



**EFEKTIVITAS PENERAPAN K3 DALAM UPAYA
PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA PADA PT.
KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA DI *JETTY MOROSI***

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran
pada Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**MAHAMERU PUTRA PRATAMA
NIT 561911317394 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2023**



**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2023**



**EFEKTIVITAS PENERAPAN K3 DALAM UPAYA
PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA PADA PT.
KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA DI *JETTY MOROSI***

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran
pada Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**MAHAMERU PUTRA PRATAMA
NIT 561911317394 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2023**

HALAMAN PERSETUJUAN

**EFEKTIVITAS PENERAPAN K3 DALAM UPAYA PENCEGAHAN
KECELAKAAN KERJA PADA PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA DI
JETTY MOROSI**

Disusun Oleh:

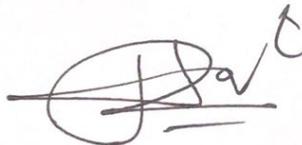
MAHAMERU PUTRA PRATAMA
NIT. 561911317394 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, 21 Juli2023

Dosen Pembimbing I
Materi



RETNO HARIYANTI, S.Pd., M.M.
Penata Tingkat I (III/D)
NIP. 19741018 199803 2 001

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan



Dr. MUH. HARLIMAN SALEH, M.Pd.
Penata Tingkat I (III/D)
NIP. 19711102 199903 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)



Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M
Penata Tingkat I (III/D)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "EFEKTIVITAS PENERAPAN K3 DALAM UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA PADA PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA DI JETTY MOROSI" karya,

Nama : Mahameru Putra Pratama

NIT : 561911317394 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ~~Jumat~~, tanggal 28 Juli.....2023

Semarang, 2 Agustus.....2023

PENGUJI

Penguji I : Dr. ANDI PRASETIAWAN, S.ST, M.M.
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19810103 201507 1 001

Penguji II : RETNO HARIYANTI, S.Pd., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji III : IMAM SAFI'I, S.Si.T., M.Si.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19771222 200502 1 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar.
Pembina Tk.I (IV/b)
19730704 199803 1 001

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

nama : Mahameru Putra Pratama

NIT : 561911317394 K

program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul **“Efektivitas Penerapan K3 Dalam Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja Pada PT. Kartika Samudra Adijaya di Jetty Morosi”**

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik Sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 25 Juli 2023

Yang menyatakan pernyataan,


MAHAMERU PUTRA PRATAMA
NIT. 56191317394 K

HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. *Ad Astra per Aspera (to the stars through difficulties).*
2. Angin tidak berhembus untuk menggoyakan pepohonan, melainkan menguji akarnya (Ali bin Abi Thalib).
3. *Great things are not done by impulse, but by a series of small things brought together (Vincent van Gogh).*

Skripsi ini saya persembahkan untuk :

1. Kedua orang tua saya yang telah memberikan doa restu, kasih sayang, mengingatkan, dan mendukung pendidikan saya selama ini.
2. Seluruh dosen pengajar dan Civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah membimbing dan mendidik saya dengan baik.
3. Adik tercinta Galunggung Putra Adi Nugraha.
4. Sahabat rekan seperjuangan KVIII Alpha, yang sudah memberikan dukungan dan bantuan untuk menyelesaikan skripsi ini.
5. Kasta Solo Raya yang sudah menemani selama proses mengerjakan skripsi ini.
6. Terimakasih kepada Az'zahra Reysita Wangi yang sudah hadir ditengah pengerjaan skripsi ini, yang telah memberi semangat dan menjadi *support system* saya.

PRAKATA

Alhamdulillah, puji dan syukur saya panjatkan kepada Allah SWT atas rahmat dan hidayah -Nya saya dapat menyelesaikan skripsi ini tanpa ada suatu masalah dan halangan apapun. Skripsi dengan judul “Efektivitas Penerapan K3 Dalam Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja Pada PT. Kartika Samudra Adijaya di *Jetty* Morosi” merupakan skripsi yang menjadi salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan program D.IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, dan mendapatkan gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel).

Rasa hormat dan juga ucapan terimakasih karena dalam penyusunan skripsi ini saya merasa sangat terbantu dengan bimbingan, arahan, ilmu, yang sangat bermanfaat bagi saya, oleh karena itu pada kesempatan ini saya ingin menyampaikan terimakasih yang sebesar-besarnya dan rasa hormat kepada :

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar. Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, SE., M. M. selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan.
3. Ibu Retno Hariyanti, S.Pd., M.M. selaku Dosen Pembimbing I Skripsi.
4. Bapak Muh. Harliman Saleh, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing II Skripsi.
5. Seluruh Dosen Pengajar dan Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu, arahan, serta bimbingan yang sangat bermanfaat dalam proses penyusunan skripsi dan masa depan saya.
6. Kepala Operasional dan seluruh karyawan PT. Kartika Samudra Adijaya *site* Kendari yang telah mengizinkan dan mengarahkan saya dalam melakukan penelitian dan penyusunan skripsi ini.

7. Kedua orang tua saya yang telah membesarkan saya dan mendidik saya sedari lahir hingga seperti sekarang, juga memberikan dukungan dalam Pendidikan saya dalam wujud materil maupun moril.

Akhir kata dengan segala kerendahan hati saya menyadari masih banyak terdapat kekurangan dalam penyusunan skripsi ini saya berharap adanya kritik, saran, dan masukan. Saya juga berharap semoga dengan skripsi ini dapat menambah pengetahuan dan wawasan bagi saya dan pembaca.



Semarang,

2023

Penulis

MAHAMERU PUTRA PRATAMA
NIT. 561911317394 K

ABSTRAKSI

Pratama, Mahameru Putra, NIT. 561911317394 K, 2023, “Efektivitas Penerapan K3 Dalam Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja Pada PT. Kartika Samudra Adijaya di *Jetty* Morosi”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Retno Hariyanti, S.Pd., M.M., Pembimbing II: Dr. Muh. Harliman Saleh, M.Pd.

Penelitian ini dilakukan pada tanggal 9 Agustus 2021 sampai dengan 28 Februari 2022, meneliti tentang kegiatan operasional PT. Kartika Samudra Adijaya di *jetty* Morosi, Sulawesi Tenggara, yang menghadapi tantangan dalam penerapan manajemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3). Kurangnya kesadaran pekerja, kekurangan dalam infrastruktur *jetty*, dan pelanggaran terhadap prosedur keselamatan menjadi penyebab tingginya tingkat kecelakaan kerja di kawasan tersebut. Hal tersebut menjadi faktor penghambat tidak efektifnya kegiatan operasional perusahaan.

Metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah metode kualitatif dan menggunakan teknik pengumpulan data secara triangulasi yaitu gabungan dari observasi, wawancara, dokumentasi. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara menyaksikan langsung kejadian di lapangan untuk mencatat kegiatan operasional yang terjadi tentang penerapan K3 di PT. Kartika Samudra Adijaya *site* Kendari. Wawancara dilakukan dengan Kepala Operasional PT. Kartika Samudra Adijaya *site* Kendari dan seorang staf logistik untuk mendapatkan data informasi mengenai efektivitas penerapan K3 pada PT. Kartika Samudra Adijaya di *jetty* Morosi serta mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengatasi masalah tersebut.

Tindakan yang dapat dilakukan perusahaan untuk mengurangi kecelakaan kerja diantaranya adalah pelatihan K3, peningkatan pengawasan, dan perbaikan fasilitas dan kelengkapan peralatan. Kesimpulan dan saran penelitian ini kepada PT. Kartika Samudra Adijaya adalah meninjau kembali prosedur K3 yang ada dan meningkatkan pengawasan dan monitoring serta melakukan evaluasi terhadap pelaksanaannya di lapangan. Evaluasi pelaksanaan di lapangan perlu dilakukan untuk memastikan dan meningkatkan sarana dan prasarana yang masih kurang sehingga prosedur K3 tersebut diterapkan secara konsisten oleh seluruh karyawan dan kru kapal. Penambahan staf *Health and Safety Environment* juga diperlukan untuk mengelola masalah K3 perusahaan.

Kata Kunci: Efektivitas, penerapan K3, pencegahan kecelakaan kerja, *jetty* Morosi.

ABSTRACT

Pratama, Mahameru Putra, NIT. 561911317394 K, 2023, “Efektivitas Penerapan K3 Dalam Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja Pada PT. Kartika Samudra Adijaya di Jetty Morosi”, *Thesis, Diploma IV Program, Port and Shipping Management Departement, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor (I): Retno Hariyanti, S.Pd., M.M., Advisor (II): Dr. Muh. Harliman Saleh, M.Pd.*

This research was conducted from August 9, 2021 to February 28, 2022, examining the operations of PT. Kartika Samudra Adijaya at the Morosi jetty, Southeast Sulawesi, which faces challenges in implementing Occupational Health and Safety (OHS) management. Lack of worker awareness, deficiencies in jetty infrastructure, and violations of safety procedures are the causes of the high rate of work accidents in the area. This has become an inhibiting factor in the ineffectiveness of the company's operational activities.

The research method used in this study is a qualitative method and uses triangulation data collection techniques, namely a combination of observation, interviews, documentation. Data collection techniques are carried out by directly witnessing events in the field to record operational activities that occur regarding the application of OHS at PT. Kartika Samudra Adijaya Kendari site. Interviews were conducted with the Head of Operations of PT. Kartika Samudra Adijaya Kendari site and a logistics staff to obtain information data on the effectiveness of OHS implementation at PT. Kartika Samudra Adijaya at Morosi jetty and to find out the efforts made to overcome the problem.

Actions that companies can take to reduce work accidents include OHS training, increased supervision, and improved facilities and equipment. The conclusion and suggestion of this research to PT Kartika Samudra Adijaya is to review the existing OHS procedures and improve supervision and monitoring as well as evaluate its implementation in the field. Evaluation of implementation in the field needs to be done to ensure and improve facilities and infrastructure that are still lacking so that the OHS procedures are consistently applied by all employees and crew. Additional Health and Safety Environment staff are also needed to manage the company's OHS issues.

Keywords: *Effectiveness, OHS implementation, work accident prevention, jetty Morosi.*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	3
C. Rumusan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	4
BAB II KAJIAN TEORI.....	7
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Penelitian.....	24
BAB III METODE PENELITIAN.....	26
A. Metode Penelitian.....	26
B. Tempat Penelitian.....	28
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	29
D. Teknik Pengumpulan Data.....	30
E. Instrumen Penelitian.....	33

F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	34
G. Pengujian Keabsahan Data.....	38
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	40
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	40
B. Deskripsi Data.....	42
C. Temuan.....	50
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	52
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	59
A. Simpulan.....	59
B. Keterbatasan Penelitian.....	60
C. Saran.....	61

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1. Tabel Penelitian Terdahulu.....	40
Tabel 4.2. Tabel Daftar <i>Tugboat</i> & Tongkang.....	43



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	Kerangka Penelitian	25
Gambar 4.1.	Peneliti & Staf PT. Kartika Samudra Adijaya	44
Gambar 4.2.	Struktur Organisasi PT. Kartika Samudra Adijaya	45
Gambar 4.3.	Gerbang Depan <i>Jetty</i> Morosi	48
Gambar 4.4.	Pemasangan Jangkar di <i>Jetty</i> Morosi.....	51
Gambar 4.5.	Pekerja <i>Jetty</i> yang Tidak Menggunakan APD	55
Gambar 4.6.	Kondisi <i>Jetty</i> Masih Dalam Tahap Pembangunan	55
Gambar 4.7.	Sosialisasi Kru Kapal Tentang Pentingnya K3	57



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Gambar Dokumen Standar Operasional Prosedur
- Lampiran 2 Gambar Dokumen *Letter of Protest*
- Lampiran 3 Gambar Dokumen Berita Acara Kerusakan
- Lampiran 4 Gambar Dokumen *Job Safety Analysis Form*
- Lampiran 5 Gambar Dokumen *Standard Operating Procedure Barging*
- Lampiran 6 Dokumentasi Kegiatan Pekerja di *Jetty Morosi*
- Lampiran 7 Dokumentasi Kegiatan Sosialisasi K3 Kepada Kru Kapal
- Lampiran 8 Transkrip Wawancara



BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia ialah negara yang mempunyai pulau terbanyak di dunia terdapat sekitar 17.504 pulau tersebar dari Sabang hingga Merauke. Mempunyai sumber daya alam berbentuk tambang yang sangat besar, salah satunya daerah tambang nikel yang luas terletak di Sulawesi khususnya Provinsi Sulawesi Tenggara. Sulawesi Tenggara diproyeksikan menjadi hub industri pertambangan nasional, mengingat daerah ini mempunyai sumber bahan galian yang bermacam-macam, mempunyai sumber daya alam serta nilai ekonomi yang lumayan besar. Salah satu pusat pertambangan nikel di provinsi Sulawesi Tenggara terletak di Kecamatan Morosi Kabupaten Konawe.

