Analisis Yuridis Pertanggung Jawaban Hukum Perusahaan Pelayaran Terhadap Keselamatan Dan Kesehatan Pekerja Di Laut (Studi Pada PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) Cabang Singkil)

Kurratul Akyun¹, Tan Kamelo², Hasim Purba³, Yefrizawati⁴

Fakultas Hukum USU Medan

1akyunkurratul@gmail.com, 2tankamelo77@gmail.com, 3hasimpurba03036@gmail.com, 4yefrizawati@usu.ac.id

Abstrak

PT.ASDP Indonesia Ferry adalah sebuah badan usaha milik negara (BUMN) indonesia yang bergerak di bidang transportasi air, Keselamatan dan Kesehatan kerja (K3) dilingkungan pelayaran merupakan langkah *preventive* yang harus diterapkan dikarenakan resiko bahaya di laut yang sewaktu-waktu dapat menimpa tenaga kerja di dalam kapal pada saat berlayar. Adapun rumusan masalah dalam tesis ini yaitu: Bagaimana pengaturan tentang tanggung jawab perusahaan Pelayaran PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) terhadap keselamatan dan kesehatan Pekerja di laut, Bagaimana pelaksanaan perlindungan keselamatan dan kesehatan pekerja pada Pelayaran PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) di laut, Bagaimana penyelesaian santunan apabila Pelaut alami resiko kerja pada Pelayaran PT.ASDP Ferry Indonesia Cabang Singkil Selanjutnya analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu analisis data secara kualitatif Metode yang digunakan dalam penelitian tesis ini adalah penelitian hukum Normatif yang di bantu dengan data Empiris, yang bersifat deskriptif. Sumber daya yang digunakan terdiri dari data sekunder dan didukung bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Penulisan penelitian melalui peraturan-peraturan dan bahan hukum yang berhubungan dengan penelitian ini. Hasil penelitian menjelaskan bahwa Pengaturan tanggung jawab perusahaan pelayaran PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) terhadap keselamatan dan kesehatan pekerja di laut berpedoman pada Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran yang menegaskan pada pasal 337 bahwa "ketentuan ketenagakerjaan di bidang pelayaran dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan" sehingga Undang-undang Nomor 13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaanlah yang berlaku, Pelaksanaan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja di PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Singkil belum maksimal dilaksanakan dikarenakan PT.ASDP Cabang Singkil belum secara mandiri memiliki pelabuhan sendiri maka tidak ada devisi khusus K3 dan juga Pengawasan oleh ahli K3 di lingkungan ASDP Singkil, namun PT.ASDP Cabang Singkil tetap memberikan Fasilitas berupa BPJS Ketenagakerjaan, dan Asuransi Mandiri Inhealth kepada pekerja laut.

Kata Kunci: Pertanggung Jawaban, Pelayaran, Pekerja Laut.

Abstrack

PT. ASDP Indonesian Ferry is an Indonesian state-owned company (BUMN) engaged in sea transportation Occupational Safety and Health (K3) in the shipping environment is a preventive measure that must be implemented due to the risk of danger at sea which can befall workers at any time. in a ship while sailing, The formulation of the problem in this thesis is: How is the regulation regarding the responsibility of the shipping company PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) for the safety and health of workers at sea, how is the implementation of protection for the safety and health of workers on the shipping of PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) at sea, how to settle compensation if seafarers experience work risks on the shipping of PT. ASDP Ferry Indonesia Singkil Branch. Furthermore, the data analysis used in this research is qualitative data analysis The method used in this thesis research is normative legal research assisted with empirical data, which is descriptive in nature. The resources used consist of secondary data and are supported by primary legal materials, secondary legal materials and tertiary legal materials. Writing research through regulations and legal materials related to this research. The results of the study explain that the regulation of the responsibility of the shipping company PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) for the safety and health of workers at sea is guided by Law Number 17 of 2008 concerning shipping which confirms in article 337 that "manpower provisions in the shipping sector are carried out in accordance with laws and regulations in the field of manpower" so that Law Number 13 of 2003 concerning manpower applies. The implementation of occupational safety and health protection at PT. AISDP Indonesian Ferry Singkil Branch has not

been maximally implemented because PT. ASDP Singkil Branch has not independently had its own port Although there is no OSH special division as well as supervision by OSH experts in the ASDP Cabang Singkil environment, however, PT. ASDP Singkil Branch is still responsible for providing facilities in the form of Employment BPJS, Social Security, and Mandiri InHealth Insurance to marine workers. The company is absolutely and completely responsible without reducing rights such as salary or wage deductions to ensure the safety and health of workers at sea.

Keywords: Responsibility, Shipping, Sea Workers

I. Pendahuluan

A. Latar Belakang

Sebagai Negara Maritim Transportasi laut sangatlah penting sebagai penghubung antar daerah yang berkaitan langsung dengan pengembangan ekonomi dan pembangunan bagi daerah - daerah yang membutuhkan transportasi laut seperti di daerah Singkil,¹ untuk itu sebagai transportasi massal maka sudah selayaknya perusahaan pelayaran PT.ASDP memperhatikan bagaimana penerapan K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja) yang ada di lingkungan kapal yang ada di PT ASDP Indonesia Ferry.

PT.ASDP Indonesia Ferry atau yang biasa di sebut sebagai ASDP adalah sebuah badan usaha milik negara (BUMN) indonesia yang bergerak di bidang transportasi air. Memiliki 4,537 karyawan pada tahun 2020, kemudian kembali terus meningkat pada tahun 2022 sebanyak 5,120 karyawan, PT.Angkutan Sungai dan Penyebrangan Indonesia Ferry (persero) menjalankan armada Ferry sebanyak lebih dari dari 200 unit yang menangani 299 rute di 34 pelabuhan di seluruh indonesia.² Sumber daya manusia (SDM) yang begitu banyak apabila tidak di lindungi keselamatan dan

ke sehatannya, maka akan melanggar Undang – Undang Dasar 1945 pasal 27 ayat 2 yang berbunyi “ Tiap- tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi manusia”³ selain itu jika hal ini di kaji dari segi hukum dan ekonomi maka sanksi pidana dan administrasi biaya dampak kecelakaan kapal yang besar akan menanti perusahaan.

Keselamatan dan Kesehatan kerja (K3) dilindungi pelayaran merupakan langkah *preventive* yang harus diterapkan dikarenakan resiko bahaya di laut yang sewaktu-waktu dapat menimpa tenaga kerja di dalam kapal pada saat berlayar, terdapat 19 kecelakaan pelayaran di indonesia pada tahun 2021 jumlah ini meningkat 58,33 % dibandingkan setahun sebelumnya yakni sebanyak 12 kasus, Adapun korban jiwa akibat kecelakaan pelayaran sepanjang tahun lalu sebanyak 123 orang.⁴ padahal pada saat itu covid 19 melanda sehingga ada kebijakan phisycal distancing dan moda transportasi laut sempat passive beroperasi⁵, bertambahnya tingkat kecelakaan pada pelayaran tentu saja memiliki sebab akibat.

Kecelakaan Pelayaran juga terjadi di lingkungan PT.ASDP Pada tahun 2021 ada

¹.Zurkiyah dkk, Pola Pelayanan Pelabuhan Penyebrangan Aceh singkil – simelue , SEMNASTEK UISU 2022, hal 105-106.

² Profil perusahaan PT.ASDP , http://www.indonesiaferry.co.id/profi_perusahaan. Di unduh 22 desember 2022

³ . pasal 27 ayat 2 Undang – Undang Dasar 1945

⁴Sarnita Sadya, Ada 19 kasus pelayaran di indonesia pada 2021, 7 september 2021. dataindonesia.id , hal 1, diunduh 22 desember 2022.

⁵ Antara news, Industri kapal hadapi tantangan berat pandemi di masa covid-19, sabtu 29 januari 2022, makasar.anataranews.com, diakses 22 desember 2020.

dua kapal ASDP Indonesia Ferry Tabrakan di laut NTT, kedua kapal tersebut yaitu KMP Namparnos dan KM Camara Nusantara meskipun di klaim sebagai kecelakaan akibat cuaca buruk namun penyebab utama kedua kapal tersebut adalah akibat mesin mati dan dan menyebabkan tubrukan karena KMP Namparnos yang mati mesin dan hanyut kemudian mengenai kapal KM Camara Nusantara yang sedang berlabuh di jangkar di rede tenau kupang, meskipun semua pekerja pelayaran PT.ASDP tersebut selamat namun 4 di antaranya luka luka.⁶selain itu jika kita tarik kebelakang pada tahun 2012 terjadi kecelakaan tenggelamnya KMP Bahuga jaya akibat menabrak kapal tangker MT Norgos Cathinka menyebabkan 206 orang korban luka luka dan 7 orang meninggal⁷. Adapula kecelakaan kerja akibat kebakaran kapal di perairan karimun Batam , terdapat 12 korban kebakaran terdapat 7 orang pekerja di PT.ASDP mengalami luka berat dan 3 orang meninggal dunia, 2 orang lainnya adalah pekerja galangan dari PT.KMS.⁸

Penerapan K3 di lingkungan PT.ASDP memiliki *urgensy* tersendiri dalam penerapannya dan juga sebagai pemenuhan hak-hak bagi keselamatan dan kesehatan pekerja laut di perusahaan pelayaran maka PT. ASDP harus memperhatikan dan memberikan perlindungan terkait hal tersebut karena sangatlah di butuhkan oleh

pelaut,penerpannya pun harus secara jelas tanpa mengurangi hak tenaga kerja laut sedikit pun. Menjaga keselamatan dan kesehatan bagi semua pekerja di laut berbanding lurus hasilnya dengan kesempurnaan oprasional kapal, sehingga optimalisasi dalam bekerja di lingkungan kapal dapat berjalan dengan baik dan dapat menghindari kecelakaan- kecelakaan kapal akibat *human error*. KNKT menjelaskan bahwa *Human eror* merupakan faktor utama penyebab kecelakaan pelayaran, cuaca buruk berada di posisi kedua.⁹ *Human eror* sendiri di artikan sebagai keputusan atau perilaku manusia yang tidak tepat yang dapat mengakibatkan kekurangan efektifitas keselamatan atau performa sistem ¹⁰

Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) merupakan upaya untuk menciptakan lingkungan kerja yang sehat dan aman sehingga dapat mengurangi *human eror* dan kesigapan dalam menghadapi kecelakaan kapal pada saat terjadinya cuaca buruk dan faktor faktor kecelakaan lain, saat bekerja yang menjadi penyebab kecelakaan kerja umum nya terjadi karena K3 di lingkungan kerja tersebut tidak di terapkan dengan baik.¹¹ penerapan K3 untuk tenaga kerja atau pekerja di kapal dalam pelayaran bertujuan untuk memberikan perlindungan hukum terhadap tenaga kerja di kapal. sehingga harus dilaksanakan sebagaimana mestinya dengan mengingat tenaga kerja di

⁶ Agus Yulianto, *ini kronologi tabrakan kapal namparnos dan cemara di NTT*, republica.co.id, diakses 22 desember 2022

⁷ Biro Komunikasi dan informasi publik, *Menhub paparkan kronologis tenggelamnya KMP Bahuga jaya di DPR*. Rabu 03 oktober 2012, dephub.go.id, di akses 22 desember 2-22

⁸Media Center, *BPJS ketenagakerjaan Tanggung jawab biaya perawatan korban kebakaran kapal* , 2 agustus 2019. Mediacenter.batam.go.id, di akses 22 desember 2022.

⁹ .Aldrian Dalimunte, *KNKT: Kecelakaan Kapal Penyebrangan di Indonesia 80 % karena Human Error*. Beritatrans.com, diakses 22 desember 2022

¹⁰ *Arti Human Error dalam bahasa indonesia*, Kbbi,web.id ,diunduh 22 desember 2022.

¹¹ Dian Wahdiana, *Analisis Human Error terhadap pengguna peralatan komunikasi dan navigasi kapal sebagaimana penyebab kecelakaan kerja pelayaran terjadi*, INFOKES,VOL 11 NO 1,februari 2021, hal 60-63.

kapal memiliki resiko yang sangat besar dan sifat pekerjaannya menuntut untuk jauh dari keluarga mereka dengan begitu jika adanya keseimbangan antara hak dan kewajiban maka hubungan kerja dapat berjalan dengan lancar.¹²

Pemenuhan hak pekerja tersebut adalah sebagaimana tercantum dalam pasal 4 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan adalah “memberikan perlindungan kepada tenaga kerja dalam mewujudkan kesejahteraan dan meningkatkan kesejahteraan tenaga kerja dan keluarganya”.¹³ Mewujudkan kesejahteraan pekerja pelayaran juga merupakan salah satu ciri kelaiklautan kapal yang wajib di penuhi setiap kapal di masing masing daerah termasuk PT.ASDP Cabang Singkil, jadi apabila kesejahteraan pelaut tidak terpenuhi maka kapal di artikan tidak memenuhi aspek – aspek kelaiklautan.

