

# TINJAUAN PERANGKAT KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA (K3) PADA KAPAL PENUMPANG ANTAR PULAU DI PELABUHAN PAOTERE

Mu'minatung Nisa<sup>1)</sup>, Jumaini<sup>1)</sup>, Taufiqur Rachman<sup>2)</sup>, dan Chairul Paotonan<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup>Mahasiswa Departemen Teknik Kelautan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin

<sup>2)</sup>Dosen Departemen Teknik Kelautan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin

Email: muminatunnisa01@gmail.com

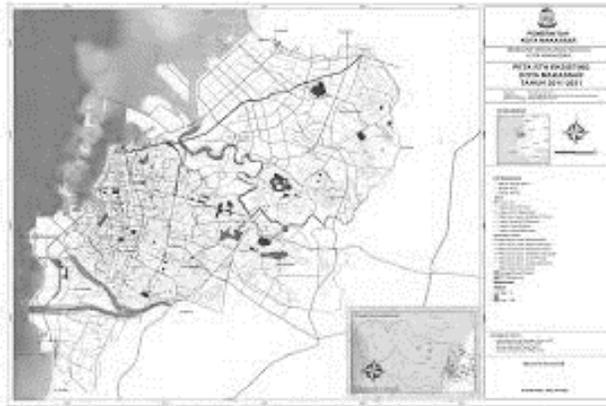
## Abstrak

Kapal penumpang sebagai moda transportasi massal harus memenuhi syarat Keselamatan dan Kesehatan Kerja dalam berbagai aspeknya. Selain untuk menjaga keselamatan dan kesehatan bagi semua penumpang dan awak kapalnya, penerapan K3 berfungsi untuk menjaga kehandalan sistem transportasi tersebut. Pelayanan terhadap pengguna jasa perairan di Indonesia haruslah dilaksanakan sesuai dengan peraturan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Penerapan peraturan ini memberikan perlindungan hukum khususnya terhadap penumpang dan ABK kapal. Penelitian ini mengkaji mengenai perangkat Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada kapal penumpang antar pulau di Pelabuhan Paotere. Kapal penumpang yang berlabuh di Pelabuhan Paotere terdiri dari berbagai jenis, salah satunya yaitu kapal kayu yang berkapasitas 10 hingga 35 GT dengan trayek penyeberangan dari Kota Makassar menuju Pulau Badi, Barang Lompo, Barang Caddi, dan pulau lain sekitarnya. Namun, dari sekian banyak kapal yang berlabuh ini tidak dilengkapi dengan perangkat keselamatan pelayaran yang memadai. Kajian ini meninjau seberapa besar perhatian pihak penyelenggara kapal dan pelabuhan terhadap perangkat keselamatan pelayaran bagi kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan Paotere. Metode kajian yang digunakan adalah deskriptif, yakni memberikan gambaran tentang fenomena tertentu atau aspek tertentu dari lokasi. Pemerintah Kota Makassar dapat lebih menggiatkan aktifitas sosialisasi keselamatan pelayaran dan penerapannya di lapangan sehingga akan meminimalisir korban dan resiko kecelakaan yang terjadi pada saat kapal berlayar bagi kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan Paotere.