Nikel yang didapat dari hasil penggalian di area tambang akan diolah melalui proses peleburan dan pemurnian yang selanjutnya akan diangkut menggunakan kapal tongkang menuju *mother vessel*, proses ini disebut dengan kegiatan *transshipment*. Pihak yang melakukan proses *transshipment* ini ialah PT. Kartika Samudra Adijaya selaku *ship owner tugboat* dan tongkang. Kapal milik PT. Kartika Samudra Adijaya di *charter* oleh PT. Virtue Dragon Nickel Industry (VDNI) yang merupakan perusahaan *smelter* nikel yang terdapat di Morosi. Segala proses kegiatan pemuatan dan pengangkutan nikel dilaksanakan di *jetty* Morosi milik PT. Virtue Dragon Nickel Industry.

Setiap perusahaan memiliki tujuan untuk mencapai tingkat kecelakaan kerja nol. Untuk mencapai tujuan tersebut, perusahaan perlu mengandalkan dukungan dari beberapa divisi, termasuk divisi Operasional dan divisi Manajemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3). Dukungan dari divisi merupakan faktor sumber daya manusia yang sangat membantu di PT. Target Kartika Samudra Adijaya adalah *zero accident*. Pada penelitian ini, peneliti melaksanakan wawancara kepada beberapa staf dari divisi manajemen K3 PT. Kartika Samudra Adijaya yang memiliki tanggung jawab dalam manajemen keselamatan dalam pencegahan kecelakaan kerja pada *crew*. Berdasarkan wawancara tersebut, staf dari divisi manajemen K3 mengatakan bahwa terdapat permasalahan yang mengakibatkan belum efektifnya penerapan K3 di daerah lingkungan kerja *jetty* Morosi.

Hal itu berdampak pada tingginya tingkat kecelakaan kerja di kawasan *jetty* Morosi. Berdasar pengalaman penulis pada saat melakukan penelitian di PT. Kartika Samudra Adijaya, dari segi keamanan *jetty* memang masih banyak kekurangan, hal ini dikarenakan *jetty* masih dalam proses pembangunan dan pengembangan tetapi sudah beroperasi untuk kegiatan pengangkutan nikel, dan juga kurangnya kesadaran para pekerja akan kesehatan dan keselamatan kerja. Saat melakukan kegiatan penyandaran maupun pemuatan di kawasan *jetty* sejumlah besar awak kapal yang sengaja tidak memperhatikan tindakan pencegahan keselamatan. Hal itu mengakibatkan kecelakaan besar, baik untuk awak kapal maupun untuk kapal itu sendiri serta menimbulkan kerugian bagi pihak perusahaan.

Dalam proses sandar dan muat di *jetty*, terdapat prosedur pengendalian operasional yang harus diikuti. Setiap kegiatan yang melibatkan kapal harus selalu mematuhi Standar Operasional Prosedur (SOP) yang telah ditentukan. Hal ini bertujuan untuk menjaga kelancaran aktivitas di *jetty* dan menjaga produktivitas kegiatan *transshipment* nikel tetap berjalan lancar. Apabila SOP tidak dijalankan dengan baik sesuai panduan dan standar, dapat mengakibatkan kelalaian dalam kegiatan operasional di *jetty*. Hal ini dapat berpotensi menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja, baik itu kejadian *incident*, *accident*, maupun *nearmiss*.

Dengan berdasar latar belakang yang telah dipaparkan, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“EFEKTIVITAS PENERAPAN K3 DALAM UPAYA PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA PADA PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA DI JETTY MOROSI”**

B. Fokus Penelitian

Pada penelitian ini, peneliti membatasi lingkup masalah agar penelitian tetap berfokus dan mudah dipahami oleh pembaca. Penelitian ini berfokus pada dampak, faktor-faktor yang mempengaruhi, penanganan, dan upaya yang dilakukan untuk meningkatkan efektivitas penerapan K3 di *jetty* Morosi dengan tujuan mencegah kecelakaan kerja di PT. Kartika Samudra Adijaya.

Sehingga, kecelakaan kerja di *jetty* Morosi tidak akan terjadi lagi. Karena kejadian itu menyebabkan kerusakan properti atau kerusakan pada properti atau peralatan, dan perusahaan pemilik *jetty* dan kapal mengalami kerugian materiil yang signifikan.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan fokus penelitian yang telah dijelaskan oleh peneliti, maka didapat rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana penerapan K3 pada PT. Kartika Samudra Adijaya di *jetty* Morosi?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan PT. Kartika Samudra Adijaya untuk mencegah kecelakaan kerja di *jetty* Morosi?

D. Tujuan Penelitian

Melihat rumusan masalah yang telah dijelaskan oleh peneliti, maka didapat tujuan penelitian yang ingin dicapai adalah :

1. Untuk mengetahui penerapan K3 pada PT. Kartika Samudra Adijaya di *jetty* Morosi.
2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh PT. Kartika Samudra Adijaya untuk mencegah kecelakaan kerja di *jetty* Morosi.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Dari penelitian yang akan dilakukan, peneliti berharap bahwa penelitian ini dapat memberikan manfaat dan kegunaan bagi peneliti, civitas akademika, perusahaan pelayaran khususnya *shipowner* kapal, maupun bagi pembaca lainnya. Terdapat 4 (empat) manfaat penelitian dari hasil penelitian ini, yaitu:

1. Bagi penulis
 - a. Penelitian ini diharapkan memberi wawasan, pengalaman, dan pengembangan ilmu kepada peneliti serta memberikan manfaat bagi pembaca dan dunia akademik. Taruna yang terlibat akan mendapatkan

kemampuan analisis data yang berharga dalam menghadapi persaingan di dunia kerja.

- b. Membuat skripsi ini menjadi masukan agar penulisan skripsi ini lebih baik dan melengkapi syarat wajib kelulusan sebagai jenjang menuju Sarjana Terapan Pelayaran.
 - c. Menjadi petunjuk dan menambah pengalaman baru taruna dan taruni sebagai permulaan di dunia kerja.
 - d. Menjadi implementasi ilmu dan teori yang sudah didapat di kampus dan dengan ilmu yang didapat saat peneliti sedang melakukan proses penelitian.
2. Bagi perusahaan pelayaran dan pertambangan
- Meningkatkan wawasan dari temuan faktor yang mengakibatkan penerapan K3 belum maksimal pada PT. Kartika Samudra Adijaya di Jetty Morosi. Penelitian ini diharapkan dapat memberi masukan positif dan sebagai salah satu solusi atas suatu kejadian di perusahaan.
3. Bagi awak kapal dan pekerja *jetty*
- a. Memberi wawasan dan pengetahuan untuk awak kapal *tugboat* yang bertugas di *jetty* Morosi.
 - b. Sebagai referensi karyawan dan kru yang berada di *jetty* Morosi untuk pengetahuan standar operasional selama berkegiatan di *jetty*.
 - c. Menjadi pengetahuan dan wawasan kru kapal *tugboat* dalam kegiatan muat nikel di *jetty* Morosi.

4. Bagi Pembaca

- a. Meningkatkan wawasan dan pengetahuan pembaca terhadap upaya efektivitas penerapan K3 di *jetty* Morosi.
- b. Sebagai sumber ilmu pengetahuan dan penelitian pada pembaca terhadap penelitian kedepannya mengenai efektivitas penerapan K3 di *jetty* Morosi.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Efektivitas

a. Pengertian Efektivitas

Mengutip pada Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), efektivitas memiliki tiga definisi. Pertama, efektivitas merujuk pada adanya suatu efek, akibat, pengaruh, dan kesan. Kedua, efektivitas mengacu pada sesuatu yang terbukti manjur atau mujarab. Ketiga, efektivitas berarti dapat menghasilkan atau mencapai tujuan yang diinginkan. Dalam penjelasan Pasolong (Febriani, 2017:24), efektivitas berasal dari kata "efek" dan dipergunakan dalam konteks hubungan sebab akibat. Dengan kata lain, efektivitas dapat dilihat sebagai penyebab dari variabel lain. Efektivitas adalah tanda bahwa tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya dapat dicapai, atau tujuan tersebut dicapai melalui proses kegiatan.

Menurut Mardiasmo (Herwaman, 2020), Tercapainya sasaran atau target kebijakan yang disasar (hasil yang berguna) pada hakekatnya berkaitan dengan efektivitas. Efektivitas melibatkan Korelasi antara hasil dengan tujuan atau sasaran yang diinginkan. Kegiatan operasional dianggap berhasil ketika proses kegiatan berhasil mencapai maksud dan tujuan akhir dari kebijakan (menggunakan anggaran dengan bijaksana). Membandingkan tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan dalam rencana dengan hasil aktual yang diperoleh adalah cara lain untuk mengukur

efektivitas. Ini disebut tidak efektif, bagaimanapun, jika usaha atau kegiatan tidak benar dan mengakibatkan kegagalan untuk mencapai tujuan atau sasaran yang diinginkan.

b. Unsur Pengukur Efektivitas

Menurut Gomes (Hermawan, 2020) menegaskan bahwa informasi yang dikumpulkan pada lima tingkat berikut dapat digunakan untuk menilai efisiensi suatu tindakan:

1. *Reactions*, penelitian ini bertujuan guna menggali pendapat peserta pelatihan mengenai program yang diikuti. Peserta akan diminta untuk menilai kepuasan mereka secara keseluruhan terhadap pelatihan, pelatih atau instruktur, materi yang disampaikan, isi pelatihan, materi yang diberikan, dan lingkungan pelatihan (termasuk ruangan, waktu istirahat, makanan, dan suhu udara) dengan menggunakan kuesioner pada akhir pelatihan.
2. *Learning*, penelitian ini bertujuan untuk mengukur tingkat penguasaan konsep, pengetahuan, dan keterampilan yang diberikan kepada peserta selama pelatihan. Metode yang digunakan meliputi tes tertulis (*essay* atau *multiple choice*), tes performansi, dan latihan-latihan simulasi. Dengan menggunakan pendekatan ini, peneliti dapat mengevaluasi sejauh mana peserta telah memahami dan menguasai materi yang diajarkan selama pelatihan.

3. *Behaviors*, menilai dari para peserta sebelum dan sesudah pelatihan, Dapat dibandingkan guna mendapatkan keterangan mengenai tingkat pengaruh pelatihan terhadap perubahan performansi mereka.
4. *Organizational result*, penelitian ini bertujuan mencoba menyelidiki dampak pelatihan dapat memengaruhi tim atau seluruh organisasi.. Data dikumpulkan sebelum dan sesudah pelatihan dengan menggunakan kriteria-kriteria seperti produktivitas, tingkat pergantian karyawan, tingkat absensi, kecelakaan kerja, keluhan, perbaikan kualitas, kepuasan klien, dan faktor-faktor lain yang relevan. Dengan menganalisis data ini, peneliti dapat mengevaluasi efektivitas pelatihan dalam mempengaruhi kinerja dan kondisi keseluruhan kelompok kerja atau organisasi.
5. *Cost effectivity*, bertujuan untuk melihat besaran biaya yang dibutuhkan untuk pelatihan, apakah biaya yang dikeluarkan efektif atau tidak.

