

EVALUASI PENERAPAN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA (K3) DI KAPAL PENUMPANG KMP ACEH HEBAT 2

TUGAS AKHIR

Diajukan Oleh:

RONAL FITRA

NIM. 150702093

**Mahasiswa Program Studi Teknik Lingkungan
Fakultas Sains dan Teknologi**



**FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
BANDA ACEH
2022 M/1443 H**

LEMBAR PERSETUJUAN TUGAS AKHIR
EVALUASI PENERAPAN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA (K3)
DI KAPAL PENUMPANG KMP ACEH HEBAT 2

TUGAS AKHIR

Diajukan Kepada Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri Ar-Raniry
Banda Aceh Sebagai Beban Studi Memperoleh Gelar Sarjana dalam Ilmu Teknik
Lingkungan

Diajukan Oleh:

Ronal Fitra
NIM.150702093

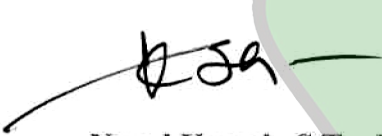
Mahasiswa Program Studi Teknik Lingkungan
Fakultas Sains dan Teknologi UIN Ar-Raniry Banda Aceh

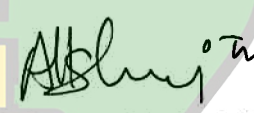
Banda Aceh

Telah Diperiksa dan Disetujui Oleh:

Pembimbing I,

Pembimbing II,


Nurul Kamal, S.T., M.Sc
NIDN. 0123036903


Teuku Muhammad Ashari, S.T., M.Sc.
NIDN. 2002028301

Mengetahui,
Ketua Program Studi Teknik Lingkungan
Fakultas Sains dan Teknologi UIN Ar-Raniry Banda Aceh


Dr. Eng. Nur Aida, M.Si.
NIP. 197806162005012009

LEMBAR PENGESAHAN TUGAS AKHIR

EVALUASI PENERAPAN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA (K3) DI KAPAL PENUMPANG KMP ACEH HEBAT 2

TUGAS AKHIR

Telah Diuji Oleh Panitia Ujian Munaqasyah Tugas Akhir Fakultas Sains Dan Teknologi
Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh Serta Diterima Sebagai Salah Satu Beban
Studi Program Studi Sarjana (S-1)
Dalam Ilmu Teknik Lingkungan

Pada Hari/Tanggal

: Kamis, 21 Juli 2022
22 Dzulhijah 1443 H

Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi

Ketua,

Sekretaris,

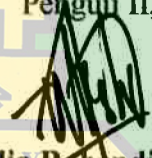

Nurul Kamal, S.T., M.Sc.
NIDN. 0123036903


Teuku Muhammad Ashari, S.T., M.Sc.
NIDN. 2002028301

Penguji I,

Penguji II,


Ir. Yeggi Darnas, M.T
NIDN. 2020067905


Aulia Rohendi, M.Sc
NIDN. 2010048202

Mengetahui,

Dekan Fakultas Sains Dan Teknologi
Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh




Dr. Azhar Amsal, S.Pd., M.Pd.
NIDN. 2001066802

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Ronal Fitra
NIM : 150702093
Prodi : Teknik Lingkungan
Fakultas : Sains dan Teknologi
Judul Tugas Akhir : Evaluasi Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)
Di Kapal Penumpang KMP Aceh Hebat 2

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan Tugas Akhir ini, saya:

1. Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggungjawabkan;
2. Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah orang lain;
3. Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemilik karya;
4. Tidak memanipulasi dan memalsukan data;
5. Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggung jawab atas karya ini.

Bila dikemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dipertanggungjawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap dikenai sanksi berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Sains dan Teknologi UIN Ar-Raniry Banda Aceh.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan tanpa paksaan dari pihak manapun.

Darussalam, 15 Maret 2023

Yang Menyatakan,



Ronal Fitra

NIM. 150702093

ABSTRAK

Nama : Ronal Fitra
NIM : 150702093
Program Studi : Teknik Lingkungan
Judul : Evaluasi Penerapan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3) Di Kapal Penumpang Aceh Hebat 2
Tebal Halaman : 65Halaman
Pembimbing I : Nurul Kamal, ST., M.Sc
Pembimbing I : Teuku Muhammad Ashari, S.T., M.Sc.
Kata Kunci : Kapal penumpang, Alat Pelindung Diri, Keselamatan dan Kesehatan Kerja.

Kapal penumpang merupakan kapal besar yang difungsikan untuk mengangkut penumpang dalam jumlah yang banyak dan harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, dan kesehatan penumpang, status hukum kapal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan K3 di kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2 lintasan penyebrangan UleeLheue – Balohan Sabang dan untuk mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi Penerapan Keselamatan dan kesehatan Kerja (K3) pada Kapal penumpang KMP Aceh Hebat. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan observasi, wawancara dan pengisian kuesioner. Hasil, penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2 berdasarkan Undang – undang Keselamatan Kerja N0. 1 Tahun 1970, pasal 12 b dan pasal 12 c belum menyediakan semua alat keselamatan dan kesehatan kerja, perlengkapan keselamatan di kapal perlu dilengkapi. Poster, rambu-rambu dan akses informasi di kapal sudah tersedia dengan baik. Kesimpulan, penerapan K3 di penumpang sudah baik, akan tetapi harus dilakukan perlengkapan dan mengganti APD pekerja di kapal dalam beberapa aspek yang sudah tidak layak pakai dan di sesuai dengan peraturan tentang K3 di kapal.

Kata kunci: Kapal penumpang, Alat Pelindung Diri, Keselamatan dan Kesehatan Kerja.

ABSTRACT

Name : Ronal Fitra
NIM : 150702093
Study Program : Environmental Engineering
Title : Evaluation Of The Implentation Of Occupational Safety and Health (K3) on the passenger ship KMP Aceh Hebat 2
Page Bold : 65 Page
Supervisor I : Nurul Kamal, S.T.,M.Sc
Supervisor II : Teuku Muhammad Ashari, S.T., M.Sc.
Keywords : Passenger ships, Personal Protective Equipment, Occupational Safety and Health.

Passenger ships are large ships that function to carry passengers in large numbers and must meet ship safety requirements, prevention of water pollution from ships, manning, loading lines, loading, welfare of ship crew, and passenger health, legal status of the ship. This study aims to determine the application of K3 on the passenger ship KMP Aceh Hebat 2 crossing Ulee Lheue – Balohan Sabang and to find out what factors affect the application of Occupational Safety and Health (K3) on the passenger ship KMP Aceh Hebat 2. The research method used is descriptive qualitative. Data collection techniques were carried out by observation, interviews and filling out questionnaires. Therresults, the implementation of occupational safety and health (K3) on the passenger ship KMP Aceh Hebat 2 based on the Work Safety Law N0. 1 of 1970, article 12 b and article 12 c have not yet fully implemented all occupational safety and health tools, safety equipment on ships needs to be equipped. Posters, signs and access to information on board are readily available. In conclusion, the implementation of K3 in passengers is good, but equipment and replacement of PPE for workers on the ship must be carried out in several aspects that are no longer suitable for use and in accordance with the regulations on K3 on the ship.

Keywords: *Passenger ships, Personal Protective Equipment, Occupational Safety and Health.*

KATA PENGANTAR



Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat-Nya Allah SWT dan Shalawat serta salam semoga selalu tercurahkan kepada Nabi Besar Muhammad SAW, dengan pertolongan dan hidayah-Nya Allah SWT sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan Tugas Akhir ini yang berjudul **“Evaluasi Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di Kapal Penumpang KMP Aceh Hebat 2”** Tugas Akhir ini diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh Gelar Sarjana pada Program Studi Strata-1 Teknik Lingkungan, Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh.

Ucapan terima kasih tak terhingga penulis ucapkan kepada kedua orang tua, Ayahanda Hasnan Amin dan Ibunda Kasi Dawati serta kakak Sartika Diana, adik-adik penulis Yendra Yusi dan Al-Fahdi yang selalu mendo’akan dan memberikan dukungan dan pengorbanan baik dari segi materi, pikiran, tenaga, serta kasih sayangnya yang tak henti-hentinya kepada penulis. Selama persiapan penyusunan dan penyelesaian Tugas Akhir ini, penulis sangat menyadari dengan sepenuhnya bahwa selesainya Tugas Akhir ini tidak terlepas dari berbagai dukungan, semangat dan motivasi serta bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis tak lupa juga mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Ibu Dr. Eng. Nur Aida, M.Si. selaku Ketua Program Studi Teknik Lingkungan Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh.
2. Ibu Husnawati Yahya, M.Sc. selaku Sekretaris Program Studi Teknik Lingkungan sekaligus Pembimbing Akademik (PA) penulis atas kesempatan dan bantuan, motivasi serta arahan dan bimbingan yang telah diberikan kepada penulis.
3. Bapak Nurul Kamal, S.T., M.Sc. selaku Dosen pembimbing I Tugas Akhir penulis yang telah berkenan dan bersedia yang tak henti-hentinya

membimbing dan memberikan pengarahan kepada penulis dalam menyelesaikan penulisan Tugas Akhir ini.

4. Bapak Teuku Muhammad Ashari, M.Sc. selaku Dosen Pembimbing II Tugas Akhir penulis yang telah berkenan dan bersedia membimbing selama proses penyusunan penulisan Tugas Akhir ini.
5. Bapak Arief Rahman, M.T. yang turut membantu selama penyusunan penulisan Tugas Akhir penulis.
6. Seluruh Dosen dan Tenaga Kependidikan Program Studi Teknik Lingkungan yang telah memberikan tenaga serta pikiran untuk mengajarkan penulis dan membimbing untuk menjadi pribadi yang lebih baik.
7. Pihak ASDP Persero Cabang Banda Aceh yang telah memberikan Izin penelitian kepada penulis di kapal KMP Aceh Hebat 2 dan pihak ABK kapal yang telah membantu dan memberikan pengarahan kepada penulis selama proses penelitian berlangsung.
8. Paman Miswan Saleh, S.E., M.Si. selaku yang telah memberikan dukungan dan motivasi dengan sepenuhnya, baik berupa sebagai materi, pikiran, serta arahan yang tak henti-hentinya kepada penulis.
9. Yusnita, S.Pd. yang selalu ada dan setia memberikan semangat serta motivasi kepada penulis untuk melancarkan proses penyusunan penulisan Tugas Akhir.
10. Abang-abang, adik-adik serta teman-teman, kkd Ridyal Saleh, S.Pd, kkd Adi Sumatro, ST, Algi Utama, Said Reza Lasuardi, S.Pd, Sidi Chandra, Iwal Fabli, S.Psi, Agit Cahyadi, S.Psi, Andrisal, Said Odi Sutra, Faji Amin dan lain sebagainya yang selalu ada dan setia memberikan semangat serta motivasi kepada penulis untuk melancarkan proses penyusunan penulisan Tugas Akhir.
11. Teman-teman seperjuangan penulis, Santi Oktaviani, S.T, Farina, S.T, Reza Fatmi, ST, Fahrul Ramzi, ST, Erizki, ST, Cut Rauzatun Muna, ST, Arsiti Kodel Delia, ST dan lain sebagainya yang sudi kiranya selalu tak henti-hentinya turut membantu penulis dalam penyusunan penyelesaian Tugas Akhir.

12. Terimakasih kepada teman-teman seperjuangan Teknik Lingkungan Angkatan 2015 atas dukungan dan semangat kalian serta yang telah membantu penulis dalam proses pembuatan Tugas Akhir.

Akhir kata, penulis berharap kepada Allah SWT, membalas segala kebaikan dari semua pihak yang telah membantu penulis. semoga Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi berbagai pihak khususnya bagi perkembangan ilmu pengetahuan di Program Studi Teknik Lingkungan, Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri Ar-Raniry. Penulis menyadari bahwa Tugas Akhir ini masih terdapat banyak Kekurangan. Oleh karena itu, penulis dengan senang hati menerima segala kritik dan saran yang bersifat membangun membangun dari pembaca untuk menyempurnakan Tugas Akhir ini.

Banda Aceh, 21 Juli 2022

Penulis,

Ronal Fitra

NIM. 150702093



DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN TUGAS AKHIR.....	i
LEMBAR PENGESAHAN TUGAS AKHIR.....	ii
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR.....	iii
ABSTRAK	iv
ABSTRACT	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
DAFTAR ISTILAH	xiv
 BAB I PENDAHULUAN.....	 1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Manfaat Penelitian	3
1.5 Batasan Masalah	4
 BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	 5
2.1 Kapal.....	5
2.2 Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3).....	7
2.2.1 Pengertian Keselamatan dan Kesehatan Kerja.....	7
2.2.2 Keselamatan Kerja	8
2.2.3 Kesehatan Kerja	9
2.2.4 Peraturan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja di atas kapal	12
2.2.5 Peralatan Keselamatan Kerja.....	13
2.3 Kecelakaan Kerja.....	18
2.4 Penerapan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3) di Kapal....	19
 BAB III RANCANGAN PENELITIAN.....	 21
3.1 Jenis Rancangan Penelitian.....	21
3.2 Tempat dan Waktu Penelitian.....	21
3.2.1 Tempat Lokasi Penelitian Kapal Penumpang KMP Aceh Hebat 2	21
3.2.2 Waktu Penelitian	22
3.3 Teknik Pengumpulan Data.....	22
3.3.1 Data Primer.....	22
3.3.2 Data Sekunder	23
3.4 Sampel Penelitian	23
3.5 Pengolahan Data	23
3.6 Diagram Penelitian	25

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	26
4.1 Pengetahuan dan Penerapan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3).....	26
4.2 Penggunaan dan Ketersediaan Alat Pelindung Diri (APD)	27
4.3 Pengawas Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)	31
4.4 Pelatihan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)	33
4.5 Sikap dan Perilaku	34
4.6 Kecelakaan Kerja.....	35
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	37
5.1 Kesimpulan	37
5.2 Saran	38
DAFTAR PUSTAKA	39
LAMPIRAN.....	44



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Pengaman kepala (dokumen pribadi, 2022)	15
Gambar 2.2	Baju pelindung (dokumen pribadi, 2022).....	15
Gambar 2.3	Sepatu Pengaman (dokumen pribadi, 2022)	15
Gambar 2.4	Sarung tangan (dokumen pribadi, 2022).....	16
Gambar 2.5	Kacamata (dokumen pribadi, 2022).....	16
Gambar 2.6	Tali pengaman (dokumen pribadi, 2022).....	17
Gambar 2.7	Alat pelindung pernapasan.....	17
Gambar 2.8	Alat pelindung pendengaran (dokumen pribadi, 2022)	18
Gambar 2.9	Baju pelampung (dokumen pribadi, 2022)	18
Gambar 3.1	Kapal Penumpang KMP Aceh Hebat 2 Lintasan Penyebrangan Ulee Lheue Banda Aceh – Balohan Sabang	21



DAFTAR TABEL

Tabel 3.2	Diagram alir penelitian.....	25
Tabel 4.1	Alat keselamatan dan kesehatan kerja di kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2.	29
Tabel 4.2	Data alat keselamatan Jiwa di kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2	30
Tabel 4.3	Daftar kecelakaan kerja yang pernah terjadi di atas kapal penumpang KMP Aceh HEBAT 2.....	35



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Transkrip Wawancara (Identitas Informan)	44
Lampiran 2	Hasil Wawancara	45
Lampiran 3	Surat Permohonan Penelitian.....	50
Lampiran 4	Surat Izin Penelitian.....	51
Lampiran 5	Surat Selesai Penelitian.....	52
Lampiran 6	Struktur Organisasi Tim Tanggap Darurat – Cabang Banda Aceh	53
Lampiran 7	Koordinasi Jalur Komunikasi Tim Tanggap Darurat Kantor Cabang Banda Aceh.....	54
Lampiran 8	Daftar Dan Jumlah Ketersediaan Alat Keselamatan.....	55
Lampiran 9	Daftar Sijil ABK Kapal.....	58
Lampiran 10	Poster dan Rambu-rambu K3	60
Lampiran 11	Dokumen Kapal.....	61
Lampiran 12	Dokumentasi Penelitian.....	64



DAFTAR ISTILAH

ASDP	: Angkutan Sungai Danau Penyebrangan
KMP	: Kapal Motor Penyeberangan
ABK	: Anak Buah Kapal
AMI	: Akademi Maritim Indonesia
APAR	: Alat Pemadam Api Ringan
GRT	: <i>Gross Register Tonnage</i>
GT	: <i>Gross Tonnage</i>
ISM	: <i>International Safety Management</i>
KNKT	: Komite Nasional Keselamatan Transportasi
SOP	: Standart Operasional Prosedur
SOLAS	: <i>Safety Of Life At Sea</i>
ILO	: <i>International Labour Organization</i>
IMO	: <i>International Maritime Organization</i>
WHO	: <i>World Health Organization</i>
ZEE	: Zona Ekonomi Eksklusif
K3	: Keselamatan dan Kesehatan Kerja
APD	: Alat Pelindung Diri



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Industri transportasi sangat dibutuhkan dalam menjalankan aktivitas masyarakat sehari-hari, tiga jalur transportasi yang biasanya digunakan masyarakat. Pertama adalah jalur darat dengan alat transportasi bus, kereta api, angkutan umum, ojek, becak, dan lain-lain. Kedua adalah jalur udara seperti helikopter dan maskapai penerbangan lainnya. Ketiga adalah terakhir yaitu jalur perairan, diantaranya sungai, danau dan laut dengan alat transportasi sampan, Roro, Ferry dan lain sebagainya (Faturachman, 2015).

Ketiga jalur transportasi ini harus sangat diperhatikan karena transportasi publik sangat mempengaruhi kehidupan personal masyarakat, transportasi digunakan masyarakat untuk melakukan kegiatannya sehari-hari demi memenuhi kesejahteraan badan, jiwa dan sosialnya dengan begitu masyarakat akan menjadi produktif dalam hal sosial ekonominya (Mandagie, 2010).

