

Analisis Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Pada Kapal Penumpang di PT PELNI Semarang

Gupita Anjas Asmoro Bangun^{*1)}, Widodo Hariyono²⁾

¹⁾Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Ahmad Dahlan
Jl. Prof. Dr. Soepomo, S.H., Janturan, Kota Yogyakarta, 55164, Indonesia
E-mail: widodohariyono@yahoo.com, asmaraanjas88@yahoo.com

ABSTRAK

Kapal penumpang sebagai moda transportasi massal harus memenuhi syarat Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dalam berbagai aspeknya. Selain untuk menjaga keselamatan dan kesehatan bagi semua penumpang dan awak kapalnya, penerapan K3 berfungsi untuk menjaga kehandalan sistem transportasi tersebut. Penelitian ini bertujuan mengetahui penerapan K3 pada moda kapal penumpang di PT PELNI Pelabuhan Tanjung Mas, Semarang. Metode penelitian deskriptif kualitatif, dengan wawancara, pengamatan, dan pengisian dokumen. Subjeknya pekerja PT PELNI dan penumpang kapal. Hasil, kebijakan tentang penerapan K3 sudah berdasarkan peraturan dan standar sertifikat Document of Compliance (DOC). Namun, perlengkapan keselamatan di kapal perlu dilengkapi. Simulasi dan akses informasi K3 untuk penumpang kapal sudah tersedia baik. Pemberian informasi K3 dengan cara visual dan video, tetapi tampilan video kurang bisa dimengerti, perlu diperbaiki. Kesimpulan, penerapan K3 pada kapal penumpang sudah baik, tetapi harus dilakukan perlengkapan dan perbaikan beberapa aspek, sesuai standar kapal penumpang.

Kata kunci: kapal penumpang, keselamatan dan kesehatan kerja.

1. Pendahuluan

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan suatu upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan para pekerja dan lingkungannya. Penerapan K3 diharapkan dapat mengoptimalkan proses pekerjaan, sehingga para pekerja dapat bekerja dengan selamat, sehat, aman, dan nyaman (Sucipto, 2014). Perbandingan korban jiwa akibat kecelakaan dan sakit di tempat kerja lebih banyak dibanding korban terbunuh dalam perang dunia. Riset *International Labour Organisation (ILO)* menghasilkan kesimpulan, setiap hari rata-rata 6.000 orang meninggal, setara dengan satu orang setiap 15 detik, atau 2,2 juta jiwa per tahun akibat sakit atau kecelakaan yang terkait pekerjaan mereka (Suardi, 2005). Kepentingan peningkatan K3 di sektor maritim, maka tanggung jawab tambahan harus dilakukan oleh industri pelayaran dan pelabuhan, terutama dalam merancang dan menetapkan langkah-langkah praktis yang ditetapkan *International Maritime Organisation (IMO)*, untuk mencegah dan menekan tindakan-tindakan pelanggaran hukum terhadap pelayaran (Sekretariat Negara Republik Indonesia, 2008).

PT PELNI merupakan perusahaan pelayaran nasional milik BUMN. Berdasarkan hasil observasi awal di PT PELNI Pelabuhan Tanjung Mas Semarang, dengan mencermati Standar Operasional Prosedur (SOP) yang ada, beberapa masalah yang ditemukan: (1) Para penumpang terdiri dari berbagai macam karakteristik, tetapi penyampaian informasi mengenai keselamatan kapal hanya disampaikan dengan satu cara. Hal ini berdampak pada tingkat pemahaman informasi yang disampaikan mengenai keselamatan pelayaran, padahal aplikasi K3 sangatlah penting. (2) Kesesuaian antara peraturan yang ada dengan penerapan K3 riil di atas kapal ada yang berbeda, terutama pada implementasi SOP dan kondisi riil di lapangan (dalam kapal). Penelitian ini bertujuan menganalisis penerapan K3 di kapal penumpang PT PELNI, Pelabuhan Tanjung Mas, Kota Semarang, Provinsi Jawa Tengah. Analisis meliputi kebijakan dalam penerapan K3, kuantitas dan kualitas tenaga kerja di bidang K3, fasilitas yang disediakan dalam pelaksanaan K3, pemeliharaan peralatan keselamatan kapal, sistem prosedur tanggap darurat

yang diterapkan jika terjadi kedaruratan kapal, pemahaman penumpang tentang penerapan K3 yang dilakukan pada saat berlayar.