Secara umum, efektivitas dapat diartikan sebagai tingkat keberhasilan atau pencapaian suatu tujuan yang telah direncanakan sebelumnya, yang diukur berdasarkan kualitas, kuantitas, dan waktu. Suatu kegiatan atau usaha dianggap efektif jika berhasil mencapai lebih banyak rencana yang telah ditentukan. Artinya, efektivitas dapat diketahui dari sejauh mana tujuan yang diinginkan dapat tercapai dengan menggunakan metode atau cara tertentu. Jadi, efektivitas merupakan indikator keberhasilan dalam mencapai tujuan yang ditetapkan.

2. Penerapan

a. Pengertian Penerapan

Mengutip dari Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), penerapan dapat didefinisikan sebagai tindakan menerapkan sesuatu. Namun, dari beberapa ahli menyatakan, penerapan memiliki arti yang lebih luas. Penerapan merupakan tindakan mengaplikasikan suatu teori, metode, atau hal lain dengan tujuan memperoleh hasil yang diinginkan untuk kepentingan kelompok atau golongan tertentu. Penerapan ini melibatkan perencanaan dan pengorganisasian sebelumnya.

Setiawan (2004) mendefinisikan penerapan atau implementasi sebagai pertumbuhan kegiatan yang melibatkan proses interaksi yang saling menyesuaikan antara tujuan yang ingin dicapai dan tindakan yang dilakukan. Penerapan ini juga memerlukan jaringan pelaksanaan yang efektif dan sistem birokrasi yang terorganisir dengan baik. Dalam konteks ini, penerapan melibatkan langkah-langkah konkret untuk mengubah konsep atau rencana menjadi tindakan nyata yang dapat mencapai tujuan yang ditetapkan, dengan melibatkan kerjasama antara berbagai pihak dan menggunakan struktur birokrasi yang efisien.

Berlandaskan pengertian diatas dapat ditarik kesimpulan jika penerapan merupakan sebuah langkah yang dilaksanakan baik secara perorangan ataupun kelompok agar tercapainya sasaran yang dituju yang telah ditentukan bersama. Proses dan tindakan yang dilakukan berdasarkan aksi dari kesepakatan untuk mencapai sebuah tujuan yang diharapkan.

b. Unsur Penerapan

Menurut Wahab (Sa'diyah, 2019) terdapat unsur-unsur penerapan yaitu:

1. Terdapat program dan langkah yang sedang dilakukan.
2. Terdapat kelompok target, adalah masyarakat yang menjadi tujuan dan diantisipasi untuk mendapatkan keuntungan dari program tersebut.
3. Terdapat pelaksanaan, yaitu kelompok atau perorangan yang menerapkan pelaksanaan, pengelolaan, dan pengawasan proses penerapan tersebut.
3. Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)

a. Pengertian K3

Keselamatan kerja, menurut Mangkumanegara (2017:161), mengacu pada kondisi yang aman dan bebas dari rasa sakit atau penderitaan, bahaya atau kerusakan, atau kerugian di tempat kerja. Ini melibatkan upaya untuk mencegah kecelakaan kerja dan memastikan bahwa lingkungan kerja memenuhi standar keamanan yang diperlukan.

Sementara itu, kesehatan kerja mengacu pada keadaan di mana karyawan bebas dari gangguan fisik, mental, emosional, atau rasa sakit apa pun sebagai akibat dari lingkungan kerjanya.. Ini mencakup upaya untuk mencegah penyakit dan cedera yang terkait dengan pekerjaan, serta mempromosikan kesejahteraan umum dan keseimbangan antara pekerjaan dan kehidupan pribadi.

Menurut Sucipto (Sihotang, dkk. 2017), Keselamatan dan Kesehatan Kerja yaitu sebuah gagasan dan upaya yang bertujuan untuk memastikan integritas dan kesejahteraan fisik serta mental tenaga kerja secara khusus, dan manusia secara umum. Maksud dari keselamatan dan kesehatan kerja yakni untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur melalui hasil karya dan budaya. Dalam konteks ini, pentingnya keselamatan dan kesehatan kerja yakni untuk melindungi dan meningkatkan kondisi kerja yang aman, serta memastikan kesejahteraan dan kualitas hidup para pekerja, sehingga dapat berkontribusi secara positif dalam mencapai keadilan dan kemakmuran masyarakat secara keseluruhan.

Dari pendapat beberapa ahli yang disebutkan sebelumnya, dapat ditarik kesimpulan bahwa Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) mempunyai peran penting Sebagai bentuk remunerasi tidak langsung yang diberikan kepada karyawan. Dengan menerapkan K3 secara efektif, para pekerja akan memiliki rasa aman dan nyaman dalam lingkungan kerja. Hal tersebut berkontribusi pada kesejahteraan mental dan fisik mereka, yang pada akan memberikan dampak positif pada tingkat kinerja mereka.

Dengan adanya tempat kerja yang nyaman dan aman, karyawan dapat beraktifitas dengan fokus tanpa merasa tertekan oleh kondisi atau situasi yang mengancam keselamatan dan kesehatan mereka. Dalam hal ini, penerapan K3 tidak hanya melibatkan kepatuhan terhadap peraturan dan prosedur keselamatan, tetapi juga melibatkan pengembangan budaya

keselamatan di tempat kerja dan perhatian terhadap kesejahteraan karyawan secara menyeluruh.

Dengan demikian, penerapan K3 yang efektif tidak hanya memberikan manfaat langsung dalam menjaga keselamatan dan kesehatan para pekerja, tetapi juga memiliki dampak positif secara tidak langsung dalam menciptakan lingkungan kerja yang mendukung, hasilnya karyawan akan bekerja dengan produktifitas yang lebih tinggi dan rasa puas yang lebih besar.

Menurut Napitupulu (Maddeppungeng et al, 2017), pengkajian terhadap penyebab kecelakaan kerja seringkali sulit karena setiap kasus memiliki faktor-faktor yang unik. Namun, untuk memudahkan upaya pencegahan dan penanggulangan, kecelakaan kerja dapat digolongkan ke dalam kelompok umum penyebabnya. Berikut adalah beberapa sebab umum kecelakaan kerja :

1. Kondisi tempat (lingkungan) dan peralatan kerja yang berbahaya, seperti keadaan tangga yang sudah berkarat dan rapuh, suhu di tempat kerja yang tinggi, alat berat yang memiliki mesin tidak terawat, dan lain sebagainya.
2. Perilaku dalam bekerja tidak benar, seperti yang bersangkutan tidak mengikuti prosedur kerja yang berlaku. Penyebab-penyebab yang pada saat itu di luar jangkauan pemikiran orang-orang yang terlibat di dalamnya sebagai akibat pengembangan metode kerja.

3. Karena efek dari pembuatan dan peningkatan prosedur kerja pada saat itu menghalangi individu yang bersangkutan untuk memahami penyebab-penyebabnya. (Maddeppungeng et al, 2017).

b. Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja

Adapun berbagai unsur yang dapat menjadi sebab terjadinya kecelakaan kerja dengan gangguan kesehatan menurut Mangkumanegara (2017:162-163) yakni sebagai berikut :

1. Kondisi lingkungan lingkungan
 - a. Tempat untuk menyimpan barang-barang berbahaya yang tidak dipikirkan dalam penyusunannya.
 - b. Tempat dan ruang kerja yang memiliki ukuran yang sempit dan sesak.
 - c. Limbah dan kotoran yang dibuang tidak sesuai dengan tempatnya.
2. Pengaturan udara
 - a. Sirkulasi udara di tempat kerja yang tidak baik sehingga membuat udara kotor, pengap, dan berdebu.
 - b. Suhu udara di tempat kerja yang tidak diatur.
3. Pengaturan pencahayaan
 - a. Penggunaan sumber penerangan yang tidak tepat.
 - b. Ruang kerja yang minim penerangan dan pencahayaan.
4. Penggunaan peralatan kerja
 - a. Kondisi peralatan yang telah rusak dan tidak baik kondisinya.
 - b. Pengoperasian mesin yang tidak dilengkapi pengaman yang baik.

5. Keadaan fisik dan mental pegawai

- a. Indra yang mengalami kerusakan.
- b. Keadaan emosional pegerja yang tidak stabil, kepribadian pekerja yang cenderung rapuh, pemikiran dan kedewasaan dalam pengambilan keputusan yang belum matang.

4. Upaya

Mengutip dari Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yang artiken dengan “Upaya adalah usaha (untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar); daya upaya”. Menurut Tim Penyusun dari Kementerian Pendidikan (2008:1787), “upaya adalah usaha, akal atau ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar, dan sebagainya”.

Menurut Baskoro (Aji, 2017:8), usaha yang dapat diartikan sebagai upaya atau syarat yang dilakukan untuk memberitahu sesuatu atau mencapai tujuan tertentu. Upaya melibatkan usaha atau ikhtiar yang dilakukan untuk memecahkan masalah, menemukan solusi, atau mencari jalan keluar. Upaya juga melibatkan penggunaan kemampuan dan kekuatan yang dimiliki agar dapat mencapai hasil yang maksimal.

Untuk dapat melakukan upaya dengan efektif, fasilitas yang mendukung juga diperlukan. Fasilitas ini dapat berupa alat, cara, atau metode yang digunakan dalam menjalankan suatu kegiatan. Dengan adanya fasilitas yang memadai, upaya yang dilakukan dapat lebih efisien dan memberikan hasil yang optimal.

Oleh karena itu, bisa diambil kesimpulan jika upaya adalah penggunaan kemampuan dan kekuatan untuk melaksanakan suatu kegiatan atau mencapai tujuan tertentu. Fasilitas yang menunjang juga penting dalam mendukung kelancaran dan keberhasilan upaya tersebut. Berlandaskan pengertian diatas maka peneliti mengambil kesimpulan jika upaya adalah tindakan untuk menyelesaikan suatu masalah.

5. Pencegahan

Mengutip Abdilah dan Prasetya (2009:139), pencegahan berasal dari kata "cegah" yang berarti usaha untuk mencegah terjadinya sesuatu, sedangkan kata "pencegahan" merupakan bentuk kata benda dari "cegah" yang berarti tindakan penolakan. Mengutip Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pencegahan berarti langkah-langkah yang diambil untuk mencegah terjadinya sesuatu.

Sementara itu, menurut Nasry (2006), pengertian pencegahan ialah melakukan tindakan yang dilakukan sebelum terjadinya suatu peristiwa. Tindakan ini dilandaskan data yang diperoleh dari analisis epidemiologi atau pengamatan epidemiologi. Dengan demikian, pencegahan melibatkan langkah-langkah yang diambil sebelum terjadinya suatu peristiwa atau masalah, berdasarkan pengetahuan yang didapatkan melalui analisis dan pengamatan epidemiologi.

Secara keseluruhan, pencegahan mengacu pada tindakan yang diambil untuk mencegah terjadinya suatu kejadian atau masalah. Hal ini melibatkan usaha-usaha yang dilakukan sebelumnya, dengan didasarkan pada

pengetahuan dan data yang relevan. Pencegahan menjadi penting dalam berbagai konteks, termasuk dalam upaya menghindari atau mengurangi risiko kesehatan, kecelakaan, atau masalah lainnya.

Dengan demikian dapat disimpulkan pencegahan merupakan sebuah tindakan atau aksi yang dilakukan seseorang untuk menahan, mencegah, menghindari bahkan menghalangi sebuah peristiwa negatif yang akan dialami dirinya dan orang lain disekelilingnya.