Kelaiklautan sendiri pada Pasal 33 UU Pelayaran berbunyi “Kelaiklautan Kapal Adalah Keadaan Kapal Yang Memenuhi Persyaratan Keselamatan Kapal, Pencegahan Pencemaran Perairan Dari Kapal, Pengawasan, Garis Muat, Pemuatan, Kesejahteraan Awak Kapal Dan Kesehatan Penumpang, Status Hukum Kapal, Manajemen Keselamatan Dan Pencegahan Pencemaran Dari Kapal, Dan Manajemen Keamanan Kapal Untuk Berlayar Di Perairan Tertentu”¹⁴

“Hak pelaut untuk mendapatkan kesejahteraan diuraikan dalam pasal 151 UU

Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran yang meliputi :

- a. gaji,
- b. jam kerja dan jam istirahat,
- c. jaminan peberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal;
- d. kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan;
- e. kesempatan mengembangkan karier;
- f. pemberian akomodasi,fasilitas rekreasi, makanan atau minuman;dan
- g. pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja.¹⁵”

Negara juga mempunyai peranan penting dalam menjamin hak-hak pekerja yang terkait dengan penerapan regulasi baik yang sesuai standar nasional maupun internasional pada perusahaan – perusahaan pelayaran, Banyak pekerja dibidang Pelayaran mengalami perlakuan tidak sebagaimana mestinya saat bekerja, hal inilah yang menyebabkan muncul berbagai permasalahan yang dialami pekerja pelayaran karena hak-hak nya tidak terpenuhi. Seperti lingkungan kerja yang buruk dan tidak adanya alat keselamatan kerja,diskriminasi dan jam kerja yang padat. sehingga diperlukan peran dari pemerintah untuk menjamin hak-hak dan memberikan perlindungan kepada pekerja pelayaran sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang No. 13 tahun 2003

¹² .Vivid Dekanawati dkk, Analisis pada Pekerjaan Perbaikan kapal dengan Hazard Identification Risk Assasment dan Determining Control (HIRADC) di galangan Kapal Banjarmasin, Vol 3, No.1 september 2021, hal 34 – 35.

¹³ pasal 4 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan

¹⁴ Pasal 33 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

¹⁵ pasal 151 UU Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran

Tentang Ketengakerjaan Pasal 6 yang isinya “Setiap pekerja/buruh berhak memperoleh perlakuan yang sama tanpa diskriminasi dari pengusaha”¹⁶. Salah satu bentuk perlindungan pemerintah yang bisa dilakukan adalah memberikan kepastian hukum baik secara nasional maupun internasional. ini bertujuan untuk memastikan para pekerja pelayaran mempunyai kondisi kerja yang layak di kapal, standar-standar persyaratan layanan, akomodasi dan makanan, perlindungan keselamatan kerja, perawatan kesehatan dan jaminan sosial kepada para pekerja pelayaran yang sesuai dengan standar nasional dan Internasional.¹⁷ Selain itu pasal 337 UU pelayaran sendiri menegaskan bahwa “ketentuan ketenagakerjaan di bidang pelayaran dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan” sehingga undang-undang Nomor 13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan lah yang berlaku.

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah suatu program yang dibuat oleh pemerintah yang harus dipatuhi dan dilaksanakan Perusahaan Pelayaran maupun awak kapal sebagai upaya mencegah timbulnya kecelakaan akibat kerja dan penyakit akibat kerja dengan cara mengenali hal yang berpotensi menimbulkan kecelakaan dan penyakit akibat kerja serta tindakan antisipatif apabila terjadi kecelakaan dan penyakit akibat kerja.¹⁸

Tujuannya adalah untuk menciptakan tempat kerja yang nyaman, dan sehat sehingga dapat menekan serendah mungkin resiko kecelakaan dan penyakit di lingkungan pelayaran¹⁹

Salah satu bentuk tanggung jawab yang seharusnya diterapkan setiap perusahaan pelayaran adalah dengan upaya mengurangi resiko kecelakaan dan penyakit akibat kerja di PT.ASDP Cabang Singkil, tentunya dengan menerapkan ketentuan dan syarat- syarat K3 yang selalu mengikuti perkembangan ilmu hukum, dan teknologi, serta melakukan pengawasan dan pemantauan pelaksanaan K3 di lingkungan kerja awak kapal yang ada di PT.ASDP Cabang Singkil.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Analisis Yuridis Pertanggung Jawaban Hukum Perusahaan Pelayaran Terhadap Keselamatan Dan Kesehatan Kerja di laut (Studi Pada PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Singkil)”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan pada uraian latar belakang tersebut, maka yang menjadipermasalahan dalam penulisan ini yang perlu mendapat kajian lebih lanjut adalah:

1. Bagaimana pengaturan tentang tanggung jawab perusahaan Pelayaran PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero)

¹⁶ . pasal 6 Undang-Undang No. 13 tahun 2003 Tentang Ketengakerjaan.

¹⁷ Aloysius Uwiyono, dkk. 2016. *Asas Asas Hukum Perburuhan*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, hal 70.

¹⁸ . **Dimas Pratama Putra**, “Penerapan Inspeksi Keselamatan dan Kesehatan Kerja sebagai Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja”Vol 1 No 3 2017, hal 74-75.

¹⁹ Ratih Purwasih, “Analisis Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Di Pelabuhan Penyeberangan Ferry Bira” Vol 5,No 1 tahun 2022, hal 41-44.

- terhadap keselamatan dan kesehatan Pekerja di laut?
2. Bagaimana pelaksanaan perlindungan keselamatan dan kesehatan pekerja pada Pelayaran PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) di laut?
 3. Bagaimana penyelesaian santunan apabila Pelaut alami resiko kerja pada Pelayaran PT.ASDP Ferry Indonesia Cabang Singkil?

C. Metode Penelitian

Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika, dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisisnya. Metode penelitian dapat diartikan sebagai proses prinsip-prinsip dan tata cara untuk memecahkan masalah yang dihadapi dalam melakukan penelitian.²⁰ Metode berarti jalan atau cara kerja untuk dapat memahami objek yang menjadi sasaran ilmu yang bersangkutan.²¹ Metode dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Jenis dan sifat penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum Normatif yang di bantu dengan data Empiris, karena penelitian ini ditujukan untuk menganalisis norma dan peristiwa hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan keadaan hukum pada perusahaan pelayaran PT.ASDP cabang singkil yang berkaitan dengan kesehatan dan keselamatan pekerja perkapalan. Sejalan

dengan yang disebutkan oleh Soerjono Soekanto pendekatan yuridis normatif yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder sebagai dasar untuk diteliti dengan cara mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan dan literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.²²

Metode penelitian hukum normatif disebut juga penelitian hukum doktrinal. Menurut peter Mahmud Marzuki penelitian hukum normatif adalah suatu proses untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isi hukum yang di hadapi .²³ sedangkan penelitian Empiris yaitu penelitian dengan adanya data. data lapangan sebagai sumber data utama, seperti hasil wawancara atau observasi. Sebagaimana dijelaskan pada uraian di atas, penggunaan metode penelitian hukum Normatif Empiris dalam penelitian ini akan mengkaji ketentuan-ketentuan hukum tertulis yang diberlakukan pada peristiwa hukum terkait keselamatan dan kesehatan pekerja pada pelayaran. Sehingga penelitian ini nantinya akan berfokus padain ventarisasi hukum positif, doktrin hukum, dan observasi. penemuan hukum dalam perkara *in concreto*, sistematik hukum, taraf sinkronisasi hukum, perbandingan hukum, dan sejarah hukum. Penelitian hukum seperti ini dikenal sebagai penelitian hukum normatif yang bersifat kualitatif.²⁴ alasan penggunaan penelitian

²⁰ Sutrisno Hadi, *Metodologi Riset*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2015), Hal 4.

²¹ Koentjara Ningrat, *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*, (Jakarta: Gramedia, Jakarta, 1997), Hal 6.

²² Soerjono Soekanto & Sri Mamudja, 2001, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Rajawali Pers, Jakarta, Hal 13-14

²³ Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Cet.1 (Jakarta : PT.Raja Grafindo Persada, 2007) hal 3.

²⁴ *Ibid.*

hukum normatif empiris bersifat kualitatif didasarkan pada alasan bahwa penelitian ini bersifat deskriptif analitis, agar memperoleh gambaran tentang hubungan dinamis antara teori, konsep-konsep dan data yang merupakan umpan balik atau modifikasi yang tetap dari teori dan konsep yang didasarkan pada data yang dikumpulkan.²⁵

Deskriptif analitis merupakan suatu metode yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap objek yang diteliti melalui data yang terkumpul, hasil penelitian kemudian diolah dan dianalisis untuk diambil kesimpulannya, kemudian dilakukan analisis data dari lingkup permasalahan yakni keselamatan dan kesehatan kerja pada PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Singkil.

2. Pendekatan penelitian

Pendekatan yang digunakan untuk mengkaji permasalahan yang dibahas dengan metode normatif ini adalah pendekatan dengan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan wawancara (*interview approach*) yang terkait dengan keselamatan dan kesehatan kerja pada PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Singkil.

Pendekatan perundang-undangan diperlukan dalam menelusuri *ratio legis* dan dasar ontologis peraturan perundang-undangan yang berlaku mengenai perjanjian dan bahan hukum lainnya.²⁶ Pendekatan kasus digunakan untuk menemukan *the ratio decidendi* atau *reasoning*, yaitu tanggung jawab hukum mengenai kerugian pekerja pelayaran yang bertujuan memberi akses keadilan. Pendekatan konseptual digunakan

untuk memahami secara presisi dan akurat berbagai konsep yang digunakan oleh prinsip hukum dalam undang-undang maupun doktrin pada ahli hukum.

Dari hasil pendekatan tersebut di atas saya mendapati Perusahaan PT.ASDP Cabang Singkil cukup tertutup untuk memberikan data kongkrit yang dapat mendukung hasil wawancara saya menemukan indikasi bahwa penyelenggaraan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di laut masi di anggap cukup tabu dan sulit untuk di bagikan dengan pihak luar, padahal apabila penyelenggaraan K3 di lingkungan PT.ASDP tersebut dijalankan dengan cukup baik maka pihak Perusahaan Pelayaran harusnya menganut prinsip keterbukaan, semakin terbukanya Perusahaan terhadap penelitian ini dapat secara serta merta membuktikan bahwa Mekanisme K3 di jalankan dengan baik,kesulitan saya dalam memperoleh data tersebut juga dapat diartikan sebagai masi sedikit sekali Mekanisme K3 mendapatkan pengawasan dari pihak Luar. Perusahaan PT.ASDP Cabang Singkil tidak terbiasa menghadapi keadaan semacam ini sebelumnya, sehingga ada kekhawatiran data yang mungkin di bagikan akan di bagikan ke publik dan salah gunakan oleh pihak luar yang tidak memiliki kepentingan, saya melakukan wawancara dengan General Manager yang bertanggung jawab langsung dalam Perusahaan Pelayaran dan juga staf yang bertanggung jawab dalam menjalankan Managemen 3 di lingkugan PT.ASDP, selain itu ada pula wawancara dengan Kepala Pelabuhan yang melengkapi Hasil Penelitian.

²⁵ *Ibid.*,

²⁶ Burhan Ashshofa, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Rienika Cipta, 2008),.

3. Data Penelitian

Data-data yang dipergunakan dalam penelitian ini bersumber dari data sekunder yang meliputi hal-hal sebagai berikut :

- a. Bahan hukum *primer* yaitu : bahan hukum yang mengikat atau yang membuat orang taat pada hukum seperti peraturan perundang – undangan, dan putusan hakim.²⁷ Bahan Hukum *primer* yang dipakai dalam penulisan tesis ini yaitu :
 1. Undang- Undang No.01 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja
 2. Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan
 3. Undang-Undang No 19 Tahun 2003 Tentang BUMN
 4. Undang-Undang No 2 Tahun 2004 tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial
 5. Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
 6. Peraturan Menteri No 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Angkutan Laut
 7. Peraturan Menteri No. 20 Tahun 2015 tentang standar keselamatan pelayaran
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer,²⁸ yang terdiri dari:buku - buku, hasil-hasil penelitian, jurnal ilmiah, pendapat dari pakar hukum dan karya ilmiah yang relevan dengan objek penelitian ini.

- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder.²⁹ Seperti: Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Kamus Hukum.

4. Teknik dan alat pengumpulan data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan pada penelitian ini adalah penelitian kepustakaan (*library research*) atau studi dokumen dan wawancara. yang digunakan untuk mencari konsep-konsep, teori-teori, pendapat-pendapat ataupun penemuan-penemuan untuk menghimpun data yang berasal dari buku-buku, peraturan perundang-undangan, jurnal ilmiah, maupun majalah majalah yang berhubungan dengan masalah yang diteliti. Kerangka teoritis akan digunakan sebagai acuan untuk menganalisis data yang diperoleh.³⁰

Alat pengumpulan data pada penelitian ini terdiri dari :

1. Studi dokumen (*documentary research*). Studi dokumen yaitu mengumpulkan dokumen dan data-data yang diperlukan dalam permasalahan penelitian kemudian ditelaah secara mendalam sehingga dapat mendukung dan menambah kepercayaan dan pembuktian suatu kejadian.
2. Pedoman wawancara yakni panduan dalam melakukan kegiatan wawancara yang terstruktur dan telah ditetapkan oleh pewawancara dalam mengumpulkan data-data penelitian, dalam penelitian ini saya akan

²⁷ Soerjono Soekanto, Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tindakan Singkat*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2001), Hal 13.

²⁸ *Ibid.*,.

³⁰ Mukti Fajar Nd Dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010), Hal 156.

mewawancarai beberapa orang yang dipercaya dapat menjawab pertanyaan yang relevan dengan penelitian saya Informan :

1. wawancara dengan Bapak Putu Arya putra Aradea SDM dan SCM PT.ASDP Cabang Singkil
2. Wawancara dengan Bapak Amir Hamzah selaku kepala pelabuhan
3. Wawancara dengan Bapak Husin Alatas General Manager PT.ASDP Cabang Singkil

5. Analisis data

Data yang diperoleh melalui studi pustaka akan dikumpulkan, diurutkan dan diorganisasikan dalam satuan uraian dasar. Seluruh data yang diperoleh terlebih dahulu akan diolah untuk mendapatkan gambaran yang sesuai dengan kebutuhan penelitian. selanjutnya akan dianalisis dengan menggunakan analisis kualitatif. Kualitatif berarti akan dilakukan analisa data yang bertitik tolak dari penelitian terhadap asas atau prinsip sebagaimana yang diatur di dalam bahan hukum primer dan kemudian akan dibahas lebih lanjut menggunakan sarana pada bahan hukum sekunder, yang tentunya akan diupayakan pengayaan sejauh mungkin dengan didukung oleh bahan hukum tersier.

Setelah dianalisa maka akan ditarik kesimpulan dengan menggunakan metode deduktif yaitu penarikan kesimpulan dari yang bersifat umum ke yang bersifat khusus. Cara berfikir dalam mengambil kesimpulan secara umum yang didasarkan atas fakta – fakta yang bersifat khusus, adapun tahapan untuk menganalisa bahan-bahan hukum

yang telah ada tersebut, secara sederhana dapat diuraikan dalam beberapa tahapan :

1. Tahapan pengumpulan data, yakni mengumpulkan dan memeriksa bahan-bahan pustaka misalnya ketentuan perundang-undangan yang berkaitan langsung dengan permasalahan yang sedang diteliti.
2. Tahapan pemilahan data, dalam tahapan ini seluruh data yang telah dikumpulkan sebelumnya akan dipilah-pilah secara sistematis dengan mempedomani konteks yang sedang diteliti, sehingga akan lebih mudah memudahkan dalam melakukan kajian lebih lanjut terhadap permasalahan didalam penelitian tesis ini.
3. Tahap analisis data, pada tahap ini analisis atau pengolahan data dilakukan berdasarkan pada perolehan data yang telah dipilah, baik yang bersumber dari bahan pustaka maupun lapangan. selanjutnya akan dianalisis, dideskripsikan, serta ditafsirkan. Proses analisis data terhadap rumusan masalah akan lebih difokuskan pada penggalan fakta sebagaimana adanya.

Tahap penarikan kesimpulan, tahap ini merupakan tahap menyimpulkan dari semua data yang telah diperoleh sebagai hasil dari penelitian. Penarikan kesimpulan akan disajikan dalam bentuk narasi. Penarikan kesimpulan ini merupakan tahap akhir dari analisis data maupun pengolahan data, guna menjawab rumusan masalah yang telah dijelaskan sebelumnya.

II. Hasil Penelitian

A. Pengaturan Tanggung Jawab Perusahaan Pelayan PT. ASDP INDONESIA FERRY (Persero) Terhadap Keselamatan Dan Kesehatan Pekerja Di Laut

Bentuk tanggung Jawab perusahaan PT.ASDP Cabang Singkil untuk melindungi keselamatan dan kesehatan Pekerja di laut adalah dimana perusahaan PT.ASDP Cabang Singkil mengaku berpedoman kepada di antaranya ialah Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-undang Nomor 13 tahun 2003 Ketenagakerjaan, Undang-Undang No 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja, Permenaker No 5 Tahun 1996 tentang Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Permenaker No 4 Tahun 1987 tentang Panitia Pembina Keselamatan dan Kesehatan Kerja (P2K3).³¹ sebagai acuan dalam penerapan keselamatan dan kesehatan kerja bagi pekerja di laut.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Bab I tentang Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 1 disebutkan Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Selanjutnya sesuai dengan ketentuan isi Pasal 32 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa: Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan

keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.³² Sehingga di dalam pengoperasian pengangkutan PT ASDP selaku penyedia jasa angkutan penyebrangan bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan pekerja atau barang yang di angkutnya selain itu PT ASDP selaku penyedia jasa angkutan juga bertanggung jawab menerapkan K3 sebagai mana di atur di dalam Permenaker No 5 Tahun 1996 tentang Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Permenaker No 4 Tahun 1987 tentang Panitia Pembina Keselamatan dan Kesehatan Kerja (P2K3).

Pekerja laut yang di maksud dalam Perusahaan Pelayaran adalah pekerja di atas kapal selama kapal berlayar Menurut Pasal 40 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran, Pekerja laut merupakan awak kapal yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.³³ Pekerja laut memiliki hak untuk mendapatkan perlindungan selama bekerja yang merupakan tanggung jawab dari Perusahaan Pelayaran dalam hal ini PT.ASDP Cabang Singkil,

Tanggung jawab Perusahaan pelayaran terhadap keselamatan dan kesehatan pekerja terletak pada adanya penerapan Managemen K3 di lingkungan kapal sebagai langkah pencegahan yang efektif terhadap tidak terpenuhi keselamatan dan kesehatan

³¹ .Putu Arya Putra Aradea, Wawancara Pribadi, Staf SDM dan SCM PT.ASDP Cabang Singkil

³² . Pasal 32 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

³³ .Pasal 40 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran

kerja di laut, semakin optimalnya manajemen K3 di lingkungan PT.ASDP maka semakin baik pula pencegahan terjadinya kecelakaan kapal, selain itu pula pekerja laut harus di bekali pengetahuan mengenai prosedur prosedur keselamatan darurat apabila terjadi keadaan darurat.

Prosedur-prosedur yang berupa serangkaian latihan keselamatan merupakan pengetahuan pelaut yang menyangkut langkah-langkah yang harus dilakukan dan bagaimana menyelamatkan diri dalam keadaan darurat di laut setelah mengalami tubrukan, kebakaran, kandas dan lain sebagainya. dalam proses latihan keselamatan tersebut para pelaut akan di berikan pelatihan khusus untuk mengetahui tugas dan kewajibannya berdasarkan kategori keadaan darurat serta mengetahui dan paham benar cara-cara menggunakan berbagai alat-alat penolong atau alat keselamatan yang ada diatas kapal.

Persiapan-persiapan dan tindakan-tindakan selama bertahan hidup, tindakan-tindakan pada waktu menaiki sekoci/rakit penolong, serta bagaimana menggunakan sarana komunikasi yang ada didalam sekoci/rakit penolong. Itu semua wajib diketahui dan dilaksanakan semua pelaut dalam latihan keselamatan. Hal ini bertujuan agar setiap pelaut yang mengalami keadaan bahaya/darurat dapat menolong dirinya sendiri maupun orang lain secara cepat, tepat.³⁴

Berdasarkan Hasil Wawancara dengan Bapak Amir Hamzah selaku kepala

pelabuhan³⁵ mengatakan saat ini PT.ASDP Cabang Singkil masi menumpang pada BPTD (Balai pengelola Transportasi Darat) sehingga belum secara mandiri memiliki pelabuhan sendiri untuk cabang singkil, sehingga penerapan k3 tidak memiliki organisasi struktural atau pengawas ahli k3 di lingkungan pelabuhan, pengawasan k3 hanya dilakukan di dalam kapal saja oleh satu orang yakni Bapak Putu Arya putra Aradea selaku staf SDM (Sumber Daya Manusia) dan SCM (Supply Chain Management) di bantu oleh Muallim dan juga Nahkoda serta crew yang ada di kapal, meski demikian Bapak Amir Hamzah mengatakan upaya yang di lakukan Bapak Arya dan rekan-rekan adalah Upaya semaksimal mungkin untuk menerapkan K3 sebagai langkah preventif di lingkungan ASDP Cabang Singkil. Sedangkan untuk PT.ASDP yang berada di pusat dan Cabang PT.ASDP lain yang telah memiliki Pelabuhan sendiri maka sudah ada organisasi struktural yang di bentuk untuk melakukan kegiatan dan manajemen K3 di lingkungan Pelayaran mencakup lingkungan Pelabuhan dan juga lingkungan Kapal.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Putu Arya putra Aradea selaku staf SDM (Sumber Daya Manusia) dan SCM (Supply Chain Management)³⁶ sebagai salah satu Penanggung Jawab K3 di PT.ASDP Cabang Singkil beliau Menjelaskan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) selalu melakukan Pemeriksaan Kesehatan / Medical Check Up (MCU) untuk

³⁴Dwi Wibawanto, Prosedur Latihan dan Manajemen Keselamatan Di Atas Kapal, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang : Semarang., 2016

³⁵ Hasil Wawancara dengan Bapak Amir Hamzah selaku kepala pelabuhan

³⁶ wawancara dengan Bapak Putu Arya putra Aradea

Karyawan Laut secara berkala atau per 6 (enam) bulan termasuk dalam hal menjaga Kesehatan mentalnya. Selain itu Nakhoda Kapal beserta seluruh Crew Kapal melaksanakan Briefing di Kapal khususnya yang berkaitan dengan Keselamatan dan Kesehatan kerja agar tidak timbul hal – hal yang tidak diinginkan. Setiap hari di lingkungan PTASDP selalu membacakan peraturan keselamatan kerja mulai dari menggunakan alat perlindungan diri dan juga alat penyelamatan dari Api, baik di dalam kantor maupun dilapangan dengan menggunakan pengeras suara. Untuk meminimalkan akibat atau resiko kecelakaan kerja, PT.ASDP juga melakukan pemantauan terhadap cleaning service yang bertugas menjaga kebersihan sanitasi dan juga kebersihan kapal.

Bapak Husin Alatas ³⁷ menambahkan Perusahaan PT.ASDP Cabang Singkil belum pernah mengalami kecelakaan kerja selama berlayar sejak saat berdirinya PT.ASDP di Cabang Singkil, namun dalam memenuhi Kesehatan dan Keselamatan Pekerja Laut kami memberikan Fasilitas berupa BPJS Ketenagakerjaan, Jamsostek, dan Asuransi Mandiri Inhealth. Perusahaan bertanggung Jawab secara mutlak dan utuh tanpa mengurangi hak seperti gaji atau potongan upah untuk menjamin keselamatan dan kesehatan pekerja di laut. Dalam hal ini Perusahaan menegaskan Karyawan menerima Fasilitas Pengobatan secara gratis. Meskipun belum pernah terjadi kecelakaan namun kami tetap melakukan simulasi penanganan situasi darurat apabila sewaktu-waktu terjadi kecelakaan, kegiatan

ini biasa di lakukan sebulan sekali yang dilaksanakan oleh seluruh pekerja laut di PT.ASDP Cabang Singkil.