**Kata kunci:** kapal penumpang, keselamatan, resiko kecelakaan.

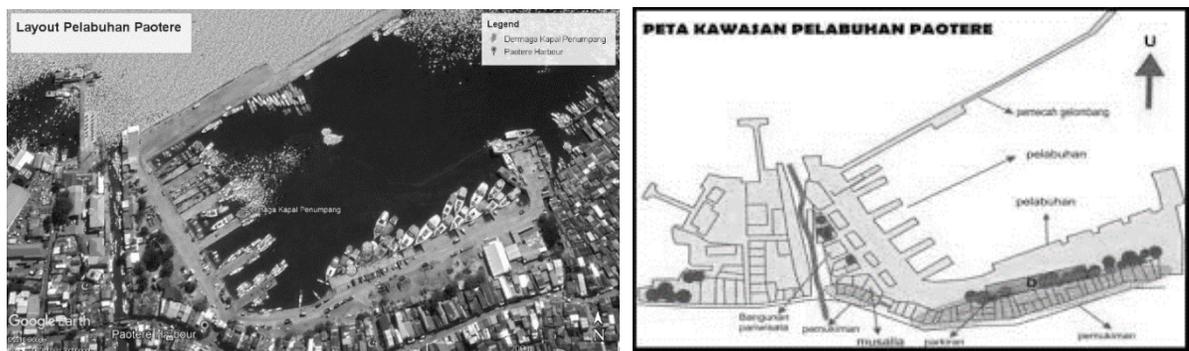
## PENDAHULUAN

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan suatu upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan para pekerja dan lingkungannya. Penerapan K3 diharapkan dapat mengoptimalkan proses pekerjaan, sehingga para pekerja dapat bekerja dengan selamat, sehat, aman, dan nyaman (Sucipto, 2014). Perbandingan korban jiwa akibat kecelakaan dan sakit di tempat kerja lebih banyak dibanding korban terbunuh dalam perang dunia. Riset International Labour Organisation (ILO) menghasilkan kesimpulan, setiap hari rata-rata 6.000 orang meninggal, setara dengan satu orang setiap 15 detik, atau 2,2 juta jiwa per tahun akibat sakit atau kecelakaan yang terkait pekerjaan mereka (Suardi, 2005). Kepentingan peningkatan K3 di sektor maritim menjadi tanggung jawab tambahan yang harus dilakukan baik oleh industri pelayaran maupun pelabuhan, terutama dalam perancangan dan penetapan langkah-langkah praktis yang telah ditetapkan oleh International Maritime Organisation (IMO), untuk mencegah dan menekan tindakan-tindakan pelanggaran hukum terhadap pelayaran (Sekretariat Negara Republik Indonesia, 2008). Paotere merupakan nama sebuah pelabuhan yang terletak di Kecamatan Ujung Tanah, Makassar, Sulawesi Selatan, seperti pada Gambar 1. Pelabuhan yang berjarak sekitar 5 km dari pusat Kota Makassar tersebut adalah pelabuhan yang sudah ada sejak abad ke-14 zaman Kerajaan Gowa-Tallo. Pelabuhan Paotere sejak dulu hingga kini digunakan sebagai tempat bersandarnya kapal-kapal kecil hingga kapal pinisi tradisional khas Suku Bugis. Pelabuhan ini menjadi salah satu gerbang ekspor komoditi dari kawasan timur Indonesia ke mancanegara. Selain mengangkut barang, kapal-kapal yang bersandar di Paotere juga mengangkut penumpang. Warga pulau sekitar Makassar menggunakan pelabuhan ini untuk masuk ke Kota Makassar atau sebaliknya. Biasanya, warga pulau datang ke Makassar untuk membeli kebutuhan sehari-hari, pendidikan, jual beli, perdagangan, dan lain sebagainya.



**Gambar 1.** Kedudukan Pelabuhan Paotere

Pelabuhan Paotere dalam pengelolaannya berada di bawah manajemen PT. Pelindo IV. Pelabuhan ini sebagai salah satu pintu gerbang pembangunan kota Makassar. Layout Pelabuhan Paotere dapat dilihat pada Gambar 2. Berdasarkan hasil observasi awal di Pelabuhan Paotere, dengan mencermati Standar Operasional Prosedur (SOP) yang ada, beberapa masalah yang ditemukan: 1) Para penumpang terdiri dari berbagai macam karakteristik, tetapi penyampaian informasi mengenai keselamatan kapal hanya disampaikan dengan satu cara. Hal ini berdampak pada tingkat pemahaman informasi yang disampaikan mengenai keselamatan pelayaran, padahal aplikasi K3 sangatlah penting; dan 2) Kesesuaian antara peraturan yang ada dengan penerapan K3 riil di atas kapal ada yang berbeda, terutama pada implementasi SOP dan kondisi riil di lapangan (dalam kapal). Penelitian ini bertujuan menganalisis perangkat K3 di kapal penumpang antar pulau di Pelabuhan Paotere.