6. Kecelakaan Kerja

a. Pengertian Kecelakaan Kerja

Menurut Peraturan Menteri Tenaga Kerja (Permenaker) Nomor: 03/Men/1998, kecelakaan kerja didefinisikan sebagai suatu kejadian yang tidak diharapkan dan tidak disangka sebelumnya yang dapat mengakibatkan korban jiwa dan kerugian materiil. Definisi ini menekankan pada sifat tak terduga dan dampak negatif yang dapat timbul akibat kecelakaan kerja.

Sugandi (Salam, 2011) memberikan pengertian lain tentang kecelakaan kerja. Menurutnya, kecelakaan kerja merupakan sebuah keadaan atau isiden yang tidak dikehendaki yang menyebabkan kerugian kepada manusia, merusak harta benda atau matiril, atau mengganggu kegiatan kerja. Definisi ini menekankan pada dampak merugikan yang dapat terjadi pada manusia dan harta benda akibat kecelakaan kerja.

Secara umum, kecelakaan kerja merujuk pada kejadian atau peristiwa yang tidak diinginkan dan tidak diharapkan, yang dapat

menyebabkan dampak negatif terhadap manusia, materiil, atau proses kerja. Kecelakaan kerja dapat melibatkan berbagai faktor dan penyebab yang menyebabkan terjadinya kejadian tersebut. Penting untuk melakukan upaya pencegahan dan penanggulangan kecelakaan kerja guna menjaga keselamatan dan kesehatan pekerja di lingkungan kerja.

World Health Organization (WHO) menjelaskan kecelakaan kerja sebagai suatu keadaan yang tidak bisa diantisipasi penanganannya sebelumnya, yang dapat berakibat cedera yang ril. Saat seseorang berada di sebuah ikatan dengan perusahaan maka kejadian yang tidak diinginkan terjadi ketika melakukan pekerjaan termasuk dalam pengertian kecelakaan kerja.

b. Kategori Kecelakaan Kerja

Ada dua kriteria kecelakaan, yakni:

1. Kecelakaan yang disebabkan perbuatan berbahaya.

Jenis kecelakaan kerja karena melakukan tindakan berbahaya tersebut, yaitu:

- a. Kecelakaan yang terjadi saat mengoperasikan sesuatu karena kesalahan dan keteledoran seseorang yang berwenang akan hal itu.
- b. Kecelakaan yang disebabkan saat mengoperasikan sesuatu terlalu cepat.
- c. Kesalahan dalam posisi penempatan barang atau benda.
- d. Kelalaian dan keteledoran saat melakukan standar operasional.
- e. Mengonsumsi alkohol

f. Bercanda yang berlebihan saat bekerja

2. Kecelakaan karena terdaat bahaya.

Wujud kecelakaan kerja yang diakibatkan situasi berbahaya, diantaranya:

- a. Rusaknya fasilitas peralatan dan perlengkapan
- b. Sistem tanda peringatan yang tidak sesuai standar
- c. Kondisi tempat kerja yang berbahaya

c. Jenis Kecelakaan Kerja.

Berikut adalah macam jenis kecelakaan kerja:

- 1) Rusaknya fasilitas peralatan dan perlengkapan
- 2) Sistem tanda peringatan yang tidak memenuhi standar
- 3) Keadaan tempat kerja yang berbahaya

d. Klasifikasi Kecelakaan Kerja

Organisasi Perburuhan Internasional (ILO) mengklasifikasikan kecelakaan kerja yakni sebagai berikut:

1. Klasifikasi menurut jenis kecelakaan

- a. Terjatuh.
- b. Tertimpa benda yang jatuh.
- c. Tertumbuk atau terkena benda-benda.
- d. Terjepit oleh barang.
- e. Gerakan yang melebihi kemampuan.
- f. Dampak suhu yang tinggi.
- g. Tersengat arus listrik.

h. Terpapar bahan berbahaya atau radiasi.

2. Klasifikasi menurut penyebab kecelakaan

- a. Mesin, seperti seperti mesin eskalator, mesin penjepit, atau mesin penggiling.
- b. Alat angkut dan angkat, contohnya seperti *crane* dan *forklift*.
- c. Peralatan, contohnya alat pemotong dan pembakar.
- d. Bahan-bahan, contohnya seperti zat berbahaya yang dapat menyebabkan radiasi, dan bahan peledak.
- e. Tempat kerja, contohnya seperti di dalam goa, di terowongan, dan diatas ketinggian.

3. Klasifikasi menurut sifat luka atau kelainan

- a. Patah tulang.
- b. Dislokasi (keseleo).
- c. Kram.
- d. Memar dan luka dalam yang lain.
- e. Amputasi.
- f. Luka di permukaan.
- g. Gegar dan remuk.
- h. Luka bakar.
- i. Keracunan.
- j. Terpapar radiasi.

4. Klasifikasi menurut letak kelainan atau luka di tubuh

- a. Kepala.

- b. Leher.
- c. Badan.
- d. Anggota atas.
- e. Anggota bawah.
- f. Banyak tempat.
- g. Letak lain yang tidak dapat dimasukkan klasifikasi tersebut.

Menurut Suma'mur (Gunawan, 2021) membagi kecelakaan kerja menjadi tiga kategori berikut berdasarkan faktor yang mempengaruhinya yang muncul.

1) Kecelakaan Kerja Ringan.

Kecelakaan kerja ringan merujuk pada kejadian yang mengakibatkan kerugian kecil dan bisa ditangani dengan pengobatan pada saat itu. Biasanya, orang yang terkena kecelakaan kerja ringan cukup membutuhkan sedikit istirahat selama kurang lebih 2 hari untuk pulih kembali. Contoh kecelakaan kerja ringan meliputi luka lecet, terkena pecahan kaca, terpeleset, dan sebagainya.

Dalam kecelakaan kerja ringan, dampak yang ditimbulkan pada kesehatan atau keadaan fisik seseorang relatif minor dan tidak memerlukan perawatan yang intensif atau jangka panjang. Meskipun cedera yang terjadi mungkin tidak serius, tetap penting untuk memberikan perhatian dan penanganan yang sesuai agar pemulihan dapat berjalan dengan baik dan mencegah terjadinya komplikasi yang lebih serius.

Penting untuk diingat bahwa meskipun kecelakaan kerja ringan dapat terlihat sepele, tetap diperlukan upaya-upaya pencegahan yang sesuai untuk mencegah terjadinya kecelakaan yang lebih serius di tempat kerja. Keselamatan dan kesehatan kerja harus tetap menjadi prioritas untuk melindungi pekerja dari cedera dan menjaga produktivitas di lingkungan kerja.

2) Kecelakaan Kerja Sedang.

Jenis kecelakaan ini membutuhkan waktu penyembuhan yang lebih lama. Contohnya antara lain luka bakar dan luka sobek.

3) Kecelakaan Kerja Berat.

Korban dari kecelakaan ini sampai mengalami kegagalan fungsi tubuh. Contohnya yakni patah tulang.

Suma'mur (2009) menjelaskan faktor yang mengakibatkan kecelakaan kerja yaitu.

1) Faktor lingkungan

Kondisi tempat dan suasana di sekitar lokasi kerja harus mendukung agar pekerja menjadi lebih produktif. Lingkungan tempat kerja harus memperhatikan kenyamanan dan keamanan agar pekerjaan menjadi lebih maksimal.

2) Faktor mesin dan peralatan kerja

Kondisi dan fungsi peralatan kerja wajib diawasi dengan ketat mengikuti standar keamanan yang berlaku. Pihak operator sebagai pengguna peralatan secara langsung harus bertanggung jawab penuh akan

mesin yang digunakannya. Pihak manajer atau pimpinan juga harus bertanggung jawab untuk memonitor kondisi dan keadaan peralatan kerja.

3) Faktor manusia

Kualitas sumber daya manusia juga menjadi faktor penyebab kecelakaan kerja. Tingkat kedisiplinan pekerja, tingkat konsentrasi, pengetahuan dan ilmu pekerja, dan kondisi mental sangat berpengaruh dalam kelancaran pekerjaan agar dapat dilakukan dengan aman.

Berdasar penjelasan di atas, tingkat kecelakaan kerja dapat diukur dengan ukuran dan indikator sebagai berikut:

1. Faktor lingkungan

- a. Cuaca, keadaan cuaca yang buruk dan tidak menentu dapat berdampak pada kecelakaan. Contohnya seperti hujan, badai, dan angin kencang.
- b. Kondisi arus, merupakan salah satu penyebab terjadinya kecelakaan di laut. Hal itu dapat membahayakan sehingga menjadi penyebab terjadinya kecelakaan.

2. Faktor manusia

- a. Kinerja ABK, saat melakukan pekerjaan para *crew* dituntut untuk selalu fokus sehingga meminimalisir terjadinya kecelakaan saat bekerja.
- b. Pengetahuan ABK, ilmu sangat penting dalam melakukan pekerjaan. Terutama pengetahuan tentang *safety* saat di atas kapal.

- c. Keahlian ABK, keterampilan pekerja dan keahlian menjadi faktor penting untuk meminimalisir kecelakaan kerja.

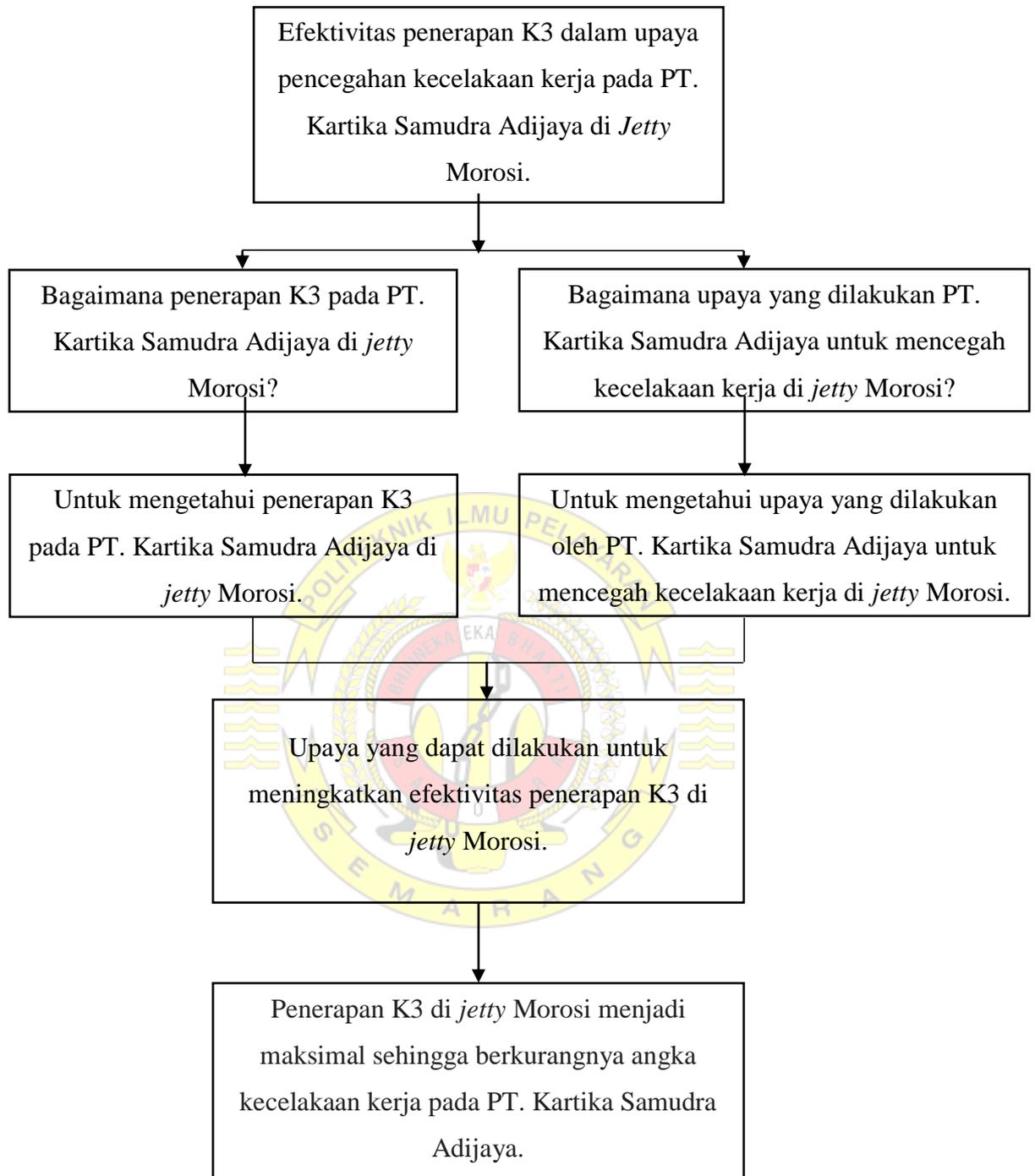
3. Faktor mesin dan peralatan

- a. Kondisi mesin, perawatan dan pengecekan mesin wajib dilakukan guna mengetahui kondisi mesin sebelum memulai suatu pekerjaan.
- b. Kondisi peralatan, kelengkapan peralatan untuk mendukung sarana pekerjaan sehingga dapat mengantisipasi kondisi yang buruk.

