

**PENERAPAN K3 GUNA MENGHINDARI KECELAKAAN KERJA PADA  
PROSES PENYANDARAN KAPAL DI PT. SNEPAC SHIPPING CABANG**

**DUMAI**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat  
Untuk memperoleh gelar Diploma IV (D.IV)  
Program Studi Transportasi Laut**



**Oleh**

**ANDRE FEBRI YANDI**

**NIT. 130403191022**

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT  
POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT**

**2023**

|   |  |                   |                  |   |
|---|--|-------------------|------------------|---|
|  | <b>POLITEKNIK<br/>PELAYARAN<br/>SUMATERA<br/>BARAT</b> | No. Dokumen       | : FR-PRODI-TL-24 |  |
|   |  | Tgl. Ditetapkan   | : 03/01/2022     |   |
|   |  | Tgl. Revisi       | : -              |   |
|   |  | Tgl. Diberlakukan | : 03/01/2022     |   |
| <b>PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI</b>  |  |                   |                  |   |

Nama : Andre Febri Yandi  
Nit : 130403191022  
Program Studi : Transportasi Laut  
Program Keahlian : Diploma IV  
Judul : Penerapan K3 Guna Menghindari Kecelakaan Kerja Pada Proses Penyandaran kapal di PT. Snepac Shipping Cabang Dumai

Dengan ini menyatakan telah memenuhi syarat untuk diujikan.

Padang Pariaman, Mei 2023

Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II

**ADHI PRATISTHA SILEN, S.ST., M.M**  
NIP. 197911072002121001

**M. KURNIAWAN M.Pd.I**  
NIP.

Mengetahui

Ketua Program Studi Transportasi Laut

**ADHI PRATISTHA SILEN, S.ST., M.M**  
NIP. 197911072002121001

|   |  |                   |                  |   |
|---|--|-------------------|------------------|---|
|   | <b>POLITEKNIK<br/>PELAYARAN<br/>SUMATERA<br/>BARAT</b> | No. Dokumen       | : FR-PRODI-TL-24 |  |
|   |  | Tgl. Ditetapkan   | : 03/01/2022     |   |
|   |  | Tgl. Revisi       | : -              |   |
|   |  | Tgl. Diberlakukan | : 03/01/2022     |   |
| <b>PENGESAHAN SKRIPSI</b>   |  |                   |                  |   |

Penerapan K3 Guna Menghindari Kecelakaan Kerja Pada Proses Penyandaran kapal di PT. Snepac Shipping Cabang Dumai

Disusun Oleh:

**ANDRE FEBRI YANDI**

**NIT. 130403192048**

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

Telah dipertahankan di depan penguji skripsi

Politeknik Pelayaran Sumatera Barat

Pada Tanggal, Mei 2023

Menyetujui:

Penguji I

Penguji II

Mengetahui

Ketua Program Studi Transportasi Laut

**ADHI PRATISTHA SILEN, S.ST., M.M**  
**NIP. 19791107200212101**

|   |  |                   |                  |   |
|---|--|-------------------|------------------|---|
|   | <b>POLITEKNIK<br/>PELAYARAN<br/>SUMATERA<br/>BARAT</b> | No. Dokumen       | : FR-PRODI-TL-24 |  |
|   |  | Tgl. Ditetapkan   | : 03/01/2022     |   |
|   |  | Tgl. Revisi       | : -              |   |
|   |  | Tgl. Diberlakukan | : 03/01/2022     |   |
| <b>PERNYATAAN KEASLIAN</b><br><b>HALAMAN PERNYATAAN</b>   |  |                   |                  |   |

## PERTANGGUNG JAWABAN PENULISAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan dibawah ini saya,

Nama : Andre Febri Yandi

NIT : 130403191022

Program Studi : Transportasi Laut

Judul Skripsi : Penerapan K3 Guna Menghindari Kecelakaan Kerja Pada Proses Penyandaran Kapal di PT. Snepac Shipping Cabang Dumai

Dengan ini menyatakan bahwa Skripsi ini merupakan hasil karya sendiri dan benar-benar keasliannya. Apabila ternyata dikemudian hari penulisan Skripsi ini merupakan hasil plagiat atau penjiplakan dari karya orang lain, maka saya bersedia mempertanggungjawabkan sekaligus bersedia menerima sanksi berdasarkan aturan dan hukum yang berlaku. Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar dan penuh tanggung jawab.

Padang Pariaman, 2023

Yang Menyatakan

materai

**Andre Febri Yandi**  
NIT. 130403191022

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

### MOTO

“Ini tentang perjalanan jangan di pikirkan endingnya tapi nikmati prosesnya ”

#### **Skripsi ini saya persembahkan untuk:**

Puji syukur saya ucapkan kepada Allah SWT yang telah memberikan saya kesehatan dan semangat dalam mengerjakan skripsi ini sampai selesai, karena tanpa rahmat dan karunia-Nya, mungkin saya tidak bisa menyelesaikan skripsi ini dalam waktu yang terbatas. Dengan ini akan saya persembahkan skripsi ini kepada:

1. Kedua orang tua, skripsi ini adalah persembahan berharga untuk Bapak Afrizal dan Ibu Tasmaniar. Terima kasih karena selalu menjaga dalam setiapdo'a serta hidup saya menjadi begitu mudah dan lancar ketika saya memiliki orang tua sempurna yang lebih memahami diri saya daripada saya sendiri.
2. Abang dan adik Resky Haira Putri, Widdi andrika fajri dan Mifta huljannah yang terus membangkitkan semangat dalam setiap langkah dan menjadi *support* terbaik dalam semua pencapaian saya. Kehadiran mereka menjadi suatu tantangan untuk menjadikan saya lebih baik lagi.
3. Bapak/ Ibu dosen dan Pembina sekaligus orang tua saya di politeknik Pelayaran Sumatera Barat ini, terima kasih untuk semua kemarahan, kritikan, dan bimbinganya
4. Kepala Cabang PT. Snepac Shipping Bapak Afdiwan yang telah memberikan saya kesempatan untuk melaksanakan penelitian ini serta para mentor di PT. Snepac Shipping yang membimbing dan memberikan pengalaman yang sangat

berharga selama melakukan penelitian ini.

5. Khusus untuk hijri yani syafitri yang selalu membantu dalam pembuatan skripsi ini di setiap saat pemberi semangat dalam pembuatan skripsi ini dan selalu mendoakan yang terbaik buat saya.
6. Rekan-rekan angkatan IV(empat) yang selalu memberikan *support* dan optimis dalam mengerjakan skripsi ini. Terutama kelas Transportasi Laut B yang selalu kompak dalam kegiatan apapun, kelas ternyaman, dan keluarga serta saudara bagi saya.
7. Keluarga dan teman-teman yang selalu mendoakan, mendukung dan membantu saya dalam mengerjakan skripsi ini

## ABSTRAK

**ANDRE FEBRI YANDI**, 2023, NIT. 130403191022, “*Penerapan K3 Guna Menghindari Kecelakaan Kerja Pada Proses Penyandaran Kapal di PT. Snepac Shipping Cabang Dumai*”, Skripsi. Program Studi Transportasi Laut, Program Diploma IV, Politeknik Pelayaran Sumatera Barat, Pembimbing I: Adhi Pratistha Silen, S.ST.,M.M., Pembimbing II: M.Kurniawan M.Pd.I

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan upaya untuk menciptakan suasana bekerja yang aman, nyaman, dan mencapai tujuan yaitu produktivitas setinggi-tingginya kesehatan dan keselamatan kerja sangat penting untuk dipraktikkan di semua ranah ketenagakerjaan karena K3 dapat diterapkan untuk mengurangi dan menghindari kecelakaan dan penyakit akibat kerja. Penelitian ini dilaksanakan dengan menggunakan pendekatan metode kualitatif yang mana metode penelitian ini bertitik berat pada penelitiannya sendiri yang melakukan pengamatan secara mendalam dan memberikan penjelasan dengan analisis. Metode ini bersifat subjektif, karena proses penelitian cenderung terfokus pada landasan teori proses penyandaran kapal di PT. Snepac Shipping cabang Dumai ternilai kurang baik dan butuh peningkatan di level yang berbeda. Banyak kecelakaan kerja yang terjadi di PT. Snepac Shipping cabang Dumai akibat lingkungan kerja dengan risiko tinggi akan kecelakaan kerja dalam proses penyandaran kapal. Dengan seluruh temuan yang ada dalam penelitian ini, peneliti menyimpulkan pelaksanaan K3 di PT. Snepac Shipping cabang Dumai kurang baik dan perlu ditingkatkan di level managerial maupun operasional. Peneliti tidak hanya menemukan kondisi-kondisi rawan terjadinya kecelakaan kerja di lapangan, tapi juga beberapa kejadian kecelakaan kerja yang nyata dalam pelaksanaan penyandaran kapal seperti pekerja terpeleset di permukaan pelabuhan yang licin hingga beberapa pekerja terjatuh dari jetty ataupun tersandung akibat pencahayaan yang sangat minim di pelabuhan saat proses penyandaran kapal di malam hari. Perusahaan tidak menerapkan aturan-aturan yang ketat atas pekerja dalam penggunaan alat-alat keselamatan diri serta budaya keselamatan lainnya yang baik saat pelaksanaan penyandaran kapal.

**Kata Kunci** : K3, Penyandaran, Kecelakaan

## **ABSTRACT**

**ANDRE FEBRI YANDI**, 2023, NIT. 130403191022, "The Application of K3 to Avoid Work Accidents in the Ship Docking Process at PT. Snepac Shipping Dumai Branch", Thesis. Marine Transportation Study Program, Diploma IV Program, West Sumatra Shipping Polytechnic, Supervisor I: Adhi Pratistha Silen, S.ST.,M.M., Supervisor II: M.Kurniawan M.Pd.I