(a) Pelabuhan Paotere tampak atas

(b) Peta Kawasan Pelabuhan

**Gambar 2.** Layout Pelabuhan Paotere

## METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini ialah metode deskriptif, yaitu: memberikan ulasan tentang fenomena tertentu atau aspek tertentu dari lokasi yang diteliti. Penelitian deskriptif tujuannya memberikan gambaran mengenai keadaan populasi secara sistematis dan akurat (Muhadjir, 1996). Pengumpulan data dilakukan dengan teknik pengumpulan data primer yakni melakukan observasi secara langsung ke lapangan dan data sekunder atau penggunaan bahan dokumen yang dihasilkan oleh pihak lain. Kajian perangkat keselamatan dan kesehatan kerja bagi kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan Paotere ini difokuskan pada seberapa besar perhatian pihak penyelenggara kapal dan pelabuhan terhadap perangkat keselamatan pelayaran bagi kapal penumpang yang bersandar di Pelabuhan Paotere. Lebih lanjut, survey dilakukan langsung di area Pelabuhan Paotere dan wawancara dilakukan dengan beberapa nakhoda dan ABK kapal yang bersandar di area pelabuhan untuk area kapal penumpang dengan trayek Makassar - Pulau Badi. Analisis dan telaah dilakukan secara kritis dan komprehensif dari berbagai sumber penelitian yang telah dilakukan, baik yang berkaitan dengan pendekatan sains dan teknologi maupun

kebijakan pengembangan perangkat keselamatan berbasis isu-isu strategis terkini.

## LANDASAN TEORI

### Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

Persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan Definisi keselamatan dan keamanan pelayaran secara umum dapat dirujuk dari UU.No. 17/2008, tentang Pelayaran. Tingkat keselamatan ditunjukkan dalam parameter output, sedangkan tingkat jaminan keselamatan ditunjukkan dalam parameter input dan proses. Parameter output keselamatan oleh statistik data kecelakaan per frekuensi kegiatan transportasi, yang dapat berupa jumlah kecelakaan, korban jiwa, korban luka-luka, dan kerugian finansial terukur.

Kecelakaan merupakan suatu kejadian yang bersifat tidak pasti, karena tidak dapat diprediksi kapan terjadinya, dimana tempatnya, serta besar atau kecilnya kerugian yang ditimbulkan. Sehingga orang sering beranggapan bahwa kecelakaan itu berhubungan dengan nasib seseorang. Padahal kecelakaan itu sebenarnya selalu didahului oleh gejala-gejala yang menandakan akan adanya suatu kecelakaan tersebut. Dengan kata lain kecelakaan itu bisa dicari apa penyebabnya (Heinrich, 1969).

### Peraturan Keselamatan dan Kesehatan Kerja diatas Kapal

Peraturan-peraturan yang berkaitan dengan kesehatan dan keselamatan kerja di kapal antara lain sebagai berikut ini : 1) UU No. 1 tahun. 1970 tentang keselamatan kerja; 2) Peraturan Menteri No. 4 tahun 1980 tentang syarat-syarat pemasangan dan pemeliharaan alat pemadam api ringan; 3) SOLAS 1974 beserta amandemenamandemennya tentang persyaratan keselamatan kapal; 4) STCW 1978 Amandemen 1995 tentang standar pelatihan bagi para pelaut; 5).ISM Code tentang code manajemen internasional untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran; 6) *Occupational Health* tahun 1950 tentang usaha kesehatan kerja.