Setiap transportasi memiliki peran dan kapasitasnya dalam menciptakan kenyamanan, kebersihan dan keamanan serta menjamin keselamatan penumpang serta petugas yang bekerja dalam transportasi tersebut. Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) sangat memperhatikan pembangunan dan penjaminan mutu keselamatan transportasi air, karena Indonesia merupakan Negara Kepulauan terbesar di dunia dan memiliki 17.499 pulau dari Sabang hingga Merauke. Luas total Wilayah Indonesia adalah 7,81 juta km² yang terdiri dari 2,01 juta km², 3,25 juta km² lautan, dan 2,55 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) (Kementerian Kelautan, 2017).

Transportasi perairan memerlukan alat transportasi berupa kapal. Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Kapal merupakan kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau tenaga lainnya. Termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, serta kendaraan di bawah permukaan air, alat apung, berikut bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Berdasarkan sifat muatannya,

kapal dibagi menjadi empat yakni yang pertama kapal barang, kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut barang. Kedua kapal penumpang merupakan kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang. Ketiga kapal barang penumpang, kapal yang dibangun untuk mengangkut barang dan penumpang bersama-sama. Terakhir adalah kapal barang dengan akomodasi penumpang terbatas, yang merupakan kapal barang biasa, tetapi diizinkan membawa penumpang dalam jumlah terbatas maksimum 12 orang yang ditempatkan dalam kamar, bukan di geladak (Prayoga & Susilowati, 2013).

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Tahun 2010 berkaitan dengan angkutan di perairan ada beberapa jenis angkutan di perairan yaitu angkutan laut internasional, angkutan laut nasional, angkutan sungai dan angkutan danau. Untuk menjamin keselamatan pada saat melakukan transportasi angkutan maka di perlukan peraturan-peraturan tentang keselamatan angkutan perairan.

Salah satu peraturan tentang keselamatan pelayaran adalah *Safety Of Life At Sea* (SOLAS), SOLAS merupakan persyaratan yang harus dipenuhi untuk seluruh kapal yang memiliki *Gross Register Tonnage* (GRT) 250 ton keatas, untuk kapal-kapal yang GRT dibawah 250 ton maka persyaratan harus mengikuti peraturan pemerintah bendera kapal (Rasyid, 2018). Di Indonesia setiap kapal yang memiliki GRT dibawah 250 ton mengikuti peraturan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Peraturan ini merupakan landasan untuk memenuhi keselamatan kapal. Syarat keselamatan kapal adalah terpenuhinya ketentuan material, konstruksi, bangunan permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan

Keselamatan dan Kesehatan kerja (K3) adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan kesehatan tenaga kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja. (PP No. 50 Tahun 2012 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja Pasal 1). Upaya pencegahan kecelakaan kerja tersebut dilakukan dengan cara mengidentifikasi potensi bahaya dan resiko penyakit yang akan ditimbulkan dimasa yang akan datang. Hal ini bertujuan untuk meminimalisir jatuhnya korban jiwa, luka-luka,

serta kerugian yang bersifat fisik maupun material yang diakibatkan oleh kecelakaan kerja.

Dengan uraian permasalahan di atas maka penulis akan mengulas mengenai gambaran singkat keselamatan dan kesehatan kerja (K3) maka dari itu, Penulis ingin melakukan penelitian dengan judul “Evaluasi Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di Kapal Penumpang KMP Aceh Hebat 2”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Bagaimana penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) yang dilaksanakan pada kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2 ?
2. Faktor apa saja yang mempengaruhi Penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) pada kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2 ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah diuraikan, maka yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimana penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) yang dilaksanakan di atas kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2.
2. Untuk mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi Penerapan Keselamatan dan kesehatan Kerja (K3) pada Kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2.

1.4 Manfaat Penelitian

Dengan adanya penelitian ini diharapkan bisa memberikan manfaat bagi :

1. Bagi Cabang PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Banda Aceh
Bagi Cabang PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Banda Aceh kiranya dapat dijadikan sebagai masukan untuk memahami faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja di kapal dan dapat digunakan untuk bahan pengambilan keputusan mengenai upaya apa yang perlu dilakukan untuk

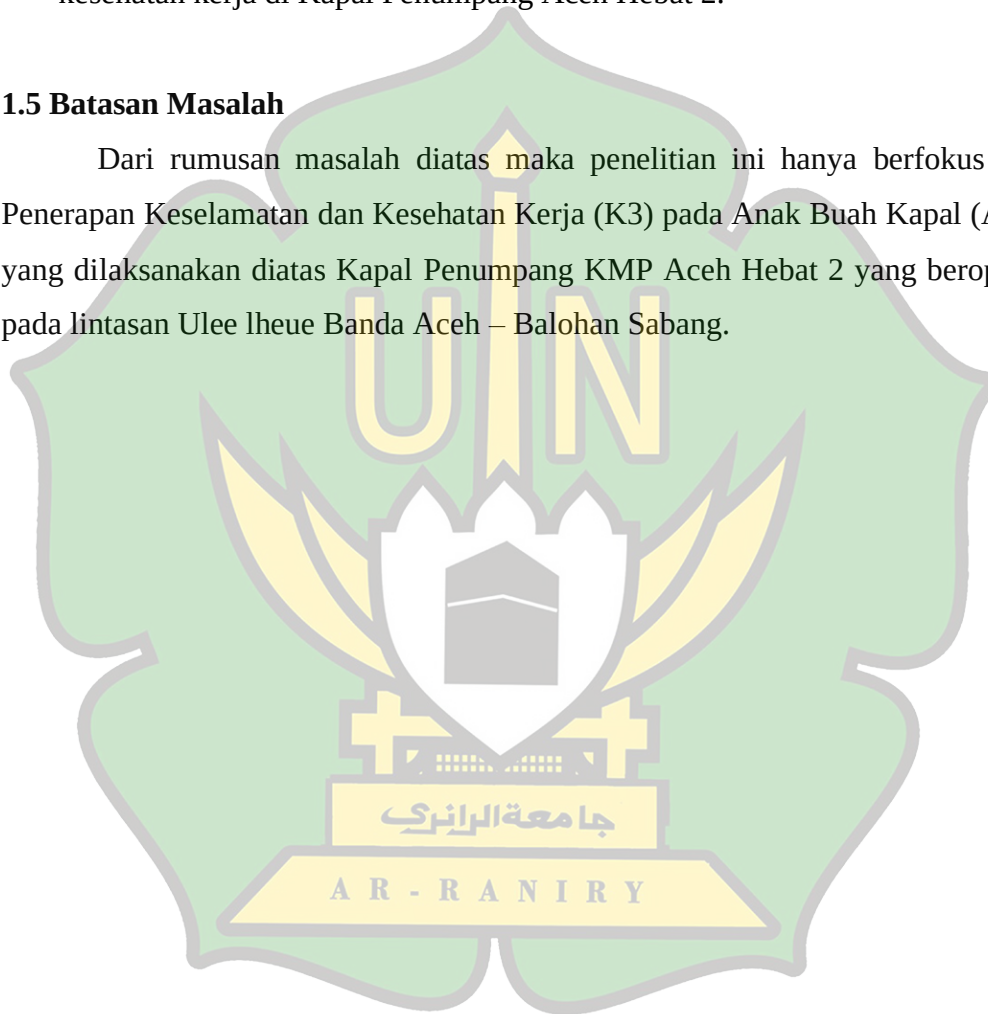
meningkatkan keselamatan kerja sehingga tercapai pengoperasian kapal yang efektif dan efisien.

2. Anak Buah Kapal (ABK)

Bagi anak buah kapal hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan untuk meningkatkan hasil kerja dengan mengutamakan keselamatan dan kesehatan kerja di Kapal Penumpang Aceh Hebat 2.

1.5 Batasan Masalah

Dari rumusan masalah diatas maka penelitian ini hanya berfokus pada Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada Anak Buah Kapal (ABK) yang dilaksanakan diatas Kapal Penumpang KMP Aceh Hebat 2 yang beroperasi pada lintasan Ulee lheue Banda Aceh – Balohan Sabang.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kapal

Menurut Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, pengertian Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, dan energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah. Oleh karena itu kapal yang digunakan untuk keperluan transportasi antara pulau maupun untuk keperluan eksploitasi hasil laut, harus memenuhi persyaratan kelayakan laut. Adapun kelayakan laut kapal adalah kendaraan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, dan kesehatan penumpang, status hukum kapal. Maka kapal merupakan salah satu sarana transportasi yang sangat penting, terutama bagi negara maritim, terutama negara Indonesia.

Kapal penumpang sebagai jasa transportasi penyeberangan antar pulau harus mengutamakan pelayanan kepada konsumen atau penumpang dengan memenuhi standart. Namun masih saja ditemukan keresahan konsumen terhadap pelayanan jasa angkutan transportasi laut yang digunakan. Pelayanan penumpang sesuai standart yaitu yang telah ditetapkan pada Peraturan Menteri Perhubungan No. 39 tahun 2015 pasal 4 tentang standart pelayanan penumpang di dalam kapal angkutan penyeberangan. Terdapat 5 indikator standart pelayanan penumpang kapal antara lain keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemdahan/keterjangkauan, dan kesetaraan. (Malisan & DESS, 2017).

Transportasi angkutan laut berupa kapal yang berguna mempermudah manusia untuk berpindah dari pulau ke pulau ataupun hanya untuk mengirimkan barang antar pulau ialah suatu bentuk usaha manusia dalam mencari rezeki. Seperti yang tertulis pada QS. Al – Isra’ Ayat 66 :

رَبُّكُمْ الَّذِي يُرْجِي لَكُمْ الْفُلْكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا

Artinya : “ Tuhanmulah yang melayarkan kapal-kapal di lautan untukmu, agar kamu mencari karunia-Nya. Sungguh, Dia Maha Penyayang terhadapmu.”

Ayat tersebut menjelaskan bahwasannya Allah SWT mengizinkan manusia menggunakan kapal – kapal di laut untuk mencari karunia-Nya. Menurut Tafsir Jalalain QS. Al – Isra’ Ayat 66 mengandung makna (Rabb kalian adalah yang menjalankan) melayarkan (kapal-kapal bagi kalian) yakni perahu-perahu (di lautan agar kalian mencari) berupaya mencari (sebagian dari karunia-Nya) dari karunia Allah SWT melalui berniaga. (Sesungguhnya Dia adalah Maha Penyayang terhadap kalian) karenanya Dia menundukkan bahtera-bahtera itu buat kalian. Berdasarkan dari uraian diatas, maka memberikan dasar yang kuat mengapa evaluasi penerapan keselamatan dan kesehatan kerja di kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2 lintasan Ulee Lheue – Balohan Sabang perlu diterapkan keselamatan dan kesehatan kerja.

Kapal penumpang merupakan kapal besar yang difungsikan untuk mengangkut penumpang dalam jumlah yang banyak. Perlu diketahui kalau kapal penumpang populasinya lebih sedikit dibandingkan kapal barang. Berikut beberapa jenis kapal penumpang menurut Budi Suhardi, 2006 :

1. Kapal Pesiar

Kapal pesiar adalah kapal penumpang yang dipakai untuk pelayaran pesiar. Penumpang menaiki kapal pesiar untuk menikmati waktu yang dihabiskan di atas kapal dilengkapi fasilitas penginapan dan perlengkapan bagaikan hotel berbintang. Kapal pesiar memiliki rute pelayaran yang selalu kembali ke pelabuhan asal keberangkatan. Jadi, kapal pesiar selalu memulai dan mengakhiri perjalanannya ditempat yang sama.

2. Kapal Samudra

Kapal Samudra adalah kapal penumpang besar yang identik dengan kapal pesiar. Kapal ini juga memiliki fasilitas penginapan dan perlengkapan yang mirip dengan kapal pesiar.

3. Kapal Feri (Ferry)

Kapal Feri adalah kapal yang digunakan untuk penyeberangan laut yang mengangkut penumpang beserta kendaraannya. Kendaraan yang diangkut pun bisa berupa mobil pribadi, bus, truk, ataupun semi-trailer. Hal yang membuat penggunaan kapal ini adalah tidak adanya jembatan penyeberangan laut.

2.2 Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

2.2.1 Pengertian Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) – Menurut International Labour Organization (ILO) kesehatan keselamatankerja atau *Occupational Safety and Health* adalah meningkatkan dan memelihara derajat tertinggi semua pekerja baik secara fisik, mental, dan kesejahteraan sosial di semua jenis pekerjaan, mencegah terjadinya gangguan kesehatan yang diakibatkan oleh pekerjaan, melindungi pekerja pada setiap pekerjaan dari risiko yang timbul dari faktor-faktor yang dapat mengganggu kesehatan, menempatkan dan memelihara pekerja di lingkungan kerja yang sesuai dengan kondisi fisiologis dan psikologis pekerja dan untuk menciptakan kesesuaian antara pekerjaan dengan pekerja dan setiap orang dengan tugasnya (Rahayu, L and Juliani, 2019).

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

- Kecelakaan kerja
- Kebakaran
- Peledakan
- Penyakit akibat kerja
- Pencemaran lingkungan kerja

Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian atau peristiwa yang tidak diinginkan yang merugikan terhadap manusia, merusak harta benda atau kerugian terhadap proses. Kecelakaan kerja juga dapat didefinisikan suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan atau harta benda (Suma'mur, 2009).

2.2.2 Keselamatan Kerja

Selain kesehatan yang tak kalah pentingnya“ adalah Keselamatan Kerja. Keselamatan kerja merupakan keadaan terhindar dari bahaya saat melakukan kerja. Menurut Suma'mur (1987:1), keselamatan kerja adalah keselamatan yang bertalian dengan mesin, pesawat, alat kerja, bahan dan proses pengolahannya, tempat kerja dan lingkungannya serta cara-cara melakukan pekerjaan. Keselamatan kerjamenyangkut semua proses produksi dan distribusi“baik barang maupun jasa. Keselamatan kerja“adalah tugas semua orang yang bekerja. Keselamatan adalah dari, oleh, dan untuk setiap tenaga kerja maupun masyarakat pada umumnya. Tasliman (1993:1) sependapat dengan Suma'mur bahwa keselamatan dan kesehatan kerja menyangkut semua unsur yang terkait di dalam aktifitas kerja. “Ia menyangkut subjek atau orang yang melakukan pekerjaan, objek (*material*) yaitu“benda-benda atau barang-barang yang dikerjakan, alat-alat kerja yang dipergunakan dalam bekerja berupa mesin-mesin dan peralatan lainnya, “serta menyangkut lingkungannya, baik manusia maupun benda-benda atau barang“(Irmawati *et al.*,2019).

Keselamatan kerja adalah sarana utama untuk pencegahan kecelakaan, cacat dan kematian sebagai akibat kecelakaan kerja. Keselamatan kerja yang baik adalah pintu gerbang bagi keamanan tenaga kerja. Kecelakaan selain menjadi hambatan langsung, juga merugikan secara tidak langsung yakni kerusakan mesin dan peralatan kerja, terhentinya proses produksi untuk beberapa saat, kerusakan pada lingkungan kerja, dan lain-lain (Suma'mur, 1985:2) Secara umum keselamatan kerja dapat dikatakan sebagai ilmu dan penerapannya yang berkaitan dengan mesin, pesawat, alat kerja, bahan dan proses pengolahannya, landasan tempat kerja dan lingkungan kerja serta cara melakukan pekerjaan guna menjamin keselamatan tenaga kerja dan aset perusahaan agar terhindar dari kecelakaan dan kerugian lainnya. Keselamatan kerja juga meliputi penyediaan Alat Pelindung Diri (APD), perawatan mesin dan pengaturan jam kerja yang manusiawi. Pendapat lain mengatakan Keselamatan (*safety*) meliputi: 1. mengendalikan kerugian dari kecelakaan (*control of accident loss*) dan 2. kemampuan untuk mengidentifikasi

dan menghilangkan (mengontrol) resiko yang tidak bisa diterima (*the ability to identify and eliminate unacceptable risks*) (Satoto, 2020)

Berkaitan dengan hal tersebut setiap perusahaan mempunyai tugas ganda yakni untuk memperoleh profit bagi perusahaan yang mempunyai tanggung jawab sosial terhadap lingkungan internal perusahaan. Lingkungan internal perusahaan antara lain adanya jaminan keamanan dalam bekerja dan upah yang layak. Bila hal ini telah dapat dicapai maka akan memberikan peluang bisnis ke depan yang lebih baik sehingga perusahaan dapat bertindak dengan baik dalam menghadapi berbagai tantangan yang ada (Yuli, 2011).

Keselamatan kerja menurut Mondy & Noe (2010) adalah perlindungan karyawan dari luka-luka yang disebabkan oleh kecelakaan yang terkait dengan pekerjaan. Resiko keselamatan merupakan aspek-aspek dari lingkungan kerja yang dapat menyebabkan kebakaran, ketakutan aliran listrik, terpotong, luka memar, keseleo, patah tulang, kerugian alat tubuh, penglihatan dan pendengaran.

Menurut Husni (2009) keselamatan kerja berkaitan dengan kecelakaan kerja yaitu kecelakaan yang terjadi ditempat kerja atau dikenal dengan kecelakaan industri. Kecelakaan industri ini secara umum dapat diartikan sebagai: “suatu kejadian yang tidak diduga semula dan tidak dikehendaki yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas”. Ada 4 (empat) faktor penyebabnya yaitu:

1. Faktor manusia.
2. Faktor material/bahan/peralatan.
3. Faktor bahaya/sumber bahaya.
4. Faktor yang dihadapi (Pemeliharaan/perawatan mesin-mesin).