2. Metode

Jenis penelitian ini deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif tujuannya memberikan gambaran mengenai keadaan populasi secara sistematis dan akurat (Muhadjir, 1996). Penelitian dilakukan di atas kapal penumpang PT PELNI di Pelabuhan Tanjung Mas Semarang. Subjek penelitian adalah penumpang kapal sebanyak tujuh orang, Nakhoda melimpahkan wawancara kepada mualim (wakil nakhoda) pada setiap kapal yang diteliti, dan pegawai PT PELNI. Objek diteliti, tiga kapal penumpang milik PT PELNI di Pelabuhan Tanjung Mas Semarang.

Teknik penentuan objek atau sampel penelitian dengan menggunakan sistem purposif. Kapal dipilih dengan prioritas kapal penumpang yang berkapasitas banyak, yang sering beroperasi, dan dengan jenis Ro–Ro. Kapasitas penumpang, durasi operasional, dan jenis kapal, memengaruhi tindakan dalam penanganan K3. Instrumen penelitian dengan panduan wawancara, daftar periksa, dan alat perekam. Variabel yang dianalisis adalah penerapan K3. Analisis data menggunakan triangulasi data.

3. Hasil dan Pembahasan

A. Kebijakan penerapan K3 di kapal penumpang

PT PELNI menerapkan kebijakan mengenai penerapan K3 di atas kapal. Hal ini dibuktikan dengan terdapatnya Divisi K3 di atas kapal maupun di industri itu. Di dalam industri, K3 tergabung dalam divisi K2L (Keselamatan dan Kesehatan Lingkungan). Di kapal, Divisi K3 dipegang oleh Mualim 2 dengan berbagai subbidang di bawahnya. Berikut hasil kutipan wawancara:

"..... PT PELNI Pelabuhan Tanjung Mas Semarang merupakan anak cabang dari PT PELNI Pusat Jakarta. Akan tetapi, setiap cabang memiliki subbagian bidang kerja sendiri-sendiri, seperti bagian kerja lapangan yang mengurus saat bongkar dan muat. Kalau subbagian keselamatan kerja terdapat di Divisi Keselamatan dan Kesehatan lingkungan" (PH).

Kebijakan industri mengenai K3 yang lain adalah memberikan pendidikan dan pelatihan mengenai K3, baik pegawai kapal maupun *crew* kapal. PT PELNI memiliki sistem kebijakan tersendiri dalam menangani masalah kesehatan kapal, seperti kesehatan para *crew* kapal, kebersihan kapal, sanitasi kapal, larangan penggunaan narkoba dan alkohol bagi *crew* maupun penumpang, pencegahan penularan penyakit dari hewan maupun tumbuhan, pengelolaan polusi, dan pengeolaan sampah. Terkait kebersihan, ada satu kapal yang memiliki petugas *cleaning service*, yang di dalamnya terdapat subbagian sendiri. Kapal yang wajib ada terkait bagian ini adalah kapal penumpang, yaitu Leuser. Kapal Egon dan Binaiya yang berjenis Ro–Ro semi penumpang, masalah kesehatan menjadi tanggung jawab area kerja masing–masing.

Kebijakan dalam pelaksanaan K3 harus memenuhi persyaratan Sistem Manajemen K3, sesuai dengan *ISM–Code (International Safety Management Code)* yang disusun secara terpadu sejak tanggal 1 Juli 2000, tentang pemberlakuan Sistem Manajemen Mutu dan Keselamatan (*ISO-9002 dan ISM–Code*). PT PELNI telah memiliki *Document of Compliance (DOC)* yang merupakan persyaratan untuk perusahaan pelayaran yang telah memenuhi syarat, dan *SMC Safety Management Certificate (SMC)* sebagai dokumen yang dikeluarkan pemerintah untuk kapal yang memenuhi syarat. Kebijakan K3 diterapkan oleh pihak nakhoda di atas kapal. Para *crew* yang melanggar peraturan akan mendapat teguran di awal dan akan mendapat hukuman jika melanggar kembali.

