keamanan kerja.

e) Pasal 59, Ayat 1

Bahwa “Kegiatan pengelolaan pengawakan dilakukan untuk memastikan kepada pemilik kapal bahwa setiap awak kapal yang bekerja di kapal yang dikelola, mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

f) Pasal 101

Bahwa “Perusahaan keagenan awak kapal bertanggung jawab terhadap pelaut yang telah ditempatkan atau dipekerjakan pada perusahaan angkutan laut sampai dengan berakhirnya PKL dan pemulangan ketempat awal perekrutan.

g) Pasal 112, tentang tanggung jawab Badan Usaha Keagenan Kapal terhadap pelaut.

3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 21 Tahun 2007 tentang Sistem dan prosedur Pelayanan Kapal, Barang dan Penumpang pada Pelabuhan Laut yang Diselenggarakan oleh Unit Pelaksana teknis (UPT) Kantor Pelabuhan.

Dalam peraturan yang dibuat oleh Menteri Perhubungan, (2007), mengatur tentang seluruh komponen bongkar muat, penumpang dan penyelenggara pelayaran. Yang lebih spesifiknya dalam Pasal 7 menyebutkan tugas Kepala Kantor Pelabuhan pada saat bongkar muat, yaitu:

a) Mengawasi kegiatan bongkar muat

b) Dalam hal terjadi hambatan, melakukan pengarahan pelaksanaan kegiatan bongkar muat, penumpukan barang di gudang dan lapangan penumpukan serta kegiatan *receiving/delivery* barang

- c) Mengawasi pelaksanaan kerja dan perlengkapan kerja TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) dalam kaitan dengan keselamatan dan kesehatan kerja serta pencapaian produktivitas kerja.

#### 4) *International Safety Management (ISM) Code*

Dalam *web page* yang dimiliki oleh Synergi Solusi, diterangkan bahwa ISM Code atau Kode Manajemen Keselamatan Internasional adalah regulasi yang di susun untuk menjaga keselamatan kapal dan meminimalisir terjadinya kecelakaan di laut.

Dalam implementasi ISM Code, setiap kapal diwajibkan memiliki Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) yang telah disetujui. Sistem ini harus memenuhi ketentuan ISM Code dan mencakup prosedur operasional, darurat, keselamatan, pemeliharaan, pelaporan insiden, serta audit internal. Selain itu, kapal juga perlu memiliki dokumen-dokumen terkait keselamatan, seperti Manual Manajemen Keselamatan Kapal, Manual Prosedur Darurat, dan Manual Pemeliharaan. Tahapan implementasi ISM Code, yaitu:

- a) Penetapan kebijakan manajemen keselamatan oleh pemilik kapal
- b) Identifikasi bahaya dan penilaian risiko
- c) Penetapan prosedur keselamatan
- d) Penetapan tanggung jawab dan wewenang
- e) Pelatihan dan keterampilan kru kapal
- f) Pemeliharaan kapal
- g) Evaluasi dan peninjauan kinerja

Dalam penerapannya, terdapat beberapa pihak yang memiliki tanggung jawab, diantaranya adalah:

- a) Pemilik Kapal

Pemilik kapal bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kapal yang dimilikinya memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan oleh *ISM Code*. Selain itu, pemilik juga harus menyediakan sumber daya yang memadai untuk mendukung keselamatan awak kapal dan memastikan bahwa kebijakan keselamatan kapal selalu diperbarui serta diterapkan dengan baik.

b) Operator Kapal

Operator kapal bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kebijakan keselamatan yang ditetapkan oleh pemilik kapal diterapkan dengan efektif. Selain itu, operator juga harus memastikan bahwa awak kapal telah mendapatkan pelatihan yang memadai dan memiliki pemahaman yang cukup tentang prosedur keselamatan kapal.

c) Awak Kapal

Para awak kapal bertanggung jawab untuk melaksanakan prosedur keselamatan kapal dengan tepat dan memastikan bahwa kapal yang mereka operasikan berfungsi dengan aman.

d) Kepala Departemen Keselamatan

Kepala departemen keselamatan kapal bertanggung jawab untuk memastikan bahwa prosedur keselamatan kapal selalu diperbarui dan diterapkan dengan tepat. Di samping itu, kepala departemen juga harus memastikan bahwa awak kapal memiliki pemahaman yang memadai tentang prosedur keselamatan kapal dan mampu melaksanakannya dengan baik.