*Occupational Safety and Health (K3) is an effort to create a safe, comfortable working atmosphere and achieve the goal of the highest productivity of occupational health and safety is very important to be practiced in all areas of employment because K3 can be applied to reduce and avoid accidents and occupational diseases. This research was carried out using a qualitative method approach where this research method focuses on the researcher himself who makes in-depth observations and provides explanations with analysis. This method is subjective, because the research process tends to focus on the theoretical foundation of the ship docking process at PT. Snepac Shipping's Dumai branch is undervalued and needs improvement at different levels. Many work accidents occur at PT. Snepac Shipping Dumai branch due to the work environment with a high risk of work accidents in the process of docking ships. With all the findings in this study, researchers concluded the implementation of K3 at PT. Snepac Shipping Dumai branch is not good and needs to be improved at managerial and operational levels. Researchers not only found conditions prone to work accidents in the field, but also several real work accidents in the implementation of ship docking such as workers slipping on the slippery port surface to some workers falling from the jetty or tripping due to very minimal lighting at the port during the ship docking process at night. The Company does not apply strict rules to workers in the use of personal safety equipment and other good safety culture when docking.*

**Key Word** : K3, Bething, Accident

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Allah Yang Maha Kuasa karena atas karunianya Skripsi dengan judul Penerapan K3 Guna Menghindari Kecelakaan Kerja Pada Proses Penyandaran Kapal di PT. SNEPAC SHIPPING Cabang Dumai dapat terselesaikan tanpa kendala yang berarti.

Peneliti ingin menyampaikan bahwa sebuah keberhasilan tidak terlepas dari campur tangan, bantuan, bimbingan, dan dukungan dari berbagai pihak. Untuk itu, dengan segala hormat dan dengan kerendahan hati Peneliti mengucapkan terima kasih kepada:

1. Yth, Bapak Capt. Wisnu Risianto, M.M., selaku Direktur Politeknik Pelayaran Sumatera Barat yang telah memberikan fasilitas kepada Taruna/i untuk menyelesaikan studi.
2. Yth, Bapak Adhi Pratistha, S.ST., M.M, sebagai Ketua Program Studi Transportasi Laut yang telah banyak memberi motivasi selama menempuh studi di Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
3. Yth, Bapak Adhi Pratistha, S.ST., M.M, selaku Pembimbing I dan Bapak M. kurniawan M.Pd.I. selaku Pembimbing II yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan Peneliti dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
4. Yth, Bapak                    selaku Penguji I dan Bapak                    selaku Penguji II yang telah meluangkan waktunya untuk menguji dan mengarahkan Peneliti dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
5. Yth, Bapak/ibu Dosen dan Pengasuh serta Civitas Akademik Politeknik Pelayaran Sumatera Barat yang dengan sabar mendampingi peneliti selama menjadi Taruna/i.
6. Yth, Bapak kepala cabang PT. Snepac shipping dan beserta jajarannya yang telah mengizinkan peneliti untuk melaksanakan praktek darat dan penelitian di Perusahaan ini.
7. Hormat Ananda kepada Bapak Afrizal yang telah, membesarkan dan mendidik saya selama ini. Serta Ibu Tasmaniar yang telah melahirkan, mengasuh,

memberikan kasih sayang dan do'a disetiap hembusan nafas yang selalu menyertai setiap gerak langkah.

8. Dan kepada semua pihak yang tidak dapat Peneliti sebutkan satu persatu namanya, telah banyak membantu peneliti dalam penyelesaian skripsi ini. Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan Skripsi ini masih terdapat kekurangan untuk itu penulis mengharapkan masukan serta saran dari bapak/ibu pembaca guna perbaikan skripsi ini.

Padang Pariaman, 2023

Penulis

## DAFTAR ISI

|   |      |
|---|------|
| <b>HALAMAN PERSETUJUAN</b> .....                | i    |
| <b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....                 | ii   |
| <b>HALAMAN PERNYATAAN</b> .....                 | iii  |
| <b>ABSTRAK</b> .....                            | iv   |
| <b>KATA PENGANTAR</b> .....                     | vii  |
| <b>DAFTAR ISI</b> .....                         | x    |
| <b>DAFTAR TABEL</b> .....                       | xiii |
| <b>BAB I</b> .....                              | 1    |
| <b>1.1 Latar Belakang Masalah</b> .....         | 1    |
| <b>1.2 Rumusan Masalah</b> .....                | 2    |
| <b>1.3 Tujuan Penelitian</b> .....              | 3    |
| <b>1.4 Manfaat Penelitian</b> .....             | 3    |
| <b>1.5 Sistematika Penulisan</b> .....          | 5    |
| <b>BAB II</b> .....                             | 7    |
| <b>2.1 Kajian Teoritis</b> .....                | 7    |
| <b>2.2 Kajian Penelitian yang relevan</b> ..... | 15   |
| <b>2.3 Kerangka Pikir</b> .....                 | 16   |
| <b>BAB III</b> .....                            | 18   |
| <b>3.1 Jenis Penelitian</b> .....               | 18   |
| <b>3.2 Waktu dan tempat Penelitian</b> .....    | 19   |
| <b>3.3 Sumber Data</b> .....                    | 19   |
| <b>3.4 Teknik Pengumpulan data</b> .....        | 21   |
| <b>3.5 Instrumen penelitian</b> .....           | 22   |
| <b>3.6 Alat Bantu Pengumpulan Data</b> .....    | 24   |

|                                  |           |
|----------------------------------|-----------|
| 3.7 Teknik Analisis Data.....    | 24        |
| <b>BAB IV .....</b>              | <b>27</b> |
| <b>4.1 Hasil Penelitian.....</b> | <b>27</b> |
| <b>4.2 Pembahasan.....</b>       | <b>40</b> |
| <b>BAB V .....</b>               | <b>48</b> |
| <b>5.1 Kesimpulan .....</b>      | <b>48</b> |
| <b>5.2 Saran.....</b>            | <b>50</b> |
| <b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>      | <b>51</b> |
| <b>LAMPIRAN .....</b>            | <b>53</b> |