2.2.3 Kesehatan Kerja

Menurut Mangkunegara (dalam Sayuti, 2013:196) kesehatan kerja adalah kondisi yang bebas dari gangguan fisik, mental emosi, atau rasa sakit yang disebabkan oleh lingkungan kerja. Sedangkan keselamatan kerja adalah pengawasan terhadap orang, mesin, material, dan metode yang mencakup lingkungan kerja agar supaya pekerja tidak mengalami cedera. Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) menurut Ramli (2013:62) adalah kondisi atau faktor yang

mempengaruhi atau dapat mempengaruhi kesehatan dan keselamatan pekerja atau pekerja lain (termasuk pekerja sementara dan kontraktor), pengunjung, atau setiap orang di tempat kerja.

Sri Redjeki (2016), Sehat senantiasa digambarkan sebagai suatu kondisi fisik, mental, dan sosial seorang pekerja yang tidak akan bisa bebas dari penyakit atau gangguan kesehatan, selain itu menunjukkan kemampuan untuk berinteraksi dengan lingkungan dan pekerjaannya. Dalam aspek kesehatan paradigma mengupayakan agar yang sehat tetap dalam keadaan sehat dan bukan hanya sekedar mengobati, merawat atau menyembuhkan gangguan kesehatan atau 11 penyakit. Oleh karena itu, perhatian utama yang dilakukan pada bidang kesehatan lebih ditujukan ke arah pencegahan terhadap kemungkinan timbulnya penyakit dengan adanya gejala serta pemeliharaan kesehatan seoptimal mungkin. Menurut Blum dalam Sri Redjeki (2016) ditentukan oleh empat faktor, yaitu :

1. Lingkungan : berupa lingkungan fisik (alami, buatan), kimia (organik/anorganik, logam berat, debu), biologi (virus, bakteri, mikroorganisme), dan sosial budaya (ekonomi, pendidikan, pekerjaan).
2. Perilaku : seperti sikap, kebiasaan, tingkah laku.
3. Pelayanan kesehatan : promotif, preventif, kuratif, dan rehabilitatif.
4. Genetik : merupakan faktor bawaan setiap manusia.

Definisi kesehatan kerja merupakan spesialisasi dalam ilmu kesehatan atau kedokteran beserta prakteknya yang bertujuan agar pekerja atau masyarakat pekerja memperoleh derajat kesehatan setinggi-tingginya, baik fisik, mental, maupun sosial dengan usaha-usaha preventif dan kuratif, terhadap penyakitpenyakit atau gangguan-gangguan kesehatan yang diakibatkan dari faktor-faktor pekerjaan dan lingkungan kerja, serta terdapat penyakit-penyakit umum (Sri Redjeki, 2016).

Hubungan antara pekerjaan dan kesehatan seseorang mulai dikenal sejak beberapa abad yang lalu, antara lain dengan didapatkannya penyakit akibat cacing atau gejala sesak napas akibat timbunan debu dalam paru pada pekerja pertambangan. Kaitan dari timbal balik pekerjaan yang dilakukan dan kesehatan pekerja semakin banyak dipelajari dan terus berkembang sejak terjadinya revolusi

industri. Pekerjaan mungkin berdampak negatif bagi kesehatan akan tetapi sebaliknya pekerjaan dapat pula memperbaiki tingkat kesehatan dan kesejahteraan pekerja bila dikelola dengan baik. Demikian pula status kesehatan pekerja sangat mempengaruhi produktivitas kerjanya. Pekerjaan yang sehat memungkinkan tercapainya hasil kerja yang lebih baik bila dibandingkan dengan pekerja yang terganggu kesehatannya (Meydina, 2012). Meydina (2012) menyatakan bahwa bagian dari sebagian spesifik keilmuan dalam kesehatan masyarakat, kesehatan kerja lebih memfokuskan lingkup kegiatannya pada peningkatan kualitas hidup tenaga kerja melalui penerapan upaya kesehatan yang bertujuan untuk:

1. Meningkatkan dan memelihara derajat kesehatan pekerja.
2. Melindungi dan mencegah pekerja dari semua gangguan kesehatan akibat lingkungan kerja atau pekerjaannya.
3. Menempatkan pekerja sesuai dengan kemampuan fisik, mental dan pendidikan atau keterampilannya.
4. Meningkatkan efisiensi dan produktivitas pekerja.

Kesehatan kerja mencakup kegiatan yang bersifat komprehensif berupa upaya promotif, preventif, kuratif dan rehabilitatif. Upaya promotif berupa penyuluhan, pelatihan dan peningkatan pengetahuan tentang upaya hidup sehat dalam bekerja, disamping kegiatan pencegahan (preventif) terhadap risiko gangguan kesehatan, lebih menemukan dalam disiplin kesehatan kerja.

Fungsi dari kesehatan kerja menurut Sri Redjeki (2016) sebagai berikut :

- a. Identifikasi dan melakukan penilaian terhadap risiko dari bahaya kesehatan di tempat kerja.
- b. Memberikan saran terhadap perencanaan dan pengorganisasian dan praktik kerja termasuk desain tempat kerja.
- c. Memberikan saran, informasi, pelatihan, dan edukasi tentang kesehatan kerja dan Alat Pelindung Diri (APD).
- d. Melaksanakan survei terhadap kesehatan kerja.
- e. Terlibat dalam proses rehabilitasi.
- f. Mengelola P3K dan tindakan darurat.

2.2.4 Peraturan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja di atas kapal

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

1. UU No. 1 Th. 1970 mengenai keselamatan kerja.
2. Peraturan Menteri No. 4 Tahun 1980 mengenai syarat-syarat pemasangan dan pemeliharaan alat pemadam api ringan.
3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2015 tentang keselamatan pelayaran.
4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 25 tahun 2015 tentang Keselamatan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan
5. SOLAS 1974 beserta amandemen-amandemennya mengenai persyaratan keselamatan kapal.
6. STCW 1978 Amandemen-amandemennya 1995 mengenai standar pelatihan bagi para pelaut.

Undang-Undang No. 1 Tahun. 1970 tentang keselamatan kerja terdiri dari 11 Bab dan 18 pasal, walaupun UU ini disebut UU keselamatan kerja, namun materi yang diaturnya mencakup juga kesehatan kerja. Undang-Undang ini mempunyai sasaran dan tujuan sebagai berikut:

Umum

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

Khusus

- Mencegah dan mengurangi kecelakaan dan akibatnya
- Mengembalikan mesin, pesawat, instalasi, alat peralatan kerja, bahan dan hasil produces.

Menurut *International Labour Organization* (ILO) dan *World Health Organization* (WHO) dikatakan usaha kesehatan kerja haruslah ditujukan untuk :

- Meningkatkan dan memelihara kesehatan karyawan laut pada kondisi yang sebaik-baiknya. Menghindarkan para karyawan dari gangguan kesehatan yang mungkin timbul akibat kerja.
- Melindungi karyawan laut dari pekerjaan yang mungkin dapat mempengaruhi kesehatan.
- Menempatkan karyawan laut pada tempat yang sesuai dengan kondisi sosiologis masing-masing.

Peraturan *International Maritime Organization* (IMO) mengenai pencegahan kecelakaan dan kesehatan kerja, demi mencegah terjadinya kecelakaan kerja terutama untuk jaga laut faktor kelelahan adalah menjadi perhatian, untuk itu *International Maritime Organization* (IMO) membuat petunjuk yang berkenaan dengan pencegahan kelelahan agar siap untuk melaksanakan tugas, antara lain :

- Maksimum jam kerja rata-rata tidak lebih 12 jam perhari, setiap perwira dan ranting yang akan diberi tugas jaga harus minimal 10 jam istirahat dalam periode 24 jam.
- Jumlah jam istirahat boleh dibagi tidak lebih dari dua periode yang salah satu periodenya paling sedikit 6 jam lamanya.
- Pengecualian dari kondisi butir 1 dan 2 diatas, sepuluh jam minimal istirahat boleh dikurangi, akan tetapi tidak boleh kurang dari 6 jam secara terus menerus dan pengurangan tersebut tidak lebih dari dua hari dan tidak kurang dari 70 jam istirahat untuk periode 7 hari. Kecelakaan dengan segala bentuk dan akibatnya dapat merugikan pengusaha dan masyarakat, karena kecelakaan akan menimbulkan penderitaan lahir batin atau kerugian yang bersifat ekonomis.

2.2.5 Peralatan Keselamatan Kerja

Berdasarkan Undang-undang Keselamatan Kerja No. 1 Tahun 1970, pasal 12b dan pasal 12c, bahwa tenaga kerja diwajibkan: a. Memahami alat-alat perlindungan diri. b. Memenuhi atau mentaati semua syarat-syarat keselamatan kerja yang tertera dalam UU No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja harus memenuhi syarat sebagai berikut :

1. Mencegah dan mengurangi kecelakaan
2. Mencegah dan mengendalikan timbul atau menyebarluasnya kecelakaan
3. Mencegah dan mengendalikan timbulnya penyakit akibat kecelakaan kerja
4. Menyesuaikan dan menyempurnakan pengamanan pada pekerjaan yang bahaya kecelakaannya menjadi bertambah tinggi

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

Dalam pasal 14 disebutkan bahwa perusahaan diwajibkan secara cuma-cuma menyediakan semua alat perlindungan diri yang diwajibkan pada tenaga kerja yang berada dibawah dan bagi setiap orang yang memasuki tempat kerja tersebut.

Ada 2 macam alat-alat pelindung keselamatan yaitu terdiri dari :

- a. Alat pelindung diri untuk Mesin-Mesin dan Alat-alat Tenaga
Alat pelindung ini disediakan oleh pabrik pembuat mesin dan alat tenaga misalnya kap-kap pelindung dari motor listrik, katup-katup pengaman dari ketel uap, pompa-pompa dan sebagainya.
- b. Alat pelindung diri untuk para pekerja (*Personal Safety Equipment*)
Alat pelindung diri (APD) adalah peralatan keselamatan yang harus digunakan oleh personil apabila berada pada suatu tempat kerja yang berbahaya (Cahyono, 2004). Menurut Suma'mur (2009), alat pelindung diri adalah suatu alat yang dipakai untuk melindungi diri terhadap bahaya-bahaya kecelakaan kerja.

Alat pelindung untuk para pekerja adalah gunanya untuk melindungi pekerja dari bahaya-bahaya yang mungkin menyimpannya sewaktu-waktu dalam menjalankan tugasnya seperti :

- a. Helm Pengaman (Safety Helmet)

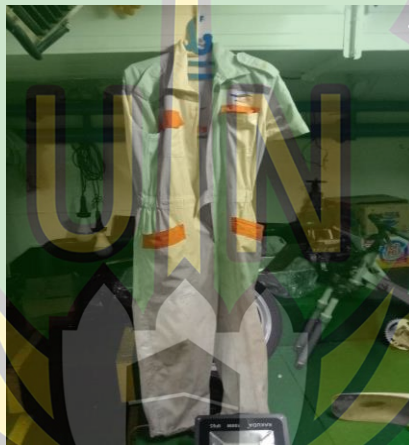
Helm Pengaman berfungsi sebagai pelindung kepala dari benda yang bisa mengenai kepala secara langsung ketika bekerja diatas kapal. Contohnya seperti Bosun ketika sedang bekerja di dek kapal



Gambar 2.1 Pengaman kepala (*dokumen pribadi, 2022*)

b. Baju Pelindung

Baju pelindung adalah pakaian yang digunakan untuk melindungi tubuh dari bahaya atau risiko kerja tertentu, seperti bahan kimia, radiasi, atau panas. Baju pelindung juga dapat digunakan untuk melindungi dari serangan atau percikan api.



Gambar 2.2 Baju pelindung (*dokumen pribadi, 2022*)

c. Sepatu Pengaman :

Maksimum dari ruangan internal kapal dipakai oleh kargo dan mesin, yang terbuat dari logam keras dan yang membuatnya canggung untuk awak untuk jalan di sekitaran. sepatu keamanan meyakinkan kalau tak ada luka yang berlangsung di kaki beberapa pekerja atau ABK diatas Kapal.



Gambar 2.3 Sepatu Pengaman (*dokumen pribadi, 2022*)

d. Sarung Tangan (*Hand safety*):

Beragam jenis sarung tangan yang disiapkan di kapal. Sarung tangan ini dipakai dalam operasi dimana hal semacam ini jadi kewajiban membuat perlindungan tangan beberapa orang. Sebagian sarung tangan yang didapatkan sarung tangan tahan panas untuk bekerja pada permukaan yang panas, kapas sarung tangan untuk operasi normal, sarung tangan las, sarung tangan bahan kimia dll.



Gambar 2.4 Sarung tangan (*dokumen pribadi, 2022*)

e. Kacamata:

Kacamata yaitu bagian paling peka dari badan manusia dan dalam operasi keseharian pada peluang kapal begitu tinggi untuk mempunyai cedera mata. kaca pelindung atau kacamata yang dipakai untuk perlindungan mata, sedang kacamata las dipakai untuk operasi pengelasan yang melindungi mata dari percikan intensitas tinggi.



Gambar 2.5 Kacamata (*dokumen pribadi, 2022*)

f. Tali Pengamanan:

Operasi kapal teratur meliputi perbaikan dan pengecatan permukaan yang tinggi yang membutuhkan anggota kru untuk mencapai beberapa daerah yg tidak

gampang dibuka. Untuk hindari jatuh dari daerah tinggi seperti itu, maka memakai tali pengaman. tali pengaman yaitu digunakan oleh operator di satu ujung dan diikat pada titik kuat di ujung yang lain.



Gambar 2.6 Tali pengaman (*dokumen pribadi, 2022*)

g. Alat pelindung pernafasan

Fungsi alat pelindung pernafasan beserta perlengkapannya adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi organ pernafasan dengan cara menyalurkan udara bersih dan sehat dan/ atau menyaring cemaran bahan kimia. Mikro – organisme, partikel yang berupa debu kabut (aerosol), uap, asap, gas/fume, dan sebagainya.



Gambar 2.7 Alat pelindung pernafasan

h. Alat pelindung pendengaran

Fungsi alat pelindung telinga adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi alat pendengaran terhadap kebisingan atau tekanan.



Gambar 2.8 Alat pelindung pendengaran (*dokumen pribadi, 2022*)

i. Baju Pelampung

Pelampung berfungsi melindungi pengguna yang bekerja di atas air atau di permukaan air agar terhindar dari bahaya tenggelam dan mengatur keterapungan pengguna agar dapat berada pada posisi tenggelam atau melayang di dalam air. Misalnya pada saat man *overboard drill*.



Gambar 2.9 Baju pelampung (*dokumen pribadi, 2022*)

2.3 Kecelakaan Kerja

Menurut PERMENAKER No. 03/MEN/1998 kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan atau harta benda (Kementerian Tenaga Kerja, 1998). Kecelakaan adalah kejadian tidak terduga dan tidak diharapkan. Dikatakan tidak terduga karena dibelakang peristiwa yang terjadi tidak terdapat unsur kesengajaan atau unsur perencanaan, sedangkan tidak diharapkan karena peristiwa kecelakaan disertai kerugian material maupun menimbulkan penderitaan dari skala paling ringan sampai paling berat (Suma'mur, 2009).

Menurut Tarwaka (2016), kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang jelas tidak dikehendaki dan sering kali tidak terduga semula yang dapat menimbulkan kerugian baik waktu, harta benda atau properti maupun korban jiwa yang terjadi di dalam suatu proses kerja industri atau yang berkaitan dengannya. Dengan demikian kecelakaan kerja mengandung unsur-unsur sebagai berikut :

1. Tidak diduga semula, oleh karena dibelakang peristiwa kecelakaan tidak terdapat unsur kesengajaan dan perencanaan.
2. Tidak diinginkan atau diharapkan, karena setiap peristiwa kecelakaan akan selalu disertai kerugian baik fisik maupun mental.
3. Selalu menimbulkan kerugian dan kerusakan, yang sekurang-kurangnya akan dapat menyebabkan gangguan proses kerja. Menurut Tarwaka (2016). Pada pelaksanaannya kecelakaan kerja di industri dapat dibedakan menjadi 2 (dua) kategori utama yaitu :
 1. Kecelakaan industri, yaitu suatu kecelakaan yang terjadi di tempat kerja, karena adanya potensi bahaya yang tidak terkendali.
 2. Kecelakaan di dalam perjalanan, yaitu kecelakaan yang terjadi diluar tempat kerja dalam kaitannya dengan adanya hubungan kerja.

Penelitian yang dilakukan oleh Anshari dan Nizwardi (2016) jumlah pekerja konstruksi yang tidak mengalami kecelakaan kerja lebih tinggi daripada yang mengalami kecelakaan. Penelitian yang dilakukan oleh Sandewa dan Ardian (2014) jumlah responden yang tidak pernah mengalami kecelakaan kerja lebih tinggi daripada responden yang pernah mengalami kecelakaan kerja. Penelitian yang dilakukan Affidah dan Vivien (2016). Para pekerja cenderung mengalami kecelakaan kerja, luka terbanyak yang dialami oleh karyawan adalah luka ringan (*injury*). Penelitian yang dilakukan oleh Messah, dkk (2015) jenis kecelakaan yang banyak dialami karena tergelincir dan terpeleset.