#### 4. Bongkar Muat

Pada peraturan yang dibuat oleh Menteri Perhubungan, (2007) yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 21 Tahun 2007. Terdapat pengertian tentang bongkar muat, yang dimana definisi bongkar muat dari kapal menurut Peraturan Menteri Perhubungan tersebut adalah kegiatan yang terdiri dari *Stevedoring*, *cargodoring* dan *Receiving/Delivery* di pelabuhan.

Menurut Koleangan (2008:35) definisi Bongkar Muat merupakan proses pemindahan barang dari alat angkut darat dengan menggunakan fasilitas dan peralatan serta prosedur pelayanan yang terstruktur. Sedangkan menurut (Sudjatmiko, 1993) Bongkar Muat adalah pemindahan muatan dari dan menuju ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung dimuat ke tempat pemilik muatan melalui pelabuhan dengan menggunakan fasilitas bongkar muat, yang berada di pelabuhan ataupun yang dimiliki oleh kapal itu sendiri. Pengertian Bongkar Muat menurut (Utami, 2018) adalah proses pemindahan muatan dari kapal ke kendaraan di darat melalui gudang dan sebaliknya yaitu dari kendaraan darat atau gudang di angkut menuju ke kapal.

Dalam melakukan bongkar muat dari kapal ataupun menuju ke kapal, tentunya dibutuhkan peralatan-peralatan yang menunjang proses bongkar muat. Peralatan tersebut diantaranya:

##### a. *Ramp Door*

*Ramp Door* biasanya ditemukan pada kapal RORO, yang merupakan jenis kapal khusus yang digunakan untuk mengangkut berbagai kendaraan. *Ramp door*, yang biasanya ditemukan di buritan atau haluan kapal, berfungsi sebagai jembatan untuk menghubungkan kapal ke dermaga.

##### b. *Crane Kapal*

*Crane* atau Derek yang umumnya berada pada bagian tengah kapal, adalah alat untuk mengangkat muatan dari palka

dan memindahkannya ke dermaga. Ukurannya biasanya dibuat cukup panjang pada lengan derek kapal sehingga dapat mudah dipindahkan ke dermaga.



Gambar 2. 1 *Crane* Kapal  
Sumber: Ginanjar (2021)

Pada alat *crane* kapal itu sendiri, memiliki komponen kapal yang saling membantu satu sama lain pada saat melakukan pekerjaan bongkar muat. Komponen itu diantaranya:

- 1) *Tiang Crane*  
Dilengkapi rel agar bisa berputar 360 derajat
- 2) *Boom*  
Batang pemuat yang dapat dinaik-turunkan dengan sistem hidrolik
- 3) *Crane House*  
Tempat operator mengendalikan *crane*
- 4) *Wire Drum* dan *Wire Rope*  
Untuk menggulung dan mengulur kabel baja yang mengangkat muatan
- 5) Motor Penggerak (*Winch*)  
Sumber tenaga utama, biasanya menggunakan motor listrik yang menggerakkan sistem hidrolik
- 6) *Hydraulic Pump* dan *Control Valve*  
Mengatur aliran dan tekanan oli hidrolik sesuai kebutuhan pengoperasian *crane*

c. *Hook Crane*

Merupakan kait derek yang terhubung dengan beban atau muatan terletak di ujung bagian kabel derek. Kait derek ini berfungsi untuk menggantungkan benda atau muatan yang diangkat, yang kemudian dapat diturunkan atau digantungkan pada rantai ke dalam dua drum melalui sistem katrol.



Gambar 2. 2 *Hook Crane*  
Sumber: Gusthia (2023)

d. Tali Jala

Tali jala atau jaring kapal adalah peralatan yang digunakan untuk berbagai tugas di atas kapal yang terbuat dari jaringan tali yang disusun untuk menciptakan jaring yang kuat dan stabil. Jaring ini biasanya digunakan selama pemuatan dan pembongkaran kargo, keamanan peralatan, dan prosedur perlindungan awak kapal di atas kapal. Bahan yang kuat dan ketahanan terhadap faktor lingkungan laut seperti air asin, fluktuasi suhu dan paparan sinar matahari diperlukan untuk alat ini. Untuk mencegah barang yang diangkat jatuh selama proses pemindahan, jaring ini juga harus cukup kuat untuk menopang beban besar dan memberikan daya tarik yang memadai.