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. Secara umum memberikan perlindungan terhadap tenaga kerja agar selalu dapat meningkatkan kesejahteraan, produksi dan produktivitas nasional; memberi perlindungan terhadap orang lain yang berada di tempat kerja, agar selalu selamat dan sehat; dan memberikan perlindungan terhadap setiap sumber produksi agar selalu dapat dipakai dan digunakan secara aman dan efisien. Adapun sasaran dan tujuan secara khusus yaitu mencegah dan mengurangi kecelakaan dan akibatnya serta mengamankan mesin, pesawat, instalasi, alat peralatan kerja, bahan dan hasil produksi. Maka dari itu sebaiknya, dengan terselenggaranya K3 yang baik dan tepat akan memberikan ketenangan dan kegairahan kerja yang menunjang pertumbuhan dan perkembangan produksi dan produktifitas serta memberikan iklim yang baik dalam menimbulkan stabilitas sosial terutama di kalangan masyarakat ketenagakerjaan. Dari uraian ini K3 merupakan masalah bersama dari semua pihak yang terlibat dalam proses produksi barang dan jasa, yaitu: pemerintah, pengusaha/pengurus tenaga kerja dan masyarakat umum.

### Alat Keselamatan Kapal

Setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang dibuktikan dengan sertifikat meliputi; keselamatan kapal; pengawakan kapal; manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal; pemuatan; dan status hukum kapal. Secara khusus Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan mengatur perlindungan terhadap bahaya kebakaran sebagaimana diatur pada pasal 68 yang Rancang Bangun Kapal harus dikonstruksikan dalam zona-zona vertikal utama dan horisontal untuk perlindungan terhadap bahaya kebakaran dan dilengkapi dengan alat deteksi kebakaran. Alat keselamatan lain yang wajib untuk kelaiklautan kapal adalah alat yang digunakan penumpang ketika terjadi kecelakaan selama pelayaran, dimana alat tersebut dapat menyelamatkan jiwa penumpang sehingga harus memenuhi spesifikasi sebagaimana diatur pada pasal 70 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. Secara umum jenis-jenis alat keselamatan adalah : 1) alat penolong perorangan (pelampung); 2) sekoci penolong; 3) rakit penolong kembang; 4) rakit

penolong tegar; 5) sekoci penyelamat; 6) alat apung; dan 7) alat peluncur. 8) fender

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Kapal penumpang antar pulau yang berlabuh di Pelabuhan Paotere adalah kapal yang berasal dari pulau-pulau yang berada di sekitar Kota Makassar. Kapasitas kapal penumpang antar pulau yang berada dipelabuhan ini juga bervariasi, mulai dari kapal yang berkapasitas 10 hingga 35 GT, seperti yang ditunjukkan pada Gambar 3. Dalam pengoperasian moda transportasi laut, harus memenuhi syarat perlengkapan keselamatan pelayaran bagi penumpang dan ABK kapal, serta keselamatan pada proses sandar dan tambat kapal di dermaga. Adapun perlengkapan keselamatan yang dimaksud ditunjukkan pada Gambar 4.



**Gambar 3.** Kapal Penumpang antar pulau di Pelabuhan Paotere



(a) *Life jacket*



(b) *Ring life buoy*



(c) Ban bekas atau fender

**Gambar 4.** Alat keselamatan pada kapal kecil (Sumber : Google)

Pengamatan tentang sarana dan prasarana terfokus pada hasil pengamatan pada kapal penumpang antar pulau di Pelabuhan Paotere. Dari hasil pengamatan, semua perlengkapan keselamatan telah ada di kapal, mulai dari *life jacket*, *ring life buoy*, maupun fender yang dapat meredam energi yang ditimbulkan oleh moda transportasi air pada saat akan merapat ke dermaga. Tetapi kelayakan sarana tersebut ada yang tidak memenuhi standar. *Life jacket* atau pelampung penolong tidak terawat, sehingga warna pelampung sudah pudar. Juga peletakkannya yang kurang tepat, dapat mengurangi fungsi dari alat keselamatan tersebut. Seperti pada Gambar 5. Pelampung diletakkan di ruang bawah kapal yang susah dijangkau oleh penumpang dan disimpan dalam karung. Hal tersebut menambah tingkat kerumitan penumpang dalam menjangkau pelampung ketika terjadi kecelakaan dalam pelayaran kapal.