## DAFTAR GAMBAR

|            |  |    |
|------------|--|----|
| Gambar 2.1 | Kerangka Pikir.....  | 16 |
| Gambar 3.1 | Model Analisis Interaktif Milles dan Huber.....  | 26 |
| Gambar 4.1 | Kerusakan pada tongkang akibat kecelakaan.....   | 35 |
| Gambar 4.2 | Kondisi tali <i>mooring</i> yang tidak layak .....   | 36 |
| Gambar 4.3 | Penggunaan alat keselamatan yang tidak tepat/lengkap...36  |    |
| Gambar 4.4 | Penggunaan alat keselamatan yang tidak tepat/lengkap...37  |    |
| Gambar 4.5 | Pencayahaan yang kurang di pelabuhan.....  | 37 |
| Gambar 4.6 | <i>Railing</i> rusak.....  | 38 |
| Gambar 4.7 | Permukaan lantai pelabuhan yang licin.....   | 38 |
| Gambar 4.8 | Petugas tidak mengenakan <i>safety shoes</i> dan <i>helmet</i> ..39  |    |
| Gambar 4.9 | Diskusi PT. Snepac Shipping dalam Grup<br><i>Whatsapp</i> Saat Terjadi Kecelakaan Kapal dalam<br>Proses Penyandaran..... | 39 |

## DAFTAR TABEL

|           |                                |    |
|-----------|--------------------------------|----|
| Tabel 2.1 | Alat pelindung diri (APD)..... | 7  |
| Tabel 2.2 | Penelitian Terdahulu .....     | 15 |

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan upaya untuk menciptakan suasana bekerja yang aman, nyaman, dan mencapai tujuan yaitu produktivitas setinggi-tingginya kesehatan dan keselamatan kerja sangat penting untuk dipraktikkan di semua ranah ketenagakerjaan karena K3 dapat diterapkan untuk mengurangi dan menghindari kecelakaan dan penyakit akibat kerja. Keselamatan dan kesehatan kerja dipengaruhi beberapa faktor, faktor yang utama ialah kesehatan kerja. Menurut Buntarto dalam Panduan Praktis Keselamatan dan Kesehatan Kerja Untuk Industri (2020) berpendapat bahwa kesehatan kerja adalah suatu kondisi kesehatan yang bertujuan agar masyarakat pekerja memperoleh derajat kesehatan setinggi-tingginya, baik jasmani, rohani, maupun sosial.

Dalam peraturan pemerintah Nomor 50 Tahun 2012, pengertian Keselamatan dan Kesehatan Kerja adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan kesehatan tenaga kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja. Dalam undang-undang tersebut dapat kita jadikan dasar bahwa penerapan K3 wajib dilakukan di setiap bidang terutama di bidang kepelabuhan.

Dibidang kepelabuhanan, penerapan keselamatan wajib diberlakukan sebagai faktor utama yang harus diperhatikan. Di sekitar pelabuhan banyak aktifitas yang berbahaya. Penerapan K3 seperti dalam kegiatan penyandaran kapal, bongkar muat barang, naik turun penumpang dan lainnya. Kegiatan

penyandaran kapal adalah rangkaian atau tata cara urutan merapatkan kapal ke dermaga dengan maksud untuk melakukan aktivitas di dermaga seperti melakukan pekerjaan mengisi bahan bakar kapal, air minum, air bersih bongkar ataupun muat dipelabuhan tersebut. Dari proses penyandaran kapal dapat kita mulai dari proses naik pandu, moring atau pengikatan tali kapal di bolder dermaga dan merapatkan kapal ke dermaga. Kegiatan penyandaran kapal merupakan faktor penting dalam pelayaran, apabila kegiatan sandar tidak terlaksana dengan baik dan benar sesuai prosedur maka akan terjadi kecelakaan kerja.

Berdasarkan pengalaman yang penulis alami pada saat praktek darat (PRADA) di PT. SNEPAC SHIPPING Januari 2022 sampai dengan Agustus 2022 dalam pelaksanaan penyandaran kapal terjadi kecelakaan kerja. Pada saat penyandaran kapal ABM INTAN terjadi kecelakaan di kapal yaitu *propeller* kapal copot. Kapal TRASINDO 8 dan kapal TRANSINDO 9 mengalami tabrakan saat sandar dan kapal TB MITRA KENCANA mengalami putus tali *breast lines*.

Berdasarkan uraian di atas peneliti mengangkat judul skripsi ini dengan judul “Penerapan K3 Guna Menghindari Kecelakaan Kerja Pada Proses Penyandaran Kapal di PT. SNEPAC SHIPPING Cabang Dumai”.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Dari latar belakang diatas maka peneliti merumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut:

- 1.2.1 Bagaimana pelaksanaan K3 di PT. Snepac Shipping cabang Dumai pada proses penyandaran kapal?