Gambar 2. 3 Tali Jala  
Sumber: Velasco Indonesia

e. Wire Rope

Tali kawat baja, juga dikenal sebagai tali kawat, digunakan pada derek kapal pelni untuk menaikkan dan menurunkan beban, termasuk derek boom dan blok kargo. Memindahkan kargo dari satu kapal ke kapal lain adalah penggunaan lain dari tali kawat ini.



Gambar 2. 4 *Wire Rope*  
Sumber: Asmarines (2017)

Adapun peraturan yang dibuat oleh Kementerian Perhubungan Indonesia yaitu Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal tepatnya pada Pasal 2, mengatur bahwa:

- a. Ayat 1 "Kegiatan usaha bongkar muat barang merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan:

- 1) Point a "*Stevedoring*"
  - 2) Point b "*Cargodoring*"
  - 3) Point c "*Receiving/delivery*"
- b. Ayat 2 "Kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di pelabuhan wajib memiliki izin usaha".

Kegiatan-kegiatan bongkar muat yang di sebutkan pada Peraturan Menteri Perhubungan di atas, secara lebih terperinci sebagai berikut:

- a. *Stevedoring* adalah layanan jasa yang meliputi pembongkaran dan pemuatan barang dari atau ke kapal, dermaga, tongkang, serta truk. Proses ini dilakukan dengan memanfaatkan derek kapal untuk memindahkan muatan ke dalam atau dari palka kapal.
- b. *Cargodoring* adalah layanan jasa yang meliputi pekerjaan melepas sling (*extackle*) dari lambung kapal ke dermaga, kemudian memindahkannya ke gudang atau area penumpukan barang, ataupun sebaliknya.
- c. *Receiving/Delivery* adalah layanan yang mencakup pengambilan barang dari tempat penyimpanan atau area penumpukan di gudang maupun lapangan, kemudian menyerahkannya dengan rapi ke atas kendaraan atau alat angkut di area darat. Proses ini juga dapat berjalan sebaliknya, yakni dari kendaraan ke tempat penyimpanan.

Dalam melakukan bongkar muat barang di kapal menuju ke pelabuhan ataupun sebaliknya, tentunya ada pihak-pihak yang terlibat dan memiliki tanggung jawabnya masing-masing. Di bawah ini beberapa pihak tersebut adalah:

- a. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

Tenaga kerja Bongkar Muat (TKBM) adalah tenaga kerja yang terdaftar di pelabuhan tempat melakukan bongkar muat, dan melakukan pekerjaan bongkar muat. Tenaga Kerja Bongkar Muat ini sering disebut buruh, dibawah naungan Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) lah buruh-buruh tersebut dipekerjakan. Adapun hal-hal yang harus dilakukan oleh buruh atau kewajiban yang harus dilakukan oleh Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) adalah:

- 1) Melakukan pembinaan dan pelatihan yang disediakan atau diwajibkan oleh perusahaan bongkar muat
- 2) Mematuhi peraturan yang ditetapkan oleh Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (KTKBM) maupun aturan yang diberlakukan oleh perusahaan bongkar muat
- 3) Melakukan *toolbox meeting* sebelum memulai pekerjaan agar pekerjaannya lebih terstruktur dan terarah
- 4) Menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) pada saat melakukan pekerjaan bongkar muat yang sesuai dengan prosedur kerjanya.

Faktor-faktor yang berhubungan dengan TKBM dalam kegiatan bongkar muat:

- 1) Keahlian atau *skill* buruh dan operator alat bongkar muat
  - 2) Jumlah buruh dalam setiap gang kapal dan di pelabuhan di sesuaikan dengan jenis barang yang akan di bongkar muat
  - 3) Fasilitas bongkar muat yang digunakan serta jenis muatan menjadi pengukur dalam menentukan jumlah pekerja yang dikerahkan pada saat bongkar muat
  - 4) Pengawasan yang disiplin dalam melaksanakan bongkar muat barang
- b. Ekspedisi Muatan kapal Laut (EMKL)

Dalam *web page* yang ditulis oleh Stefani (2024) Ekspedisi Muatan Kapal Laut atau yang biasa disingkat dengan

EMKL merupakan perusahaan yang memiliki tugas mengurus dokumen-dokumen dan aktivitas menerima atau menyerahkan muatan yang di muat melalui laut dan selanjutnya diserahkan kepada atau penerima dari perusahaan pelayaran untuk kepentingan pemilik barang.