PT PELNI di bagian struktur organisasinya tidak terdapat bagian khusus K3 secara khusus, tetapi divisi tersebut dimasukkan ke dalam bagian K2L dengan berpedoman pada *ISM– Code* (hasil konvensi/standar internasional). Peraturan Pemerintah No. 50, Tahun 2012, Tentang Penerapan SMK3, pada pasal 5, dijelaskan bahwa pengusaha dalam menerapkan SMK3 wajib berpedoman pada peraturan pemerintah dan ketentuan perundangan dan peraturan (Peli, 2014). Salah satu hal yang harus diperhatikan terkait pengelolaan sumber daya manusia pada manajemen K3 adalah struktur organisasi.

Terkait kesehatan kerja pada kapal, bahwa penerapannya meliputi kesehatan karyawan dan *crew* kapal, sanitasi kapal, larangan penggunaan narkoba dan alkohol bagi *crew* maupun penumpang, pencegahan penularan penyakit dari hewan maupun tumbuhan, pengelolaan polusi, dan pengelolaan sampah. Di bidang keselamatan kerja, industri telah memenuhi standar keselamatan, dibuktikan dengan adanya sertifikat *DOC*, yaitu dokumen yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk perusahaan pelayaran yang memenuhi persyaratan keselamatan sesuai *ISM-Code* dan *SMC*. *ISM-Code* adalah standar internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal, serta upaya pencegahan atau pengendalian pencemaran lingkungan. *ISM - Code* bukan ketentuan yang bisa menjamin tidak terjadinya kecelakaan kerja di laut, tetapi hanya membantu dalam memerkecil atau mengurangi kecelakaan dan pencemaran laut. *DOC* dan *SMC* tersebut memiliki masa berlaku 5 tahun. Hasil penelitian, tiga kapal telah memiliki sertifikat *SMC*. Hal ini didukung oleh hasil obeservasi yang menunjukkan kelengkapan peralatan keselamatan.

B. Kualitas tenaga kerja di kapal penumpang

Kualitas *crew* kapal cukup memadai. Hal ini terlihat pada sertifikat pelatihan-pelatihan keselamatan kapal yang dimiliki setiap *crew*. *Crew* kapal wajib memiliki sertifikat pelaut, setara dengan pengalaman berlayar serta kemampuan setiap *crew* kapal. Kadet kapal paling bawah wajib memiliki minimal sertifikat keselamatan dasar *Basic Safety Training (BST)* dan Ahli Nautika Tingkat Dasar (ANT-D) bagi yang bekerja di atas anjungan, serta Ahli Teknik Tingkat Dasar (ATT-D) bagi yang bekerja di dalam kamar mesin. Pihak kapal melakukan kegiatan pengenalan bagi *crew* yang baru masuk di atas kapal. Pengenalan ini meliputi pengenalan struktur dan bagian kapal, agar *crew* baru benar-benar mengenali setiap bagian kapal. Pengenalan ini juga mengenalkan pemakaian serta perawatan alat-alat di atas kapal. Nama kegiatan ini disebut familiasi. Pihak perusahaan sering mengadakan beberapa pelatihan tentang K3. Hal ini di tujukan agar para *crew* kapal semakin handal dalam hal K3. Berikut hasil kutipan wawancara:

“ setiap ABK yang baru masuk kami adakan familisasi. Familisasi ini salah satu kegiatan menjelaskan seluk beluk kapal, alat-alat keselamatan ” (SM).

Sertifikat pelatihan bertingkat sesuai dengan pengalaman serta kemampuan pelaut tersebut. Tingkatan sertifikat tersebut dimulai dari tingkat 5, dan paling tinggi tingkat 1. Dari hasil penelitian, *crew* kapal dari tiga kapal telah memiliki sertifikat sesuai dengan tingkatan keahliannya. Hal ini menunjukkan bahwa PT PELNI memiliki kualitas pekerja yang cukup baik. Bahwa kompetensi kerja harus diintegrasikan ke dalam rangkaian kegiatan industry, mulai dari penerimaan, seleksi, dan penilaian kinerja serta pelatihan. Memiliki personal yang berkompeten merupakan hal yang sangat penting untuk mencapai sasaran industri. Jika orang yang dipekerjakan belum memenuhi kompetensi, maka industri wajib mengusahakan orang tersebut untuk memenuhi kompetensinya.