Namun pihak PT.ASDP tidak memberikan data kongrit terkait siapa dan kapan para pekerja merasakan pengobatan secara gratis seperti yang telah di sebutkan tersebut, meskipun Pelayaran PT.ASDP Cabang Singkil belum pernah terjadi kecelakaan ketika berlayar namun belum tentu dapat terhindar dari resiko akibat kerja seperti sakit akibat kerja, hak pekerja terhadap santunan tersebut juga berupa kecelakaan yang terjadi apabila pekerja dalam perjalanan menuju tempat kerja dengan jalur yang biasa di lewati seperti yang di sebutkan dalam Bab 1 pasal 1 (ayat 4) Permenaker Nomor PER.04/MEN/VIII/1993 tentang Jaminan Kecelakaan Kerja.

Selain itu sakit akibat kerja bisa juga di sebabkan oleh kelelahan dan juga faktor virus dan juga udara di sekitar lingkungan kerja yang hampir mustahil tidak pernah terjadi selama PT.ASDP Cabang Singkil berdiri. PT.ASDP Cabang Singkil hanya fokus kepada kecelakaan kapal yang mengakibatkan cacat akibat kerja. Padahal K3 sendiri tidak hanya menjamin mengenai keselamatan namun juga kesehatan kerja yang sebenarnya memiliki efek yang cukup besar pula untuk keselamatan ketika berlayar. Kecelakaan kerja sendiri mengakibatkan banyak kerugian bagi semua pihak mulai dari pekerja laut itu sendiri sampai pada tingkat perusahaan PT.ASDP Cabang Singkil salah satunya pekerja mengalami penderitaan akibat kecelakaan tersebut seperti luka / memar, cacat dan

³⁷ Wawancara dengan Bapak Husin Alatas General Manager PT.ASDP Cabang Singkil

bahkan dapat menyebabkan kematian. Bagi perusahaan dapat berupa kerugian yang bersifat ekonomis seperti biaya pengobatan dan perawatan, gaji yang dibayar selama crew tidak bekerja, terhentinya pekerjaan untuk beberapa saat, kerusakan pada peralatan kerja dan sebagainya yang seharusnya mendapat perhatian yang lebih mendalam oleh pihak PT. ASDP Cabang Singkil.

Berdasarkan Hasil Observasi saya peralatan k3 di lingkungan kapal memang telah tersedia menurut ketentuan yang ada namun kelayakan dan jumlah terhadap peralatan tersebut masi harus di perhatikan, semisal alat pemadam api tidak semua kapal PT.ASDP Cabang Singkil melakukan perawatan terhadap alat pemadam tersebut padahal alat pemadam api harus dilakukan pemeliharaan 2 kali selama setahun, selain itu alat pemadam api tidak di letakkan sesuai dengan ketentuan peraturan menteri tenaga kerja dan transmigrasi NOMOR PER-04/MEN/1980 tentang Syarat-Syarat Pemasangan dan pemeliharaan alat pemadam api ringan, peletakan alat tersebut dirasa cukup jauh dari jangkauan jarak rentan sumber api, selain itu banyak (alat perlindungan diri) APD yang terlepas dari alat pengaitnya, yang menyebabkan penggunaan alat ini sudah pasti tidak bekerja secara maksimal, juga tidak adanya alat tutup telinga (Ear Muff) yang digunakan oleh pekerja untuk menghindari suara dengan intensitas yang tinggi dan keras seperti di dalam ruang mesin.

Berdasarkan Undang- Undang Keselamatan kerja No.1 tahun 1970 pasal 12 b sampai e bahwa tenaga kerja diwajibkan :

- a. Memakai alat-alat perlindungan diri yang diwajibkan;
- b. Memenuhi dan mentaati semua syarat-syarat keselamatan dan kesehatan kerja yang diwajibkan;
- c. Meminta pada pengurus agar dilaksanakan semua syarat keselamatan dan kesehatan kerja yang diwajibkan;
- d. Menyatakan keberatan kerja pada pekerjaan di mana syarat keselamatan dan kesehatan kerja serta alat-alat perlindungan diri yang diwajibkan diragukan olehnya kecuali dalam hal-hal khusus ditentukan lain oleh pegawai pengawas dalam batas-batas yang masih dapat dipertanggung-jawabkan.

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

“Dalam pasal 14 disebutkan bahwa perusahaan diwajibkan secara Cuma-Cuma menyediakan semua alat perlindungan diri yang diwajibkan pada tenaga kerja yang berada di bawah dan bagi setiap orang yang memasuki tempat kerja tersebut.”

Adapun jenis-jenis perlengkapan kerja, seperti yang di maksudkan pasal 13 dan pasal 14 Undang- undang Keselamatan Kerja No.1 tahun 1970 adalah

1. Alat alat perlindungan kepala

Alat pelindung kepala adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi kepala dari benturan, terantuk, kejatuhan atau terpukul benda tajam atau benda keras yang melayang atau meluncur di udara, terpapar oleh

- radiasi panas, api, percikan bahan-bahan kimia, jasad renik (mikro organisme) dan suhu yang ekstrim.
2. Alat – alat perlindungan mata dan wajah
Alat pelindung mata dan wajah adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi mata dan muka dari paparan bahan kimia berbahaya, paparan partikel-partikel yang melayang di udara dan di badan air, percikan benda-benda kecil, panas, atau uap panas, radiasi gelombang elektromagnetik yang mengion maupun yang tidak mengion, pancaran cahaya, benturan atau pukulan benda keras atau benda tajam.
 3. Alat perlindungan Telinga
Alat pelindung telinga adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi alat pendengaran terhadap kebisingan atau tekanan.
 4. Alat perlindungan badan
Pakaian pelindung Badan berfungsi untuk melindungi badan sebagian atau seluruh bagian badan dari bahaya temperatur panas atau dingin yang ekstrim, pajanan api dan benda-benda panas, percikan bahan-bahan kimia, cairan dan logam panas, uap panas, benturan (impact) dengan mesin, peralatan dan bahan, tergores, radiasi, binatang, mikro-organisme patogen dari manusia, binatang, tumbuhan dan lingkungan seperti virus, bakteri dan jamur.
 5. Alat perlindungan pernapasan.
Alat pelindung pernapasan beserta perlengkapannya adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi organ pernapasan dengan cara menyalurkan udara bersih dan sehat dan/atau menyaring cemaran bahan kimia, mikro-organisme, partikel yang berupa debu, kabut (aerosol), uap, asap, gas/ fume, dan sebagainya
 6. Alat perlindunga diri saat tenggelam
Pelampung berfungsi melindungi pengguna yang bekerja di atas air atau dipermukaan air agar terhindar dari bahaya tenggelam dan atau mengatur keterapungan (buoyancy) pengguna agar dapat berada pada posisi tenggelam (negative buoyant) atau melayang (neutral buoyant) di dalam air., Jenis pelampung terdiri dari jaket keselamatan (life jacket), rompi keselamatan (life vest), rompi pengatur keterapungan (Bouyancy Control Device).
 7. Alat Perlindungan kaki
Pelindung kaki berupa sepatu keselamatan pada pekerjaan pekerjaan yang berpotensi bahaya peledakan, bahaya listrik, tempat kerja yang basah atau licin, bahan kimia dan jasad renik, dan/atau bahaya binatang dan lain-lain. Alat pelindung kaki berfungsi untuk melindungi kaki dari tertimpa atau berbenturan dengan benda-benda berat, tertusuk benda tajam, terkena cairan panas atau dingin, uap panas, terpajan suhu yang ekstrim, terkena bahan kimia berbahaya dan jasad renik, tergelincir.
 8. Alat perlindungan tangan
Pelindung tangan (sarung tangan) adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi tangan dan jari-jari tangan dari pajanan api, suhu panas, suhu dingin, radiasi elektromagnetik, radiasi mengion, arus listrik, bahan

kimia, benturan, pukulan dan tergores, terinfeksi zat patogen (virus, bakteri) dan jasad renik.

B. Pelaksanaan Perlindungan Keselamatan Dan Kesehatan Pekerja Pada Pelayaran PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO) Di Laut

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan upaya kita untuk menciptakan lingkungan kerja yang sehat dan aman, sehingga dapat mengurangi probabilitas kecelakaan kerja/penyakit akibat kelalaian yang mengakibatkan demotivasi dan defisiensi produktivitas kerja. Kesehatan Kerja adalah suatu kondisi Kesehatan yang bertujuan agar masyarakat pekerja memperoleh derajat Kesehatan setinggi-tingginya, baik jasmani, rohani maupun sosial, dengan usaha pencegahan dan pengobatan terhadap penyakit atau gangguan Kesehatan yang disebabkan oleh pekerjaan dan lingkungan kerja maupun penyakit umum.³⁸

Pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di lingkungan kapal adalah sesuatu yang Mutlak harus di laksanakan sebagai kewajiban dari pelaksanaan pelayaran bukan hanya di lakukan secara sukarela sehingga ada ketentuan – ketentuan standar pelaksanaan K3 di lingkungan kapal.

Management pelaksanaan k3 biasanya berpaku kepada ISM Code (International Safety Management Code) adalah standar

Internasional manajemen [keselamatan](#) dalam pengoperasian [kapal](#) serta upaya pencegahan/pengendalian pencemaran lingkungan³⁹ ISM Code adalah salah satu contoh standar sistem manajemen keselamatan dan lingkungan. Lebih kurang sejajar dengan OHSAS 18001:2007 dan ISO 14001:2004. ISM Code bukanlah standar manajemen K3 dan lingkungan yang di persyaratkan melalui peraturan perundangan dan persyaratan lain. di Republik Indonesia, sistem manajemen K3 yang jelas-jelas merupakan kewajiban berdasarkan peraturan perundang undangan mengenai sistem keselamatan kerja dan kesehatan kerja yang telah di amanatkan melalui peraturan pemerintah No 50 Tahun 2012.⁴⁰

PT.ASDP Cabang Singkil 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 standar internasional manajemen keselamatan pelayaran.⁴¹

Republik Indonesia sendiri, penerapan [ISM Code](#) (yang merupakan bagian dari SOLAS juga) dipersyaratkan berlandaskan kepada beberapa peraturan perundangan sebagai berikut:

³⁸. Menurut UU Pokok Kesehatan RI No. 9 Th. 1960 Bab I Pasal II ,

³⁹ Mika patayang, Penerapan elemen ISM Code untuk menunjang keselamatan pelayaran pada km pantokrator, 2019, VOL 23 No 2, <https://jurnal.Wicida.ac.id/index.php/sebatik/article/view/802> hal 18.

⁴⁰ Sri Dweni Astuti, Manajemen Pelayaran Nasional, Volume 2, No 1, April ,<http://jurnal.apn-surakarta.ac.id/index.php/muara> hal 48.

⁴¹ Pasal 5 Peraturan Pemerintah No. 50, Tahun 2012, Tentang Penerapan SMK3

1. UU No 21 tahun 1992 tentang Pelayaran
2. UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang merupakan penyempurnaan dari UU No 21 Tahun 1992
3. Keppres No 65 tahun 1980 tentang Ratifikasi SOLAS
4. SK Dirjen Perla No PY. 67/1/6-96 tanggal 12 Juli 1996 tentang Pemberlakuan Manajemen [Keselamatan Kapal \(ISM Code\)](#)⁴²

Berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Laut tersebut ISM Code berlaku untuk kapal-kapal dengan bendera Indonesia yang melakukan pelayaran baik di dalam negeri maupun di luar negeri (pelayaran Internasional), bagi *Mobile Offshore Drilling Unit* yang memiliki bobot kurang lebih 500 ton atau MODU kapal yang digunakan dalam proses pengoboran minyak juga harus menerapkan ISM Code.⁴³

Berikut adalah aturan, ketentuan, kode (atau klausul) yang terdapat di [ISM](#):

1. Code 1: Umum (terdiri dari Definisi, Tujuan, Aplikasi dan persyaratan fungsional untuk safety management system)
2. Code 2: Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan
3. Code 3: Tanggung Jawab dan Kewenangan Perusahaan
4. Code 4: Personil yang ditunjuk
5. Code 5: Tanggung Jawab dan Kewenangan Nakhoda
6. Code 6: Sumber Daya dan Personil

7. Code 7: Pengembangan Rencana Pengoperasian di Kapal
8. Code 8: Kesiagaan Keadaan Darurat
9. Code 9: Laporan dan Analisis Ketidakesesuaian, Kecelakaan dan Kejadian Berbahaya
10. Code 10: Pemeliharaan Kapal dan Peralatannya
11. Code 11: Dokumentasi
12. Code 12: Verifikasi, Peninjauan dan Evaluasi Perusahaan
13. Code 13: Sertifikasi, Verifikasi dan Pengendalian⁴⁴

Berdasarkan hasil observasi pada kapal penyebrangan PT.ASDP Cabang Singkil ditemukan Pelaksanaan K3 di lingkungan PT.ASDP ditandai dengan adanya perhatian Perusahaan terhadap kesehatan kerja pada lingkungan Kapal, bahwa penerapannya meliputi kesehatan karyawan dan crew kapal, Pembersihan rutin sanitasi kapal, rambu untuk larangan merokok di beberapa area badan kapal, larangan penggunaan narkoba dan alkohol bagi crew maupun penumpang yang di pertegas dengan adanya rambu simbol anti narkoba dan minuman keras, yang apabila di langgar dapat dikenakan sanksi administrasi dan juga sanksi pidana baik pada crew kapal maupun penumpang. dan pengelolaan sampah yang di tandai dengan di sediakannya tempat sampah di beberapa area yang mudah di kenali.