Proses kerja yang dilakukan oleh EMKL memiliki izin resmi dari pemerintah untuk menangani logistik laut. Proses kerja yang dilakukannya adalah:

1) Penerimaan Pesanan dan Penjadwalan

EMKL menerima pesanan dari pengirim, mengumpulkan informasi detail barang, dan menjadwalkan pengiriman sesuai ketersediaan kapal

2) Penanganan Dokumen

EMKL mengurus dokumen penting seperti surat jalan, invoice, dan dokumen bea cukai untuk memastikan legalitas dan kelancaran pengiriman

3) Koordinasi

Melakukan koordinasi dengan pengusaha kapal, pelabuhan, dan pihak terkait lainnya untuk memastikan kelancaran proses bongkar muat dan pengiriman

4) Pengangkutan ke Pelabuhan

Barang diangkut ke pelabuhan, dimuat ke kapal, dan dipastikan sesuai dengan rencana pengiriman

5) Perjalanan dan Bongkar Muat

Kapal berlayar menuju pelabuhan tujuan, di mana barang akan dibongkar dan didistribusikan ke penerima akhir

Dalam melakukan proses kerja tersebut, adapun pelayanan pengiriman yang dilakukan oleh EMKL. Jenis pelayanan tersebut adalah:

1) Door to Door

Barang diambil dari pengirim dan diantar langsung ke alamat penerima

2) Port to Door

Barang diangkut dari pelabuhan keberangkatan ke alamat penerima

3) Port to Port

Barang dikirim dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan; pengirim dan penerima bertanggung jawab di pelabuhan masing-masing.

Ekspedisi muatan kapal laut memiliki beberapa keunggulan utama dibandingkan dengan ekspedisi darat maupun udara, terutama dalam konteks pengiriman barang dalam jumlah besar atau berat. Berikut adalah keunggulan utamanya:

1) Biaya Pengiriman Lebih Murah

Pengiriman barang via laut menawarkan biaya yang jauh lebih rendah dibandingkan dengan pengiriman melalui udara atau darat, terutama untuk barang dalam jumlah besar atau berat. Efisiensi biaya ini menjadi alasan utama banyak perusahaan memilih jalur laut untuk distribusi skala besar

2) Kapasitas Angkut Sangat Besar

Kapal laut mampu mengangkut barang dalam volume dan berat yang jauh lebih besar daripada truk (darat) atau pesawat (udara). Hal ini memungkinkan pengiriman massal sekaligus, sehingga lebih efisien dan ekonomis untuk kebutuhan industri dan perdagangan internasional

3) Fleksibilitas Jenis Barang

Pengiriman via laut dapat menangani berbagai jenis barang, termasuk barang berbahaya (bahan kimia, bahan bakar, baterai aktif), barang cair, alat berat, hingga kendaraan bermotor. Banyak jenis barang yang tidak dapat

dikirim melalui udara atau darat karena regulasi atau keterbatasan teknis dapat dikirim dengan kapal laut

#### 4) Keamanan dan Stabilitas

Kapal laut modern dilengkapi dengan teknologi navigasi dan pengamanan yang baik, sehingga risiko kerusakan barang selama perjalanan relatif kecil. Pengemasan dan penanganan barang di pelabuhan juga dilakukan secara profesional untuk meminimalkan risiko

#### 5) Jangkauan Global

Kapal laut dapat mencapai hampir semua pelabuhan di dunia, memberikan akses distribusi internasional yang sangat luas tanpa terbatas oleh infrastruktur jalan atau bandara

#### 6) Efisiensi Energi dan Raah Lingkungan

Dalam hal konsumsi energi per unit berat, kapal laut lebih efisien dan menghasilkan emisi karbon yang lebih rendah dibandingkan transportasi udara, sehingga lebih ramah lingkungan

#### 7) Mengurangi Kemacetan Lalu Lintas Darat

Dengan memanfaatkan jalur laut, volume barang yang harus diangkut melalui jalan raya dapat dikurangi, sehingga membantu mengurangi kemacetan dan tekanan pada infrastruktur darat.