Familiasi adalah sebutan kegiatan yang diadakan oleh pihak PT PELNI dalam melatih para *crew* kapal baru. Kegiatan ini diadakan dengan tujuan agar para *crew* baru mengenal dan familiar dengan semua struktur dan jaringan kapal. Diadakan juga pelatihan-pelatihan singkat dengan pendalaman materi. Kegiatan ini mengutamakan ketanggap-daruratan di atas kapal, dan pengenalan seluruh perangkat dan bagian kerja di atas kapal. Bagi di semua kapal, wajib ada kegiatan ini sebagai upaya peningkatan kualitas pekerja pada tempat kerja.

Crew kapal PT PELNI menjelaskan terkait pengetahuan yang cukup dalam aplikasi bagi pekerja mereka, tetapi untuk teori tentang K3 mereka masih sedikit mengetahui. Sikap dan pengetahuan karyawan tersebut dijelaskan, bahwa tingkatan sikap salah satunya yaitu merespon, memberikan jawaban jika ditanya, mengerjakan dan menyelesaikan tugas yang diberikan. Pengetahuan terbagi dalam enam tingkatan, salah satunya adalah mengetahui, yang diartikan sebagai mengingat suatu materi yang telah dipelajari sebelumnya.

C. Sarana dan prasarana K3 di kapal penumpang

Pengamatan tentang sarana dan prasarana terfokus pada hasil pengamatan. Dari hasil pengamatan, semua perlengkapan keselamatan telah ada di kapal, tetapi kelayakan sarana tersebut ada yang tidak memenuhi standar. Pelampung penolong tidak terawat, sehingga warna pelampung sudah pudar. Alat deteksi api juga ada yang tidak sesuai ketentuan peletakannya. Berikut hasil kutipan wawancara:

“ di kapal ini terdapat 99 APAR karbon dioksida, 15 dry chemical, 80 foam, ada 9 liter 8 biji, ada juga di dalam kamar mesin dry chemical 3, dengan kapasitas 50 kg per tabungunya, sekoci ada 8

dengan muatan rata-rata 80 orang persekocinya, life cruf ada 25, dengan kapsitas 25 orang perkaretnya” (SM).

Dari wawancara serta observasi, dihasilkan bahwa tiga kapal yang diteliti telah melengkapi peralatan k3 yang dibutuhkan, tetapi kelayakan alat masih kurang. Berdasarkan observasi, semua perlengkapan keselamatan tersedia, tetapi kesesuaian dengan ketentuan alat masih ada yang kurang. Dari tiga kapal, perlengkapan yang tidak sesuai adalah *life jacket*, banyak *life jacket* yang terlepas tali pengaitnya.

Peralatan K3 perlu diperhatikan kelayakannya, agar memenuhi standar dan dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Hasil observasi menunjukkan, peletakan alat deteksi api yang tidak sesuai, ketentuan. Hal ini berdampak terhadap fungsi peralatan tersebut. Apabila suatu perangkat dalam alat tersebut tidak lengkap, maka kelayakan pemakaian alat tersebut bisa berkurang, bahkan alat tersebut tidak layak lagi dipakai. Jaket penolong dengan tali yang rusak bahkan hilang, dapat mengakibatkan kurangnya fungsi alat tersebut.

Analisis perlengkapan keselamatan bertujuan untuk membenahi semua kekurangan di dalamnya, baik dari segi kuantitas maupun kualitas. Kualitas alat penolong baik dari segi warna sangatlah penting. Pelampung penolong sangat membantu dalam kondisi keadaan. Tempat kerja yang berhubungan dengan bahan bakar dan mesin, serta yang berpotensi menghasilkan panas, sangat rentan terhadap kejadian kebakaran. Alat pemadam kebakaran sangat perlu di dalam sistem kerja agar dapat mencegah perluasan kebakaran, tetapi alat pemadam saja belum cukup untuk mengatasi kejadian kebakaran, terutama di laut. Deteksi api, baik dengan asap atau panas sangat diperlukan, untuk penanganan kebakaran karena dapat memberikan sinyal tempat titik api, sehingga proses pemadaman dapat tepat sasaran dan cepat. Penempatan alat deteksi kebakaran sudah ditentukan oleh peraturan internasional. Penempatan alat deteksi kebakaran bertujuan agar alat tersebut dapat berfungsi dengan baik dan semestinya. Ketika jarak alat deteksi ini sangat jauh, maka jangkauan deteksi tidak merata yang dapat mengakibatkan terlewatkannya area-area tertentu. Area yang terlewatkan dapat menjadikan suatu keadaan darurat di atas kapal, jika terjadi kebakaran tanpa terdeteksi lebih awal.