1.2.2 Apa saja faktor penyebab kecelakaan kerja saat proses penyandaran kapal di PT. Snepac Shipping cabang Dumai?

1.2.3 Bagaimana upaya yang harus dilakukan untuk menghindari kecelakaan kerja pada proses penyandaran kapal di PT. Snepac Shipping cabang Dumai?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Dalam penulisan skripsi ini, penulis mempunyai tujuan yang ingin dicapai, yaitu sebagai berikut:

1.3.1 Untuk menganalisa pelaksanaan K3 di PT. Snepac Shipping pada proses penyandaran kapal.

1.3.2 Untuk mengidentifikasi faktor penyebab kecelakaan kerja saat proses penyandaran kapal di PT. Snepac Shipping.

1.3.3 Untuk mengetahui upaya yang harus dilakukan untuk menghindari kecelakaan kerja pada proses penyandaran kapal di PT. Snepac Shipping cabang Dumai.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

Penelitian ini tidak terlepas dari manfaat yang diperoleh oleh peneliti dari hasil penelitian ini :

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan, wawasan, serta pemahaman tentang penerapan K3 di dalam proses penyandaran kapal di PT. Snepac Shipping .

#### 1.4.2 Manfaat Praktis

Secara praktis penelitian ini dapat memberikan pengetahuan bagi pekerja penyandaran di Pelabuhan, pekerja peyandaran di PT. Snepac Shipping dan pembaca.

##### 1.4.2.1 Bagi Pekerja di pelabuhan

Penelitian ini dapat dijadikan referensi dalam penyandaran kapal di pelabuhan.

##### 1.4.2.2 Bagi pekerja di PT. Snepac Shipping

Memberikan Reference kepada pekerja di PT. Snepac Shipping supaya menerapkan K3 di saat proses penyandaran kapal.

##### 1.4.2.3 Bagi Institusi

Sebagai informasi untuk peneliti selanjutnya, khususnya berkaitan dengan penerapan K3 guna menghindari kecelakaan kerja pada proses penyandaran kapal di PT. Snepac Shipping.

##### 1.4.2.4 Bagi Pembaca

Memberikan tambahan referensi dari hasil penelitian ini, sehingga dapat mengembangkan pemikiran-pemikiran logis yang nantinya berguna untuk perkembangan ilmu pengetahuan selanjutnya.

## 1.5 Sistematika Penulisan

Penelitian ini dibagi dalam lima bab. Adapun sistematika penulisannya sebagai berikut :

### **BAB 1   Pendahuluan**

Dalam bab ini, akan di uraikan mengenai latar belakang masalah terkait K3, kecelakaan, dan kegiatan penyandaran kapal. bab ini juga berisi rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan skripsi

### **BAB 2   Kajian Pustaka**

Dalam bab ini akan di urai tentang konsep-konsep dan teori-teori terkait K3, kecelakaan kerja dan Kegiatan penyandaran kapal. Uraian tentang konsep dan teori ini di peroleh melalui studi kepustakaan dari literatur, buku, jurnal dan penelitian-penelitian terdahulu.

### **BAB 3   Metode Penelitian**

Dalam bab ini akan di uraikan mengenai pendekatan-pendekatan dan ruang lingkup penelitian, jenis dan sumber data, prosedur pengumpulan data, struktur *interview*, tahapan analisis, dan juga tahapan penelitian.

### **BAB 4   Hasil Penelitian dan Pembahasan**

Bab ini berisikan gambaran umum perusahaan, analisis kinerja perusahaan, identifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja yang diperoleh dari hasil wawancara, dan juga usulan perbaikan yang di usulkan.

## **BAB 5 Penutup**

Dalam bab ini akan dikemukakan kesimpulan mengenai hasil Penerapan K3 Guna Menghindari Kecelakaan Kerja Pada Proses Penyandaran Kapal di PT. SNEPAC SHIPPING Cabang Dumai, dan manfaat apa saja yang akan di dapat oleh PT. SNEPAC SHIPPING serta usulan penerapan K3 yang diusulkan kepada perusahaan.

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**

## **DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Kajian Teoritis

##### 2.1.1 Pengertian K3

Fariz Akbar (2018) mendefinisikan tentang keselamatan dan kesehatan kerja (K3) dalam penelitiannya bahwa K3 merupakan suatu ilmu terapan yang mendalami teknis pencegahan terjadinya kecelakaan maupun penyakit akibat kerja dan lingkungan kerja. Keselamatan kerja sendiri berkaitan langsung dengan segala bentuk kebijakan, aturan, serta prosedur yang melindungi pekerja, perusahaan, masyarakat dan lingkungan dari hal-hal buruk serta kerugian yang ditimbulkan oleh aktivitas kerja. Keselamatan kerja juga meliputi penyediaan APD yang cukup seperti berikut:

Tabel 2.1 Alat pelindung diri (APD)

| No | Nama APD  | Fungsi  |
|----|---|---|
| 1  | Alat pelindung kepala<br>( <i>Safety helmet</i> ) | Sebagai pelindung kepala dari benda yang bisa mengenai kepala secara langsung.                                  |
| 2  | Alat pelindung mata<br>( <i>Safety Glasses</i> )  | Melindungi mata dari paparan cahaya/meteri berbahaya (misalnya mengelas)  |
| 3  | Alat pelindung muka<br>( <i>Face Shield</i> )     | Melindungi wajah dari serbahan benda/zat yang berbahaya   |
| 4  | Alat pelindung tangan<br>(sarung tangan)          | Menghindari cedera tangan akibat benda berbahaya ketika bekerja seperti terhimpit, terhantam, ataupun terbakar. |

|   |  |  |
|---|--|--|
| 5 | Alat pelindung kaki<br>( <i>safety shoes</i> )                               | Mencegah terjadinya cedera pada kaki akibat himpitan benda tajam atau berat, benda panas, cairan kimia dan sebagainya. |
| 6 | Alat pelindung pernafasan<br>(respirator, masker, dan alat bantu pernafasan) | Berfungsi sebagai penyaring udara yang dihirup saat bekerja dari kandungan zat-zat yang berbahaya.                     |
| 7 | Alat pelindung Telinga<br>( <i>ear plug</i> )                                | Mengurangi paparan suara yang terlalu bising terhadap telinga saat bekerja   |
| 8 | Alat pelindung tubuh<br>(rompi)  | Melindungi bagian tubuh dalam setiap pekerjaan.  |
| 9 | Tali pengaman<br>( <i>Safety Belt</i> )                                      | Sebagai pengaman ketiga melaksanakan pekerjaan di atas ketinggian.   |

#### 2.1.1.1 Tujuan K3

Terdapat 3 (tiga) tujuan dari Kesehatan dan Keselamatan Kerja yang dijelaskan oleh Sedarmayanti (2011):

- a. Sebagai perangkat yang menunjang Kesehatan tenaga kerja agar berada dalam derajat Kesehatan yang baik.
- b. Bentuk upaya pencegahan dan pemberantasan penyakit dan kecelakaan akibat kerja, memelihara dan meningkatkan kesehatan dan gizi tenaga kerja, memelihara dan meningkatkan produktivitas tenaga kerja manusia, mengurangi kelelahan kerja dan senang bekerja.
- c. Melindungi masyarakat luas di sekitar lingkungan kerja agar terhindar dari bahaya pencemaran produk industri.

### 2.1.1.2 Manfaat K3

Dijelaskan oleh Tarwaka (2008) manfaat dari penerapan sistem keselamatan dan kesehatan kerja (K3) bagi Perusahaan adalah:

- a. Wawasan bagi pihak manajemen mengenai kelemahan dari sistem operasional untuk menghindari kerugian sebelum terjadinya gangguan di sektor operasional seperti kecelakaan dan insiden lainnya.
- b. Evaluasi kinerja keselamatan dan kesehatan kerja.
- c. Memenuhi pelaksanaan peraturan perundang-undangan di bidang keselamatan dan kesehatan kerja.
- d. Meningkatkan keterampilan dan kesadaran pekerja tentang kesehatan kerja.
- e. Meningkatkan produktivitas kerja.

### 2.1.2 Kecelakaan Kerja

Dalam Permenaker No. 03/MEN/98, kecelakaan dijelaskan sebagai insiden yang tidak diinginkan ataupun diharapkan dan berakibat menimbulkan korban jiwa maupun kerugian harta benda. Berbagai bentuk insiden seperti cedera ringan maupun berat pada tenaga kerja, kebakaran, ledakan ataupun pembuangan limbah berbahaya tergolong ke dalam kecelakaan.

#### 2.1.2.1 Penyebab Kecelakaan Kerja

Menurut Bennet (1995) faktor-faktor yang melatarbelakangi manusia melakukan perbuatan berbahaya

adalah:

- a. Kurangnya pengetahuan, keterampilan serta sikap
- b. Kelelahan dan kebosanan.
- c. Pekerjaan tidak sesuai dengan kapasitas pekerja.
- d. Gangguan psikologis
- e. Pengaruh sosio-fisiologis

Dari sudut pandang yang berbeda, Budiono (2003) menjelaskan bahwa “sikap psikologis dan fisik dari seseorang terhadap pekerjaan monoton akan sangat berpengaruh dimana pekerja yang bersikap negatif dan acuh pada pekerjaannya dapat mengalami bosan, apatis, dan mengantuk. Akibat dari kepenatan atau keletihan dari pekerjaan yang terlalu keras, orang yang melakukan pekerjaan monoton akan berkurang tingkat kewaspadaannya setelah melakukan pekerjaan tersebut dengan jangka waktu tertentu.”

Sebuah teori yang bernama *Multiple Causation Theory* yang dicetuskan oleh Petersen dijelaskan oleh Hosseinian & Torghabeh (2012) di dalam penelitiannya. Disebutkan bahwa penyebab kecelakaan kerja terbagi ke dalam dua golongan besar, yaitu *unsafe act* dan *unsafe condition*. *Unsafe act* adalah tindakan yang melenceng dari aturan yang ada serta berbahaya bagi pekerja itu sendiri, pekerja lain, dan berdampak pada peralatan ataupun

lingkungan kerja. Sedangkan *Unsafe condition* adalah kondisi lingkungan kerja yang tidak aman dan berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja secara langsung maupun tidak langsung.