Dengan adanya EMKL untuk mengurus hal-hal yang berhubungan dengan kegiatan penyerahan dan penerimaan barang serta mengurus dokumen, adapun batasan tanggung jawab yang dimiliki EMKL, yaitu:

- 1) Tersesainya pengurusan dokumen-dokumen angkutan laut, baik itu dokumen ekspor maupun dokumen impor
- 2) Terpenuhi kewajiban kepada Pelindo melalui PBM berdasarkan *Delivery Order* (DO) yang ada

- 3) Terlaksananya pengangkutan barang dari gudang pemilik barang ke deraga atau dari dermaga ke gudang penerima barang
- 4) Terjaminnya keamanan barang di dalam gudang penyimpanan selama pengurusan dokumen masih dalam proses penyelesaian

c. Pengangkut / Kapal Pengangkut

Dalam kegiatan bongkar muat barang, tentu ada pihak yang berperan sebagai pengangkut. Dalam hal angkutan laut, maka kapal lah yang menjadi peran pengangkut disini. Sebagai pengangkut, tentunya kapal memiliki tanggung jawab terhadap barang yang dimuatnya, baik dalam penyimpanan, dan keselamatan sampai tempat tujuan. Mengenai tanggung jawab pengangkut ini, telah di atur dalam perundang-undangan maupun regulasi internasional mengenai pengangkutan barang melalui jalur laut.

Di Indonesia sendiri, perundang-undangan yang berlaku untuk pengangkutan barang melalui laut terutama mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dalam Pasal 468 sampai dengan Pasal 480 KUHD, dan menyebutkan tanggung jawab tersebut antara lain:

- 1) Terjaminnya keselamatan barang angkutan selama dalam pelayaran
- 2) Tersesainya pembayaran ganti rugi atas kehilangan atau kerusakan seluruhnya atau sebagian dari barang angkutan
- 3) Tersesainya pembayaran ganti rugi, seperti halnya mengganti kerugian barang-barang biasa atas kehilangan atau kerusakan barang-barang angkutan berharga baik sebagian atau seluruhnya, yang tidak diberitahukan

sebelumnya keberadaan barang angkutan berharga tersebut oleh pengirim kepada pengangkut

- 4) Terelesaikannya pembayaran ganti rugi atas keterlambatan penyerahan barang angkutan barang kepada pihak penerima

Secara Internasional, terdapat konvensi yang menetapkan standar minimum untuk pengangkutan barang komersial melalui laut, yaitu *The Hauge Rules* 1924. Konvensi ini juga dikenal sebagai "Konvensi Internasional untuk Penyatuan Aturan-Aturan Hukum Tertentu yang Berkaitan dengan Konosemen". Dalam konvensi itu di atur juga tanggung jawab pengangkut barang khususnya angkutan laut, yaitu:

- 1) Tersedianya kapal yang layak laut, anak buah kapal (ABK) yang cukup memenuhi syarat, serta perlengkapan dan perbekalan kapal yang memadai
- 2) Tersedianya ruangan kapal, tempat pemadatan barang-barang angkutan di dalam ruangan kapal
- 3) Terjaminnya keamanan barang angkutan selama kegiatan pelayaran, pemadatan dalam palka kapal dan waktu pembongkaran (pada saat terkait derek)

Terdapat juga kaitannya dengan ketentuan yang terdapat dalam *The Hamburg Rules* 1978, dalam aturan itu menyebutkan batas tanggung jawab pengangkut meliputi:

- 1) Terlaksananya pengangkutan barang melalui laut, sejak barang angkutan dibawa perusahaan pengangkut, yaitu sejak dipelabuhan pemberangkatan, selama dalam perjalanan (pelayaran), sampai tiba di pelabuhan tujuan (pelabuhan bongkar) barang tersebut.
- 2) Terelesaikannya penyerahan barang angkutan kepada penerima.