Alat Pelindung Diri (APD) pekerja wajib ada di tempat kerja serta wajib dipakai bagi seseorang yang sedang bekerja. Kelayakan APD harus diperhatikan karena semua alat memiliki fungsi yang penting dalam melindungi bagian tubuh dari dampak pekerjaan. Apabila APD tersebut tidak layak pakai, maka keterpaparan dampak suatu pekerjaan akan terjadi. Kesadaran pekerja dalam pemakaian APD merupakan faktor penting. Industri telah melengkapi APD yang ada, tetapi jika pekerja tidak mematuhi dan secara benar dalam penggunaannya, maka dampak dari pekerjaan tersebut akan terpaparkan.

D. Sistem pemeliharaan kapal penumpang

Pada kapal PT PELNI dilakukan berbagai upaya pemeliharaan, baik keseluruhan maupun bagian-bagian tertentu. Pemeliharaan alat-alat keselamatan dilakukan secara berkala dan insidental. Pengecekan berkala dilakukan di saat alat tersebut berada dalam kondisi seperti yang diharapkan. Pengecekan insidental terjadi saat alat-alat tersebut mengalami situasi tertentu, seperti pada sekoci terdapat genangan air, harus segera dibersihkan. Tanggung jawab pemeliharaan umum keseluruhan kapal dipegang oleh Mualim 2. Berikut hasil kutipan wawancara:

“ setiap kapal PELNI mengadakan doking setiap tahun. Tanggung jawab doking atau maintenance keseluruhan dipegang oleh mualim-mualim, sedangkan Mualim 3 bertanggung-jawab atas perawatan alat keselamatan seperti sekoci dan kebakaran” (SM).

Pemeliharaan kapal dilakukan setiap tahun sekali. Setiap tahun sekali dilakukan pengedokkan. Pengedokkan dilakukan oleh pihak luar, tetapi dalam pengawasan PT PELNI. Mualim 3 bertanggung jawab atas pemeliharaan alat-alat keselamatan seperti alat pemadam kebakaran. Pembagian ini ditujukan agar alat keselamatan dapat dipantau setiap saat. Hasil penelitian menunjukkan, bahwa pemeliharaan kapal-kapal yang dioperasikan PT PELNI terdiri dari pemeliharaan berkala, pemeliharaan kritis, dan pemeliharaan tahunan, yaitu kewajiban *docking* dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Dalam SOLAS 1974/1978, Chapter II, Part C, D, E, dengan jelas ditegaskan bahwa semua kapal dari negara anggota IMO harus melaksanakan pemeliharaan dan perbaikan mesin kapal. Klasifikasi *docking* terdiri: *emergency docking*, *annual docking*, dan *general docking*.

E. Sistem penanganan keadaan darurat kapal penumpang

PT PELNI mewajibkan setiap awak kapalnya melakukan simulasi dalam menangani keadaan darurat. Simulasi kejadian darurat merupakan salah satu upaya preventif dalam menerapkan K3. Simulasi di atas kapal dilaksanakan setiap kali berlayar, minimal satu minggu sekali. Aplikasi ini melibatkan semua lini yang ada di atas kapal, mulai dari nakhoda hingga penumpang yang ada. Informasi tentang cuaca sangat dibutuhkan sebelum melakukan pelayaran. Berikut hasil kutipan wawancara:

“..... setiap trip, kami mengadakan pelatihan dan simulasi keadaan darurat, semua crew kami ikut sertakan, bahkan penumpang pun kami ikut sertakan, bagaimana cara memakai life jacket, ini lho life jacket, ini lho alat-alat keselamatan” (SM).