2.4 Penerapan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3) di Kapal

Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di kapal adalah seperangkat aturan dan prosedur yang digunakan untuk mencegah terjadinya kecelakaan dan cedera pada para pekerja di atas kapal, serta untuk menjaga

kesehatan mereka. Hal ini termasuk tetapi tidak terbatas pada pengaturan peralatan yang aman, pelatihan keselamatan, dan pemantauan kondisi kerja. Tujuannya adalah untuk menjamin keselamatan para pekerja, kapal, dan lingkungan sekitarnya

Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di atas kapal harus dilakukan secara sistematis dan terstruktur. Berikut ini adalah beberapa langkah yang dapat dilakukan dalam menerapkan K3 di atas kapal:

1. Identifikasi bahaya: Tindakan pertama yang harus dilakukan adalah mengidentifikasi bahaya yang ada di atas kapal, baik bahaya yang terlihat maupun bahaya yang tidak terlihat.
2. Menilai risiko: Setelah bahaya diidentifikasi, langkah selanjutnya adalah menilai risiko yang ditimbulkan oleh setiap bahaya tersebut. Risiko dapat diukur dengan menggunakan skala yang sesuai, seperti skala probabilitas dan dampak.
3. Menetapkan tindakan: Setelah risiko teridentifikasi, tindakan harus diambil untuk mengurangi risiko tersebut. Tindakan yang dapat dilakukan antara lain adalah dengan menerapkan sistem keamanan yang sesuai, memberikan pelatihan dan sertifikasi kepada awak kapal, serta memperbaiki atau mengganti peralatan yang tidak aman.
4. Mengawasi dan mengevaluasi: Setelah tindakan diambil, langkah selanjutnya adalah mengawasi dan mengevaluasi apakah tindakan tersebut efektif dalam mengurangi risiko. Jika tidak, tindakan perbaikan harus dilakukan kembali.
5. Menyusun dokumentasi: Seluruh tindakan yang telah dilakukan harus didokumentasikan secara baik, agar dapat dijadikan sebagai acuan untuk tindakan selanjutnya.

Dengan menerapkan langkah-langkah tersebut, diharapkan dapat tercipta suasana kerja yang aman dan sehat di atas kapal, sehingga dapat menjamin keselamatan para awak kapal dan kualitas layanan yang diberikan oleh kapal tersebut.

BAB III

RANCANGAN PENELITIAN

3.1 Jenis Rancangan Penelitian

Rancangan penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian deskriptif yaitu metode penelitian yang bertujuan untuk memperoleh hasil deskripsi tentang suatu keadaan secara objektif. Pendekatan kualitatif yaitu metode penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati (Suwarnida, 2016).

Maka dari itu, tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) yang dilaksanakan diatas kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2 Lintasan Ulee Lheue – Balohan Sabang yang didapat dengan kegiatan observasi lapangan, hasil dokumentasi dan wawancara yang berpedoman pada Peraturan-Peraturan yang berlaku.

Jenis penelitian yang digunakan adalah kualitatif tujuannya untuk memperoleh gambaran penelitian bagaimana Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di Kapal Penumpang KMP Aceh Hebat 2 pada lintasan penyeberangan Ulee Lheue Banda Aceh – Balohan Sabang.

3.2 Tempat dan Waktu Penelitian

3.2.1 Tempat Lokasi Penelitian Kapal Penumpang KMP Aceh Hebat 2



Gambar 3.1 Kapal Penumpang KMP Aceh Hebat 2 Lintasan Penyebrangan Ulee Lheue Banda Aceh – Balohan Sabang

3.2.2 Waktu Penelitian

Waktu penelitian dibagi dalam dua tahap yaitu :

- a. Tahap persiapan, dimana pada tahap ini dilakukan observasi awal ke lokasi tempat penelitian dengan tujuan untuk pengambilan data sekunder yang dibutuhkan di dalam Tugas Akhir. Tahap ini berlangsung pada bulan Juni 2022.
- b. Tahap pelaksanaan kegiatan penelitian, pada tahap ini dilakukan pengumpulan data primer dan tahap ini berlangsung pada bulan Juni 2022.

3.3 Teknik Pengumpulan Data

Proses pengambilan data didapatkan dari data primer dan sekunder, sesuai dengan penelitian yang dilaksanakan pada lokasi penelitian.

3.3.1 Data Primer

Merupakan sumber data yang didapat di lapangan. Data primer dalam penelitian ini, dikumpulkan melalui penelitian langsung dengan turun ke lokasi penelitian, untuk mencari fakta dan data-data yang berkaitan dengan masalah yang akan diteliti seperti wawancara, observasi dan kuesioner serta dokumentasi. Wawancara dilakukan kepada informan yang lebih mengetahui tentang permasalahan ini.

Data primer yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

1. Observasi, yaitu penulis melakukan pengamatan langsung terhadap objek secara langsung atau pengumpulan data dan informasi. Disini peneliti langsung melakukan observasi di kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2 penyebrangan Ulee Lheue – Balohan Sabang.
2. Wawancara, yaitu kegiatan penulis berdialog langsung secara lisan dengan Nahkoda, Mualim II, KKM/Masinis 1 serta Anak Buah Kapal (ABK) yang berwenang atau yang mempunyai pengetahuan tentang penerapan K3 pada kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2 tersebut.
3. Dokumentasi adalah teknik pengumpulan data yang digunakan untuk mengumpulkan data skunder yaitu dengan cara mengumpulkan data dan menghimpun dan menganalisa dokumen-dokumen, baik dokumen tertulis

maupun dokumen elektronik, dilakukan dengan cara merekam atau mengambil gambar-gambar pada saat penelitian berlangsung.

3.3.2 Data Sekunder

Data yang didapatkan dengan cara melakukan pemeriksaan laporan yang ada tentang penerapan sistem manajemen kesehatan dan keselamatan kerja yang ada pada rumah sakit tersebut yang ada tentang penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) yang ada di kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2 dan dari buku atau dari jurnal-jurnal ilmiah yang berkaitan dengan penelitian ini.

3.4 Sampel Penelitian

Penelitian evaluasi ini merupakan penelitian kualitatif untuk menggambarkan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di dalam kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2 pada lintasan penyeberangan Ulee Lheue – Balohan Sabang. Adapun sampel yang digunakan pada penelitian ini adalah dengan melakukan wawancara, dokumentasi dan kuesioner pada Anak Buah Kapal (ABK) atau pihak-pihak yang berkaitan atau berhubungan serta mempunyai pengetahuan mengenai K3 di dalam kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2 tersebut.

3.5 Pengolahan Data

Pengolahan data merupakan proses dimana peneliti mengumpulkan data-data yang didapat dari hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi serta dari hasil rekaman audio (Sundusiah, 2010). Sementara itu di dalam proses pengambilan data terdapat 3 (tiga) proses yang pertama yaitu reduksi data, perbandingan data, serta data yang digunakan. Adapun penjelasan mengenai tiga proses tersebut adalah:

1. Reduksi data

Reduksi data merupakan suatu proses pemilahan, pemusatan, dan penyederhanaan data kasar yang diperoleh dari catatan tertulis pada lokasi penelitian. Analisis data yang dilakukan dalam proses reduksi data yaitu dengan cara memilah data yang dianggap penting sebagai hasil dari penelitian.

2. Perbandingan Data

Perbandingan data merupakan proses pengumpulan data yang diperoleh melalui hasil penelitian kemudian dilakukan perbandingan dengan peraturan-peraturan yang berlaku atau berkaitan dengan evaluasi penerapan K3 di Kapal Penumpang KMP Aceh Hebat 2. Perbandingan data ini dilakukan dengan maksud guna mengamati apakah terdapat penyelewengan-penyelewengan yang berlangsung melenceng dari peraturan-peraturan yang sudah ditetapkan. Dari proses perbandingan data ini maka akan mendapat hasil yang kemudian akan diuraikan pada Bab IV (empat).

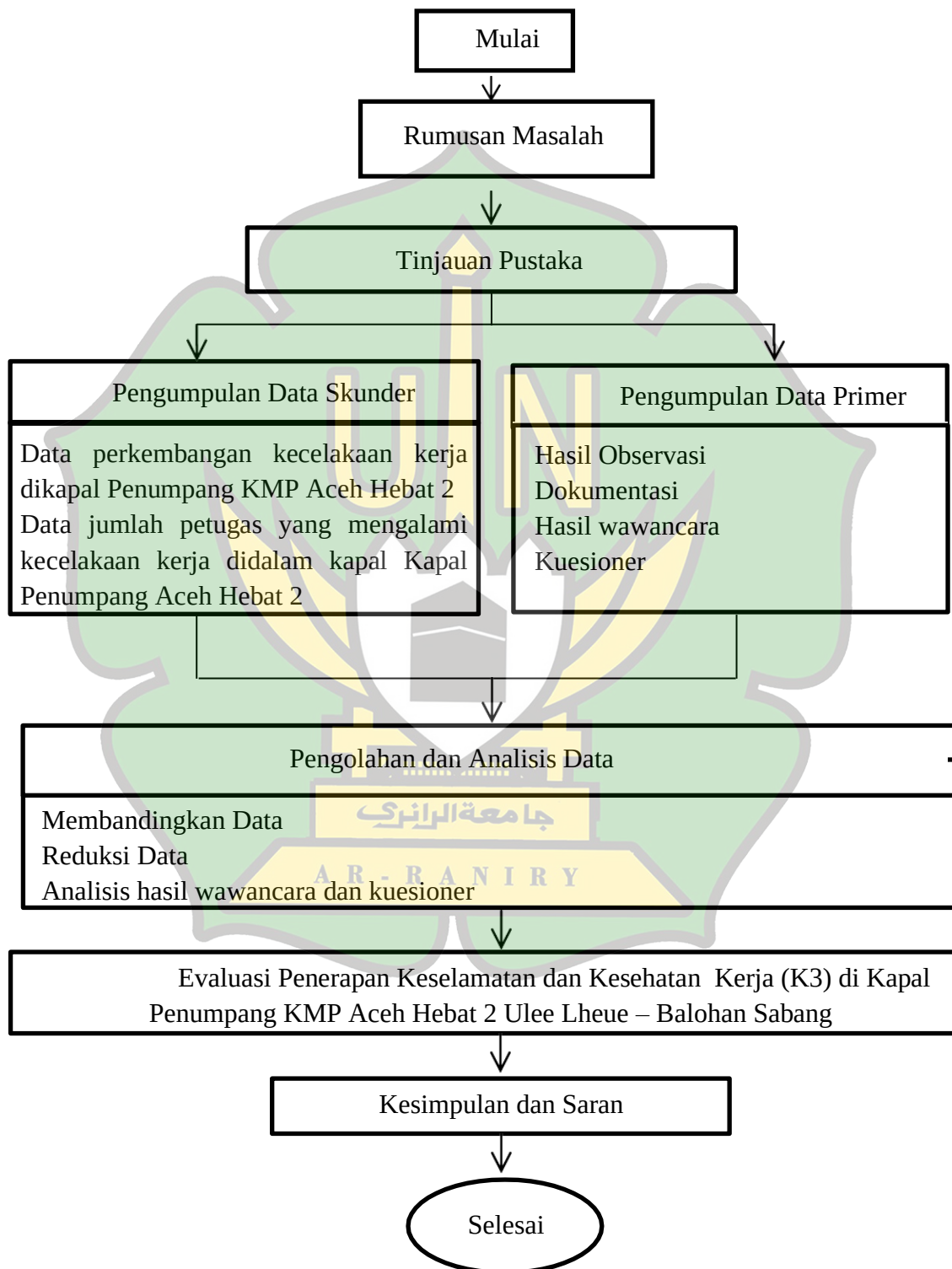
3. Data yang digunakan

Pada penelitian ini data yang digunakan yaitu data yang diambil dari hasil penelitian yang berlandaskan pada inti masalah yang telah diamati.



3.6 Diagram Penelitian

Tabel 3.1 Diagram alir penelitian



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada hasil ini, penulis akan memaparkan hasil penelitian tentang Evaluasi Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di Kapal Penumpang KMP Aceh Hebat 2 berdasarkan hasil analisis data wawancara.

4.1 Pengetahuan dan Penerapan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3)

Terlaksananya penerapan K3 merupakan suatu hal yang membutuhkan kerja sama sebagai langkah koordinasi yang kuat dalam menjaga keselamatan dan kesehatan pekerja. Berdasarkan hasil penelitian, pemahaman terhadap penerapan K3 ini semakin menyempit hingga pada level pekerja, maksudnya di tingkat level atas (nahkoda) memahami betul apa-apa saja yang harus diterapkan dalam melaksanakan keselamatan dan kesehatan kerja. Akan tetapi semakin ke bawah (tingkat pekerja) pemahaman keselamatan dan kesehatan kerja hanyalah sebatas proses kerja, penggunaan alat pengaman atau alat pelindung diri yang digunakan dan disediakan oleh kapal, bahkan masih ada kecenderungan pemakaian alat pelindung diri atau pengaman tersebut tidak dilaksanakan atau diabaikan sama sekali oleh pekerja karena adanya perasaan sudah terbiasa dan merasa kurang cekatan dalam bekerja.

Pelaksanaan K3 adalah salah satu kunci keberhasilannya yaitu komitmen, tanpa komitmen penerapan K3 tidak akan terlaksana dengan baik, untuk itu manajemen harus memperlihatkan komitmennya (*visible commitment*) agar dapat terlihat dan dapat dirasakan oleh setiap unsur. Penerapan K3 bukanlah semata hanya menyangkut keselamatan kerja saja namun juga kesehatan pekerja dimana keduanya saling terintegrasi dalam lingkungan kerja dan proses kerja perusahaan. Sesuai dengan yang dinyatakan oleh Suma'mur (2013) bahwa keselamatan mempunyai arti keadaan terbebas dari celaka ataupun hampir celaka. Kesehatan kerja adalah upaya penyesuaian antara kapasitas kerja, beban kerja dan lingkungan kerja agar setiap pekerja dapat bekerja secara sehat tanpa membahayakan dirinya sendiri maupun pekerja lain di sekelilingnya, sehingga diperoleh produktivitas kerja

yang optimal. Kesehatan kerja merupakan hubungan dua arah antara pekerjaan dan kesehatan. Kesehatan kerja tidak hanya menyangkut hubungan antara efek lingkungan kerja misalnya panas, bising debu, zat-zat kimia dan lain-lain, tetapi hubungan antara status kesehatan pekerja dengan kemampuannya untuk melakukan tugas yang harus dikerjakannya. Tujuan utama kesehatan kerja adalah mencegah timbulnya gangguan kesehatan daripada mengobati (Suma'mur, 2013).

Hasil wawancara terhadap responden penelitian, terdapat perbedaan persepsi atau pandangan tentang apa yang dimaksud dengan penerapan keselamatan dan kesehatan kerja di kapal KMP Aceh Hebat 2. Peneliti mengajukan pertanyaan kepada nahkoda kapal yang menganggap bahwa penerapan K3 merupakan perusahaan menjamin dan memberikan sarana dan fasilitas untuk keselamatan dan kesehatan pekerja berupa adanya kartu BPJS ketenagakerjaan dan APD. Namun, 2 (dua) orang pekerja dengan jabatan MUALIM I yaitu penerapan K3 di kapal adalah upaya keselamatan dan kesehatan kerja, untuk mengurangi risiko kecelakaan kerja. Berbeda dengan jawaban pekerja bagian juru mudi yang menyatakan bahwa penerapan K3 menjadi hasil yang terbaik untuk perusahaan dan untuk pekerja itu sendiri, keselamatan dan kesehatan kerja di ruang lingkup pekerjaannya serta menggunakan APD yang lengkap. Sedangkan menurut jawaban pekerja bagian juru minyak beranggapan bahwa tidak mengetahui dengan benar prosedur menggunakan alat pelindung diri (APD) dengan secara benar dan tidak mengetahui potensi bahaya dari setiap alat yang digunakan pada saat bekerja.

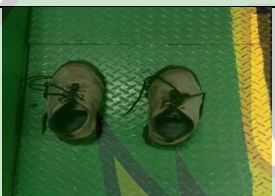
4.2 Penggunaan dan Ketersediaan Alat Pelindung Diri (APD)

Alat pelindung diri adalah alat yang digunakan untuk melindungi tubuh pekerja dari luka atau penyakit yang disebabkan oleh adanya kontak langsung maupun tidak langsung dengan bahaya (*hazards*) di tempat kerja, baik yang bersifat kimia, biologis, radiasi, fisik, elektrik, mekanik, dan lainnya. Sedangkan makna dari alat pelindung diri menurut menteri ketenagakerjaan ialah suatu alat yang mempunyai kemampuan untuk melindungi seseorang yang fungsinya mengisolasi sebagian atau seluruh tubuh dari potensi bahaya di tempat kerja.

Berdasarkan observasi dan wawancara yang telah dilakukan Ketersediaan alat pelindung diri (APD) di kapal Aceh Hebat 2 masih belum lengkap seperti alat pelindung diri untuk kepala belum tersedia dan ditempatkan di tempat yang sesuai dengan fungsinya sehingga mudah diperoleh. Namun jumlah APD yang ada tidak sesuai dengan jumlah ABK kapal yang ada. Manfaat yang didapatkan jika memakai APD dengan lengkap dan benar dapat terhindar dari kecelakaan kerja apabila diimbangi dengan tindakan yang hati-hati saat bekerja. Sebagian ABK kapal yang sudah menggunakan APD dengan baik, namun masih ada sebagian yang hanya menggunakan APD pada saat ada perwira atau nahkoda yang mengawasinya. banyak sekali ABK kapal tidak memakai alat pelindung diri alasannya seperti, tidak nyaman dipakai, lupa memakainya, malas, mengganggu pekerjaan, tidak sesuai dengan bahaya yang ada dari alasan tersebut yang paling banyak adalah adanya rasa tidak nyaman untuk memakainya.