Sementara itu, di atas kapal sendiri terdapat *Ship Safety Officer* yang bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan kapal, awak kapal dan muatan. *Safety Officer* itu sendiri merupakan *officer* yang diberikan tanggung jawab dan ditunjuk oleh nakhoda. Yang dimana dalam bongkar muat, *safety officer* pun memiliki tanggung jawab, yaitu:

- 1) Mengkoordinasikan langkah-langkah keselamatan yang harus dipertahankan ketika pekerjaan kargo sedang berlangsung dengan bekerja sama perwakilan pelabuhan
- 2) Menunjukkan kekurangan dalam setiap rencana / tindakan keamanan yang ada dan membawa perubahan dengan mengkomunikasikan hal yang sama kepada Master untuk melakukan inspeksi keselamatan secara berkala
- 3) Meningkatkan kesadaran terhadap keselamatan di atas kapal dan mengambil tindakan signifikan untuk meningkatkannya
- 4) Untuk memastikan bahwa mereka selalu menjalankan pekerjaannya dengan rasa tanggung jawab dan memahami semua kode IMS dan peraturan kesehatan dan keselamatan yang relevan
- 5) Untuk menjaga dan menindak lanjuti keluhan para kru terkait dengan kesehatan dan keselamatan
- 6) Untuk memberi tahu nakhoda kapal agar menyingkirkan segala kemungkinan bahaya dari kapal yang dapat mengakibatkan kecelakaan, dan untuk memberi tahu kapten tentang segala kekurangannya
- 7) SSO akan mengawasi investigasi dan menulis laporan jika terjadi kecelakaan di atas kapal
- 8) Untuk menjamin bahwa setiap peralatan yang terkait dengan SMS dan kode ISM dikalibrasi, dirawat, dan diuji sesuai dengan tujuan penggunaannya

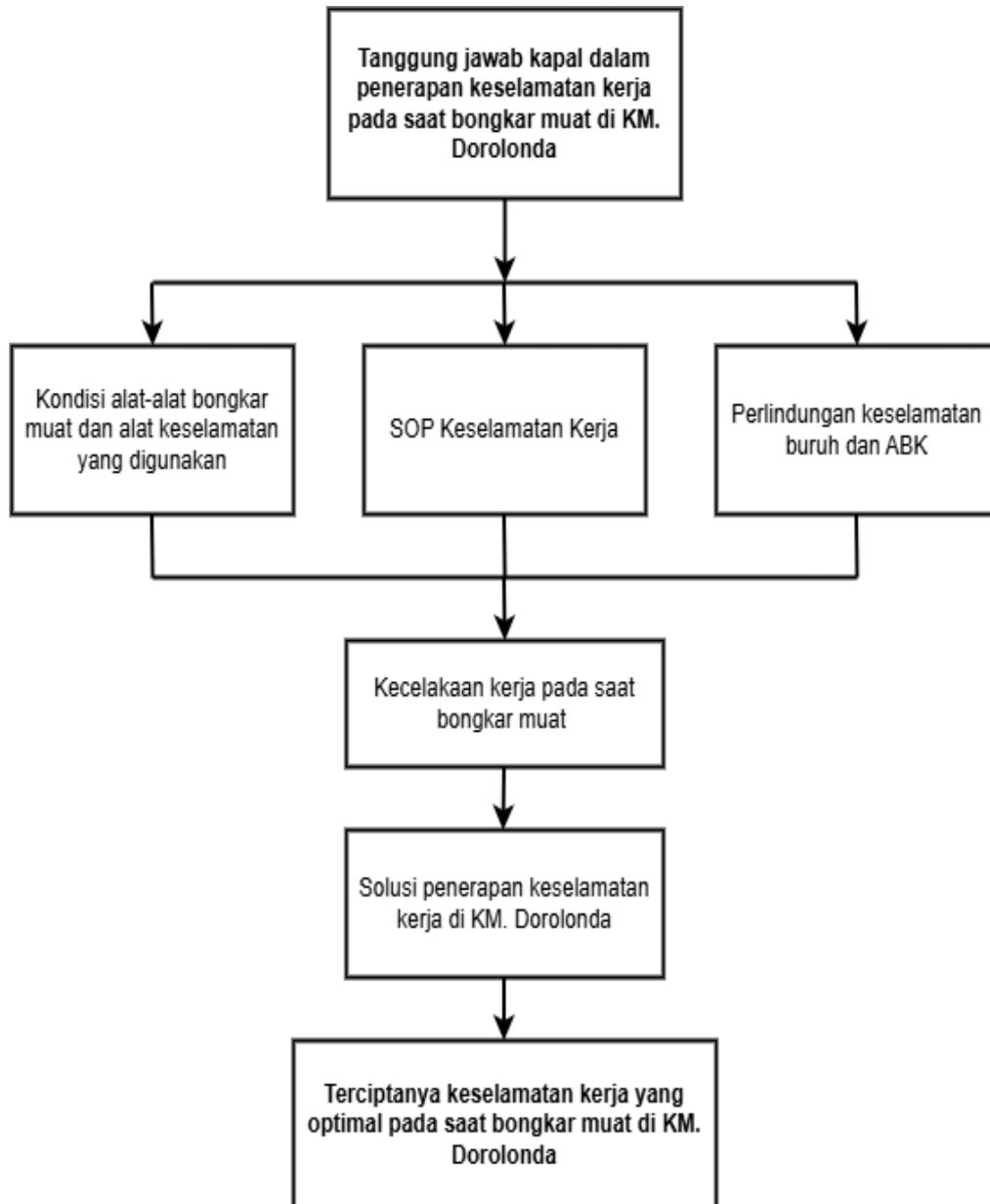
- 9) Menghentikan operasi kapal jika tindakan tersebut secara langsung membahayakan keselamatan kapal atau perahu