PT.ASDP Di bidang keselamatan kerja dapat dianggap memenuhi standar

⁴² Alvino Dirgantara, Mengenal Standar ISM Code untuk Keselamatan Perkapalan, <https://petrotrainingasia.com/mengenal-standar-ism-code-untuk-keselamatan-perkapalan/>, diakses 22 februari 2022

⁴³ SK Dirjen Perla No PY. 67/1/6-96 tanggal 12 Juli 1996 tentang Pemberlakuan Manajemen [Keselamatan Kapal \(ISM Code\)](#)

⁴⁴ Kurniawan. . Peranan International Safety Manajemen CODE Dalam Menunjang Keselamatan Para Awak Kapal. 2018 depok ,Definisi-definisi Konsepsional , hal 22-23.

keselamatan, dibuktikan dengan adanya sertifikat DOC (*Document of Compliance*), adalah dokumen yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk perusahaan pelayaran PT.ASDP Cabang Singkil untuk memenuhi persyaratan keselamatan sesuai ISM–Code (*International Safety Management*) dan SMC (sertifikat management keselamatan) . ISM – Code tidak serta merta menjamin tidak terjadinya kecelakaan kerja di laut ketika kapal berlayar tetapi hanya membantu dalam memerkecil *Human Error* atau mengurangi kecelakaan kerja dan pencemaran laut karena aktifitas berlayar. Hasil penelitian, 2 kapal dari 4 kapal telah memiliki sertifikat DOC. Hal ini didukung oleh hasil obeservasi yang menunjukkan kelengkapan peralatan keselamatan walaupun kelengkapan peralatan tersebut tidak dibarengi dengan pemeliharaan yang maksimal, DOC dan SMC tersebut memiliki masa berlaku 5 tahun

Berdasarkan Hasil wawancara dengan General Manager Husin Alatas “ setiap melakukan perjalanan berlayar PT.ASDP Cabang Singkil selalu memberikan arahan mengenai keadaan darurat dan pengenalan juga penggunaan alat pelindungan diri apabila terjadi kecelakaan untuk seluruh penumpang kapal termaksud di dalamnya awak kapal, selain itu awak kapal dengan di awasi oleh nahkoda melakukan simulasi darurat yaitu reka adegan apabila terjadi kecelakaan kapal, mulai dari awal hingga sampai proses penyelamatan hal ini merupakan langkah preventif dan merupakan penerapan dari K3 di lingkungan PT.ASDP Cabang Singkil, adapula pencegahan penularan penyakit dari awak

kapal yang memang sudah teridentifikasi dalam keadaan sakit yang menular sehingga bagi awak kapal tersebut tidak di ijinakan untuk berlayar sampai dapat dikatakan sembuh, juga pencegahan penularan penyakit dari hewan, pengelolaan polusi.

Berdasarkan pada Pasal 35 ayat (2) dan (3) jo. Pasal 186 ayat (1) Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dijelaskan bahwa perusahaan yang menyediakan tempat bekerja bagi para pekerja/buruh wajib memberikan perlindungan yang mencakup kesejahteraan, keselamatan dan Kesehatan bagi para pekerja/buruh dari awal rekrutmen hingga sampai penempatan kerja. Perusahaan dalam hal ini tidak boleh lalai memperhatikan para pekerja/buruhnya, dengan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) para pekerja/buruh akan merasa percaya diri dalam melaksanakan pekerjaannya.

Apabila perusahaan tersebut lalai dan tidak memperhatikan para pekerja/buruhnya, maka akan dikenakan sanksi kurungan penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp. 400.000.000,00. (empat ratus juta rupiah). Dengan adanya ketentuan pidana tersebut, ditujukan untuk memberikan efek pencegahan kepada siapapun untuk tidak melakukan perbuatan, aktivitas, tindakan, dan gerakan yang bertentangan dengan keteraturan yang ada dalam masyarakat.⁴⁵

Kecelakaan dalam pelayaran harus menjadi tanggung jawab Perusahaan yang terkait dalam praktek pelayaran. Salah satu

⁴⁵ Didik Endro Purwoleksono, Hukum Pidana (Airlangga University Press 2016).[7]

pihak yang turut bertanggung jawab dalam kecelakaan yang terjadi pada suatu kapal adalah Nakhoda selaku pemimpin kapal Nakhoda yang lalai dalam menjalankan tugasnya dapat dikenakan sanksi pidana oleh karena perbuatannya. Sanksi pidana tersebut dapat dilihat pada Pasal 302 UU Pelayaran:

1. Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp 400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah).
2. Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
3. Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).⁴⁶

Berdasarkan penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa Keselamatan dan Kesehatan para pekerja/buruh merupakan tanggung jawab yang besar bagi perusahaan, yang harus di penuhi dan akan mendapatkan sangsi berupa sangsi administrasi dan sangsi pidana apabila lalai dijalanankan oleh perusahaan, apalagi

perusahaan yang memiliki banyak kantor perwakilan maupun kantor cabang yang tersebar di daerah-daerah seperti Perusahaan Pelayaran PT.ASDP Indonesia Ferry.

C. Penyelesaian Santunan Apabila Pelaut Alami Resiko Kerja Pada Pelayaran PT. ASDP FERRY INDONESIA Cabang Singkil

PT. ASDP sebagai kapal Niaga juga rentan terhadap Resiko bahaya yang tinggi dengan berbagai kemungkinan kecelakaan kerja dan sakit akibat kerja sehingga menyebabkan resiko kerja yang tinggi, berikut beberapa penyebab terjadinya kecelakaan kerja selama berlayar di laut di antara lain:

1. Cuaca buruk (Bad Weather)

Dalam melakukan pelayaran cuaca buruk merupakan hal yang harus di di waspadai dan di perhitungkan karena dapat menyebabkan kapal mengalami keadaan darurat bahkan menyebabkan kapal tenggelam. Hal itu dapat diakibatkan oleh keadaan alam yaitu badai,dan juga kealpaan perwira kapal dalam membaca kondisi cuaca di laut, apabila cuaca buruk terjadi secara tiba-tiba maka langkah darurat harusnya terlebih dulu telah di persiapan

Nakhoda sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal harus menetapkan beberapa kebijakan yang diperhatikan oleh bawahannya, yang masih termasuk dalam tahap persiapan ketika berlayar untuk menghindari akan terjadinya cuaca

⁴⁶ . Pasal 302 UU Pelayaran:

buruk⁴⁷Tanda-tanda akan terjadinya cuaca buruk adalah:

- a. Adanya penyimpangan tekanan udara dari normal ke bawah yang ditandai dengan penunjukan barometer yang terus menerus turun secara perlahan, dan kemudian cuaca berubah menjadi buruk.
- b. Angin bertambah kuat dan tidak banyak berubah arah.
- c. Ombak bertambah tinggi dan alun bertambah besar.
- d. Muncul awan-awan tinggi (cirrus, cirro cumulus, cirro stratus) kemudian disusul dengan awan-awan menengah (alto cumulus, alto stratus) selanjutnya angin akan tertutup awan.
- e. Muncul awan-awan rendah (hitam) dan gumpalan awan hitam yang maluas dan bertambah tinggi.
- f. Turun hujan.

Jika dideteksi sedemikian diketahui bahwa haluan yang akan ditempuh kapal melalui cuaca buruk, sebaiknya dihindari dengan cara berlindung atau shelter ditempat yang aman untuk sementara waktu, yang kemudian melanjutkan perjalanan kembali⁴⁸

Dalam kriteria layak laut yang terdapat dalam ISM Code 2 penyebab kecelakaan ini dikarenakan kurangnya perhatian terhadap klausul kesiapan menghadapi keadaan darurat. Cuaca buruk adalah faktor alam tetapi seharusnya kecelakaan yang disebabkan oleh cuaca buruk dapat diantisipasi sebagai sesuatu kesiapan dalam

menghadapi keadaan darurat. Dalam klausul ini juga meminta perusahaan atau pemilik kapal harus dapat mengidentifikasi potensi keadaan darurat yang terjadi di atas kapal dan prosedur yang harus dilakukan untuk mengantisipasi keadaan tersebut.

Prosedur yang dilakukan untuk menghindari cuaca buruk, maka segera dilakukan tindakan sebagai berikut : ⁴⁹

- a. Batang jangkar dimasukan kedalam ulupnya dan setelah kedua kukunya rapat dengan lambung kapal, ikat jangkar dengan kuat.
- b. Ulup jangkar, pipa-pipa udara, lubang-lubang dinding dan ventilasi ditutup rapat.
- c. Pasang tali keamanan di deck.
- d. Batang-batang pemuat diturunkan dan diikat dengan kuat.
- e. Kegiatan yang tidak perlu segera dihentikan.
- g. Sekoci penolong dan barang yang mudah bergerak segera dilashing.
- h. Informasikan kepada seluruh ABK untuk mengikat barang yang mudah bergerak⁵⁰

Alat navigasi radar juga merupakan alat yang penting bagi pelayaran sebagai salah satu prosedur untuk mengantisipasi kecelakaan akibat cuaca buruk betapa pentingnya alat navigasi Radar saat melakukan pelayaran di segala cuaca, terutama pada saat cuaca buruk. Jadi calon perwira kapal harus paham dan mengerti untuk menggunakan alat Navigasi Radar,

⁴⁷ . Agus Hadi Purwantomo Mengolah Gerak Kapal, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2019, Semarang hal 9

⁴⁸ *Ibid*

⁴⁹ . Henni Sutryani, Dapid Rikardo, Ihsan Galib Optimalisasi Olah Gerak Kapal dalam Pelayaran

menghadapi Cuaca Buruk di Kapal, E-Journal Marine Inside Vol. 4, No. 1, July 2022, hal 62

⁵⁰ Krisna Setiawan Hastanu, Upaya Pencegahan Tenggelamnya Kapal MV. GLOVIS DAYLIGHT pada saat terjadi Badai di Laut Bering , POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG 2019 hal 48.

karena pada saat cuaca buruk rawan terjadi bahaya kecelakaan. Maka perwira kapal harus jeli ketika menghadapi cuaca buruk saat menggunakan Radar diatas kapal agar dapat mengantisipasi terjadinya kecelakaan kapal.⁵¹

2. Kebakaran (Fired Ship)

kebakaran di atas kapal umumnya disebabkan oleh berbagai macam penyebab, salah satunya karena kenaikan temperatur pada ruangan yang berdampingan dengan bunker dan sekat kapal yang terlalu panas.⁵² Resiko kebakaran pada kapal meningkat jika kapal yang bersangkutan itu menggunakan material yang mudah terbakar dan tumpukan cat yang di tempatkan didalam kabin.⁵³

Kebakaran tidak akan terjadi apabila tidak ada tiga faktor penyebab timbulnya api atau yang biasa disebut dengan segitiga api, tiga faktor tersebut adalah, Barang yang mudah terbakar (bahan bakar), Panas (sumber api), Adanya oksigen yang berasal dari udara.

3. Stabilitas kapal termasuk akibat muatan yang bergeser banyak faktor yang dapat menyebabkan kecelakaan kapal, salah satunya adalah stabilitas kapal., stabilitas sebuah kapal dapat disebut juga dengan keseimbangan kapal. Hal ini berkaitan

dengan kemampuan kapal kembali ke kedudukan semula saat terkena ombak atau angin.⁵⁴

Stabilitas kapal sangat berpengaruh pada keseimbangan kapal tersebut, agar kapal tidak miring ke kanan atau ke kiri, dan kapal tidak oleng saat berlayar. Sebuah kapal harus mampu berlayar dengan baik. Pasalnya, tidak jarang kecelakaan kapal laut terjadi dan menimbulkan banyak korban. Stabilitas pada kapal sangat berpengaruh pada keseimbangan, agar kapal tidak miring ke kanan atau ke kiri, sehingga kapal tidak oleng saat berlayar.