#### 2.1.2.2 Jenis kecelakaan

Di dalam Jurnal Ilmiah Media *Engineering* oleh Sompie dan Timboeleng (2012) kecelekaan diklasifikasikan ke dalam beberapa jenis sebagai berikut:

- a. Klasifikasi menurut jenis kecelakaan:
  1. Jatuh dari ketinggian
  2. Tertimpa alat atau benda
  3. Terhantam oleh alat atau benda
  4. Terjepit alat atau benda
  5. Gerakan yang melebihi kapasitas pekerja
  6. Suhu terlalu tinggi
  7. Sengatan listrik
  8. Paparan zat berbahaya
- b. Klasifikasi menurut penyebab:
  1. Mesin, contohnya mesin penggerak utama pada kapal
  2. Alat angkut, seperti *crane* pada pelabuhan
  3. Peralatan lain seperti instalasi listrik, instalasi alat navigasi elektronik, dll.
  4. Bahan atau zat berbahaya

5. Lingkungan kerja (di atas kapal maupun Pelabuhan).

2.1.2.3 Upaya pencegahan kecelakaan kerja

Menurut Sompie dan Timboeleng (2012), beberapa upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja yaitu:

- a. Peraturan perundangan undangan, regulasi umum yang ditetapkan oleh pemerintah mengenai faktor-faktor penting seperti kondisi kerja umum, desain, pengawasan, pengujian dan pengoperasian peralatan, kewajiban pengusaha dan pekerja, pelatihan, pengawasan kesehatan, pertolongan pertama dan pemeriksaan kesehatan.
- b. Standarisasi, menetapkan standar resmi, setengah resmi atau tidak resmi.
- c. Pengawasan terhadap pelaksanaan aturan dan standar yang sudah ditetapkan.
- d. Riset medis, guna menganalisa faktor patologis, lingkungan serta kondisi fisik tenaga kerjayang dapat memicu terjadinya kecelakaan.
- e. Penelitian secara statistik untuk memperhitungkan dan menarik kesimpulan dari jenis kecelakaan, jumlah serta penyebabnya.
- f. Pendidikan meliputi kegiatan pengajaran keselamatan di

kampus dan kursus.

g. Upaya yang harus di tingkatkan perusahaan.

### 2.1.3 Penyandaran kapal

Pengertian penyandaran menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah rangkaian atau urutan tata cara merapatnya kapal ke dermaga dengan maksud untuk melakukan kegiatan di dermaga seperti melakukan kegiatan pengisian bahan bakar kapal, air minum, bongkar muat atau bongkar muat.

*Oil Companies Internasional Marine Forum* (2010) menjelaskan penyandaran sebagai kegiatan olah gerak kapal dengan teknik yang bertujuan untuk melebuhkan kapal ke dermaga. Penyandaran sendiri meliputi proses merapat, menutup atau mendekatkan kapal agar dapat melakukan kegiatan setelah proses berlabuh.

Penyandaran kapal merupakan salah satu kegiatan pelayaran yang umum ditemui di Pelabuhan. Berbeda dari proses memarkir sebuah mobil, penyandaran sebuah kapal di dermaga atau pelabuhan membutuhkan perhatian lebih lebih terhadap beberapa faktor. Terdapat proses merapat dan melepas kapal saat tiba di dermaga atau Pelabuhan. Prosedur tersebut harus dipatuhi dan dilaksanakan sesuai aturan dalam Undang-Undang Pelayaran.

### 2.1.4 PT. SNEPAC SHIPPING Cabang Dumai

PT Snepac Shipping cabang Dumai. PT Snepac Shipping cabang Dumai yang dipimpin oleh Bapak Afdiwan berdiri pada

tahun 2005. Perusahaan ini berlokasi di Jl. Sultan Syarif Kasim kompleks PT. PELINDO I, Gg Hanoman, No. 116A Dumai, Riau, Indonesia. PT. Snepac Shipping Cabang Dumai bergerak di bidang keagenan yang melayani kedatangan dan keberangkatan kapal baik sandar maupun berangkat di Pelabuhan Dumai dan bergerak dalam bidang jasa angkutan laut khususnya muatan dalam bentuk curah cair dalam jalur laut. Umumnya PT. Snepac Shipping Cabang Dumai mengageni kapal-kapal tugboat dan tongkang dalam negeri. Adapun jenis muatan yang di layani oleh PT. Snepac Shipping cabang Dumai yaitu :

- a. CPO (*Crude Palm Oil*)
- b. Batu split
- c. Batu bara

Muatan-muatan tersebut merupakan kepunyaan dari PT. Ivo Mas Tunggal, PT. Wilmar Nabati Indonesia, PT. Sarana Tempa Perkasa, serta perusahaan terkait lainnya. PT. Snepac Shipping Cabang Dumai mengageni kapal-kapal dengan muatan tersebut yang melintasi wilayah Dumai seperti, Pekanbaru, Rengat, Tanjung Pinang, Batam, Kalimantan, Pontianak, Merak dan wilayah lainnya di Indonesia.