## **B. Kerangka Pikir**

Dibaca dalam *web page* yang ditulis oleh Salmaa (2023) kerangka berpikir merupakan landasan konseptual yang membantu dalam pengembangan suatu studi dikenal sebagai kerangka kerja.

Hal ini setara dengan makna umum kerangka kerja, yaitu sebagai rencana atau sumber dukungan. Lebih jauh, kerangka pikir dapat dipahami sebagai konsep atau ide yang perlu di semai. Dengan demikian, kerangka kerja konseptual dapat dipahami sebagai strategi yang membantu penulis dalam menyelesaikan karya.

Kerangka berpikir juga biasanya dinyatakan sebagai diagram yang menggambarkan komponen-komponen utama yang perlu ditangani terlebih dahulu. Kerangka berpikir ini dapat dimanfaatkan baik dalam tulisan ilmiah ataupun non ilmiah.



Gambar 2. 5 Kerangka Pikir

### C. Pertanyaan Peneliti

Berdasarkan rumusan masalah yang telah disebutkan di atas, maka penulis menyatakan pertanyaan dalam penelitian ini adalah apa saja faktor-faktor yang dapat menyebabkan tidak optimalnya penerapan keselamatan kerja di KM. Dorolonda.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

Kamus Besar Bahasa Indonesia mengartikan penelitian sebagai suatu cara yang metodis untuk menyelesaikan suatu tugas sehingga selesai sesuai dengan tujuannya, suatu cara kerja yang metodis agar memungkinkan terlaksananya suatu kegiatan guna mencapai tujuan tertentu.

Metode penelitian adalah cara alamiah untuk memperoleh data dengan kegunaan dan tujuan tertentu. Setiap penelitian yang dilakukan memiliki kegunaan serta tujuan yang bersifat penemuan, pembuktian, dan pengembangan. Datanya benar-benar baru yang belum pernah diketahui sebelumnya, sedangkan pada pembuktian datanya dapat digunakan untuk membuktikan keraguan terhadap pengetahuan atau informasi tertentu dan pengembangan yang berarti memperluas dan memperdalam pengetahuan yang ada.

#### **A. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian ini merupakan penelitian Praktek Laut secara studi kasus yang menggunakan desain deskriptif kualitatif dimana yang bertujuan untuk membuat deskripsi secara sistematis, aktual, dan akurat mengenai faktor-faktor apa saja yang menyebabkan tidak optimalnya keselamatan kerja di atas kapal.