4. Tidak ada daya apung cadangan akibat muatan yang berlebihan⁵⁵

dikarenakan mengangkut muatan yang berlebih dari batas muat muatan agar mendapatkan keuntungan yang sebesar besarnya dengan tidak mengindahkan ketentuan yang sudah di tentukan tentunya juga akan berpengaruh terhadap stabilitas kapal itu sendiri, dan dapat menyebabkan kecelakaan kapal

5. Kandas (Grounding)

Kandas adalah suatu keadaan darurat kapal yang disebabkan karena kandasnya suatu kapal pada dasar perairan baik secara sengaja ataupun tidak sengaja sehingga dapat

⁵¹ . Ade Moch Fahroji, Optimasi Penggunaan Radar Ketika Cuaca Buruk guna untuk Meningkatkan Keselamatan Navigasi., https://library.poltekpel-sby.ac.id/apps/uploaded_files/temporary/DigitalCollection/MzgyOGIzOGM5MjJlZmQ0OGFmN2VkMjdhZDVkM2U4YzEyOTE4Nw==.pdf, di akses 22 desember 2022.

⁵² Sjaifuddin Thahi, Berikut Sebab-sebab Kebakaran Kapal dan Tips Mengatasinya, <http://maritimnews.com/2017/01/berikut-sebab-kebakaran-dan-tips-mengatasinya-di-kapal/>, diakses 12 januari 2023

⁵³ Pipit, Ristanto, pengoperasian dan perawatan pompa pemadam kebakaran pada Km .Kumala , <http://repository.stimart-amni.ac.id/1616/1/BAB%20I.pdf> , diakses 22 desember 2022.

⁵⁴ Suwondho, Stabilitas dan Kontruksi Kapal, kementerian perhubungan sekolah tingi ilmu pelayaran jakarta, Jakarta, hal 17

⁵⁵ Anggit Andilala , Wilma Amiruddin dkk, Analisa Beban Muatan Maksimum Yang Diperbolehkan Untuk Keselamatan Penumpang Pada Kapal Kharisma Jaya, JURNAL TEKNIK PERKAPALAN, Vol. 5, No. 4 Oktober 2017 hal 172.

membahayakan keselamatan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan⁵⁶

6. Terdampar (stranding)

Berikut langkah-langkah yang dapat dilakukan ketika kapal mengalami kecelakaan lalu Terdampar (Stranding).

⁵⁷

- 1) Stop mesin
- 2) Bunyikan sirene bahaya
- 3) Pintu-pintu kedap air ditutup
- 4) Nakhoda diberitahu
- 5) Kamar mesin diberitahu
- 6) VHF dipindah ke channel 16
- 7) Tanda-tanda bunyi kapal kandas dibunyikan
- 8) Lampu dan sosok-sosok benda diperlihatkan
- 9) Lampu deck dinyalakan
- 10) Got-got dan tangki-tangki diukur/sounding
- 11) Kedalaman laut disekitar kapal diukur/sounding
- 12) Posisi kapal tersedia dikamar radio untuk diberitaskan dan diperbaharui apabila ada perubahan

7. Tubrukan (Collision)

Salah satu kecelakaan paling berbahaya yang dapat dialami sebuah kapal adalah tubrukan. Kerusakan yang disebabkan oleh tubrukan dapat terjadi pada lambung kapal dan mengancam

keselamatan kapal serta lingkungan sekitarnya. Optimalisasi Kinerja ABK dan juga Nakhoda serta penggunaan alat Kenavigasian adalah salah satu cara efektif untuk mencegah Tubrukan Kapal,⁵⁸ baik dengan dikarenakan Faktor alam maupun faktor Human Error.

8. Struktur yang tidak sempurna

prosedur keselamatan pelayaran juga berkaitan dengan penyempurnaan desain dan konstruksi kapal. Pengujian model juga dapat menghasilkan kesimpulan tentang laik atau tidaknya sebuah kapal untuk dioperasikan pada perairan tertentu dengan lebih teliti untuk mencegah kecelakaan akibat struktur kapal yang sesuai dan layak laut.⁵⁹

9. Kelalaian manusia (Human Error)

Human error berasal dari kelelahan, kurangnya kesadaran situasional dan keamanan budaya awak kapal⁶⁰

Factor human error yang berupa kelelahan, tingkat stress dan tekanan fisik yang mempengaruhi konsentrasi diyakini mempengaruhi keselamatan di tempat kerja. Sementara itu, kesalahan keputusan, kesalahan berbasis keterampilan, kesalahan persepsi dan pelanggaran juga dikategorikan dalam

⁵⁶. Dody Hasrizal Siahaan, Fabiola dkk, Prosedur Darurat Penanganan Kapal Kandas Terhadap Lct. Total Iii Di Area Buoy 14 Dan Buoy 16 Menuju Sungai Lais Di Perairan Mahakam, JURNAL MARITIM, hal 1

⁵⁷Ali Hasbi, Meningkatkan Skill Crew Kapal untuk Meminimalkan Korban Jiwa Ketika Keadaan Darurat, Politeknik Pelayaran Semarang, https://library.poltekpel-sby.ac.id/apps/uploaded_files/temporary/DigitalCollection/Mzc5MjgwYTI4Y2E2YzlhYzdYThNDk0MGZkMG12NDc0YTQ1YTk0MQ==.pdf, hal 22 diakses 22 desember 2022.

⁵⁸Purwidi Asri, Penyelamatan Individu salah satu upaya Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja Di Kapal, Vol 3 No 2(2018) Jurnal 7 Samudra, Hal 55

⁵⁹ Benny Agus Setiono, Mudiyanto, Pengaruh Safety Equipment terhadap Keselamatan Berlayar, Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan, Volume 1, Nomor 1, (2010), hal 70

⁶⁰.Dian Wahdiana, Sereati Hasugian dkk, Analisis Human Error terhadap penggunaan Peralatan Komunikasi dan Navigasi Kapal Sebagai Penyebab Kecelakaan Kerja, INFOKES, VOL 11NO 1, hal 12

human error yang turut memberikan kontribusi pada kecelakaan kerja yang berakibat pada kecelakaan kapal.⁶¹

Kecelakaan kerja merupakan kecelakaan yang terjadi berkaitan dengan hubungan kerja sehingga menimbulkan cacat dan juga penyakit yang timbul karena hubungan kerja tersebut seperti bekerja di ruang terbatas (confined spaces) di dalam kapal yang memiliki resiko cukup tinggi, misalnya dapur, tangki penyimpanan, tangki kargo, silo dan ruangan dengan sanitasi buruk, cedera akibat kerja juga termasuk di dalamnya⁶²

Hubungan kerja merupakan hubungan antara pekerja dengan pengusaha yang terjadi setelah adanya perjanjian kerja. Pernyataan yang tertuang di Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Pasal 1 angka 15 tentang Ketenagakerjaan menyatakan sehingga hubungan kerja adalah hubungan antara pekerja atau buruh dengan pengusaha yang didasari dengan adanya ikatan melalui perjanjian kerja yang memiliki unsur pekerjaan, upah dan perintah. Bentuk perjanjian umumnya bebas dan dapat dibuat secara tulisan ataupun lisan dan dalam jangka waktunya ditentukan atau tidak sebelumnya yang diatur dalam Undang-undang No 25 Tahun 1997 tentang Ketenagakerjaan.

Kecelakaan Kerja yang di sebabkan oleh hubungan kerja dapat terjadi terjadi

dalam perjalanan berangkat dari rumah menuju tempat kerja dan pulang ke rumah melalui jalan yang biasa atau wajar dilalui. Kecelakaan kerja sendiri terjadi karena beberapa sebab utama antara lain keadaan yang tidak aman (unsafe condition), tindakan pekerja yang tidak aman (unsafe action), serta interaksi manusia dan sarana pendukung kerja⁶³ selain kecelakaan kerja adapula penyakit akibat kerja yang di akibatkan oleh sanitasi yang buruk, limbah, lingkungan kerja, ruangan yang lembab dan rentan jamur, udara yang terpapar zat berbahaya.⁶⁴

Ketentuan hukum mengenai pemberian santunan telah di atur di dalam peraturan Pemerintah Indonesia nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan Pasal 30 dan Pasal 31

- Pasal 30
- (1) Jika awak kapal setelah dirawat akibat kecelakaan kerja, menderita cacat tetap yang mempengaruhi kemampuan kerja besarnya santunan ditentukan :
- a. Cacat tetap yang mengakibatkan kemampuan kerja hilang 100 % besarnya santunan minimal Rp. 150.000.000,00 (seratus lima puluh juta rupiah)
 - b. Cacat tetap yang mengakibatkan kemampuan kerja berkurang, besarnya santunan di tetapkan sebesar persentase dari jumlah

⁶¹ *Ibid* hal 63

⁶² Prima Fithri dkk, *Risk Assesment in Confined Space of The Ship Repair at PT Bandar Abadi Ship Builders and Dry-Docks*, Faculty of Engineering, Industrial Engineering Department, Andalas University, Padang 2020, <https://aip.scitation.org/doi/abs/10.1063/5.0001026>, diakses 22 desember 2022 hal 4-5.

⁶³ Nurrakhmi Rizkiana, "Potensi Bahaya Pekerja Ground Handling, Divisi Ramp Handling, dan Ground Support Equipment", HIGEIA Vol 1No 2 2017,hal 31

⁶⁴ . Badraningsih dan Enny Zuhny, *Kecelakaan & penyakit akibat kerja*, <http://staffnew.uny.ac.id/upload/131572389/pendidikan/materi-ajar-k3-ft-uny-20152-kecelakaan-akibat-kerja-dan-penyakit-akibat-kerjabadraningsih-l.pdf>, diakses 01 januari 2023. hal 1 – 2.

sebagaimana ditetapkan dalam huruf e, sebagaimana berikut :

- 1) Kehilangan satu lengan : 40 %
- 2) Kehilangan dua lengan : 100%
- 3) Kehilangan 1 telapak tangan : 30 %
- 4) Kehilangan kedua telapak tangan :80 %
- 5) Kehilangan satu kaki dari paha : 40 %
- 6) Kehilangan kedua kaki dari paha : 100 %
- 7) Kehilangan satu telapak kaki : 30 %
- 8) Kehilangan kedua telapak kaki: 80 %
- 9) Kehilangan satu mata : 30 %
- 10) Kehilangan dua mata : 100 %
- 11) Kehilangan pendengaran satu telinga : 15 %
- 12) Kehilangan pendengaran dua telinga : 40 %
- 13) Kehilangan satu jari tangan : 10 %
- 14) Kehilangan satu jari kaki : 5 %⁶⁵

- (2) Jika awak kapal kehilangan beberapa anggota badan sekaligus sebagaimana di maksud dalam ayat (1) huruf b besarnya santunan di tentukan dengan menjumlahkan besarnya persentase dengan ketentuan tidak melebihi jumlah sebagaimana di tetapkan dalam ayat (1) huruf a.⁶⁶

Pasal 31

- (1) Jika awak kapal meninggal dunia di atas kapal, pengusaha angkutan di perairan wajib menanggung biaya pemulangan dan pengurusan jenazahnya ke tempat yang di kehendaki oleh keluarga yang bersangkutan sepanjang keadaan memungkinkan.
- (2) Jika awak kapal meninggal dunia, pengusaha angkutan di perairan wajib memberi santunan :
 - a. Untuk meninggal karena sakit besarnya santunan minimal Rp. 100.000.000 (seratus juta rupiah)
 - b. Untuk meninggal akibat kecelakaan kerja besarnya santunan minimal 150.000.000 (seratus lima puluh juta rupiah)
 - c. Santunan sebagaimana di maksud dalam ayat (2) di berikan kepada ahli waris sesuai dengan ketentuan yang berlaku⁶⁷

Berdasarkan Lampiran II Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2012 tentang Perubahan Kedelapan atas Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 1993 tentang penyelenggaraan Program Jaminan Sosial Tenaga Kerja

- A. Besarnya Jaminan Kecelakaan Kerja
- a. Santunan
 1. Santunan sementara tidak mampu bekerja (STMB) 4 (empat) bulan pertama 100 % x upah sebulan, 4 (empat) bulan kedua 75 % x upah

⁶⁵ Pasal 30 (ayat 1)PP No 7 tahun 2000 tentang Kepelautan

⁶⁶ *Ibid* Pasal 30 (Ayat 2)

⁶⁷ Pemerintah Indonesia nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan Pasal 30 dan Pasal 31.