B. Kerangka Penelitian

Fungsi kerangka penelitian dalam sebuah penelitian yaitu sebagai dasar menjawab permasalahan pada penelitian yang dibahas. kerangka penelitian harus diatur dalam konteks relevansi logis pemikiran Untuk membantu pembaca memahami pemikiran peneliti. Jika variabel penelitian dapat dijelaskan secara memadai oleh kerangka teoretis maka kerangka berpikir dianggap baik.

Hal senada dikemukakan oleh Uma Sekaran (Sugiyono, 2017: 60), yang menjelaskan bagaimana teori dan aspek-aspek yang relevan dengan kerangka penelitian saling berhubungan untuk menjawab permasalahan yang diteliti dengan menggunakan pendekatan konseptual. Dalam bagan sederhana dengan penjelasan yang ringkas, pengertian kerangka penelitian dalam penelitian ini diuraikan secara struktural. Hal ini dimaksudkan untuk menarik perhatian pada isu-isu persoalan yang diangkat dalam penelitian ini. Bagan kerangka kajian ini ditampilkan sebagai berikut:



Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan hasil penelitian pada bab 4 maka peneliti menyampaikan simpulan sebagai berikut.

1. Penerapan K3 pada PT. Kartika Samudra Adijaya di *jetty* Morosi adalah sebagai berikut :
 - a) Kurangnya pengawasan dan monitoring dari pihak perusahaan terhadap penerapan K3 di lapangan dan penggunaan alat pelindung diri (APD) oleh kru dan karyawan saat bekerja di *jetty* Morosi.
 - b) Kurangnya kesadaran dan pemahaman pekerja di *jetty* mengenai pentingnya K3 dan penggunaan APD.
 - c) Kurangnya sosialisasi dan pelatihan K3 yang diberikan secara rutin dan terstruktur kepada kru dan karyawan.
 - d) Kurangnya sarana dan fasilitas keamanan seperti terbatasnya jumlah APD yang disediakan oleh perusahaan.
 - e) Tidak adanya bagian atau staf khusus *Health and Safety Environment* (HSE) di PT. Kartika Samudra Adijaya *site* Kendari yang bertanggung jawab untuk mengawasi penerapan K3.
 - f) Tidak ada tanda atau rambu-rambu yang menunjukkan adanya bahaya di *jetty*, karena *jetty* masih tahap pembangunan dan pengembangan sehingga ditemukan beberapa titik yang berbahaya karena belum selesai secara konstruksi.

2. Upaya yang dilakukan PT. Kartika Samudra Adijaya untuk mencegah kecelakaan kerja di *jetty* Morosi adalah :
 - a) Memberikan pelatihan K3 secara berkala kepada karyawan dan kru kapal.
 - b) Mengajukan usulan penambahan staf *Health and Safety Environment* (HSE) ke kantor pusat untuk menangani secara khusus masalah *safety* di PT. Kartika Samudra Adijaya *site* Kendari.
 - c) Melakukan pengawasan terhadap kegiatan operasional di *jetty* secara ketat, dan pengecekan dokumentasi keamanan dan kesehatan kerja.
 - d) Melakukan perbaikan fasilitas di *tugboat* dan melengkapi peralatan untuk kru dan karyawan.
 - e) Memberikan sosialisasi secara rutin tentang pemahaman pentingnya K3 kepada para kru dan karyawan.

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian, pencarian data seringkali menghadapi keterbatasan yang tak dapat dihindari. Keterbatasan tersebut perlu diperhatikan oleh peneliti yang ingin meneliti topik yang serupa atau mengembangkan penelitian ini lebih lanjut. Keterbatasan dalam penelitian ini menjadi faktor yang harus diperhatikan, karena dapat mempengaruhi penelitian yang akan datang. Keterbatasan dalam melakukan penelitian antara lain:

1. Pada saat peneliti membuat penelitian ini mengalami beberapa keterbatasan yang membuat peneliti mengalami kesulitan dalam

menyusun penelitian, salah satunya tidak memiliki akses menyeluruh ke divisi di perusahaan.

2. Peneliti juga menghadapi keterbatasan dalam mengumpulkan dokumen-dokumen sebagai bagian dari teknik pengumpulan data. Hal ini disebabkan oleh keterbatasan akses terhadap dokumen perusahaan, karena tidak semua dokumen tersebut tersedia untuk umum. Sebagian besar dokumen perusahaan bersifat rahasia dan hanya dapat diakses oleh pihak yang berwenang. Oleh karena itu, peneliti menghadapi kendala dalam mengakses dan mendapatkan dokumen yang dibutuhkan untuk penelitian.
3. Sebagaian data dan dokumen kantor yang dapat digunakan sebagai lampiran dalam penelitian ini hilang karena PT. Kartika Samudra Adijaya *site* Kendari melakukan perpindahan kantor.

C. Saran

Berdasarkan simpulan diatas peneliti menyimpulkan beberapa saran sebagai berikut:

1. Meninjau kembali prosedur K3 yang ada dan meningkatkan pengawasan dan monitoring serta melakukan evaluasi terhadap pelaksanaannya di lapangan. Perusahaan harus meningkatkan kesadaran kru dan karyawan dengan melakukan sosialisasi secara rutin dan peninjauan berkala terhadap prosedur K3 yang ada untuk memastikan bahwa prosedur tersebut masih efektif dan relevan dengan kebutuhan perusahaan. Evaluasi pelaksanaan di lapangan juga perlu dilakukan

untuk memastikan dan meningkatkan sarana dan prasarana yang masih kurang sehingga prosedur K3 tersebut diterapkan secara konsisten oleh seluruh karyawan dan kru kapal. Penambahan staf *Health and Safety Environment* juga diperlukan untuk mengelola masalah K3 perusahaan.

2. Meningkatkan kualitas pelatihan dan sosialisasi K3 di lingkungan perusahaan dan melakukan penambahan staf *Health and Safety Environment*. Pelatihan K3 yang berkualitas dapat membantu karyawan dan kru kapal memahami risiko yang terkait dengan pekerjaan mereka dan cara mengelolanya dengan benar. Perusahaan perlu mengembangkan program pelatihan yang komprehensif dan terus-menerus untuk memastikan bahwa karyawan dan kru kapal memiliki pengetahuan dan keterampilan yang cukup dalam mengelola risiko kecelakaan kerja. Peningkatan pengawasan serta perbaikan sarana dan prasarana keselamatan untuk kru dan karyawan sehingga penerapan K3 di lingkungan perusahaan menjadi lebih maksimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Aan Komariah, Djam'an Satori. (2013). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : Alfabeta.
- Abdillah, Pius dan Danu Prasetya. (2009). *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. Surabaya: Arloka.
- Aji. (2017), *Pengaruh Waktu Ekstraksi dan Konsentrasi HCl Untuk Pembuatan Pektin dari Kulit Jeruk Bali (Citrus maxima)*, Jurnal Teknologi Kimia Unimal, 6(1), 33-44.
- Al Muchtar. (2015). *Dasar Penelitian Kualitatif*. Bandung: Gelar Pustaka Mandiri.
- Anwar Prabu Mangkunegara. (2017). *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Bandung: Rosda.
- Arifin. (2011). *Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Badudu, J.S & Zain, Sutan M., Kamus Umum Bahasa Indonesia.
- Departemen Pendidikan Nasional . 2008 . *Peraturan Menteri Pendidikan Nasional Nomor 27 Tahun 2008 Tentang Standar akademik dan Kompetensi Konselor.[OnLine]*.
- Gunawan. (2013). *Metode Penelitian Kualitatif*. Teori dan Praktik. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Gunawan. (2021). *ANALISIS KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA (K3) DENGAN*. Journal of Mechanical Engineering and Mechatronics, 61-70.
- Hermawan, R. (2020). *Efektivitas akad murabahah terhadap pelaksanaan pembelian barang melalui bmt* (Doctoral dissertation, IAIN Metro).
- Maddeppungeng, A., Suryani, I., Setiawati, D. N., & Rudiyanto, A. (2017). *Studi Lingkungan Kerja Dan Kesehatan Keselamatan Kerja Terhadap Kinerja Perusahaan Konstruksi Dalam Lingkup Dinas Cipta Karya, Bina Marga, Dan Sumberdaya Air Provinsi Banten*. Fondasi: Jurnal Teknik Sipil, 6(1).

- Moleong, Lexy J. (2007). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Rosdakarya.
- Mulyana. (2010). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Nana Syaodih. (2007). *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Rosdakarya.
- Noor, Nur Nasry. (2006). *Pengantar Epidemiologi Penyakit Menular*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Nur salam.(2011). *Proses dan dokumentasi keperawatan, konsep dan praktek*. Jakarta : Salemba Medika.
- Pasolong, Harbani. (2007). *Teori Administrasi Publik*. Alfabeta.hal 9
- Setiawan Guntur. 2004. *Implementasi dalam Birokrasi Pembangunan*. Jakarta. Balai Pustaka
- Sucipto, S. (2017). *Pengembangan keterampilan berpikir tingkat tinggi dengan menggunakan strategi metakognitif model pembelajaran problem based learning*. *JP (Jurnal Pendidikan): Teori dan Praktik*, 2(1), 77-85.
- Sugiyono (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung : Alfabeta, CV.
- Suma'mur. (2009). *Higiene Perusahaan Dan Kesehatan Kerja (HIPERKES)* (Edisi 2) (p. 570).
- Supriyati. (2011). *Metodologi Penelitian*. Bandung: Labkat Press.
- Wahab, S. A. (2012). *Analisis Kebijakan: Dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Widoyoko. (2014). *Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.

Yatim Riyanto. (2010). *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Surabaya : Penerbit SIC.

Zulfa. (2010). *Metode Penelitian Pendidikan (edisi revisi)*. Yogyakarta: Cahaya Ilmu.



LAMPIRAN 1

GAMBAR DOKUMEN STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR

 **PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA**
Tug & Barge Specialist

SAMARINDA Jl. Jolawat No. 23 Rt. 02 Rw. 01 Kelurahan Sidomulya Samarinda 75118 Telp. (0541) 7773229, 7773220 Fak. (0541) 7773220 Website : www.kartikasurya.com	JAKARTA Dedung Graha Irama Lantai 10 Unit 10C Jl. HR. Rasuna Said Blok X-1, Kav 1-2 Kuningan Jakarta - Selatan 12950 Telp. (021) 5279015, 5274955 Fak. (021) 5279016	BERAU Jl. Durlan 3 Komp. Berau Indah A.2 No. 8 Tanjung Radep - Berau	Benjarneain Jl. H. Dick Mentya Komplek Ruko Naga Mas No. 27 - 28 Benjarneain 70112, Kalimantan Selatan Telp. (0511) 3362226 Fak. (0511) 3362227
---	--	--	---

1. DAFTAR DISTRIBUSI SOP

- Manager Project Development PT Kartika Samudra Adijaya
- Site Manager PT Kartika Samudra Adijaya Kendari
- Project Manager PT Virtue Dragon Nikel Industry Morosi
- Jetty Manager PMS Morosi PT Dragon Nikel Industry
- Arsip

2. TUJUAN

Tujuan penetapan standar operasional prosedur (SOP) adalah untuk mengatur tata cara bongkar muat spun pile di jetty demaga khusus PT Virtue Dragon Nikel Industry Morosi.