#### **B. Definisi Konsep**

Keselamatan dan Keamanan Kerja adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan keamanan tenaga kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan kerja akibat kerja. Untuk mengoptimalkan penerapan keselamatan kerja di atas kapal, penulis berusaha mencari sumber yang berkaitan dengan masalah tersebut antara lain ketetapan-ketetapan yang telah dibuat untuk masalah

keselamatan kerja, diantaranya mengenai sistem manajemen keselamatan kerja.

### **C. Unit Analisis**

Unit analisis dalam penelitian ini terdapat pada kesiapan kru kapal yang bertanggung jawab saat pelaksanaan bongkar muat yaitu Mualim I, mualim III dan AB jaga serta pihak Tenaga kerja (buruh) ketika melaksanakan bongkar muat di Pelabuhan.

### **D. Teknik Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data dan alat penelitian dalam skripsi yang berjudul “Optimalisasi Penerapan Keselamatan Kerja” dapat dilakukan melalui langkah-langkah berikut:

#### **1. Metode Lapangan (*Field Research*)**

##### **a. Observasi**

Semua aspek pelaksanaan keselamatan kerja di kapal dicatat. Dalam hal ini, aktivitas di atas kapal diamati dan dilakukan secara langsung, terutama saat melakukan pekerjaan sehari-hari

##### **b. Dokumentasi**

Membuat dokumen dengan membuat catatan kecil tentang peristiwa yang terjadi dan membuka serta membaca dokumen yang disimpan sebagai file yang berhubungan dengan kegiatan tersebut.

##### **c. Wawancara**

Dengan kata lain, melalui sesi tanya jawab langsung dengan nakhoda atau perwira di atas kapal tentang pentingnya penerapan keselamatan kerja di atas kapal.

#### **2. Tinjauan Kepustakaan**

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan mengumpulkan data tambahan yang digunakan sebagai bukti dan teori terkait untuk

mendukung permasalahan yang dibahas. Ini adalah metode penelitian yang banyak digunakan oleh penulis seperti: Membaca dan mempelajari manual yang tersedia di papan, buku dan buku teks di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Teknik ini dimaksudkan untuk digunakan sebagai cara berpikir ketika memimpin diskusi, dan hasil yang diperoleh dapat dibandingkan dengan bahan bacaan dan pedoman yang ada.

## **E. Prosedur Pengolahan Data**

Adapun jenis dan sumber data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

### **1. Data Kualitatif**

Data kualitatif merupakan data yang bersifat deskriptif dan tidak dapat diukur dengan angka. Data ini lebih berfokus pada pemahaman terhadap fenomena yang terjadi, seperti wawancara, observasi, atau analisis dokumen, yang bertujuan untuk menggali makna, pola, dan perspektif dari responden atau objek yang diteliti.

### **2. Sumber Data**

Adapun sumber data yang akan digunakan dalam penelitian ini diantara lain:

#### **a. Data Primer**

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumber asli atau objek penelitian melalui metode seperti wawancara, observasi, kuesioner, atau eksperimen. Data ini bersifat langsung dan pertama kali dikumpulkan oleh peneliti untuk tujuan penelitian tertentu.

#### **b. Data Sekunder**

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari sumber yang sudah ada atau data yang telah dikumpulkan oleh pihak lain sebelumnya. Sumber data sekunder bisa berupa laporan penelitian, buku, jurnal, artikel, atau data statistik yang telah

dipublikasikan. Data ini digunakan untuk mendukung atau memperluas pemahaman dalam penelitian yang sedang dilakukan.

## **F. Teknik Analisis Data**

Dalam penelitian ini, peneliti menganalisis data berupa dokumen-dokumen yang dapat mendukung penelitian dan penulisan, meliputi kata, frasa, dan penjelasan dari tinjauan pustaka dan observasi yang diperoleh melalui observasi dan wawancara.

Setelah memperoleh dan memeriksa semua data dari hasil wawancara/observasi, kami akan mereduksi data dan mencoba memilih hal-hal penting dari hasil wawancara/observasi.

Langkah selanjutnya adalah membuat presentasi data. Penyajian data merupakan bekal informasi berdasarkan data yang dimiliki dan ditempatkan dengan baik, sehingga memudahkan penulis untuk menarik kesimpulan penyebab masalah yang ditemukan pada kapal KM. Dorolonda adalah salah satu contoh kurang disiplinnya seorang buruh dalam melaksanakan bongkar muat.