- sebulan dan bulan seterusnya
 $50\% \times \text{upah sebulan}$
2. Santunan Cacat
- a) Santunan cacat sebagian untuk selama-lamanya dibayarkan secara sekaligus (lumpsum) dengan besarnya $\%$ sesuai seberapa parah cacatnya $\times 80$ bulan upah
- b) Santunan cacat total untuk selama-lamanya dibayarkan secara sekaligus (*lumpsum*) dan secara berkala dengan besarnya santunan adalah
- b.1. santunan sekaligus sebesar $70\% \times 80$ bulan upah.
- b.2 santunan berkala dibayarkan sebesar Rp. 200.000.00 (dua ratus ribu rupiah) perbulan selama 24 (dua puluh empat) bulan atau dibayarkan di muka sekaligus sebesar Rp. 4.800.000.00 (empat juta delapan ratus ribu rupiah) atas pilihan tenaga kerja yang bersangkutan.
- c) santunan cacat kekurangan fungsi di bayarkan secara sekaligus (*lumpsum*) dengan besarnya santunan adalah : $\%$ kekurangan fungsi $\times \%$ sesuai table x (delapan puluh) nulan upah
3. santunan kematian dibayarkan secara sekaligus (lumpsum) dan secara berkala dengan besarnya santunan adalah :
- a) Santunan sekaligus sebesar $60\% \times \text{bulan upah}$, sekurang-kurangnya sebesar santunan kematian.
- b) Santunan berkala dibayarkan Rp. 200.000.00 (dua ratus ribu rupiah) perbulan selama 24 (dua puluh empat) bulan atau dibayarkan dimuka sekaligus sebesar Rp. 4.800.000.00 (empat juta delapan ratus rupiah) atas pilihan janda atau duda atau anak tenaga kerja yang bersangkutan.
- c) Biaya pemakaman dibayarkan sekaligus sebesar Rp. 2000.000.00 (dua juta rupiah)
- d) Pengobatan dan perawatan sesuai biaya yang di keluarkan selama tenaga kerja melakukan pengobatan
- 1) dokter
 - 2) obat
 - 3) operasi dan ronsange
 - 4) perawatan puskesmas, rumah

- sakit umum,
pemerintah kelas I
atau swasta dengan
kualitas setara
- 5) pengobatan tradisional yang sesuai dengan kebutuhan pengobatan
 - 6) gigi Biaya pergantian gigi tiruan maksimal 2.000.000.00 (dua juta rupiah)
 - 7) mata.

Seluruh biaya yang dikeluarkan untuk peristiwa kecelakaan tersebut pada b.1 sampai b.7 dibayarkan maksimum sebesar 20.000.000 (dua puluh juta rupiah)

Biaya rehabilitasi harga berupa penggantian pembelian alat bantu (orthose) dan atau alat pengganti (prothese) diberikan satu kali untuk setiap kasua dengan patokan harga yang ditetapkan oleh pusat rehabilitasi rumah sakit umum pemerintah dan ditambah 40% (empat puluh persen) dari harga tersebut serta biaya rehabilitasi medik maksimum sebesar Rp. 2000.000.00 (dua juta rupiah)

B. Penyakit Yang Timbul Karena

Hubungan Kerja

Besarnya santunan dan biaya pengobatan/biaya perawatan sama dengan huruf a dan huruf b

- 1) Biaya pengangkutan tenaga kerja dari tempat kejadian kecelakaan ke

rumah sakit diberikan biaya pergantian biaya sebagai berikut :

- a. Apabila hanya menggunakan jasa angkutan darat/sungai/danau maksimum sebesar Rp. 750.000.00 (tujuh ratus lima puluh rupiah)
- b. Apabila hanya menggunakan jasa angkutan laut maksimal sebesar Rp. 1000.000.00 (satu juta rupiah)
- c. Apabila hanya menggunakan jasa angkutan udara maksimal sebesar Rp.2000.000.00 (dua juta rupiah)
- d. Apabila menggunakan lebih dari 1 (satu) jenis jasa angkutan maka berhak atas biaya masing-masing jenis angkutan sebagaimana dimaksud pada angka 1 dan 2 atau angka 3.⁶⁸

Berdasarkan Wawancara dengan General Manager PT. ASDP Cabang Singkil Husin alatas, Berikut ini alur penyelesaian pemberian santunan KK (kecelakaan kerja) dan PAK (penyakit akibat kerja) yang diatur juga dalam ketentuan peraturan perundangan, dan wajib dilaksanakan oleh pihak PT.ASDP Cabang Singkil

1. PT.ASDP Cabang Singkil wajib melaporkan setiap kecelakaan kerja atau penyakit akibat kerja yang menimpa pekerjanya kepada BPJS Ketenagakerjaan dan Dinas yang bertanggung jawab di bidang ketenagakerjaan setempat tidak lebih

⁶⁸ . Lampiran II Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2012 tentang Perubahan Kedelapan atas Peraturan Pemerintah

Nomor 14 Tahun 1993 tentang penyelenggaraan Program Jaminan Sosial Tenaga Kerja

- dari 2x24 jam sejak terjadinya kecelakaan kerja (laporan tahap I)
2. PT.ASDP Cabang Singkil wajib melaporkan akibat kecelakaan kerja atau penyakit akibat kerja kepada BPJS Ketenagakerjaan yang ada di JL.Nasional Meulaboh – TAPAK TUAN KM4 MEUROBOE,MEULABOH dan Dinas yang bertanggung jawab di bidang ketenagakerjaan setempat tidak lebih dari 2x24 jam sejak pekerja dinyatakan sembuh, cacat, atau meninggal dunia sebagai (laporan tahap II) berdasarkan surat keterangan dokter yang menerangkan bahwa:
 - a. Keadaan Sementara Tidak Mampu Bekerja (STMB) telah berakhir;
 - b. Cacat total tetap
 - c. Cacat sebagian anatomis;
 - d. Cacat sebagian fungsi; atau
 - e. Meninggal dunia.
 3. Membuat pengajuan manfaat JKK kepada BPJS Ketenagakerjaan dengan melampirkan persyaratan (sebagai laporan tahap III) sebagai berikut:
 - a. Fotokopi kartu peserta BPJS Ketenagakerjaan
 - b. Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP)
 - c. Surat keterangan dokter yang memeriksa/merawat dan/atau dokter penaseha
 - d. Kuitansi biaya pengangkutan
 - e. Kuitansi biaya pengobatan dan/atau perawatan; dan
 4. apabila di lokasi tempat terjadinya kecelakaan tidak terdapat fasilitas pelayanan kesehatan yang bekerjasama dengan BPJS Ketenagakerjaan maka pekerja dapat menunjukkan Kuitansi biaya pengobatan dan atau perawatan dapat dimintakan penggantian kepada BPJS Ketenagakerjaan yang semula terlebih dahulu di bayarkan oleh perusahaan dalam hal fasilitas pelayanan kesehatan seperti rumah sakit,puskesmas dll belum bekerjasama dengan BPJS ketenagakerjaan karena
 5. Apabila persyaratan telah lengkap, BPJS Ketenagakerjaan menghitung dan membayar kepada yang berhak sesuai dan tidak lebih dari yang di tentukan oleh peraturan perundang-undangan
 6. Apabila persyaratan tidak lengkap, BPJS ketenagakerjaan memberitahukan kepada Pemberi Kerja dalam hal ini PT.ASDP Cabang Singkil paling lambat 3 (tiga) hari sejak laporan tahap II diterima
 7. Mekanisme pelaporan dapat dilakukan baik secara manual dan/atau melalui media elektronik⁶⁹
 - f. Dokumen pendukung lainnya apabila diperlukan.

III. Kesimpulan

A. Kesimpulan

1. Pengaturan tanggung jawab perusahaan pelayanan PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) terhadap keselamatan dan kesehatan pekerja di laut berpedoman pada Undang-undang

⁶⁹ Wawancara dengan General Manager Husin Alatas PT.ASDP Cabang Singkil

Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran yang menegaskan pada pasal 337 bahwa “ketentuan ketenagakerjaan di bidang pelayaran dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan” sehingga Undang-undang Nomor 13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan yang berlaku dan di ikuti oleh peraturan-peraturan pelaksananya, juga peraturan-peraturan yang berkenaan dengan keselamatan kesehatan kerja di lingkungan pelayaran, dan Undang-undang ketenagakerjaan mengatakan pada pasal 86 yang berbunyi “pekerja/buruh mempunyai hak untuk memperoleh perlindungan atas keselamatan dan kesehatan kerja.

2. Pelaksanaan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja di PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Singkil belum maksimal dilaksanakan dikarenakan PT.ASDP Cabang Singkil belum secara mandiri memiliki pelabuhan sendiri di Kecamatan Aceh Singkil namun masi menumpang pada BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat) maka tidak ada devisi khusus K3 dan juga Pengawas oleh ahli K3 di lingkungan ASDP Cabang Singkil, PT.ASDP melaksanakan managemen K3 yang di jalankan oleh crew kapal dengan semaksimal mungkin dengan penyuluhan, pelatihan, pemeriksaan kesehatan dan Alat Pelindung Diri (APD), , PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Singkil Kabupaten Aceh Singkil dalam penerapan penanggulangan kedaruratan dengan berbagai prosedur sudah baik dengan ABK yang bekerja

dengan pembekalan pendidikan dan pelatihan bersertifikat meskipun masi harus melakukan penyempurnaan pada Alat Keselamatan dan Pertolongan Darurat. akan tetapi bagi PT.ASDP yang berada di pusat dan yang telah secara Mandiri memiliki Pelabuhan sendiri maka managemen K3 telah dilaksanakan oleh devisi Khusus K3 dan Ahli K3, Pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan kerja (K3) dilingkungan pelayaran ASDP merupakan langkah *preventive* yang harus dilakukan dikarenakan resiko bahaya di laut yang sewaktu-waktu dapat menimpa tenaga kerja laut di dalam kapal pada saat berlaya.

3. PT.ASDP Cabang Singkil belum pernah mengalami kecelakaan kapal maupun kecelakaan kerja selama berlayar,namun pihak perusahaan bertanggung jawab memberikan santunan apabila Pelaut alami resiko kerja pada Pelayaran PT.ASDP Ferry Indonesia Cabang Singkil dalam memenuhi Kesehatan dan Keselamatan Pekerja Laut ,PT.ASDP Cabang Singkil memberikan Fasilitas berupa BPJS Ketenagakerjaaaan dan Asuransi Mandiri Inhealth. Perusahaan bertanggung Jawab secara mutlak dan utuh tanpa mengurangi hak seperti gaji atau potongan upah untuk menjamin keselamatan dan kesehatan pekerja di laut. Dalam hal ini Perusahaan menegaskan Karyawan menerima Fasilitas Pengobatan secara gratis.

B. Saran

1. Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran dan Undang-undang Nomor 13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan telah mengatur bagaimana mekanisme K3 seharusnya di laksanakan dan betapa pentingnya k3 dijalankan di lingkungan kerja pelayaran untuk menjamin keselamatan dan kesehatan kerja bagi pekerja laut, untuk itu perusahaan PT.ASDP diharapkan dapat menerapkan mekanisme pelaksanaan K3 sesuai dengan peraturan yang telah ada dengan sebaik-baiknya tanpa terkecuali. sehingga efektifitas peraturan tersebut mampu memenuhi Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang di lindungi oleh hukum menjadi lebih terjamin bagi pekerja laut di lingkungan PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Singkil
2. Meskipun pekerja laut di PT.ASDP Cabang Singkil telah bekerja dengan pembekalan pendidikan dan pelatihan yang cukup dan telah berupaya semaksimal mungkin menerapkan mekanisme K3 di lingkungan PT.ASDP Cabang Singkil namun Managemen K3 tetap harus dijalankan oleh Ahli K3 dan dilaksanakan oleh devisi-devisi khusus K3 selain itu perlu pula mendapat pengawasan dari pihak yang Ahli di bidang tersebut, sarana dan prasarana peralatan K3 telah disediakan tetapi perlu dilengkapi. Pemeliharaan secara konsisten harus di lakukan pada kapal yang dioperasikan PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Singkil, sifatnya haruslah rutin dan berkala, dengan prosedur internal maupun eksternal yang telah

ditetapkan. Perawatan Mesin dll juga harus dilakukan oleh Tim Ahli dari luar dan tidak hanya di lakukan oleh Awak Kapal.

3. Perusahaan pelayaran PT.ASDP Cabang Singkil mengklaim belum pernah terjadi kecelakaan kapal maupun kecelakaan kerja meskipun kecelakaan kerja hampir mustahil tidak terjadi di lingkungan Pelayaran, itu artinya kemungkinan terjadinya masi cukup tinggi oleh sebab itu PT.ASDP Cabang Singkil tidak boleh terlena dengan hal tersebut dengan tetap mempermudah proses klaim untuk santunan apabila sewaktu-waktu para pekerja alami resiko akibat kerja sehingga dapat mendapatkan solusi cepat dan tepat.