3. RUANG LINGKUP

Prosedur ini mencakup pekerjaan sistem dan prosedur pembongkaran spun pile di demaga jetty milik PT Virtue Dragon Nikel Industry dengan alat yang digunakan adalah Truk trailer, mobile crane 45 ton. Beban spun pile yang dipindahmuat adalah kurang lebih 3 ton dengan ukuran diameter 450 mm.

4. DEFINISI

- **Demaga khusus** adalah tempat sandar/berlabuh kapal laut milik suatu institusi/badan usaha yang peruntukannya dipergunakan sebagai bagian dari suatu kegiatan/bisnis yang memerlukan ijin khusus dan bersifat tertutup untuk umum.
- **Spun Pile** adalah bagian dari material untuk pondasi yang berfungsi sebagai daya dukung konstruksi yang berbentuk bulat/cincin.

Mobile crane adalah alat angkat yang berfungsi untuk memindahkan barang/muatan dengan menggunakan media wire rope dan hook yang dirancang sedemikian rupa untuk pekerjaan konstruksi



PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA
Tug & Barge Specialist

SAMARINDA

Jl. Jember No. 23 Rt. 02 Rw. 01
Koturahan Sidomulya Samarinda 75116
Telp. (0541) 7773220, 7773220
Fax (0541) 7773220
Website : www.kartikasurya.com

JAKARTA

Gedung Orana Irama Lantai 10 Unit 10C
Jl. HR. Rasuna Said Blok X-1, Kav 1-2
Kuningan Jakarta - Selatan 12950
Telp. (021) 5278015, 5274955
Fax (021) 5278018

BERAU

Jl. Durian 3
Komp. Berau Indah A.2 No. 6
Tanjung Redap - Berau

Benjarmasin

J. H. Djok Martoyo
Komplek Ruko Naga Mas No. 27 - 28
Benjarmasin 70112, Kalimantan Selatan
Telp (0611) 3362228
Fax (0611) 3362227

5. STANDAR UMUM

5.1 Persiapan pekerjaan

1. Sebelum pekerjaan dimulai, pemilik dermaga, pemilik barang dan perusahaan bongkar muat (PBM) melakukan survey lokasi area kerja yang meliputi akses yang lalu lintas dari dermaga ke storage yard, tata cara penumpukan material, posisi mobile crane di jetty, luasan area untuk manuver trailer dan beban maksimum yang diterima oleh Jetty.
2. Untuk tim bongkar muat wajib memakai APD (sarung tangan, helm, safety vest, sepatu safety). Sepatu safety berfungsi untuk mencegah/mengurangi cedera pada jari kaki.
3. Kontraktor/sub-kontraktor/PBM wajib mendaftarkan anggotanya kepada security PT Virtue Dragon Nikel Industry maksimal 1 hari sebelum pelaksanaan pekerjaan dimulai
4. Tamu dari kontraktor/sub kontraktor akan didata dan mendapat visitor pass. Visitor pass wajib dipakai selama berada di lingkungan proyek dan tamu harus mendapat pendampingan dari kontraktor/sub-kontraktor saat berada di lokasi proyek.
5. Kontraktor/sub-kontraktor wajib memakai ID card saat berada di area jetty dermaga khusus.
6. Lakukan pemeriksaan terhadap crane, trailer, sling, pondasi tanah sebelum pekerjaan dimulai
7. Lakukan briefing/safety talk yang dilakukan oleh supervisor dengan didampingi oleh EHFS Kontraktor sebelum memulai pekerjaan

5.2 Pelaksanaan pekerjaan

1. Selama pekerjaan berlangsung supervisor kontraktor/sub-kontraktor wajib berada di lokasi untuk mengawasi proses pelaksanaan pekerjaan.
2. Bilamana di lokasi pekerjaan tidak ada supervisor dari kontraktor/sub-kontraktor, security (PT. VDNI) akan menghentikan pekerjaan. Segala beban permasalahan/biaya yang timbul sebagai akibat tersebut diatas adalah penuh

LAMPIRAN 2

GAMBAR DOKUMEN *LETTER OF PROTEST*

K S A

Jakarta, 20 April 2022

Kepada Yth,
PT. Miki Shipping
Komp.Ruko Marinatama Blok F No.1
Jl.Gunung Sahari Raya No.2
Pemilik BG. MEGATOP 7 – TB. MEGATOP 17

Di - Tempat

Hal : Surat Protes Insiden FC RATU GIOK 6

Dengan hormat,

Kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Toni Effendi
Jabatan : General Manager Operasional
Perusahaan : PT. Pelayaran Kartikasamudra Adijaya

Dengan ini menyampaikan permintaan ganti rugi atas peristiwa ditabraknya FC. RATU GIOK 6 oleh BG. MEGATOP 7 tarikan TB. MEGATOP 17 pada hari Minggu tanggal 20 Maret 2022 di Muara Bekasi. Akibat dari ditabraknya FC. RATU GIOK 6 oleh BG. MEGATOP 7 mengakibatkan kerusakan pada bagian Haluan sebelah kiri. Terlampir Berita Acara, sketsa insiden dan foto kerusakan akibat insiden ini (Lampiran I).

Sehubungan dengan ditabraknya FC. RATU GIOK 6 sebagaimana diuraikan di atas, maka dengan ini kami meminta pertanggung jawaban dan/atau ganti kerugian kepada PT. Miki Shipping selaku pemilik BG. MEGATOP 7 – TB. MEGATOP 17. Ganti kerugian yang dimaksud adalah mengganti seluruh biaya perbaikan FC. RATU GIOK 6 akibat insiden ini yang jumlahnya Rp 37.266.000 (Tiga Puluh Tujuh Juta Dua Ratus Enam Puluh Enam Ribu Rupiah) sesuai perhitungan pada lampiran.

Demikian kami sampaikan, atas perhatiannya kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami,
PT. Pelayaran Kartikasamudra Adijaya

Toni Effendi
General Manager Operasional

LAMPIRAN I

Berita Acara FC. RATU GIOK 6

FC. RATU GIOK 6

BERITA ACARA TUBRUKAN OLEH BG. MEGA TOP 7

Pada hari ini tanggal 19 Maret 2022 jam 19:45 WIB, FC. RATU GIOK 6 telah mengalami tubrukan oleh BG. MEGA TOP 7 / TB. MEGATOP 17 di bagian haluan sebelah kiri yang mengakibatkan kerusakan di beberapa tempat di haluan kiri FC. RATU GIOK 6, tanpa adanya komunikasi / peringatan jika BG. MEGA TOP 7 berjalan liar. Dan kemudian sewaktu BG. MEGATOP 7 tersebut melintang sisi kiri FC. RATU GIOK 6, TB. BKP DB membantu TB. MEGA TOP 17 untuk menghentikan barge tersebut. Kerusakan yang terjadi di FC. RATU GIOK 6 secara detailnya akan dilakukan survei bersama.

Sehubungan dengan kejadian yang terjadi antara BG. MEGATOP 7 / TB. MEGATOP 17 dengan FC. RATU GIOK 6, Pihak dari TB. MEGATOP 17 akan bertanggung jawab penuh atas segala kejadian yang terjadi dengan FC. RATU GIOK 6.

Demikianlah Berita Acara ini kami buat dengan sebenar-benarnya. Atas kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

Muara bekasi, 20 Maret 2022

Yang membuat:

M. Dwi Agung L.
Muallim jaga

Mengetahui

FC. RATU GIOK 6

Raden Lihbar F.
Muallim jaga
FC. RATU GIOK 6

Mengetahui

Nakhoda TB. MEGATOP 17

Diprint dengan CardColor

Sketsa Insiden

Sketsa Tubrukan BG. Megatop 7 Dengan FC. Ratu Giok 6

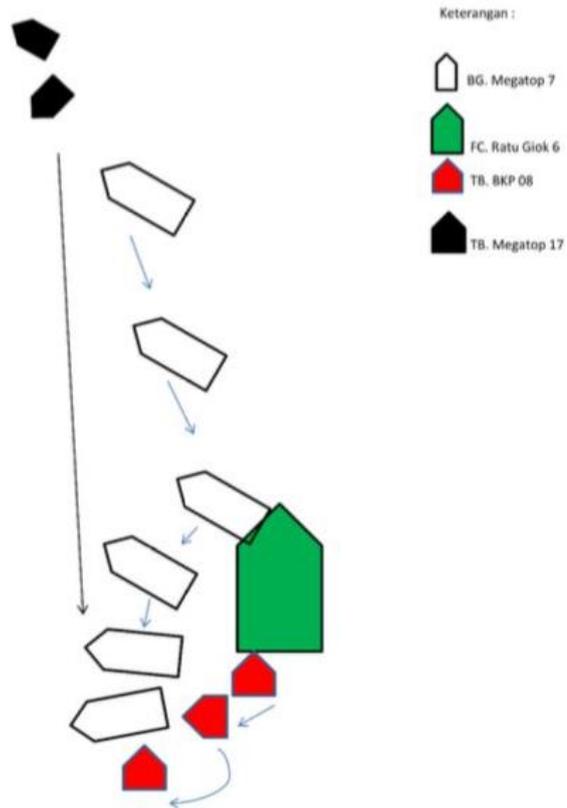
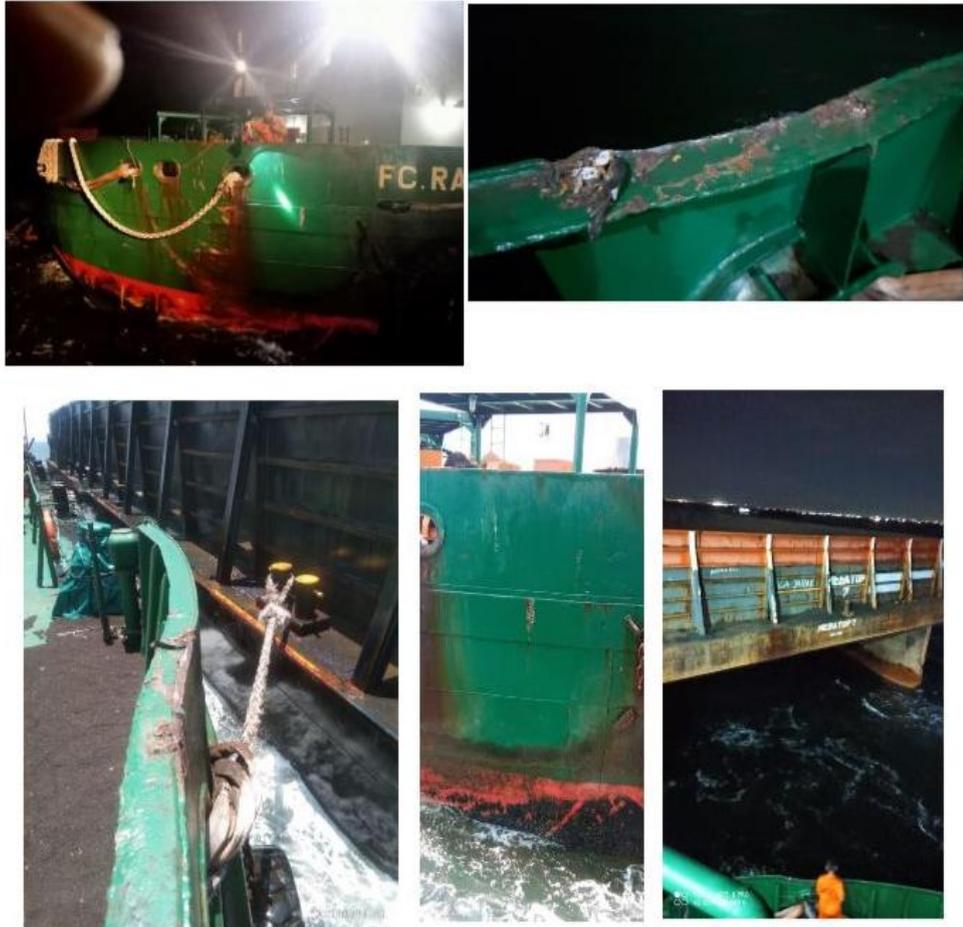