**Gambar 5.** Peletakan *life jacket* pada Salah Satu Kapal Penumpang antar pulau di Pelabuhan Paotere

Dari wawancara serta observasi yang dilakukan, dihasilkan bahwa kapal yang diteliti telah melengkapi peralatan K3 yang dibutuhkan, tetapi kelayakan alat masih kurang. Berdasarkan observasi, semua perlengkapan keselamatan tersedia, tetapi kesesuaian dengan ketentuan alat masih ada yang kurang. Dari kapal tersebut, perlengkapan yang tidak sesuai adalah *life jacket*, banyak *life jacket* yang terlepas tali pengaitnya, seperti yang ditunjukkan pada Gambar 6. Peralatan K3 perlu diperhatikan kelayakannya, agar memenuhi standar dan dapat berfungsi sebagaimana mestinya. *Life jacket* dengan tali yang rusak bahkan hilang, dapat mengakibatkan kurangnya fungsi alat tersebut. Tinjauan perlengkapan keselamatan bertujuan untuk membenahi semua kekurangan didalamnya, baik dari segi kuantitas maupun kualitas. Kualitas alat penolong baik dari segi warna sangatlah penting. *Life jacket* sangat membantu dalam kondisi atau bahaya pelayaran kapal. Selain itu, pada kapal yang diteliti, juga terdapat 2 buah *ring life buoy* yang bisa dikatakan masih layak digunakan pada kapal penumpang tersebut, seperti pada gambar 7. Menurut pemilik kapal purnama yang ditemui diatas kapal tersebut, bahwa sebenarnya diatas kapal juga terdapat Alat Pemadam Api Ringan (APAR), hanya saja oksigen didalam alat pemadam api tersebut telah habis, sehingga pemilik kapal memilih tidak membawanya alat pemadam api tersebut dan menaruhnya di rumahnya. Hal ini tentu saja berbahaya bagi kapal, karena pada dasarnya setiap kapal harus memiliki alat pemadam api untuk mencegah terjadinya kebakaran diatas kapal, dimana kita ketahui bahwa diatas kapal terdapat bahan bakar yang dapat dengan mudahnya menimbulkan kebakaran ketika ada percikan api diatas kapal. Untuk mengatasi hal tersebut, sebaiknya pemilik kapal ataupun ABK menyiapkan segala alat untuk mencegah terjadinya hal yang tidak diinginkan.



(a) *life jacket*



(b) *Ring life buoy*

**Gambar 6.** Kondisi alat keselamatan di Kapal Purnama

Berdasarkan penjelasan diatas, kebutuhan akan transfer pengetahuan melalui sosialisasi perangkat keselamatan dan pemenuhan sarana pelabuhan yang layak dan aman perlu dilaksanakan untuk memperbaiki kekurangan perangkat keselamatan yang terdapat pada kapal penumpang antar pulau di Pelabuhan Paotere sesuai dengan ketentuan PP No. 64 Tahun 2015 perubahan atas PP No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan. Dalam PP No. 64 Tahun 2015 ini dikemukakan bahwa sebuah dermaga harus memenuhi standar pelayanan sandar dan tambat secara layak dan aman bagi penumpang dan barang.