DAFTAR PUSTAKA

A.Buku

- Agus Setiono Benny, Mudiyanto, Pengaruh Safety Equipment terhadap Keselamatan Berlayar, Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan, Volume 1, Nomor 1, 2010
- Ashshofa Burhan, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Rienika Cipta, 2008)1997),
- Asyhadie Zaeni, *Hukum Kerja: Hukum Ketenagakerjaan Bidang Hubungan Kerja*, PT Raja Grafindo Persada 2015
- Endro Purwoleksono Didik, *Hukum Pidana* (Airlangga University Press 2016
- Fajar Mukti Nd Dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010
- Hadi Agus Purwantomo *Mengolah Gerak Kapal*, Politeknik ilmu Pelayaran Semarang, 2019
- Hadi, Sutrisno *Metodologi Riset*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2015
- Kansil C.S.T, pengantar ilmu hukum dan tata hukum Indonesia, penerbit balai pustaka Jakarta 1989,

- Khairandy Ridwan, *Perseroan Terbatas (Doktrin, Peraturan Perundang-undangan, dan Yurisprudensi)*, (Yogyakarta : Kreasi Total Media, 2009
- Kurniawan. . Peranan International Safety Manajemen CODE Dalam Menunjang Keselamatan Para Awak Kapal. Depok 2018
- Nandy, Contoh Norma Hukum: Pengertian, Sanksi, Pelanggaran Norma Hukum, Gramedia, Semarang, 2006
- Ningrat Koentjara, *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*, (Jakarta: Gramedia, Jakarta,
- Purba Hasim, Hadyan Yunhas Purba ,*Dasar Dasar Pengetahuan Ilmu Hukum* ,jakarta :Sinar Grafika2019
- Soekanto Soerjono, Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tindakan Singkat*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2001
- Sunggono, Bambang *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Harvarindo, 2013,
- Suwondho, *Stabilitas dan Kontruksi Kapal*, ,kementrian perhubungan sekolah tingi ilmu pelayaran jakarta, Jakarta,2018
- Triyanto Djoko, *Bekerja Di Kapal*, (Bandung:Mandar Maju 2005
- Uwiyono Aloysius,. *Asas Asas Hukum Perburuhan*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2006
- Wibawanto Dwi, *Prosedur Latihan dan Manajemen Keselamatan Di Atas Kapal*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang : Semarang., 2016
- Yosafat Christo, *Tinjauan Yuridis Dampak Penerapan Asas Cabotage Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Terhadap Jasa Perhubungan laut*, Depok , Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2010
- Zurkiyah, *Pola Pelayanan Pelabuhan Penyebrangan Aceh singkil – simelue* , SEMNASTEK UISU 2022.
- B. Jurnal**
- Andilala Anggit, Wilma Amiruddin dkk, *Analisa Beban Muatan Maksimum Yang Diperbolehkan Untuk Keselamatan Penumpang Pada Kapal Kharisma Jaya*, JURNAL TEKNIK PERKAPALAN, Vol. 5, No. 4 Oktober 2017
- Asri Purwidi, *Penyelamatan Individu salah satu upaya Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja Di Kapal*, Vol 3 No 2 Jurnal 7 Samudra, 2018
- Dekanawati Vivid, *Analisis pada Pekerjaan Perbaikan kapal dengan Hazard Indentification Risk Assasment dan Determining Control (HIRADC) di galangan Kapal Banjarmasin*, Vol 3, No.1 september 2021
- Dweni Sri Astuti, *Manajemen Pelayaran Nasional*, Surakarta, Volume 2, No 1 april 2018
- Dworkin Ronald, Bismar Nasution, “*Metode Penelitian Hukum Normatif dan Perbandingan Hukum*”, Makalah, disampaikan pada dialog interaktif tentang Penelitian Hukum dan Hasil Penulisan Hukum pada Majalah AKreditasi, Fakultas Hukum USU, Tanggal 18 Februari 2003
- Hasrizal Siahaan Dody, Fabiola dkk, *Prosedur Darurat Penanganan Kapal Kandas Terhadap Lct. Total Iii Di Area Buoy 14 Dan Buoy 16 Menuju Sungai Lais Di Perairan Mahakam*, Jurnal Maritim Vol 12 No 1 2022
- Khairani Ratna, Hanafi Arie,. *Perlindungan Hukum bagi Pekerja dalam Perjanjian Kerja Berdasarkan Sistem Hukum Indonesia*, Ilmu hukum Fakultas hukum Universitas islam kalimantanw, 2020
- Meirinawati, *Manajemen Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Dalam Mewujudkan Zero Accident*, JPSI (Journal of Public Sector Innovations), Vol. 1, No. 2, Mei Tahun 2017
- Muhammad Iqbal, *Peran Mualim Jaga Dalam Bernavigasi Yang Aman Di Alur Pelayaran Sempit Perairan Tanah Grogot* Jurnal Dinamika Bahari Vol. 8 No. 1 Edisi Oktober 2017
- patayang Mika, *Penerapan elemen ISM Code untuk menunjang keselamatan pelayaran pada km pantokrator*, VOL 23 No 2, 2019
- Pratama Putra Dimas, “*Penerapan Inspeksi Keselamatan dan Kesehatan Kerja sebagai Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja*” Vol 1 No 3 2017
- Purwasih Ratih, “*Analisis Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Di Pelabuhan Penyeberangan Ferry Bira*” Vol 5, No 1 tahun 2022

- Ridwan, Najmi Kamariah, Evaluasi Penerapan Pemeriksaan Kesehatan Tenaga Kerja di Balai Besar Pengembangan Keselamatan dan Kesehatan Kerja Kota Makassar, *Jurnal Administrasi Negara*, Volume 25 Nomor 3, Desember 2019
- Ristanto Pipit, pengoperasian dan perawatan pompa pemadam kebakaran pada Km. Kumala Repository UNIMAR AMNI Semarang.
- Rizkiana Nurrahmi, "Potensi Bahaya Pekerja Ground Handling, Divisi Ramp Handling, dan Ground Support Equipment", *HIGEIA Vol 1 No 2 tahun 2017*
- Rizkiana Nurrahmi, "Potensi Bahaya Pekerja Ground Handling, Divisi Ramp Handling, dan Ground Support Equipment", *HIGEIA Vol 1 No 2 2017*
- Setiawan Hastanu Krisna, Upaya Pencegahan Tenggelamnya Kapal MV. GLOVIS DAYLIGHT pada saat terjadi Badai di Laut Bering, *POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG 2019*
- Sutryani Henni, Dapid Rikardo, Ihsan Galib Optimalisasi Olah Gerak Kapal dalam Pelayaran menghadapi Cuaca Buruk di Kapal, *E-Journal Marine Inside Vol. 4, No. 1, July 2022*
- Wahdiana Dian, Sereati Hasugian dkk, Analisis Human Error terhadap penggunaan Peralatan Komunikasi dan Navigasi Kapal Sebagai Penyebab Kecelakaan Kerja, *INFOKES, VOL 11 NO 1 2021*
- Wahdiana Dian, Analisis Human Error terhadap pengguna peralatan komunikasi dan navigasi kapal sebagaimana penyebab kecelakaan kerja pelayaran terjadi, *INFOKES, VOL 11 NO 1, february 2021*
- Yulianto Agus, ini kronologi tabrakan kapal namparnos dan cemara di NTT, *republica.co.id*, diakses 22 desember 2022

C. Peraturan Perundang-Undangan

- Undang – Undang Dasar 1945
- Undang – Undang Nomor 3 tahun 1992 tentang jaminan sosial tenaga kerja
- Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

- Peraturan Pemerintah Indonesia nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan
- Peraturan Pemerintah No 50 tahun 2012 Tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Dan Kesehatan Kerja
- Permennaker Nomor PER.04/MEN/VIII/1993 tentang Jaminan Kecelakaan Kerja.
- Lampiran II Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2012 tentang Perubahan Kedelapan atas Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 1993 tentang penyelenggaraan Program Jaminan Sosial Tenaga Kerja

D. WEBSITE / INTERNET.

- Antara news, Industri kapal hadapi tantangan berat pandemi di masa covid-19, sabtu 29 januari 2022, *makasar.anataranews.com*, diakses 22 desember 2020
- Arti Human Error dalam bahasa indonesia, *Kbbi.web.id* ,diunduh 22 desember 2022.
- Badraningsih dan Enny Zuhny, Kecelakaan & penyakit akibat kerja, <http://staffnew.uny.ac.id/upload/131572389/pendidikan/materi-ajar-k3-ft-uny-20152-kecelakaan-akibat-kerja-dan-penyakit-akibat-kerjabadraningsih-l.pdf>, diakses 01 januari 2023
- Biro Komunikasi dan informasi publik, Menhub paparkan kronologis tenggelamnya KMP Bahuga jaya di DPR. Rabu 03 oktober 2012, *dephub.go.id*, di akses 22 desember 2022
- Dalimunte Aldrian, KNKT: Kecelakaan Kapal Penyebrangan di Indonesia 80 % karena Human Error. *Beritatrans.com*, diakses 22 desember 2022
- Fithri Prima dkk, *Risk Assesment in Confined Space of The Ship Repair at PT Bandar Abadi Ship Builders and Dry-Docks*, Faculty of Engineering, Industrial Enginerring Department, Andalas University, Padang , 2020, <https://aip.scitation.org/doi/abs/10.1063/5.0001026>, diakses 22 desember 2022
- GizOGM5MjJZjhZmQ0OGFmN2VkJmJhdZDVkM2U4YzEyOTE4Nw==.pdf, di akses 22 desember 2022.

- Hasbi Ali, Meningkatkan Skill Crew Kapal untuk Meminimalkan Korban Jiwa Ketika Keadaan Darurat ,Politeknik Pelayaran Semarang, https://library.polteknikpel-sby.ac.id/apps/uploaded_files/temporary/DigitalCollection/Mzc5MjgwYTI4Y2E2YzlhYzdYTIhNDk0MGZkMG12NDc0YTQ1YTk0MQ==.pdf , hal 22 diakses 22 desember 2022.
- Hermansyah, Peran SP dalam Advokasi Kecelakaan Kerja (KK) dan Penyakit Akibat Kerja (PAK), Edisi Bulan K3 <https://spsibekasi.org/2020/02/01/advokasi-kecelakaan-kerja-dan-penyakit-akibat-kerja>, di akses 1 januari 2023
- hidayat Fitri, perlindungan hukum unsur esensial dalam suatu Negara hukum, <http://fitrihidayatub.com/2013/07/pe-rlindungan-hukum-unsur-esensial-dalam.html>, diakses tanggal 1 september 2022
- Media Center, BPJS ketenagakerjaan Tanggung jawab biaya perawatan korban kebakaran kapal , 2 agustus 2019. mediacenter.batam.go.id, di akses 22 desember 2022.
- Moch Fahroji Ade, Optimasi Penggunaan Radar Ketika Cuaca Buruk guna untuk Meningkatkan Keselamatan Navigasi., https://library.polteknikpel-sby.ac.id/apps/uploaded_files/temporary/DigitalCollection/MzgyO
- Muhammad Badrul, pengertian k3 menurut para ahli serta tujuan dan jenis-jenis bahaya,<https://badrulmozila.com/pengertian-k3-menurut-para-ahli>,diakses 22 desember 2022
- Profil perusahaan PT.ASDP , http://www.indonesiaferry.co.id/profil_perusahaan. diakses 22 desember 2022
- Sadya, Sarnita Ada 19 kasus pelayaran di indonesia pada 2021, dataindonesia.id, 7 september 2021. diakses 22 desember 2022
- Thahi Sjaifuddin, Berikut Sebab-sebab Kebakaran Kapal dan Tips Mengatasinya, <http://maritimnews.com/2017/01/berikut-sebab-kebakaran-dan-tips-mengatasinya-di-kapal/>, diakses 12 januari 2023
- Widyanti Nia, Nasrul, Penyakit Akibat Kerja(PAK),https://yankes.kemkes.go.id/view_artikel/787/penyakit-akibat-kerjaapak diakses 12 april 2023

E. WAWANCARA

- Wawancara dengan Bapak Amir Hamzah selaku kepala pelabuhan
- Wawancara dengan Bapak Husin Alatas General Manager PT.ASDP Cabang Singkil
- Wawancara dengan Bapak Putu Arya putra Aradea SDM dan SCM PT.ASDP Cabang Singkil