Foto Kerusakan FC. RATU GIOK 6



RINCIAN BIAYA PERBAIKAN FC. RATU GIOK 6

RINCIAN BIAYA PERBAIKAN KERUSAKAN FC. RATU GIOK 6

NO	NAMA MATERIAL	SPESIFIKASI MATERIAL	JUMLAH	HARGA
1	STEEL PLATE / PLAT BAJA	8MMx120MMx240CM	1 LEMBAR	6.250.000
2	STEEL PLATE / PLAT BAJA	10MMx120MMx240CM	1 LEMBAR	7.850.000
3	WELDING RODS / ELECTRODES	LB 52-U 3.2MM	20 KG	1.450.000
4	GRINDING WHEEL	MAKITA 180x6x22.23MM	3 PCS	216.000
5	GRINDING WHEEL	MAKITA 100x6x16mm	4 PCS	60.000
6	OKSIGEN		4 TABUNG	320.000
7	GAS LPG	12 KG	4 TABUNG	880.000
8	WIRE CUP BRUSH		4 PCS	100.000
9	BAN FENDER / TIRE FENDER	23,5	1 PCS	2.500.000
10	RANTAI FENDER	UNTUK FENDER UKURAN 23.5	8 METER	3.500.000
11	HEMPADUR MASTIC GREEN		1 KALENG	1.425.000
12	HEMPELS UNI PRIMER RED		1 KALENG	1.200.000
13	THINNER 08450	08450	1 KALENG	900.000
14	HEMPELS CURING AGENT 95881	95881	1 KALENG 5 LTRS	550.000
15	KUAS ROLL	4"	4 PCS	65.000
16	BIAYA Pengerjaan EST 5 HARI			5.000.000
17	TRANSPORTASI			5.000.000
	SUB TOTAL			37.266.000

LAMPIRAN 3

GAMBAR DOKUMEN BERITA ACARA KERUSAKAN



PT. PELAYARAN KAPAL SAMARINDA ADIJAYA
 Jl. Jelawat No. 23 Telp. 0541 - 7773239
 Samarinda

Ref No	
Vessel Name	TB JSA KUMALA
Posisi	TONGKANG
Tanggal	10-Apr-23
Dept	DECK

BERITA ACARA KERUSAKAN
 SELESAI PERBAIKAN

PESAWAT YANG RUSAK				
No	Nama Pesawat	Brand	Type	Serial No
1	BG RMN 2509			

DETAIL KERUSAKAN DAN KRONOLOGIS KEJADIAN	
	

LANGKAH PERBAIKAN OLEH CREW
 PENGECEKAAAN UNTUK Mencari Kebocoran yg Lain

HASIL DARI PERBAIKAN DAN PENGETESAN OLEH CREW DAN REKOMENDASI

HASIL DARI PERBAIKAN DAN PENGETESAN OLEH TEKNISI DAN REKOMENDASI

LAMPIRAN REPORT PERBAIKAN OLEH TEKNISI
 PERFORMANCE TEST / SEATRIAL
 FOTO - FOTO PENDUKUNG

SPARE PART YANG DIGANTI				
No.	Part No	Part Name	Qty	NOTE



Diketahui Oleh : _____
 Master

Fleet Engineer

SENIN, 10 / 04 / 2023

Dibuat Oleh : _____
 Chief Engineer

LAMPIRAN 4

GAMBAR DOKUMEN JOB SAFETY ANALYSIS FORM

 PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADJIAYA Tug & Barge Specialist		JOB SAFETY ANALYSIS FORM			
Lokasi Assessment : Jetty Morosi Jenis Pekerjaan : Mobilisasi Material		Tanggal : 08 Agustus 2021 No. Dok : 007/JSA/F18431/2021			
Fungsi kerja : Suplai dan Distribusi Pengawas : Pelaksana		Dilaksanakan oleh : -		Diperiksa oleh : -	
Disetujui oleh : -					
URUTAN LANGKAH - LANGKAH	POTENSI KECELAKAAN	Risk Assessment			Recommended Action
		Probability	Saverity	Risk Level	
1 Pekerjaan persiapan (Work Preparation)					<ul style="list-style-type: none"> - Pastikan seluruh peralatan telah memenuhi standar keselamatan dan pekerja telah menggunakan APD yang ditentukan - Pastikan seluruh pekerja mengetahui tujuan pekerjaan dan lokasi pekerjaan yang ditentukan telah disepakati - Lakukan koordinasi dengan pengawas lokasi, apabila diperlukan buat ijin kerja (Work Permit) sesuai jenis pekerjaan - Lakukan safety briefing sebelum memulai pekerjaan
2 Transportasi material	- Tabrakan/tumbukan, cedera	D	2	M	<ul style="list-style-type: none"> - Pastikan pengendara memiliki izin mengemudikan kendaraan dan mengoperasikan peralatan tersebut - Pastikan kendaraan atau alat angkut/angkat berat memiliki ijin operasi yang berlaku - Pastikan peralatan keselamatan kendaraan atau alat angkat (klakson, lampu, rem) berfungsi baik - Sediakan jalur khusus untuk pergerakan alat berat - Untuk penggunaan di areal terbatas, pastikan peralatan telah dilengkapi peralatan keselamatan yang ditentukan - Kecepatan kendaraan tidak lebih dari 15 km/jam didalam lokasi
3 Memuat / pembongkaran material Menggunakan alat berat (Crane / Forklift) - Ref. JSA no. 008/JSA/F18431/2014	- Material terjatuh, tertimpa, cedera - Gangguan/penghentian kegiatan operasional	C	3	M	<ul style="list-style-type: none"> - Jika menggunakan Crane/Forklift pastikan hanya orang yang berwenang dan memiliki ijin yang mengoperasikannya saat memuat/membongkar peralatan - Pastikan seluruh peralatan pada crane/forklift seperti sling, kait dll telah diperiksa seksama dan berfungsi normal - Pastikan tidak ada orang berdiri di bawah material dan dijalar pergerakan Crane/Forklift saat memuat/bongkar material. Pasang barikade untuk membatasi personel yang tidak berkepentingan diarea tersebut - Pastikan saat muat/bongkar menempatkan beberapa pengawas untuk membantu mengarahkan pergerakan alat berat dan penempatan material - Pastikan material sudah mempunyai ganjal yang pas dan dikat terutama material yang mudah terguling dan mempunyai tinggi lebih 1 meter

JOB SAFETY ANALYSIS FORM			
 PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADJAYA Tug & Barge Specialist	Lokasi Assessment : Jetty Morosi	Tanggal : 08 Agustus 2021	
	Jenis Pekerjaan : Mobilisasi Material	No. Dok : 007/JSA/F18431/2021	
Fungsi kerja : Suplai dan Distribusi Pengawas : Pelaksana	Dilaksanakan oleh :	Diperiksa oleh :	Disetujui oleh :

URUTAN LANGKAH - LANGKAH	POTENSI KECELAKAAN	Risk Assessment			Recommended Action
		Probability	Severity	Risk Level	
4 Penggangkatan manual (manual lifting) Penyimpanan material	- Terjepit, terkilir	C	2	R	<ul style="list-style-type: none"> - Pastikan pengikat material telah terpasang kuat dan menggunakan tali/sling standar - Pastikan mengetahui berat material yang diangkat sehingga tidak melebihi kapasitas angkat - Lakukan cara kerja aman dan gunakan APD yang sesuai - Pastikan beban material tidak melampaui batas kemampuan personel, apabila melebihi gunakan alat bantu yang sesuai - Pastikan material disusun rapi, tidak tumpang tindih dan dikat/diganjal jika diperlukan - Material yang disusun bertingkat harus mengacu standar yang telah ditentukan - Pastikan penempatan sesuai dengan standar penyimpanan yang berlaku, apabila diperlukan gunakan palet - Pastikan peralatan untuk membersihkan / menangani kebocoran material cair tersedia - Pastikan tempat penyimpanan material mudah terbakar mempunyai jarak aman 35 feet dari sumber - Pastikan suhu, sirkulasi udara dan penerangan dalam batas normal sesuai dengan karakteristik dari material mudah terbakar - Pastikan tidak menempatkan material yang dapat bereaksi pada tempat yang sama
	- Material terguling / terjatuh	D	2	M	
	- Kebocoran / tumpahan material cair	C	1	R	
	- Kebakaran / ledakan untuk material berbahaya dan reaktif	C	3	M	

ALAT PELINDUNG DIRI YANG DIPERLUKAN :

- Safety Helmet
- Safety Shoes
- Safety Gloves

Klasifikasi Risiko :

M

CATATAN : MATRIKS PENILAIAN RISIKO

TINGKAT KERAMAHAN	KONSEKUENSI TERHADAP OBYEK				KEMUNGKINAN KEJADIAN (PROBABILITY)					
	MANUSIA	ASET	LINGKUNGAN	CITRA	A	B	C	D	E	
0	Tanpa cedera	Tanpa kerusakan	Tanpa dampak	Tanpa dampak	Tidak pernah Terjadi di Industri Migas & Panas Bumi	Pernah terdengar di Industri Migas & Panas Bumi	Pernah terjadi di sebuah Industri Migas & Panas Bumi di Indonesia	Terjadi beberapa kali per tahun di salah satu kegiatan/operasi perusahaan	Terdapat beberapa kali per tahun di salah satu kegiatan/operasi perusahaan	Terdapat
1	Cedera ringan	Kerusakan sangat kecil	Dampak ringan	Dampak ringan	R	R	R	R	R	
2	Cedera sedang	Kerusakan kecil	Dampak sedang	Dampak sedang	R	R	R	M	M	
3	Cedera berat	Kerusakan sedang	Dampak besar (Skala Daerah)	Dampak besar (Skala Daerah)	R	R	M	M	T	
4	Fatality	Kerusakan besar	Dampak besar (Skala Nasional)	Dampak besar (Skala Nasional)	R	M	M	T	T	
5	Fatality Ganda	Kerusakan parah	Dampak luar biasa (Skala Internasional)	Dampak luar biasa (Skala Internasional)	M	M	T	T	T	

LAMPIRAN 5

DOKUMEN STANDARD OPERATING PROCEDURE BARGING



PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA
Tug & Barge Specialist

STANDARD OPERATING PROCEDURE

BARGING

KFM/OP/2021/002/SOP

OPERATION

Berlaku Di Area Kerja : JETTY
Departemen Terkait : Shipping-Operation
Tanggal Berlaku : 01 JANUARI 2021, Revisi: 0

Disiapkan Oleh	Diperiksa Oleh	Disetujui Oleh
	KTT	<u>HENRY AZIS</u> KEPALA OPS.