Strategi yang tepat untuk meningkatkan kesadaran ABK kapal akan pentingnya menggunakan alat pelindung diri Strategi yang digunakan seperti : melaksanakan alat keselamatan kerja setiap bulan, menetapkan aturan wajib menggunakan APD saat bekerja dan memberi teguran kepada yang melanggarnya, memberi sosialisasi dengan cara menempelkan poster-poster tentang alat keselamatan, nahkoda kapal melaksanakan pengawasan secara intensif kepada ABK kapal. Alat Pelindung Diri (APD) pekerja wajib ada di tempat kerja serta wajib dipakai bagi seseorang yang sedang bekerja. Kelayakan APD harus diperhatikan karena semua alat memiliki fungsi yang penting dalam melindungi bagian tubuh dari dampak pekerjaan. Apabila APD tersebut tidak layak pakai, maka keterpaparan dampak suatu pekerjaan akan terjadi. Kesadaran pekerja dalam pemakaian APD merupakan faktor penting. Industri telah melengkapi APD yang ada, tetapi jika pekerja tidak mematuhi dan secara benar dalam penggunaannya, maka dampak dari pekerjaan tersebut akan terpaparkan. Berikut Tabel 4.1. Tentang alat pelindung diri (APD) yang tersedia di kapal KMP Aceh Hebat 2.

Tabel 4.1 Alat keselamatan dan kesehatan kerja di kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2.

No	Gambar APD	Nama	Jumlah	Keterangan
1.		Baju pelindung	2 Set	Tersedia
2.		Sarung tangan	2 Set	Tersedia Kondisi tidak layak pakai
3.		Sepatu pelindung	2 Set	Tersedia Kondisi tidak layak pakai
4.		Kacamata pelindung	1 buah	Tersedia
5.		Penutup telinga	1 Set	Tersedia
6.		Tali pengaman	1 buah	Tersimpan
7.		Pelindung kepala	-	Tidak tersedia

Alat Keselamatan di Kapal Penumpang KMP Aceh Hebat 2 Lintasan penyebrangan Ulee-Lheue – Balohan Sabang

Selain penerapan dari alat pelindung diri (APD) bagi pekerja di kapal, alat keselamatan penumpang di kapal juga sangat penting diterapkan di kapal karena menyangkut kehidupan nyawa manusia baik bagi para penumpang maupun para pekerja/ABK kapal. Keselamatan penumpang dan pekerja kapal hal yang sangat perlu di perhatikan. Oleh karena itu, perlengkapan keselamatan harus sudah tersedia pada tempat yang telah di tentukan atau tersimpan dengan baik ketika terjadi darurat pada kapal tersebut. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan RI, pengaturan pengadaan dan penggunaan alat-alat keselamatan yang diperuntukkan sesuai *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)* Alat-alat keselamatan yang harus ada di kapal meliputi pada Tabel 4.2. Berikut ini tentang alat Keselamatan jiwa bagi penumpang dan pekerja/ABK di kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2 pada lintasan penyebrangan Ulee-Lheue – Balohan Sabang.

Tabel 4.2 Data alat keselamatan Jiwa di kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2

No	Gambar Alat Keselamatan Penumpang dan ABK di kapal	Nama alat	Jumlah	Keterangan
1.		AN Baju Y pelampung		Tersimpan dengan baik
		a. Dewasa	326 Pcs	
		b. Anak-anak	34 Pcs	
2.		Sekoji	2 Unit	Terpasang dengan baik

3.		Rakit penolong	26 Unit	Terpasang dengan baik
4.		Pelampung penolong	26 Pcs	Terpasang dengan baik
5.		Pelempar tali	2 buah	Tersimpan dengan baik
7.		Pemadam kebakaran	13 buah	Terpasang dengan baik

4.3 Pengawas Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)

Berdasarkan temuan di lapangan, kecelakaan pada ABK kapal memiliki kaitan salah satunya dengan pengawasan dalam hal ini dilaksanakan oleh nahkoda kapal Aceh Hebat 2. Sebagai nahkoda bertugas memberi perhatian dalam memenuhi tanggung jawabnya untuk memberikan perlindungan pada ABK kapal, Mengawasi kelaiklautan kapal dan ABK kapal lewat norma keselamatan dan kesehatan kerja adalah salah satu tupoksi. Mengawasi keselamatan dan kesehatan kerja pada kapal Aceh Hebat 2 mutlak diperlukan agar menjadi lebih tertib dan aman sesuai dengan tujuan visi dan misi yang ada di dinas tersebut.

Menurut Husnaini (2001 : 400), Tujuan pengawasan adalah sebagai berikut: Menghentikan atau meniadakan kesalahan, penyimpangan, penyelewengan, pemborosan, dan hambatan, Mencegah terulang kembalinya kesalahan, penyimpangan, pemborosan, dan hambatan. dan.Meningkatkan kelancaran operasi perusahaan serta Melakukan tindakan koreksi terhadap kesalahan yang dilakukan dalam pencapaian kerja yang baik. Untuk dapat mewujudkan hal tersebut, berbagai upaya dilaksanakan oleh nahkoda seperti melakukan pemeriksaan serta sosialisasi untuk membimbing penerapan Program K3. Hal ini sesuai jawaban responden pada variabel pengawasan, indikator membandingkan antara pelaksanaan pekerjaan dengan pedoman yang ditetapkan mendapatkan nilai tertinggi bila dibandingkan indikator lainnya. Hasil ini menunjukkan bahwa nahkoda kapal benar-benar melakukan pengawasan yang intens demi dilaksanakannya penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) oleh pengguna pelabuhan. sedangkan nilai terendah ada pada indikator pengawas melakukan perbaikan atas penyimpangan yang terjadi, hasil ini menunjukkan bahwa dalam pelaksanaan tugas pengawasan terhadap keselamatan kerja awak kapal, petugas hanya memberikan teguran dan himbauan kepada awak kapal atas penyimpangan yang dilakukan, petugas belum mampu menerapkan sanksi tegas yang akan membuat efek jera terhadap ABK kapal, dengan adanya sanksi yang tegas terhadap penyimpangan yang terjadi diharapkan awak kapal dapat mematuhi segala aturan yang berlaku tentang keselamatan pelayaran sehingga kasus kecelakaan kapal dapat berkurang.

Berdasarkan beberapa pendapat tersebut di atas, peneliti sepaham dengan pengertian pengawasan yang diungkapkan oleh Sondang P. Siagian karena pengawasan merupakan hal penting dalam menjalankan pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan yang sedang 17 dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya. Pengawasan pada dasarnya diarahkan sepenuhnya untuk menghindari adanya kemungkinan penyelewengan atau penyimpangan atas tujuan yang akan dicapai. melalui pengawasan diharapkan dapat membantu melaksanakan kebijakan yang telah ditetapkan untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan secara efektif dan efisien. Bahkan, melalui pengawasan tercipta suatu aktivitas yang berkaitan erat

dengan penentuan atau evaluasi mengenai sejauhmana pelaksanaan kerja sudah dilaksanakan. Pengawasan juga dapat mendeteksi sejauhmana kebijakan pimpinan dijalankan dan sampai sejauh mana penyimpangan yang terjadi dalam pelaksanaan kerja tersebut.

4.4 Pelatihan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

Pelatihan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah pelatihan yang diberikan untuk bekal personil yang ditunjuk perusahaan untuk dapat menerapkan K3 ditempat kerja. Pelatihan juga merupakan suatu cara untuk memberikan tambahan pengetahuan bagi pekerja untuk dapat meningkatkan kemampuan dalam bekerja sehingga dapat memahami dan berperilaku akan pentingnya keselamatan dan kesehatan dalam bekerja.

Berdasarkan jawaban pekerja pada kapal KMP Aceh Hebat 2 memberi jawaban bahwa pelatihan tentang keselamatan kerja memberikan pengetahuan dan bimbingan pada tenaga kerja agar tenaga kerja paham akan pekerjaan yang dilakukannya dan bahaya-bahaya yang timbul pada saat bekerja dan menyadari untuk menggunakan alat pelindung diri dalam bekerja. Untuk jenis pelatihan adalah menyangkut masalah-masalah personel Alat Pelindung Diri, pengenalan APD maupun penggunaan yang benar serta batasan dalam bentuk *In House Training* dan memberi pengetahuan mengenai K3 dalam program pelatihan yang telah dilaksanakan. Harapan diadakan pelatihan keselamatan dan kesehatan kerja untuk memberikan pemahaman tentang pengenalan dasar-dasar keselamatan dan kesehatan kerja saat bekerja.

Adapun pelatihan yang diberikan perusahaan yaitu berupa edukasi internal kepada pekerja baru untuk meingkatkan kemampuan dan pengetahuan dibidang pekerjaannya yang bersifat pengenalan/orientasi. Penelitian ini didukung oleh hasil penelitian Derita dan Upay tahun 2018 menyatakan bahwa pengaruh variabel pelatihan keselamatan dan kesehatan kerja terhadap kinerja pekerja sangat signifikan dan berdampak positif.

4.5 Sikap dan Perilaku

Sikap adalah suatu hal yang bersifat kompleks, yang dapat dinyatakan sebagai pernyataan evaluatif, baik menyenangkan ataupun tidak menyenangkan. Selain itu sikap juga dapat berupa penilaian-penilaian mengenai suatu objek, manusia serta peristiwa-peristiwa terkait dengan perilaku aman. Sikap merupakan determinan penting dalam keselamatan kerja.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat pada responden dengan kategori sikap kurang baik. Berdasarkan wawancara, masih banyak pekerja yang menganggap bahwa menggunakan tali pengaman untuk bekerja mengganggu pergerakan dan bercanda saat bekerja adalah hal yang wajar untuk dilakukan. Selain itu masih banyak pekerja yang menganggap bahwa keselamatan bukan merupakan tanggung jawab bersama,

Berdasarkan observasi di lapangan diketahui beraneka ragamnya perilaku keselamatan dan kesehatan kerja pekerja. Seperti pekerja masih kurang memperhatikan aspek keselamatan dan kesehatan kerja, sehingga pada proses produksi, pedoman keselamatan dan kesehatan kerja terlihat kurang tertib dan tidak safety dan juga sebaliknya. Seperti, kurang tertib dan tidak safety yakni pekerja yang tidak memakai alat pelindung diri pada saat berada di lingkungan kerja sebagai penghambat dalam penerapan K3 secara baik dan benar dalam bekerja sehingga mengakibatkan terjadinya resiko kecelakaan kerja.

Hasil tersebut disebabkan karena sikap pekerja tersebut terbentuk dari pemahaman ataupun pengetahuannya mengenai perilaku tidak aman. Pengetahuan yang kurang baik, akan membentuk pemikiran yang kurang baik, kemudian pemikiran yang kurang baik akan membentuk sikap yang kurang baik juga. Sikap yang kurang baik akan tidak menerapkan perilaku aman dalam bekerja. Selain itu untuk mewujudkan sikap menjadi suatu perilaku atau tindakan maka diperlukan faktor pendukung seperti fasilitas dan lainnya.

4.6 Kecelakaan Kerja

Keselamatan kerja merupakan suatu hal yang harus diperhatikan oleh awak kapal demi kelancaran pengoperasian kapal dan mencegah terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh pekerjaan.

Tabel 4.3 Daftar kecelakaan kerja yang pernah terjadi di atas kapal penumpang KMP Aceh HEBAT 2

No.	ABK kapal yang pernah mengalami	Kecelakaan	Penyebab	Kasus
1.	Juru minyak	Terpeleset	Tidak menggunakan sepatu pengaman	2
2.	Masinis	Kepala terbentur	Tidak menggunakan pelindung kepala	2
3.	Kelasi	Terkena serpihan karat pada saat melaksanakan chipping	Tidak menggunakan kaca mata pelindung pada saat bekerja	1

Dari beberapa kejadian yang dipaparkan tersebut, penulis mencoba memaparkan penyebab terjadinya kecelakaan kerja yang paling sering terjadi adalah karena kurangnya kedisiplinan ABK dalam penggunaan alat-alat keselamatan.

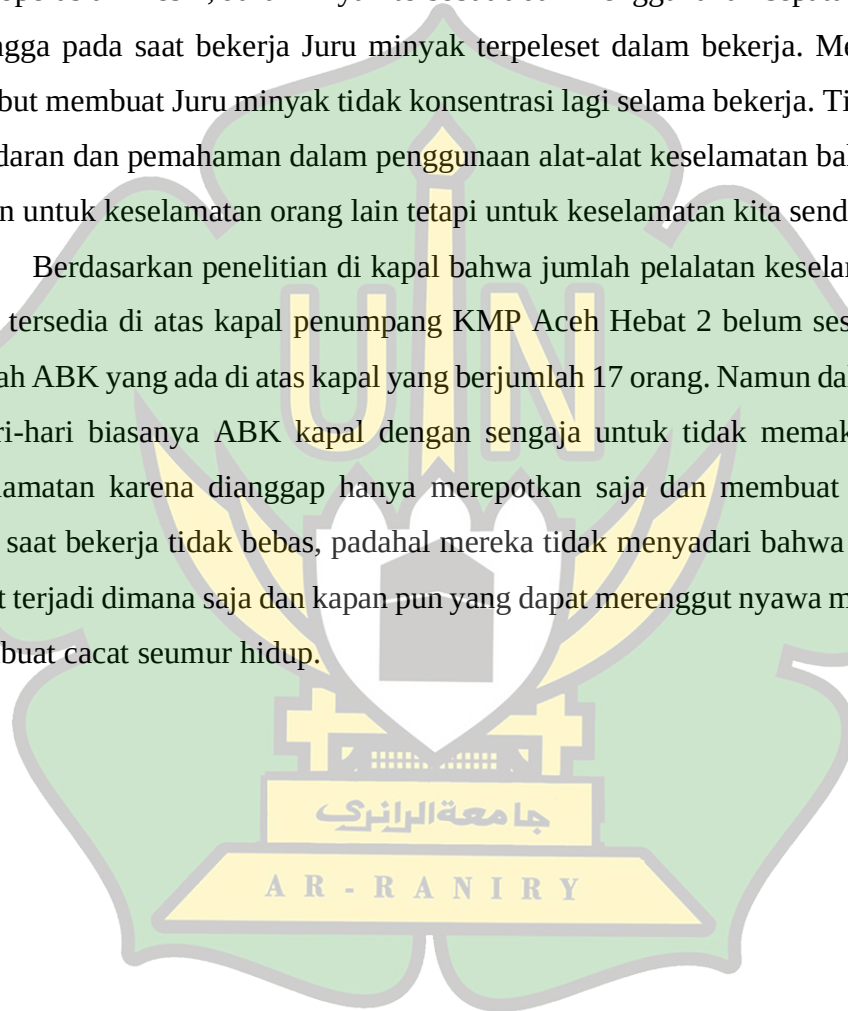
Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis selama melaksanakan penelitian di kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2 penyebab dari kecelakaan ini didasari oleh beberapa faktor, yaitu faktor yang paling dominan adalah sebab langsung (*Direct Cause*) Yaitu faktor yang diakibatkan oleh perbuatan manusia yang salah contohnya :

- a. Kurang hati-hati dalam melaksanakan suatu pekerjaan
- b. Tidak tahu menggunakan alat keselamatan
- c. Tidak mampu melaksanakan suatu pekerjaan

Seperti pada kejadian di atas disaat melaksanakan kerja harian, Kelasi terkena serpihan karat pada saat melakukan *chipping* di *deck*, hal ini disebabkan karena kelasi tersebut tidak menggunakan kaca mata pelindung. Alasannya sengaja

tidak menggunakan alat keselamatan kerja karena hanya merepotkan saja dan membuat pergerakan pada saat bekerja tidak bebas, padahal Kelasi tersebut tidak menyadari bahwa kecelakaan dapat terjadi dimana saja dan kapanpun yang dapat merenggut nyawa manusia atau membuat cacat seumur hidup. Begitupun pada kejadian yang terjadi pada juru minyak. Pada saat melaksanakan perbaikan pada pengoperasian mesin, Juru minyak tersebut tidak menggunakan sepatu pengaman, sehingga pada saat bekerja Juru minyak terpeleset dalam bekerja. Mengenai hal tersebut membuat Juru minyak tidak konsentrasi lagi selama bekerja. Tidak adanya kesadaran dan pemahaman dalam penggunaan alat-alat keselamatan bahwa alat itu bukan untuk keselamatan orang lain tetapi untuk keselamatan kita sendiri.

Berdasarkan penelitian di kapal bahwa jumlah pelalatan keselamatan kerja yang tersedia di atas kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2 belum sesuai dengan jumlah ABK yang ada di atas kapal yang berjumlah 17 orang. Namun dalam bekerja sehari-hari biasanya ABK kapal dengan sengaja untuk tidak memakai alat-alat keselamatan karena dianggap hanya merepotkan saja dan membuat pergerakan pada saat bekerja tidak bebas, padahal mereka tidak menyadari bahwa kecelakaan dapat terjadi dimana saja dan kapan pun yang dapat merenggut nyawa manusia atau membuat cacat seumur hidup.



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan tentang evaluasi penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2 maka penulis dapat diperoleh beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2 berdasarkan Undang-undang Keselamatan Kerja N0. 1 Tahun 1970, pasal 12 b dan pasal 12 hasil penelitian tentang evaluasi penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2 belum memenuhi syarat penerapan APD terhadap pekerja seperti tidak tersedianya alat pelindung kepala (helm) bagi para pekerja di bagian pengoperasian mesin.
2. Kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2 dalam penerapan keselamatan dan kesehatan kerja sudah baik, yaitu adanya pengetahuan K3 pada ABK kapal, ABK kapal bekerja dengan pembekalan pendidikan dan pelatihan yang cukup. Akan tetapi, masih kurangnya kedisiplinan ABK dalam penggunaan alat-alat keselamatan.
3. Berdasarkan hasil dari penelitian yang dilaksanakan maka penulis dapat menyimpulkan, faktor yang menyebabkan kecelakaan kerja adalah rendahnya kedisiplinan yang dimiliki oleh para anak buah kapal (ABK) pentingnya penggunaan alat-alat keselamatan kerja masih kurang dan peralatan K3 yang dibutuhkan bagi pekerja kelayakan alat masih kurang.