Cuaca buruk mengakibatkan angin dan gelombang laut yang tinggi. Hal ini harus diperhatikan, karena dapat mengakibatkan pelayaran terganggu, bahkan kecelakaan berlayar. Sebelum berangkat berlayar, setiap pimpinan kapal wajib melakukan pengurusan izin ke syahbandar dan melihat perkiraan cuaca. Pada saat berlayar, kapal wajib menentukan rute jalur yang aman. Rute ini diplot pada *GPS*, sehingga bisa mengetahui jalur yang aman, menghindari karang dan daerah dangkal. Keselamatan pekerja diberlakukan dengan kewajiban pemakaian alat-alat keselamatan. Tata cara pemakaian dan fungsi APD penting diperhatikan, sebab terkait dengan keselamatan kerja personal yang berdampak terhadap keselamatan orang lain.

Diperoleh gambaran, bahwa PT PELNI telah memiliki sistem prosedur penanganan jika terjadi kedaruratan kapal. Penanganan ini melibatkan seluruh personil sesuai dengan tugasnya masing-masing di atas kapal. Pekerjaan di laut memiliki risiko yang sangat besar dibandingkan di darat. Risiko tersebut dapat diminimalkan jika pekerja tanggap akan prosedur keadaan darurat, tidak panik, tanggap, dan mengerti akan tugas masing-masing saat terjadi keadaan darurat, yang sesuai dengan rencana tanggap darurat (*emergency respon plan*). Organisasi harus menetapkan dan memelihara perencanaan dan prosedur untuk mengidentifikasi potensi terjadinya insiden dan situasi darurat, cara meresponnya, untuk mencegah dan menanggulangi kerusakan dan kecelakaan yang mungkin terkait dengan keadaan tersebut. Praktik *emergency* harus dilakukan sesuai dengan jadwal yang ditentukan sebelumnya. Bila memungkinkan, dilibatkan pihak eksternal dalam latihannya. Latihan kedaruratan di atas kapal sangat berguna dan mempunyai fungsi agar setiap awak kapal terbiasa menghadapi keadaan darurat, melatih keahlian setiap awak kapal, mengetahui berfungsi atau tidaknya alat-alat keselamatan, dan memenuhi ketentuan yang berlaku.

Keadaan darurat saat berlayar harus sangat diperhatikan dalam penanganannya, terutama dalam hal kesiapsiagaan. Keadaan darurat saat berlayar antara lain: kebakaran, tubrukan, terbalik, karam, dan kandas. Semua keadaan darurat jika masih dapat dilakukan penanganan di atas kapal dan kapal masih bisa difungsikan untuk berlayar, maka proses evakuasi hanya dilakukan pemindahan ke tempat yang selamat. Keadaan darurat yang harus memaksa meninggalkan kapal, maka proses evakuasi dilakukan dengan pemindahan ke sekoci dan rakit-rakit penolong. Proses simulasi keadaan darurat berfungsi agar para *crew* bahkan penumpang dapat mengetahui prosedur saat keadaan darurat. Keterbiasaan seseorang dalam penanganan keadaan darurat dapat menurunkan kecemasan, sehingga tindakan yang diambil akan lebih tenang, cepat, dan tepat.

Kebakaran merupakan suatu kejadian darurat yang paling sering terjadi, maka setiap tempat kerja wajib memiliki instalasi pemadam kebakaran yang memadai. Rute pelayaran wajib ditentukan sebelum berlayar. Setiap kapal wajib memplot rute pelayaran pada *Global Positioning System (GPS)* agar rute berlayar aman, tidak melewati daerah dangkal dan penuh karang yang dapat mengakibatkan karam dan tubrukan. Upaya untuk menghindari suatu tubrukan kapal dengan kapal lain adalah dengan upaya manajemen lampu. Lampu-lampu kapal memiliki ketentuan tersendiri. Setiap kapal yang berpapasan wajib memerhatikan lampu lambung kanan dan kiri kapal. Lambung kanan kapal wajib berwarna hijau dan lambung kiri kapal wajib berwarna merah. Hal ini memudahkan pelaut dalam melihat kapal lain, dengan melihat warna lampu maka pelaut dapat memastikan arah kapal lain, sehingga pelaut dapat mengambil rute berlayar yang aman untuk menghindari suatu tubrukan.

F. Pemahaman tentang informasi K3 saat berlayar

Penerapan prosedur K3 di atas kapal kepada penumpang yang dilakukan adalah dengan visualisasi, audio, dan video. Setiap kali embarkasi penumpang, pihak kapal selalu menayangkan video tentang K3. Para penumpang mengutarakan pemahaman yang berbeda-beda tentang informasi keselamatan kapal.