	STANDARD OPERATING	Nomor Dokumen	KFM/MP/2021/0001/SOP
	<i>BARGING</i>	Tanggal Efektif	
		Revisi	0
		Halaman	

TUJUAN

Tujuan utama dari SOP ini adalah untuk memandu kegiatan barging di tongkang

DEFINISI

Proses pemindahan muatan/ore dari stockpile menuju barge/tongkang dengan menggunakan unit dump truck

REFERENSI

KEPMEN NO.55 THN 1995
PP NO.69/2000 TENTANG KEPELABUHANAN

SUBJEK

- a. Persiapan Umum
- b. Peralatan safety yang digunakan,
- c. Prosedur pelaksanaan pekerjaan

URAIAN KEGIATAN

- a. Persiapan Umum
- b. Peralatan safety yang digunakan
 1. Helmet
 2. Sepatu
 3. Rompi
 4. Pelampung
 5. Safety line
 6. Safety cone
 7. Lampu lalin

	STANDARD OPERATING	Nomor Dokumen	KFM/MP/2021/0001/SOP
	<i>Barging</i>	Tanggal Efektif	
		Revisi	0
		Halaman	

No	Uraian Kegiatan	Cara Kerja yang benar dan aman
1	Pengecekan rampdoor	1.1 Pengawas dan crew yang melakukan pengecekan wajib menggunakan APD dan life jacket 2.2 Mengecek dengan baik posisi rampdoor dan dudukan rampdoor Secara visual 3.3 Memastikan semua alat pendukung terpasang dengan baik (stoper,safety line,safety cone) 3.4 Memastikan rampdoor terkoneksi dengan aman untuk di lalui DT
2	Dump truck maju/mundur melewati rampdoor	2.1 Memastikan adanya safety berm sebagai pembatas jalur kiri kanan dan safety line,safety cone terpasang pada setiap sisi rampdoor 2.2 Crew/flagman standby untuk mengarahkan keluar masuknya DT 2.3 Melakukan pengecekan secara berkala terhadap jalur lintasan DT dan rampdoor 2.4 Melakukan perbaikan pada jalan dan dudukan rampdoor apabila sudah tidak layak di lalui DT
3	Excavator dan dump truck bekerja dalam tongkang(trimming)	3.1 Mengatur agar DT yg masuk kedalam tongkang tidak bertumpuk di dalam tongkang 3.2 Excavator dan DT wajib menggunakan klakson sebagai isyarat arahan antara exca dan DT yang beroperasi di dalam tongkang 3.3 Menggunakan Radio/HT sebagai alat komunikasi 3.4 Operator exca membuat dudukan di atas tumpukan ore dan

		<p>memperhatikan radius swing agar tidak membentur DT pada saat melakukan swing/trimming</p> <p>3.5 Jarak antara exca dan dinding tongkang harus di atur agar bucket tidak membentur dinding tongkang</p> <p>3.6 Setiap DT wajib menjaga jarak aman pada saat melakukan dumping di dalam tongkang</p>
4	Pencegahan ore terbuang ke laut pada saat trimming di dalam tongkang	<p>4.1 Memberikan arahan kepada operator exca mengenai tehnik kerja Di dalam tongkang</p> <p>4.2 Mengatur jarak swing exca agar tidak melewati dinding Tongkang</p> <p>4.3 Mengatur muatan agar merata dengan dinding tongkang agar Pada saat merapikan muatan tidak ada muatan yang terbuang Ke laut</p> <p>4.5 Memadatkan muatan agar muatan tidak mudah bergerak dan Jatuh</p>
5	Cuaca dan gelombang laut tinggi yang membahayakan operasional	<p>5.1 Memastikan kondisi masih aman untuk melanjutkan kegiatan</p> <p>5.2 Mengencangkan tali tambat tongkang agar posisi tongkang tidak bergeser</p> <p>5.3 Mengencangkan stopper rampdoor agar rampdoor tidak bergeser</p> <p>5.4 Standbykan satu unit exca untuk melakukan perbaikan dudukan rampdoor dan posisi rampdoor</p> <p>5.5 Pengawas/crew standby untuk mengatur keluar masuk DT dan memperhatikan keamanan rampdoor yg di lalui DT</p> <p>5.6 Jika kondisi sudah tidak memungkinkan atau kondisi tidak aman maka sebaiknya kegiata di hentikan sementara</p>
6	Kegiatan barging di malam hari	<p>6.1 Memastikan penerangan cukup di area jetty</p> <p>6.2 Memastikan semua lampu berfungsi terutama di bagian slot jetty yang akan di lakukan aktivitas barging</p> <p>6.2 Menambahkan lampu lalin sebagai alat pendukung pada</p>

		<p>bagian sisi kiri kanan rampdoor</p> <p>6.3 Mengawasi setiap unit yg bergerak menyalakan lampu jalan dan rotary</p> <p>6.5 Menjalankan kegiatan dan pengawasan sesuai dengan prosedur yang telah di terapkan</p>
--	--	--

LAMPIRAN 6

DOKUMENTASI KEGIATAN PEKERJA DI *JETTY MOROSI*



LAMPIRAN 7

DOKUMENTASI KEGIATAN SOSIALISASI K3 KEPADA KRU KAPAL



LAMPIRAN 8

Transkrip Wawancara 1

Peneliti : Mahameru Putra Pratama
Narasumber : Henry Azis
Jabatan : Kepala Operasional PT. Kartika Samudra Adijaya Kendari

Hasil wawancara sebagai berikut:

1. Peneliti : Selamat pagi bapak
2. Narasumber : Iyaa det, selamat pagi
3. Peneliti : Mohon ijin bapak jika bapak berkenan saya ingin bertanyamengenai penerapan K3 pada perusahaan PT. Kartika Samudra Adijaya di *jetty* Morosi dan bagaimana upaya bapak sebagai kepala operasional dalam upaya efektivitas penerapan K3 di *jetty* Morosi.
4. Narasumber : Dengan senang hati det, saya akan jawab pertanyaan anda dengan sepengetahuan saya.
5. Peneliti : Sebelumnya mohon ijin bapak, sayaingin bertanya mengenai penerapan K3 di *jetty* Morosi yang ada dilapangan seperti apa, apakah sudah sesuai dengan standar operasional prosedur perusahaan?
6. Narasumber : Baik det, menurut saya sebagai kepala operasional PT. Kartika Samudra Adijaya penerapan K3 disini masih banyak kekurangan. Saya sebagai kepala operasional

sebenarnya sudah berupaya untuk mengatasi masalah ini. Tapi ada banyak faktor yang menjadi penghambat dalam pelaksanaannya.

7. Peneliti : Bisa tolong dijelaskan contoh kasus kurangnya penerapan K3 yang ada di *jetty* Morosi seperti apa ya pak?
8. Narasumber : Sesuai dengan pengamatan dan yang saya alami, contoh kasusnya seperti banyaknya kru dan karyawan yang tidak menggunakan *safety equipment* saat melakukan pekerjaan di *jetty*. Dan juga banyak karyawan yang bekerja tidak sesuai dengan prosedur karena kurangnya kesadaran akan pentingnya K3.
9. Peneliti : Selama bapak menjabat sebagai kepala operasional di PT. Kartika Samudra Adijaya *site* Kendari apakah pernah terjadi kecelakaan kerja akibat kurangnya penerapan K3 di *jetty* Morosi pak?
10. Narasumber : Selama saya menjabat sebagai kepala operasional disini, sudah terjadi beberapa kasus kecelakaan kerja. Kebanyakan kasusnya terjadi karena keteledoran kru dan karyawan yang menyepelekan keamanan sehingga menyebabkan cedera kecil maupun serius.
11. Peneliti : Bentuk kerugian apa yang dialami perusahaan atas kejadian kecelakaan kerja yang terjadi di *jetty* Morosi

pak?

12. Narasumber : Tentu saja kerugian materi dan waktu, karena terjadinya kecelakaan mengakibatkan keterlambatan waktu dalam kegiatan operasional perusahaan. Dan yang paling beresiko adalah kemungkinan terjadinya kerugian nyawa pada para kru dan karyawan.

13. Peneliti : Dengan keterangan yang bapak berikan tersebut, apakah bapak sepakat jika penerapan K3 di *jetty* Morosi masih kurang?

14. Narasumber : Saya sebagai kepala operasional disini setuju jika penerapan K3 di *jetty* Morosi masih kurang dan banyak yang perlu diperbaiki.

15. Peneliti : Menurut bapak, apa yang menjadi penyebab kurangnya penerapan K3 di *jetty* Morosi pak?

16. Narasumber : Sesuai dengan apa yang saya lihat dan alami, ada beberapa faktor yang menyebabkan kurangnya penerapan K3 disini. Seperti kurangnya pengawasan dari pihak perusahaan tentang penerapan K3 di lapangan karena di PT. Kartika Samudra Adijaya *site* Kendari sendiri belum ada bagian atau staf khusus yang mengurus tentang *safety*. Hal itu berdampak pada kurangnya kesadaran kru dan karyawan karena kurangnya sosialisasi dan pelatihan dari pihak perusahaan sendiri. Dan juga keterbatasan

sarana dan fasilitas seperti jumlah APD yang masih belum memadai.

17. Peneliti : Upaya apa yang bapak lakukan sebagai kepala operasional PT. Kartika Samudra Adijaya *site* Kendari untuk mencegah kecelakaan kerja di *jetty* Morosi?
18. Narasumber : Saya sudah melakukan beberapa upaya, seperti melakukan sosialisasi secara berkala kepada kru dan karyawan tentang pentingnya K3 dan melakukan pengawasan secara rutin untuk monitoring kegiatan di *jetty* Morosi. Selain itu, saya juga sudah mengajukan usulan penambahan staf *Health and Safety Environment* (HSE) ke kantor pusat untuk mengurus bagian *safety* di PT. Kartika Samudra Adijaya *site* Kendari.
19. Peneliti : Baik, terimakasih bapak sudah meluangkan waktu untuk wawancara ini. Jika ada salah kata saya mohon maaf bapak.
20. Narasumber : Sama-sama det sukses selalu untuk penelitiannya.

Transkrip Wawancara 2

Peneliti : Mahameru Putra Pratama
Narasumber : Agus Meysandi
Jabatan : Staf Logistik PT. Kartika Samudra Adijaya Kendari

Hasil wawancara sebagai berikut:

1. Peneliti : Selamat pagi bapak
2. Narasumber : Iyaa det, selamat pagi
3. Peneliti : Mohon ijin bapak jika berkenan saya ingin bertanya mengenai penerapan K3 pada perusahaan PT. Kartika Samudra Adijaya di *jetty* Morosi dari sudut pandang bapak sebagai staf logistik.
4. Narasumber : Baik det, saya akan menjawab sesuai pengetahuan saya.
5. Peneliti : Menurut yang bapak alami dan amati bagaimana penerapan K3 di *jetty* Morosi?
6. Narasumber : Menurut pengamatan saya sebagai orang yang cukup sering berada di lapangan dan yang berinteraksi langsung dengan para kru. Penerapan K3 di *jetty* Morosi masih belum diterapkan secara maksimal.
7. Peneliti : Mohon izin pak, bisa dijelaskan lebih detail apa yang bapak lihat di lapangan?
8. Narasumber : Yang saya lihat, banyak kru yang tidak menggunakan APD saat bekerja karena mereka merasa tidak nyaman

saat menggunakannya, dan para kru merasa tidak adanya pengawasan dan kurangnya kesadaran akan pentingnya K3.

9. Peneliti : Apakah ada hal lain yang bapak temui di lapangan yang menunjukkan kurangnya penerapan K3 pak?

10. Narasumber : Saat di lapangan saya juga melihat tidak adanya rambu yang menunjukkan tanda peringatan atau bahaya, padahal kondisi *jetty* yang masih dalam tahap pembangunan dan memiliki banyak potensi kecelakaan.

11. Peneliti : Dari yang bapak lihat dan alami, apakah bapak sepakat jika penerapan K3 di *jetty* Morosi masih belum maksimal?

12. Narasumber : Sesuai yang saya alami, saya mengakui penerapan K3 di *jetty* Morosi masih banyak kekurangan dan perlu ditingkatkan lagi.

13. Peneliti : Baik pak terimakasih untuk waktunya sudah berkenan untuk saya wawancarai.

14. Narasumber : Baik sama-sama det, sukses selalu untuk penelitiannya.