5.2 Saran

Berdasarkan Hasil penelitian yang telah dilakukan tentang evaluasi penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di kapal penumpang KMP Aceh Hebat 2 maka penulis dapat memberikan beberapa saran sebaga berikut :

1. Saran untuk ABK kapal yaitu pekerja lebih menerapkan kedisiplinan menggunakan APD selama proses bekerja dan dilakukan pemasangan alat-alat keselamatan pada mesin yang berpotensi menimbulkan bahaya.
2. Sebaiknya memberikan pengawasan dan sanksi yang lebih tegas kepada anak buah kapal (ABK) setelah memberikan teguran lisan tentang penggunaan APD di area kerja, supaya pekerja terhindar dari kecelakaan akibat kerja.
3. Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK di atas kapal dalam penggunaan alat-alat keselamatan maka diharapkan kepada perwira di atas kapal agar selalu mengawasi dan mengontrol para pekerja yang sedang melakukan suatu pekerjaan serta menegur langsung kepada ABK yang tidak menggunakan peralatan keselamatan kerja dan memberikan himbauan-himbauan tentang bahaya dan akibat-akibat yang akan terjadi.
4. Pengawas diharapkan melakukan pemeriksaan berkala mengenai pemakaian APD yang tidak layak pakai oleh tenaga kerja sehingga dapat terhindar dari kecelakaan dan penyakit akibat kerja.

جامعة الرانيري

A R - R A N I R Y

DAFTAR PUSTAKA

- Faturachman, D. (2015). Analisis keselamatan transportasi penyeberangan laut dan antisipasi terhadap kecelakaan kapal di Merak – Bakauheni, *Jurnal Untirta*, 1(1), 14-16.
- Hendrawan A. (2020), Program Kesehatan dan Keselamatan Kerja Di Atas Kapal, *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, Vol. 2, No. 1.
- Husnaini, U. (2001). *Manajemen Teori Praktik Dan Riset Pendidikan*. Jakarta: Bumi Aksara. Istianto, Bambang. 201
- Irmawati, I. *et al.* (2019). 'Kesehatan Dan Keselamatan Kerja (K3) Di Bagian Filing', *Jurnal Manajemen Informasi Kesehatan Indonesia*. doi: 10.33560/jmiki.v7i1.215.
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. (2011). *Analisis Data Kecelakaan dan Investigasi Transportasi Laut Tahun 2007-2011*. Konferensi Pers Akhir Tahun 2011. Jakarta.
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. (2012). Tenggelamnya KMP. Windu Karsa di Perairan Pulau Lambasina, Kolaka Sulawesi Tenggara, 27 Agustus 2011. Laporan Final. Jakarta: KNKT-11-08-05-03. Investigasi Kecelakaan Kapal Laut.
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. (2012). Terbakarnya KMP. Laut Teduh-2 di Perairan Sekitar Pulau Tempurung Selat Sunda, Banten 28 Januari 2011. Laporan Final. Jakarta: KNKT-11-01-01-03. Investigasi Kecelakaan Kapal Laut.
- Mandagie, H. (2010). Tinjauan fasilitas sanitasi Kapal Motor Ratu Maria jurusan Manado – Talaud. *Jurnal Kesehatan Lingkungan*, 1(1), 28-29.
- Meydina, M. P. (2012). Penerapan aspek Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di Terminal BBM Medan Group PT. Pertamina (Persero) Region I Sumbagut Labuhan Deli-Belawan (Skripsi, Universitas
- Mondy, R. W., & Noe. R. M. (2010). *Human Resources Management*, Edisi Ke-9. New jersey: Prentice hall.

Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2015 *tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau dan Transportasi Penyeberangan.*

Prayoga, A., & Susilawati, I. F. (2013) Perlindungan hukum atas keselamatan penumpang KM. Kirana IX dalam hal terjadi kecelakaan kapal. *Jurnal ilmu hukum*, 2(8), 8-11.

Redjeki, Sri. (2016). *Kesehatan dan Keselamatan Kerja*. Jakarta: Pusdik SDM Kesehatan

Satoto, H. F. (2020) 'Perspektif Safety Leadership Dalam Peningkatan Kinerja Keselamatan Kerja', *Heuristic*. Doi: 10.30996/He.V17i1.3571

Suma'mur, P. (2009). *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*. Jakarta: Gunung Agung.

Suma'mur, P. K. (2013). *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja (HIPERKES)*. Jakarta: CV.Sagung Seto.

Tarwaka. (2012). *Dasar-dasar keselamatan kerja serta pencegahan kecelakaan di tempat kerja*. Surakarta : Harapan Press.

Undang-Undang Negara Republik Indonesia Pasal 1 Nomor 36 Tahun 2008 *tentang Pelayaran.*

Undang-Undang Negara Republik Indonesia Tahun 1970 *tentang Keselamatan Kerja.*

Undang-Undang No. 1 Thn 1970 *tentang Keselamatan Kerja terdiri dari 11 Bab dan 18 pasal.*

Yuli, S. B. (2011). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: UMM Press.
<http://repository.unimar-amni.ac.id/3293/2/5.%20BAB%20II.pdf>

LAMPIRAN

Lampiran 1 Transkrip Wawancara (Identitas Informan)

No.	Nama	Usia	Jenia Kelamin	Pendidikan Terakhir	Status Kerja	Masa Kerja
1	Hendra Kurniawan	41 Tahun	Laki-laki	SMA	Mualim I	20 Tahun
2	M. Reza Fahlevi	27 Tahun	Laki-laki	-	Masinis III	1 Tahun
3	Sulaiman	44 Tahun	Laki-laki	SMA	Serang	12 Tahun
4	Muliadi	20 Tahun	Laki-laki	SMK	Juru Minyak	1 Tahun
5	Arbi Yuhanda	24 Tahun	Laki-laki	SMK	Klasik	1 Tahun
6	Musfiadi	38 Tahun	Laki-laki	SMA	Mualim II	12 Tahun
7	Rasyid Akhyar Siaihaan	29 Tahun	Laki-laki	SMK	Juru Minyak	5 Tahun



Lampiran 2 Hasil Wawancara

NO.	PERTANYAAN	RESPONDEN	URAIAN JAWABAN
1.	Apakah Penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) dapat mencegah dan mengurangi kecelakaan kerja	Hendra Kurniawan (Mualim I)	Ya, dengan adanya ABK mematuhi peraturan diatas kapal maka akan mengurangi bahkan terjadi kecelakaan kerja
		M. Reza Fahlevi (Masinis III)	Ya, saya rasa sangat-sangat mengurangi apa yang tidak kita inginkan
		Sulaiman (Serang)	Ya, yang jelas kita ingin terjadi kecelakaan didalam pelayaran
		Muliadi (Juru Minyak)	Ya, sangat membantu
		Arbi Yuhanda (Kelasi)	Ya, tentu saja dek, karena itu kita harus berhati-hati dalam bekerja
		Musfiadi (Mualim II)	Ya, Dengan adanya kita terapkan maka disini akan lebih baik dalam menjalankan tugas
		Rasyid Akhyar Siaihaan (Juru Minyak)	Ya, setidaknya kita selalu berhati-hati dalam bekerja
2.	Siapakah yang bertanggung jawab diatas kapal ?	Musfiadi (mualim II)	Nahkoda yang bertanggung jawab ketika membawa sebuah kapal dalam

			pelayaran, dari pelabuhan kepelabuhan lainnya dengan selamat dan penanggung jawab keselamatan seluruh penumpang atau barang yang ada dalam kapal.
3.	Apakah bapak menggunakan APD di area kerja sesuai standar yang berlaku di kapal dan apakah bapak pernah tidak menggunakan alat pengaman saat sedang mengoperasikan alat ?	Hendra Kurniawan (Mualim I)	Ya, Kami menggunakan sesuai dengan SNI, sebetulnya saya bertugas sebagai Mualim I yang mengawasi infentaris perlengkapan navigasi dan peralatan lain dibagian dek dan bertanggung jawab atas administrasi muatan kapal.
4.	Apakah selama bekerja anda merasa nyaman menggunakan APD ?	M. Reza Fahlevi (Masinis III)	Ya , tergantung pekerjaan yang kita kerjakan terkadang perlu kita pakai ya dipakai
5.	Apabila terjadi cedera pada apa yang harus dilakukan ?	Hendra Kurniawan (Mualim I)	Apabila terjadi cedera pada ABK kapal, semua abk kapal wajib memberikan pertolongan pertama. Yang harus dilakukan jika terjadi cedera : pertama memasang tandu pada ABK kapal yang cedera, dan mengikat tandu

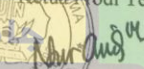
			dengan kuat agar awak kapal/penumpang yang cedera tidak terjatuh, kemudian membawa ketempat yang aman, tempat terbuka untuk mendapatkan pertolongan
6.	Bagaimana penerapan K3 untuk meningkatkan keselamatan ?	Hendra Kurniawan (Mualim I)	Membuat aturan seperti menerapkan ketertiban memakai APD, misalnya memakai sepatu, helm, rompi dan kalau ketinggian memakai <i>body harness</i>
		M. Reza Fahlevi (Masinis III)	Lebih menerapkan kedisiplinan dalam memakai APD saat sedang bekerja .
		Sulaiman (Serang)	Dengan menaati peraturan yang berlaku dan bekerja sesuai dengan prosedur.
7.	Apa yang dilakukan jika ada ABK kapal yang melakukan pelanggaran ?	Musfiadi (Mualim II)	Yaa, akan diberikan sanksi kepada yang melanggar sesuai dengan pelanggaran yang dilakukan tersebut.
8.	Apa pernah terjadi kerja ?	M. Reza Fahlevi (Masinis III)	Kalau kecelakaan secara berat belum pernah
		Arbi Yuhanda (Kelasi)	Kecelakaan memang tidak dapat dipastikan, tapi kecelakaan secara berat belum ada tapi kalau

			kecelakaan ringan pernah terjadi seperti, terpeleset, atau kepala terbentur saat bekerja.
		Muliadi (Juru Minyak)	Kecelakaan memang tidak bisa dipungkiri, karena terpeleset itu kadang-kadang ada terjadi tanpa disangka-sangka.
9.	Apa saja pelatihan yang sudah dilakukan diatas kapal ?	Hendra Kurniawan (Mualim I)	pelatihan yang sudah dilakukan diatas kapal yang pertama bagaimana pembukaan dan penutupan ramdor kapal dan pemasangan jacket dalam keadaan darurat serta pelatihan kebakaran yaitu : 1. Pemasangan selang air ketika kebakaran dan selang wajib dilempar agar terlepas dari gulungannya 2. Awak yang lain memasang selang pada kran air dan yang lain memastikan selang telah terpasang dengan kuat

			3. ABK kapal yang bertugas harus memperhatikan bahwa Nozzle telah terpasang kuat.
--	--	--	--



Lampiran 3 Surat Permohonan Penelitian

	
KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH PRODI TEKNIK LINGKUNGAN FAKULTAS SAINS & TEKNOLOGI	
Jl. Syekh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh Telepon : 0651-7552921 – 7551857 Fax. 0651-7552922 E-mail: tekniklingkungan.fst@ar-raniry.ac.id Web : www.fst.ar-raniry.ac.id	
Nomor	: B-292/Un.08/TL/PP.00.9/06/2022
Sifat	: Biasa
Hal	: Permohonan Penelitian
Banda Aceh, 09 Juni 2022	
Yth. Kepala Cabang PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Banda Aceh di-	
Tempat	
Assalamualaikum Wr. Wb.	
Sehubungan akan dilakukannya Penelitian sebagai syarat untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1) pada Program Studi Teknik Lingkungan, Fakultas Sains dan Teknologi UIN Ar-Raniry Banda Aceh, maka dengan ini kami memohon izin agar Mahasiswa kami dapat melakukan pengujian sampel untuk keperluan penelitian Tugas Akhir. Pengujian sampel akan dilakukan mulai tanggal 13 Juni s/d 21 Juni 2022. Adapun Mahasiswa yang akan melakukan penelitian:	
Nama Mahasiswa	: Ronal Fitria
NIM	: 150702093
Judul Tugas Akhir	: Evaluasi Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di Kapal Penumpang KMP Aceh Hebat 2
Demikian surat ini kami sampaikan, atas perhatian dan kerja sama yang baik kami ucapkan terima kasih.	
Wasalam, Kema Prodi Teknik Lingkungan,  Nur Aida	

Lampiran 4 Surat Izin Penelitian



RIWAYAT SURAT

1. Nomor Surat : 0466/MAN/VI/ASDP/2022
2. Perihal : Permohonan penelitian di KMP. AH2

– RIWAYAT SURAT

Recipient	Delivered	Delivered Time	Status Dibuka
General Manager Banda Aceh	✓	DELIVERED on 13/6/2022 11:06:33	13/6/2022 11:43:30 by General Manager Banda Aceh
Manager Usaha dan Teknik Cabang Banda Aceh	✓	DELIVERED on 13/6/2022 11:06:33	13/6/2022 18:19:00 by Manager Usaha dan Teknik Cabang Banda Aceh
Manager Keuangan SDM Dan Umum Banda Aceh	✓	DELIVERED on 13/6/2022 11:06:33	

– RIWAYAT DISPOSISI

- General Manager Banda Aceh

Disposisi Tanggal 13/6/2022 11:49

Dari : General Manager Banda Aceh

Kepada : Manager Keuangan SDM Dan Umum Banda Aceh

Nota Tindakan :

- Agar di evaluasi dan Laporkan
- Untuk Diketahui (UDK)
- Agar di tindak lanjuti
- Selesaikan

Catatan :

1. Prinsip Setuju 2. Mengikuti aturan, lingkup dan prosedur yang berlaku

Disposisi Tanggal 13/6/2022 11:49

Dari : General Manager Banda Aceh

Kepada : Manager Usaha dan Teknik Cabang Banda Aceh

Nota Tindakan :

- Agar di evaluasi dan Laporkan
- Untuk Diketahui (UDK)
- Agar di tindak lanjuti
- Selesaikan

Catatan :

1. Prinsip Setuju 2. Mengikuti aturan, lingkup dan prosedur yang berlaku

AR - RANIRY

Lampiran 5 Surat Selesai Penelitian


PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
Cabang Banda Aceh
Jln. Rama Setra Desa Deah Geulumpang
Telp. (0651) 8052037
Fax. (0651) 8052036
Banda Aceh

Nomor : UM.003/0\ /VI/ASDP-BNA/2022

Banda Aceh, 23 Juni 2022

Lampiran : -

Perihal : Penyelesaian Penelitian

Kepada

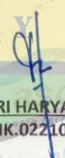
Yth. Ketua Prodi Teknik Lingkungan
Fakultas Sains & Teknologi
Universitas Islam Negeri Ar-Raniry
Banda Aceh
Di –
Banda Aceh

1. Menunjuk Surat Ketua Prodi Teknik Lingkungan Fakultas Sains & Teknologi Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh Nomor : B-292/Un.08/TL/PP.00.9/06/2022 tanggal 09 Juni 2022 perihal Permohonan Penelitian.
2. Terkait butir 1 (satu) diatas, bersama ini disampaikan bahwa Mahasiswa atas nama Ronal Fitria NIM 150702093 telah menyelesaikan penelitiannya di KMP. Aceh Hebat 2 PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Banda Aceh mulai tanggal 14 s/d 21 Juni 2022.
3. Demikian disampaikan atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

جامعة الرانيري

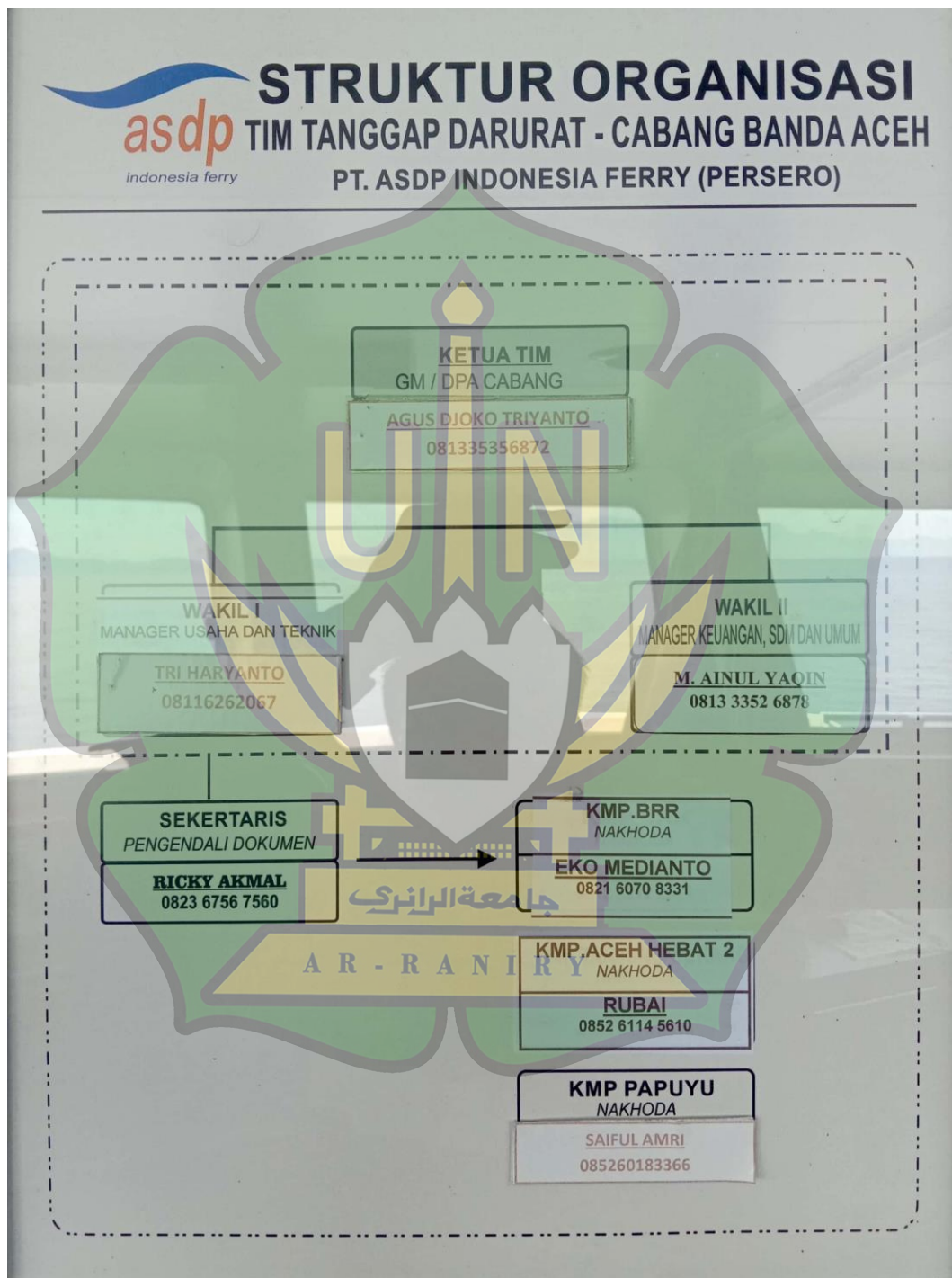
AN. GENERAL MANAGER
MANAGER USAHA DAN TEKNIK