Ada yang berkata, keselamatan kerja itu penting dan mereka mengetahui adanya penyampaian melalui gambar dan video. Ada pula yang menunjukkan sifat acuh, tidak memerdulikan akan keselamatan berlayar tersebut. Namun, sebagian besar penumpang yang menjadi responden mengatakan keselamatan berlayar itu penting karena berhubungan dengan nyawa. Sebagian besar pula tidak mengetahui informasi yang disampaikan oleh pihak penanggung-jawab kapal. Berikut hasil kutipan wawancara:

“..... sangat penting Mas, itu berhubungan dengan nyawa, penyampaian di atas kapal yang saya tahu dengan video, Mas, tapi tidak setiap berlayar video distelkan” (HT).

“..... yang saya tahu hanya tempelan-tempelan gambar Mas, ya membantu tapi sedikit, kita kan gak tahu pasti bagaimana barang dan cara pemakaiannya” (SD).

“..... keselamatan kapal gak penting, kita gak perlu tahu, kan belum terjadi tubrukan” (SK).

Berdasarkan hasil observasi, hal ini disebabkan tidak meratanya informasi yang disampaikan oleh pihak penanggung-jawab kapal. Video yang ditayangkan hanya terdapat di ruang utama penumpang, sedangkan pada saat embarkasi, penumpang masih sibuk dengan barang bawaan dan menyebar ke setiap dek kapal. Untuk gambar sebetulnya sudah tertempel di setiap sudut tempat penumpang, tetapi sifat acuh dan malas membaca dari penumpang yang mengakibatkan hal ini tidak tersampaikan secara maksimal.

Hasil penelitian menunjukkan berbagai pandangan penumpang tentang K3 pada saat berlayar. Namun, sebagian penumpang mengutarakan bahwa penerapan keselamatan saat berlayar adalah hal yang penting. Tanggapan penumpang terhadap prosedur penerapan keselamatan kapal yang dilakukan oleh pihak penanggung-jawab kapal, ada beberapa yang kurang puas dengan kinerja para *crew* kapal tentang K3. Di beberapa waktu berlayar banyak penumpang tidak mengetahui informasi prosedur tanggap darurat dan keselamatan berlayar.

Beberapa sikap penumpang acuh dan malas dalam memerhatikan suatu hal yang belum tentu terjadi. Hal ini harus benar-benar diperhatikan oleh penanggung-jawab kapal agar penyampaian informasi mengenai keselamatan berlayar bisa disampaikan dengan tepat dan diterima oleh semua kalangan penumpang. Hal ini sependapat dengan pemahaman komunikasi antara komunikator dan komunikan harus memiliki pengertian yang sama mengenai kata, gerakan, nada suara, dan simbol-simbol (Notoatmodjo, 2007).

4. Simpulan

Kebijakan PT PELNI Pelabuhan Tanjung Mas Semarang dalam penerapan K3 sudah baik, yaitu adanya Divisi K3 pada karyawan maupun *crew* kapal. Karyawan bekerja dengan pembekalan pendidikan dan pelatihan yang cukup. Sarana dan prasarana peralatan K3 telah disediakan tetapi perlu dilengkapi. Pemeliharaan kontinyu pada kapal yang dioperasikan, sifatnya rutin atau berkala, dengan prosedur internal maupun eksternal yang telah ditetapkan. Penanggulangan kedaruratan dengan berbagai prosedur sudah baik. Prosedur pemahaman penumpang tentang K3 saat berlayar perlu diperbaiki.

Daftar Pustaka

- Muhadjir, N. (1996). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Rakesarasin, Yogyakarta.
- Notoatmodjo, S. (2007). *Kesehatan Masyarakat, Ilmu dan Seni*. Rineka Cipta, Jakarta.
- Peli, L.O. (2014). *Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Pada PT Perkapalan di Provinsi Sulawesi Tenggara*. Tesis. Program Pascasarjana, Fakultas Kedokteran, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Sekretariat Negara Republik Indonesia. (2008). *Undang-undang Nomor 17, Tahun 2008, Tentang Pelayaran*. Jakarta.
- Suardi, R. (2005). *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. PPM, Jakarta.
- Sucipto, C. (2014). *Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Gosyen Publishing, Yogyakarta.