## 2.2 Kajian Penelitian yang relevan

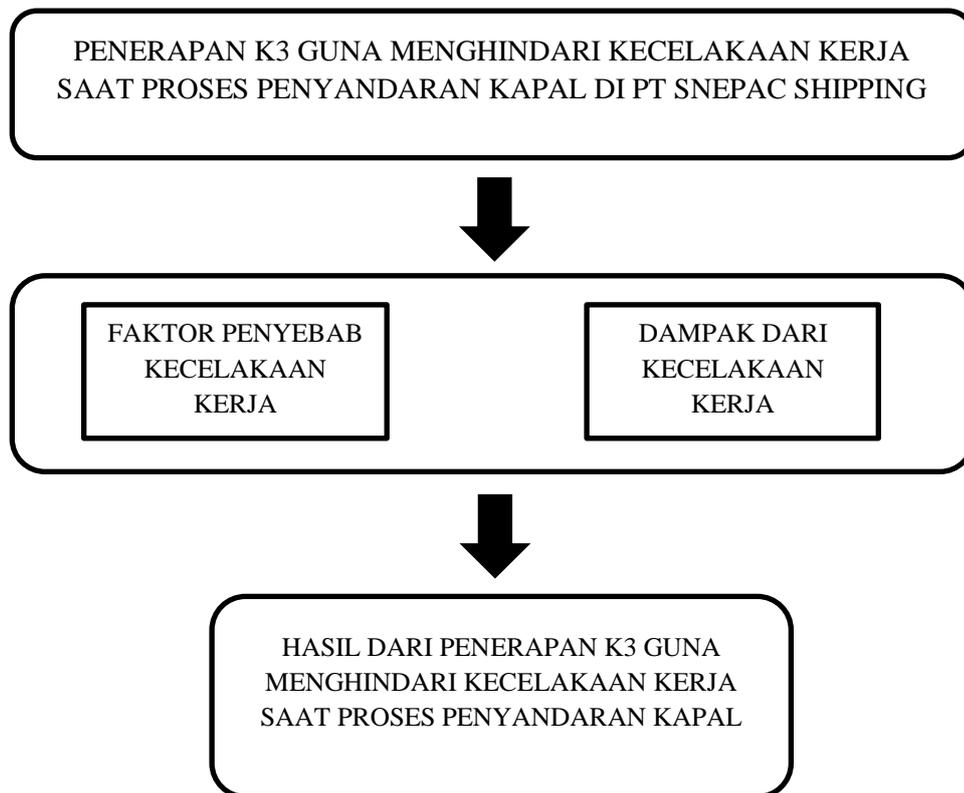
Penelitian ini dilakukan tidak terlepas dari penelitian-penelitian terdahulu untuk membandingkan dengan penelitian yang akan dilakukan. Adapun hasil penelitian tersebut tidak terlepas dari topik penelitian yaitu penerapan K3 guna menghindari kecelakaan kerja saat proses penyandaran kapal di perusahaan pelayaran. Penelitian yang telah dilakukan oleh para peneliti tersebut, yaitu:

Tabel 2.2 Penelitian Terdahulu

| No | Penelitian     | Tahun | Judul penelitian   | Hasil  |
|----|----------------|-------|--|--|
| 1  | Dino Dermawan  | 2018  | Pelatihan Keselamatan dan Kesehatan kerja (K3) untuk meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal milik PT. mitrabahtera segara sejadi tbk. Cabang berau | Pendekatan penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif yang didasari oleh latar belakang alamiah dengan mengandalkan peneliti itu sendiri sebagai alat penelitian. Metode ini memusatkan penelitian pada teori dasar yang bersifat deskriptif. |
| 2  | Luthfiah rahma | 2022  | Analisis penerapan keselamatan dan kesehatan kerja K3 pada kapal ferry kmp. Kormomolin trayek birapamatata.  | Penelitian ini dilaksanakan dengan menggunakan pendekatan kualitatif dan mengarah pada metode penelitian deskriptif.   |

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu, terlihat bahwa penelitian yang akan dilakukan memiliki keterkaitan yang sama yaitu penelitian tentang K3. Perbedaan penelitian ini lebih fokus terhadap masalah pada penerapan K3 terhadap kecelakaan kerja saat proses penyandaran kapal. Kedua, penelitian ini memiliki objek penelitian yang berbeda dari penelitian sebelumnya. Ketiga, perbedaan lain dari penelitian ini adalah memiliki tempat, dan waktu penelitian yang berbeda dengan penelitian sebelumnya.

### 2.3 Kerangka Pikir



Gambar 2.2 Kerangka Pikir

Dalam proses penyandaran kapal di PT. Snepac Sipping cabang Dumai, peneliti menemukan bahwa telah terjadi kecelakaan kerja disebabkan oleh beberapa faktor yang berkaitan dengan kurang baiknya penerapan K3, seperti

kurangnya alat keselamatan di lapangan kerja, kurang optimalnya kondisi fisik dan mental pekerja, hingga kondisi lingkungan kerja yang berbahaya dan sangat berisiko bagi pekerja. Setelah peneliti melakukan analisis terhadap data yang diambil dilapangan, maka peneliti mengemukakan sebuah solusi yaitu dengan cara melakukan perhatian serta perbaikan terhadap penerapan K3.