AR - RANIRY


TRI HARYANTO
NIK.022103135

we bridge the nation
"Bangga Menyatukan Nusantara"

Lampiran 6 Struktur Organisasi Tim Tanggap Darurat – Cabang Banda Aceh



Lampiran 7 Koordinasi Jalur Komunikasi Tim Tanggap Darurat Kantor Cabang
Banda Aceh



Lampiran 8 Daftar Dan Jumlah Ketersediaan Alat Keselamatan

 DAFTAR INVENTARIS ALAT KESELAMATAN						No. Dokumen : SDU.202.00.01 Edisi : 01 Revisi : 01 Berlaku Efektif : 1-04-2013 Halaman : 1 dari 3
No	ALAT PENOLONG	MERK/TYPE	NOMOR KODE	KONDISI / EXPIRE	JUMLAH	KETERANGAN
1.	Life Jacket					
	* Dewasa	HY-1-1	-	Baik	326 Pcs	Tersimpan
	* Anak - anak	HY-1-1	-	Baik	28 Pcs	Tersimpan
	- Anjungan	HY-1-1	-	Baik	04 Pcs	Tersimpan
	- Kamar Perwira Atas	HY-1-1	-	Baik	06 Pcs	Tersimpan
	- Kamar ABK Atas	HY-1-1	-	Baik	06 Pcs	Tersimpan
	- Kamar ABK Bawah	HY-1-1	-	Baik	12 Pcs	Tersimpan
	- Engine Room/ Control Room	HY-1-1	-	Baik	02 Pcs	Tersimpan
	- Lemari VIP					
	* Dewasa	HY-1-1	-	Baik	68 Pcs	Tersimpan
	* Anak - anak	HY-1-1	-	Baik	Pcs	Tersimpan
	- Lemari Ekonomi Tengah Kanan					
	* Dewasa	HY-1-1	-	Baik	34 Pcs	Tersimpan
	* Anak - anak	HY-1-1	-	Baik	Pcs	Tersimpan
	- Lemari Ekonomi Tengah Kiri					
	* Dewasa	HY-1-1	-	Baik	34 Pcs	Tersimpan
	* Anak - anak	HY-1-1	-	Baik	Pcs	Tersimpan
	- Lemari Ekonomi Belakang Kn					
	* Dewasa	HY-1-1	-	Baik	34 Pcs	Tersimpan
	* Anak - anak	HY-1-1	-	Baik	Pcs	Tersimpan
	- Lemari Ekonomi Belakang Kr					
	* Dewasa	HY-1-1	-	Baik	34 Pcs	Tersimpan
	* Anak - anak	HY-1-1	-	Baik	-	Tersimpan
	- Lemari Ekonomi Atas Kanan					
	* Dewasa	HY-1-1	-	Baik	32 Pcs	Tersimpan
	* Anak - anak	HY-1-1	-	Baik		
	- Lemari Ekonomi Atas Kiri					
	* Dewasa	HY-1-1	-	Baik	32 Pcs	Tersimpan
	* Anak - anak	HY-1-1	-	Baik	-	Tersimpan
2.	Life Raft				18 Unit	Terpasang
		KHA-25	-	Okt 2021	01 Unit	Kanan
		KHA-25	-	Okt 2021	01 Unit	Kanan
		KHA-25	-	Okt 2021	01 Unit	Kanan
		KHA-25	-	Okt 2021	01 Unit	Kanan
		KHA-25	-	Okt 2021	01 Unit	Kanan
		KHA-25	-	Okt 2021	01 Unit	Kanan
		KHA-25	-	Okt 2021	01 Unit	Kanan
		KHA-25	-	Okt 2021	01 Unit	Kanan
		KHA-25	-	Okt 2021	01 Unit	Kiri
		KHA-25	-	Okt 2021	01 Unit	Kiri
		KHA-25	-	Okt 2021	01 Unit	Kiri
		KHA-25	-	Okt 2021	01 Unit	Kiri
		KHA-25	-	Okt 2021	01 Unit	Kiri
		KHA-25	-	Okt 2021	01 Unit	Kiri
		KHA-25	-	Okt 2021	01 Unit	Kiri
		KHA-25	-	Okt 2021	01 Unit	Kiri
3.	Hydrostatic Release Unit/HRU	-	-	April 2025	18 Unit	Terpasang
4.	Hydraustatic Release Unit	-	-	-	-	
5.	Life Buoy	-	-	-	26 Pcs	Terpasang
	Life Bouy	-	-	-	Pcs	
	Tali Life Bouy (Kiri & Kanan)	-	-	@ 30 M	26 Roll	Terpasang
	Lifebouy (Lamp Lifebouy)	Self - Igniting	GL - 10 (96)	Baik	11 Pcs	Terpasang

				DAFTAR INVENTARIS ALAT KESELAMATAN			No. Dokumen : SDU .202.00.01	
							Edisi : 01	
							Revisi : 01	
							Berlaku Efektif : 1-04-2013	
							Halaman : 2 dari 3	
6.	M O B	COMET	207	Sep 2023	02 Pcs	Terpasang		
	M O B (Baru)							
7.	Resque Boat	-	-	Baik	01 Unit	Deck Sekoci		
8.	Lifeboat (Sekoci)	T.M	-	Baik	02 Unit	Deck Sekoci		
9.		-	-	-	-	-		
10.	Motor Sekoci	Yamaha/60 PK	-	Baik	01 Unit	Terpasang		
11.	Line Throwing	-	-	-	04 Unit	Tersimpan		
	Line Throwing	COMET	Line 250	Februari 2023	02 Unit	Tersimpan		
	Line Throwing	Hdanhai	JH7-230-91	April 2024	02 Unit	Terima 04 Juni 21		
	Line Throwing	-	-	-	-	-		
12.	Smoke Signal Besar	AKS	K 4576	Juli 2023	03 Unit	Tersimpan		
	Smoke Signal Kecil	COMET	9162000	Juni 2023	06 Unit	Tersimpan		
13.	Parachute Signal	COMET	9163100	Juni 2023	12 Unit	Tersimpan		
14.	Red hand flare	COMET	9162800	Juni 2023	12 Unit	Tersimpan		
15.	Kotak SOPEP	T M	-	Baik	02 Unit	Terpasang		
	- Oil Spill Dispersant	-	-	-	20 Liter	Tersimpan		
	- Sekop	-	-	-	02 Pcs	Tersimpan		
	- Ember	-	-	-	02 Pcs	Tersimpan		
	- Serbuk Gergaji	-	-	-	02 Karung	Tersimpan		
	- Pasir	-	-	-	02 Karung	Tersimpan		
	- Majun	-	-	-	-	Tersimpan		
	- Rinso	-	-	-	02 Kg	Tersimpan		
16.	Breathing Apparatus	-	NJ12T00080	Baik	01 Set	Tersimpan		
	Breathing Apparatus	-	NJ12T00080	Baru	01 Set	Terima 04 Juni 21		
	Botol Oxygen Breathing Apparatus	-	-	Baik	2 Pcs	Tersimpan		
	Botol Oxygen Breathing Apparatus	-	-	Mei 2022	04 Pcs	Terima 04 Juni 21		
17.	EEBD (Emergency Escape Breathing Device)	-	-	Baik	04 Unit	Tersimpan		
18.	Baju Tahan Api (Fifeman Out Fit)	-	-	Baik	02 Set	Tersimpan		
	- Helm (Fifeman Out Fit)	-	-	Baik	02 Set	Tersimpan		
	- Sarung Tangan (Fifeman Out Fit)	-	-	Baik	02 Set	Tersimpan		
	- Sepatu (Fifeman Out Fit)	-	-	Baik	02 Set	Tersimpan		
19.	Tali Tahan Api (Fifeman Out Fit)	-	-	Baru	01 Set	04 Juni 2021		
20.	Kampak	-	-	Baik	05 Pcs	Tersimpan		
21.	Fire Hose Box	-	-	Baik	13 Pcs	Terpasang		
	Selang Pemadam	-	-	Baik	13 Pcs	Terpasang		
	Fire Blanket/Selimut Tahan Api	-	-	Baru	02 Pcs	04 Juni 21		
23.	Nozel	-	-	Baik	13 Pcs	Terpasang		
	Nozel 2'	-	-	-	-	-		
24.	Klam Selang Pemadam	-	-	-	-	-		
25.	Lemari Life Jacket Kayu	-	-	-	-	-		
26.	Lemari Life Jacket Kaca	-	-	Baik	08 Pcs	Terpasang		
27.	Springker	-	-	Baik	38 Pcs	Terpasang		
28.	Smoke Detector	-	-	Baik	42 Unit	Terpasang		
29.	Heat Detector	-	-	Baik	01 Unit	Terpasang		
30.	Senter Tahan Panas (Fifeman Out Fit)	-	-	Baru	01 Unit	04 Juni 2021		
31.	International Shore Conection	-	-	-	-	-		
32.	Dry Chemical Powder 6 Kg	-	-	Okt 2021	14 Unit	Terpasang		
	- Gang Way	-	-	Okt 2021	01 Unit	Terpasang		
	- Deck Navigasi	-	-	Okt 2021	03 Unit	Terpasang		
	- Ruangan Vip	-	-	Okt 2021	01 Unit	Terpasang		
	- Ruangan Ekonomi	-	-	Okt 2021	06 Unit	Terpasang		
	- Kamar Mesin	-	-	Okt 2021	03 Unit	Terpasang		
33.	Dry Foam AFFF 9 Kg	-	-	Okt 2021	11 Unit	Terpasang		



**DAFTAR INVENTARIS ALAT
KESELAMATAN**

No. Dokumen	: SDU .202.00.01
Edisi	: 01
Revisi	: 01
Berlaku Efektif	: 1-04-2013
Halaman	: 3 dari 3

No.	Uraian	Kondisi	Tanggal	Jumlah	Status
	Anjungan	-	Okt 2021	01 Unit	Terpasang
	- Mess Room	-	Okt 2021	01 Unit	Terpasang
	- Deck Navigasi	-	Okt 2021	03 Unit	Terpasang
	- Ruangan Vip	-	Okt 2021	01 Unit	Terpasang
	- Ruangan Ekonomi	-	Okt 2021	03 Unit	Terpasang
	- Kamar Mesin	-	Okt 2021	02 Unit	Terpasang
	CO2 / Carbon Dioksida Ukuran 5 Kg	-	Okt 2021	08 Unit	Terpasang
34.	- Anjungan	-	Okt 2021	01 Unit	Terpasang
	- Dapur	-	Okt 2021	01 Unit	Terpasang
	- Deck Navigasi	-	Okt 2021	02 Unit	Terpasang
	- Ruangan Ekonomi	-	Okt 2021	02 Unit	Terpasang
	- Kamar Mesin	-	Okt 2021	02 Unit	Terpasang
	CO2 System Ukuran 45Kg	-	Baik	08 Unit	Terpasang
35.	CO2 Ukuran 45Kg	-	-	-	-
35.	CO2 Portable Ukuran 25 Kg	-	Baik	01 Unit	04 Juni 2021
36.	Gas Detector/ Gas Alert Extreme	-	Okt 2021	01 Unit	Terpasang
37.	Dry Foam AFFF 50 Kg	-	-	-	-
38.	Dry Chemical Powder 6 Kg	-	-	-	-
39.		-	-	-	-

Mengetahui

RUBAI
Nakhoda

MUSFIADI
Muallim III

KMP. AH 2, 30 Juli 2021
Penanggung Jawab

Keterangan :

- Tidak dibenarkan memindahkan barang-barang yang ada pada daftar ini tanpa sepengetahuan Penanggung Jawab

Lampiran 9 Daftar Sijil ABK Kapal

SIJIL MENANGANI KEBAKARAN		
NAMA	JABATAN	TANGGUNG JAWAB
RUBAI	NAKHODA	MEMEGANG KOMANDO UMUM DI ANJUNGAN
ANDI PERMADI	MUALIM I	BERADA DIPERAT KEBAKARAN DAN MEMBERIKAN KOMANDO KECUALI DI KAMAR MESIN, MEMBACA VHF 1 MT DAN TETAP MENYINGKATKAN KEPADA NAKHODA SITUASI DI TEMPAT KEBAKARAN
HENDRA KURNIAWAN	MUALIM II	MENGAMBIL ALIH TUGAS JASA DI ANJUNGAN
MUSFIADI	MUALIM III	SEBAGAI PEMIMPIN REGU, MENYAPKAN ALAT PEMADAM DAN PJS
AGUS WIDODO	MAKORONG	SIAPKAN PENGIRIMAN BERITA BAHAYA ATAS PERINTAH NAKHODA, SIAPKAN DOKUMEN & SURAT SURAT PENTING, KOMANDAN ILI NO.
MALDI MUNTHE	K.K.M	MEMIMPIN / MEMBERIKAN PERINTAH DI KAMAR MESIN
SAWAUDIN FIQRI	MASINIS I	MENGAMBIL ALIH TUGAS JAGA DI KAMAR MESIN DAN MEMPELIHAKKAN EMERGENCY FIRE PUMP
ABDUL MAULUDDIN	MASINIS II	MEMBANTU MASINIS I DI KAMAR MESIN MENYAPKAN POMPA HYDRANT, MENGIKUTI PERINTAH K.K.M. DAN MEMPELIHAKKAN EMERGENCY FIRE PUMP
SULAIMAN	MASINIS III	SEBAGAI PEMIMPIN REGU, MENYAPKAN SELANG DAN HYDRANT
SYUKUR HASAN	SERANG	MENYAPKAN BREATHING APPARATUS & BALU TANAH API
M. REZA SAPUTRA	JURU LISTRIK	MENAKILKAN BLOWER & LISTRIK MENUTUP VENTILASI DI LOKASI KEBAKARAN, SERTA MENGIKUTI PERINTAH K.K.M
RASYID AKHYAR SIAHAJI	JURU MUJI	MENGAMBIL ALIH TUGAS MENEGANG KEMUDI DI ANJUNGAN
WILLIANDI	JURU MUJI	MENYAPKAN 1 SETU BELANG DAN NOZZLE
MULIADI	JURU MUJI	MENYAPKAN BOTOS PEMADAM DAN KAPAK
SADDAM MUNAWIR	JURU MONTAK	MEMBANTU MASINIS I MENYAPKAN POMPA - POMPA
ARBI YUHANDA	JURU MONTAK	MENYAPKAN BOTOS PEMADAM DAN BERADA DI REGU PEMADAM KEBAKARAN
	JURU MONTAK	MENYAPKAN BOTOS PEMADAM DAN BERADA DI REGU PEMADAM KEBAKARAN
	JURU MONTAK	MENYAPKAN BOTOS PEMADAM DAN BERADA DI REGU PEMADAM KEBAKARAN
	KELASI	MENYAPKAN BOTOS PEMADAM DAN BERADA DI REGU PEMADAM KEBAKARAN
	KELASI	MENYAPKAN BOTOS PEMADAM DAN BERADA DI REGU PEMADAM KEBAKARAN
	KELASI	MENYAPKAN BOTOS PEMADAM DAN BERADA DI REGU PEMADAM KEBAKARAN
	KELASI	MENYAPKAN BOTOS PEMADAM DAN BERADA DI REGU PEMADAM KEBAKARAN
	LAYANAN JASA	DI RUANG WIDEMAS MENYAPKAN PUBLIC ADDRESSOR SERTA MENEMANAKAN PENUMPANG
	MEDIS	MENYAPKAN PAK SERTA MENEMANAKAN PENUMPANG
	SATPAM	MENEMANAKAN PENUMPANG YANG BERADA DI SENTER LOKASI KEBAKARAN KE TEMPAT YANG AMAN
	SATPAM	MENEMANAKAN PENUMPANG YANG BERADA DI SENTER LOKASI KEBAKARAN KE TEMPAT YANG AMAN