## KESIMPULAN

Kapal penumpang yang berlabuh di Pelabuhan Paotere terdiri dari berbagai jenis, salah satunya yaitu kapal kayu yang berkapasitas 10 hingga 35 GT dengan trayek penyeberangan dari Kota Makassar menuju Pulau Badi, Barang Lompo, Barang Caddi, dan pulau lain sekitarnya. Namun, dari sekian banyak kapal yang berlabuh ini tidak dilengkapi dengan perangkat keselamatan pelayaran yang memadai. Dalam aktifitas pelayaran kapal penumpang dan barang berbahan kayu ini perlu memperhatikan aspek keselamatan penyeberangan dengan melengkapi perangkat keselamatan di dalam kapal seperti *life jacket* dan *ring life buoy*, guna memberi kenyamanan bagi pengguna jasa pelayaran dan mengurangi resiko kecelakaan saat berlayar ataupun pada saat berlabuh untuk melakukan proses bongkar muat penumpang dan barang di dermaga. Pihak Pemerintah Kota Makassar harus lebih menggiatkan aktifitas sosialisasi keselamatan pelayaran dan penerapannya di lapangan sehingga akan meminimalisir korban dan resiko kecelakaan yang terjadi pada saat kapal berlayar bagi kapal-kapal penumpang antar pulau yang bersandar di Pelabuhan Paotere. Dengan adanya perhatian penuh atas mutu pelayanan pelayaran dan bongkar muat barang dan penumpang dapat meningkatkan minat pengguna jasa pelayaran yang pada akhirnya memberikan dampak positif terhadap peningkatan perekonomian.

## DAFTAR PUSTAKA

- Bangun, G.A.A. dan Hariyono, W. 2019. Analisis Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Pada Kapal Penumpang di PT PELNI Semarang. Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Ahmad Dahlan, Surakarta.
- Bochary, L. dan Idrus, M. 2016. Analisa Kinerja Dermaga Pelabuhan Rakyat Paotere Sulawesi Selatan. Jurnal Riset dan Teknologi Kelautan (JRJK) Volume 14, Nomor 1, Januari - Juni 2016. Jurusan Perkapalan, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Handayani, I. dkk. 2018. Kajian Perangkat Keselamatan Pelayaran Bagi Kapal-kapal yang Bersandar di Pelabuhan Kayu Bangkoa. Prosiding Seminar Sains dan Teknologi (Sensistek) tahun 2018, Departemen Teknik Kelautan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Heinrich, H.W. 1969. Teori keselamatan kerja, Pdf.
- Muhadjir, N. 1996. Metodologi Penelitian Kualitatif. Rakesarasin, Yogyakarta.
- Notoatmodjo, S. 2007. Kesehatan Masyarakat, Ilmu dan Seni. Rineka Cipta, Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, Pasal 70.
- Peli, L.O. 2014. Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Pada PT Perkapalan di Provinsi Sulawesi Tenggara. Tesis. Program Pascasarjana, Fakultas Kedokteran, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Pemerintah 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan Pasal 63 poin 4.
- Prayoga, A. - . Perlindungan Hukum Atas Keselamatan Penumpang Km. Kirana Ix Dalam Hal Terjadi Kecelakaan Kapal (Studi Di PT Dharma Lautan Utama Surabaya). Ilmu Hukum Fakultas Ilmu Sosial Dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya
- Rachman, T. dkk. 2018. Pengenalan Perangkat Keselamatan Sarana Moda Waterway Sungai Tallo Makassar. Makassar, TEPAT Jurnal Teknologi Terapan untuk Pengabdian Masyarakat, No. 1 Vol. 1 Tahun 2017, Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Sekretariat Negara Republik Indonesia. 2008. Undang-undang Nomor 17, Tahun 2008, Tentang Pelayaran. Jakarta.
- Suardi, R. 2005. Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja. PPM, Jakarta.
- Sucipto, C. 2014. Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Gosyen Publishing, Yogyakarta.
- Undang-Undang No. 1 Thn 1970 tentang Keselamatan Kerja terdiri dari 11 Bab dan 18 pasal.
- Utomo, H. 2017. Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (*Legally Responsible Parties In Ship Accident*). Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut Universitas Pertahanan Komplek Indonesia Peace and Security Center (IPSC) Sentul Bogor Jawa Barat Indonesia.