SIJIL MENOLONGI ORANG JATUH KE LAUT		
NAMA	JABATAN	TANGGUNG JAWAB
RUBAI	NAKHODA	PEMIMPIN UMUM OLAH GERAK KAPAL
ANDI PERMADI	MUALIM I	SIAPKAN SEKUTU PERSIDINGAN, KOMANDAN PENYELAMATAN KORBAN DI SEKOCI
HENDRA KURNIAWAN	MUALIM II	MEMBANTU MENURUNKAN PERINTAH NAKHODA & AWAK SERTA LAPOR POSISI KORBAN
MUSFIADI	MUALIM III	MEMBANTU MUALIM - I
AGUS WIDODO	MAKORONG	STAND BY RADIO & TUNGGU PERINTAH NAKHODA DAN SIAPKAN PENGIRIMAN BERITA BAHAYA ATAS PERINTAH NAKHODA
MALDI MUNTHE	K.K.M	PEMIMPIN DI KAMAR MESIN
SAWAUDIN FIQRI	MASINIS I	MENYAPKAN IN & AE UNTUK OLAH PERAK
ABDUL MAULUDDIN	MASINIS II	MENYAPKAN BOTOS SEKOCI
SULAIMAN	MASINIS III	MEMBANTU MASINIS I
SYUKUR HASAN	SERANG	ANGGOTA TIM EVAKUASI KORBAN DI SEKOCI, MENGEKOL SEKOCI TURUN
M. REZA SAPUTRA	JURU LISTRIK	MENYAPKAN LISTRIK DI KAMAR MESIN SEKOCI, SERTA MENURUNKAN SEKOCI
WILLIANDI	JURU MUJI	MENYAPKAN JANGKUTAN NAKHODA
RASYID AKHYAR SIAHAJI	JURU MUJI	MENEGANG KEMUDI SEKOCI, ANGGOTA TIM EVAKUASI KORBAN DI SEKOCI
MULIADI	JURU MUJI	MENYAPKAN POMP, MELEPAS HOOK BELKANG
SADDAM MUNAWIR	JURU MONTAK	MEMBANTU DI KAMAR MESIN
ARBI YUHANDA	JURU MONTAK	MEMBANTU DI KAMAR MESIN
	KELASI	MELEPAS TERPAL PENUNGGUS TALI MONYET, MELEPAS HOOK DEPAN & MEMEGANG TALI ANJUK
	KELASI	MELEPAS LASHINGAN TERPAL SEKOCI
	KELASI	MELEPAS LASHINGAN SEKOCI & MEMBANTU SERANG
	KELASI	MELEPAS LASHINGAN SEKOCI & MEMBANTU SERANG
	LAYANAN JASA	MENEMANAKAN PENUMPANG DAN MEMONITOR POSISI KORBAN DI LAUT
	MEDIS	SIAPKAN TARDU & PJK
	SATPAM	MENURUNKAN TARDU PANDU & PENEMANAKAN EVAKUASI
	SATPAM	MENEMANAKAN LOKASI EVAKUASI

SIJIL MENINGGALKAN KAPAL		
NAMA	JABATAN	TANGGUNG JAWAB
RUBAI	NAKHODA	MENEGANG KOMANDO UMUM DI ANJUNGAN
ANDI PERMADI	MUALIM I	MENYAPKAN TWO WAY RADIO, SIGNALING EQUIPMENT, EPIRB & SART, SERTA SERAGAI KOMANDAN SEKOCI NO. 1
HENDRA KURNIAWAN	MUALIM II	MENYAPKAN PKI & SERAGAI KOMANDAN SEKOCI NO. 2
MUSFIADI	MUALIM III	MEMBANTU MELEPAS SEKOCI NO. 1 DAN KOMANDAN I/LR NO. 1
AGUS WIDODO	MARKOSNIS	SAPKAN PENGIRIMAN BERITA BAHAYA ATAS PERINTAH NAKHODA, SAPKAN DOKUMEN & SURAT-SURAT PENTING, KOMANDAN I/LR NO. 2
	R. R. M	MENASTIKAN PETIMESINAN TELAH DIBATKAN, MENURUNKAN RAKIT PENOLONG & SERAGAI KOMANDAN I/LR NO. 3
	MADINS I	MENURUNKAN RAKIT PENOLONG, MEMPERHAPKANDAN MENGOOPERASIKAN MOTOR SEKOCI NO. 1
MALDI MUNTHE	MADINS II	MENURUNKAN RAKIT PENOLONG, MEMPERHAPKANDAN MENGOOPERASIKAN MOTOR SEKOCI NO. 2
SAWALUDDIN FIQR	MADINS III	MENURUNKAN RAKIT PENOLONG & SERAGAI KOMANDAN I/LR NO. 5
ABDUL MAULUDDIN	SEKANG	MENURUNKAN RAKIT PENOLONG & SERAGAI KOMANDAN I/LR NO. 6
	JURU LISTRIK	MENYAPKAN LISTRIK UNDO, WINCH SEKOCI, MENYAPKAN PENERANGAN DI AREA EMBARKASI PENUMPANG, SERTA MENURUNKAN SEKOCI, SERAGAI KOMANDAN I/LR NO. 4
SULAIMAN	JURU MUHS	STABIT KEMUDI DI ANJUNGAN, MELEPAS YASIRING, MEMALANG PROOP, TALU YANGGA MONTET, MELEPAS HOOK DEPAN SEKOCI
SYUKUR HASAN	JURU MUHS	MENURUNKAN RAKIT PENOLONG & SERAGAI KOMANDAN I/LR NO. 7
M. REZA SAPUTRA	JURU MUHS	MENURUNKAN RAKIT PENOLONG & SERAGAI KOMANDAN I/LR NO. 8
RASYID AKHYAR SIAHAJI	JURU MUHS	MENURUNKAN TANGGA DARURAT LAMBUING KIRI & SERAGAI KOMANDAN I/LR NO.
WILLIANDI	JURU MUHS	MENURUNKAN TANGGA DARURAT LAMBUING KANAN & SERAGAI KOMANDAN I/LR NO.
MULIADI	JURU MUHS	MENCARAHKAN PENUMPANG DARI R. KAPETARA LEMAT PINTU KIRI KE MUSTER STATION & SERAGAI KOMANDAN I/LR NO.
SADDAM MUNAWIR	KELASI	MEMBANTU MADINS - I MENURUNKAN RAKIT PENOLONG & SERAGAI KOMANDAN I/LR NO.
ARBI YUHANDA	KELASI	MEMBANTU MADINS - II MENURUNKAN RAKIT PENOLONG & SERAGAI KOMANDAN I/LR NO.
	KELASI	MEMBANTU SEKANG MENURUNKAN RAKIT PENOLONG & SERAGAI KOMANDAN I/LR NO.
	KELASI	MEMBANTU JURU MUHS - 3 MENURUNKAN RAKIT PENOLONG & SERAGAI KOMANDAN I/LR NO.
	KELASI	MEMBANTU LIFE JACKET DI R. PENUMPANG - 3 KANAN DEPAN, MENCARAHKAN PENUMPANG KE MUSTER STATION LEMAT PINTU KANAN & SERAGAI KOMANDAN I/LR NO.
	LAYANAN JASA	MEMBANTU LIFE JACKET DI R. PENUMPANG - 3 KANAN DEPAN, MENCARAHKAN PENUMPANG KE MUSTER STATION LEMAT PINTU KANAN & SERAGAI KOMANDAN I/LR NO.
	MEDIS	MENCARAHKAN PENUMPANG DARI R. KAPETARA LEMAT PINTU KANAN KE MUSTER STATION & SERAGAI KOMANDAN I/LR NO.
	GATPAN	MENCARAHKAN LIFE JACKET DI R. PENUMPANG - 3 KANAN DEPAN, MENCARAHKAN PENUMPANG KE MUSTER STATION LEMAT PINTU KANAN & SERAGAI KOMANDAN I/LR NO.
	GATPAN	MENCARAHKAN LIFE JACKET DI R. PENUMPANG - 3 KANAN DEPAN, MENCARAHKAN PENUMPANG KE MUSTER STATION LEMAT PINTU KANAN & SERAGAI KOMANDAN I/LR NO.



Lampiran 10 Poster dan Rambu-rambu K3



SERTIFIKAT BEBAS TINDAKAN SANITASI KAPAL
CERTIFICATE OF NO FINDINGS

Kementerian Kesehatan
Republik Indonesia

SERTIFIKAT TINDAKAN SANITASI KAPAL #12-416088-25-16-2022-01-00002-1047

Ministry Of Health
Republic Of Indonesia

SERTIFIKAT BEBAS TINDAKAN SANITASI KAPAL / SERTIFIKAT TINDAKAN SANITASI KAPAL
SHIP SANITATION CONTROL EXEMPTION CERTIFICATE / SHIP SANITATION CONTROL CERTIFICATE

Penilaian / Assessment

☒ Bebas dari pengecualian / Exemption from control

KMP: ACEBI HEBAT 2

☒ Tidak Memerlukan tindakan / No action required

Tidak Memerlukan tindakan / No action required

Tidak Memerlukan tindakan / No action required

☐ Tindakan pengendalian yang dilakukan / Control measures applied

Bendera / Flag

Minim / Minimal

Alamat petugas pemeriksaan / Address of inspecting officer

24-01-2022

Tanggal / Date (dd-mm-yyyy)
Nomor Registrasi (IMO No) / Registration Number (IMO No)
Indonesia

99931520

Bertu / Green Tagging

1186

Hasil pemeriksaan, hasil pelat / Result of inspection, result of plate

(If valid, issue of certificate)

1. YOUSU DARSO NO 21 (ALUNDA SUTOLI)

SERTIFIKAT BEBAS TINDAKAN SANITASI KAPAL
SHIP SANITATION CONTROL EXEMPTION CERTIFICATE

Bagian (sistem dan layanan) yang diperiksa / Areas (system and services) inspected	Bukti yang ditemukan / Evidence found	Hasil sampel / Sample Result	Dokumen yang diperiksa / Documents reviewed	Tindakan Pengendalian yang dilakukan / Control measures applied	Tanggal pemeriksaan ulang / Re-inspection date	Komentar terhadap kondisi yang ditemukan / Comments regarding conditions found
Dapur / Galley	na	NA	NA	NA	NA	NA
Buang Rask Makanan / Pastry	na	NA	NA	NA	NA	NA
Dapur / Kitchens	na	NA	NA	NA	NA	NA
Paluk / Cargo	na	NA	NA	NA	NA	NA
Buang Tahan / Quarters	na	NA	NA	NA	NA	NA
ABK / Crew	na	NA	NA	NA	NA	NA
Perawatan / Office	na	NA	NA	NA	NA	NA
Pemungutan / Passengers	na	NA	NA	NA	NA	NA
Geladak / Deck	na	NA	NA	NA	NA	NA
Air Bersih / Potable Water	na	NA	NA	NA	NA	NA
Limbah Cair / Sewage	na	NA	NA	NA	NA	NA
Tangki Air Ballast / Ballast Tanks	na	NA	NA	NA	NA	NA
Sampah Medis dan Sampah Padat / Solid and medical waste	na	NA	NA	NA	NA	NA
Air permukaan / Standing Water	na	NA	NA	NA	NA	NA
Kamar Mesin / Engine Room	na	NA	NA	NA	NA	NA
Fasilitas Medis / Medical Facilities	na	NA	NA	NA	NA	NA
Area Lainnya / Other Areas specified - see attached	na	NA	NA	NA	NA	NA

Tidak ditemukan bukti. Kapal/lah akan dibebaskan dari tindakan pengendalian / No evidence found ship/vessel is exempted from control measures

Tanggal / Date (dd-mm-yyyy)

34-01-2022

Nama pejabat dan instansi yang menerbitkan / Name and designation of issuing officer

TODD MAROJAHAN TAMBUNAN

Tandatangan Petugas dan Cap KKP / Signature and seal

1) Jika bukti infeksi atau kontaminasi termasuk setiap stadium perkembangan vektor, reservoir reservoir binatang antara vector, vektor atau reservoir lain yang menyebabkan penyakit pada manusia, mikrobiologi, kimia, dan risiko lainnya pada kondisi manusia, tanda dan tindakan sesuai yang telah ditentukan.

2) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

3) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

4) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

5) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

6) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

7) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

8) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

9) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

10) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

11) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

12) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

13) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

14) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

15) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

16) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

17) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

18) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

19) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

20) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

21) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

22) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

23) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

24) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

25) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

26) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

27) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

28) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

29) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

30) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

31) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

32) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

33) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

34) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

35) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

36) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

37) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

38) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

39) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

40) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

41) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

42) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

43) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

44) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

45) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

46) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

47) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

48) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

49) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

50) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

51) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

52) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

53) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

54) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

55) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

56) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

57) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

58) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

59) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

60) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

61) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

62) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

63) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

64) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

65) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

66) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

67) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

68) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

69) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

70) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

71) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

72) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

73) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

74) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

75) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

76) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

77) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

78) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

79) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

80) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

81) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

82) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

83) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

84) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

85) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

86) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

87) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

88) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

89) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

90) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

91) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

92) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

93) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

94) Informasi mengenai setiap kasus manusia (termasuk dalam MCH).

95)



CREW LIST

NAMA KAPAL
CALL SIGN
BENDERA
PEMILIK
ISI KOTOR
LINTASAN

: KMP. ACEH HEBAT 2
: YDIE2
: INDONESIA
: PT, ASDP Indonesia ferry (Persero)
: 1186 GRT
: ULEELHEUE - BALOHAN

No	Nama	Jabatan	Ijazah	Tahun	No Seri Buku	Masa Berlaku
					Pelaut	Buku Pelaut
1	RUBAI	NAKHODA	ANT - II	2020	F 110202	05 - 03 - 2023
2	HENDRA KURNIAWAN	MUALIM I	ANT - III	2021	F 208204	20 - 09 - 2022
3	MUSFIADI	MUALIM II	ANT - IV	2020	E 056954	04 - 04 - 2023
4	ABDUL MAULUDDIN	MUALIM III	ANT - IV	2022	F 047393	22 - 01 - 2023
5	MALDI MUNTHE	KKM/ MASINIS I	ATT - III	2020	E 063342	28 - 08 - 2023
6	SAWALUDDIN FIQRI	MASINIS II	ATT - III	2020	F 146646	18-11-2022
7	M.REZA FAHLEVI	MASINIS III	ATT - IV	2017	F 093740	27 - 12 - 2022
8	EDWARD	MANDOR	ATT - V	2014	C 023033	11 - 02 - 2024
9	SULAIMAN	SERANG	ANT - IV	2021	C 004078	11 - 10 - 2023
10	SYUKUR HASAN	JURU MUDI	ANT-D	2017	F 216486	17 - 09 - 2022
11	SADDAM MUNAWIR	KELASI	ANT-D	2015	D 039512	23-02-2025
12	ARBI YUHANDA	KELASI	ANT-D	2016	F 099002	27 - 02 - 2023
13	WILLIANDI	JURU MINYAK	ATT - V	2019	F 110337	21 - 12 - 2023
14	RASYID AKHYAR SIAHAAN	JURU MINYAK	ATT-D	2011	F 110448	06 - 11 - 2023
15	FARIS MIRZA	JURU MINYAK	ATT - V	2021	F 110219	03 - 04 - 2023
16	MULIADI	JURU MINYAK	ABLE.E	2019	F 314898	03 - 02 - 2023
17	HANDIKA PERMANA	JURU MASAK	ANT - D	2017	F 068791	06 - 12 - 2022

JUMLAH ABK SUDAH TERMASUK NAKHODA : 17 (Tujuh Belas) ORANG

MENGETAHUI

A.n. KEPALA KANTOR BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT
WILAYAH I PROVINSI ACEH

B. ACEH 16-06-2022

Nakhoda

RUBAI

AR-RANIRY

Indonesian Ferry
KMP ACEH HEBAT 2

No. Registrasi :KP.. /018 / 06..... / 2022 1B2 0732163

PERINGATAN
WARNING
NAKHODA KAPAL AGAR MEMPERHATIKAN
MASTER OF THE SHIP TO ORDER (MATTENTION)
KEADAN CUACA DILA TERJADI CUACA BURUK
TO THE WEATHER CONDITION IN THE EVENT OF BAD WEATHER
SUPAYA MENUNDA PELAYARAN DAN/ATAU
IN ORDER TO DELAY THE SHIPPING AND/OR
MENCAIRI TEMPAT BERLINDUNG YANG AMAN
SEEK SAFE HAVENS

REPUBLIC INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA
SURAT PERSetujuan BERLAYAR
PORT CLEARANCE

NO. I. 2. PP. ULL 018 VI 2022 (C)
Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1
Under The Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)

Nama kapalKMP.....ACEH.....HEBAT.....2..... Tonnase kotorGT.....1186.....
Ship Name Gross Tonnage

Bendera KebangsaanINDONESIA..... NakhodaRUBAI.....
Nationality Flag Master

Nomor IMO9921520..... Nama PanggilanYDIE2.....
IMO Number Call Sign

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal16/06/2022 Pukul 07.45VS
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated Time LT

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008
That ship has fully comply with the provision of Article 219 (3), Shipping Act 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk
The above mentioned vessel is hereby granted for

Bertolak dariULEE.....LHEUE..... Pada tanggal/jam 16/06/2022 Pelabuhan tujuanBALOHAN.....
Departure from on date/time 08.00 WIB Port of Destination

Jumlah awak kapal17.....ORANG..... Dengan muatanSESUAI MANIFEST.....
Number of Ship Crews With cargoes

Tempat Diterbitkan :BANDA ACEH.....
Place of issued

Pada tanggal :16 JUNI 2022.....
Date

Jam :07.55 WIB.....
Time

Perhatian :
Attention :
1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku sesuai jadwal operasi yang ditetapkan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan.
This Port Clearance expired according to the schedule set by the Land Transportation Management Office and ship should leave of port.
2. Apabila dalam waktu yang telah ditentukan Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru.
Within the appointed time after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails. Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.
3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.
This port clearance expired if any corrections or deletions.

AR-RANIRY
BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT
KOTA LAMPUNG
NIP. 197007032001121004

Surat Persetujuan Berlayar

Lampiran 12 Dokumentasi Penelitian



Wawancara dengan Muallim I Kapal Aceh Hebat 2





Pengikatan Tali Kapal Di Ulee Lheue



Proses Pembongkaran Muatan Kapal



Proses Pemuatan Kapal



Muatan Kapal Ketika Akan Berlayar