

Analisis Penerapan Keselamatan & Kesehatan Kerja (K3) Di Kapal Ferry Rute Baubau - Wara

Risman¹, *Nurhayati¹,

¹Program Studi Teknik Sipil, Universitas Dayanu Ikhsanuddin, Indonesia
*nurhayati84@unidayan.ac.id

Dikirim: 23 April 2025, Revisi: 5 Mei 2025, Diterima: 6 Mei 2025

Abstrak

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan jumlah pulau mencapai 17.499 yang terbentang dari Sabang hingga Merauke. Untuk menghubungkan antar pulau, maka diperlukan jalur transportasi laut sebagai penghubung yaitu kapal. Kapal Ferry merupakan salah satu moda transportasi massal yang banyak digunakan oleh masyarakat. Dalam operasionalnya, aspek keselamatan penumpang menjadi prasyarat utama guna menjamin kelancaran dan keberlangsungan layanan transportasi tersebut. Kapal yang dioperasikan untuk transportasi antarpulau maupun untuk kegiatan eksploitasi sumber daya laut wajib memenuhi standar kelayakan laut. Kapal ferry rute Baubau–Wara merupakan salah satu moda transportasi laut yang memiliki peran strategis dalam mendukung mobilitas masyarakat antara Pulau Buton dan Pulau Muna. Tingginya intensitas pelayaran dan banyaknya penumpang, berpotensi terjadinya kecelakaan kerja dan peluang terjadinya gangguan keselamatan penumpang semakin besar. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang dilaksanakan pada Kapal Ferry Baubau-Wara. Hasil penelitian menunjukkan Koefisien regresi untuk variabel Keamanan (X) sebesar 0,732 menunjukkan bahwa setiap peningkatan satu satuan pada variabel Keamanan akan meningkatkan variabel Kenyamanan (Y) sebesar 0,732 atau 73,2%. Koefisien yang bernilai positif ini mencerminkan adanya hubungan yang signifikan dan searah antara Keamanan dan Kenyamanan pengguna jasa KMP. Sultan Murhum.

Kata kunci : Kapal Ferry, Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Keamanan, Kenyamanan, Transportasi.

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan jumlah pulau mencapai 17.499 yang terbentang dari Sabang hingga Merauke. Untuk menghubungkan antar pulau, maka diperlukan jalur transportasi laut sebagai penghubung yaitu kapal. Kapal adalah sarana transportasi air yang memiliki berbagai bentuk dan jenis, yang pengoperasiannya dapat digerakkan oleh tenaga mekanik, tenaga angin, maupun sumber energi lainnya.

Kapal yang dioperasikan untuk transportasi antarpulau maupun untuk kegiatan eksploitasi sumber daya laut wajib memenuhi standar kelayakan laut. Standar tersebut mencakup berbagai aspek, antara lain terpenuhinya syarat keselamatan, tidak mencari lingkungan perairan, kelengkapan awak kapal, ketentuan garis muat dan pemuatan, kesejahteraan awak kapal, kesehatan penumpang, serta kejelasan status hukum kapal. Oleh karena itu, kapal memiliki peran yang sangat krusial sebagai sarana transportasi, khususnya bagi negara kepulauan seperti Indonesia.

Konvensi SOLAS (1974) menegaskan pentingnya keselamatan jiwa di laut dengan menetapkan standar perlengkapan keselamatan kerja bagi awak kapal untuk meminimalkan risiko kecelakaan akibat kelalaian atau kondisi kerja yang tidak aman

Kapal ferry rute Baubau–Wara merupakan salah satu moda transportasi laut yang memiliki peran strategis dalam mendukung mobilitas masyarakat antara Pulau Buton dan Pulau Muna. Tingginya intensitas pelayaran dan banyaknya penumpang, berpotensi terjadinya kecelakaan kerja dan peluang terjadinya gangguan keselamatan penumpang semakin besar. Kapal merupakan lingkungan kerja dengan karakteristik unik: ruang terbatas, getaran tinggi, cuaca ekstrem, serta potensi kecelakaan kerja yang tinggi. Di sisi lain, dari perspektif penumpang rendahnya pemahaman terhadap prosedur keselamatan serta keterbatasan sarana keselamatan yang tersedia dapat memperbesar potensi terjadinya kecelakaan, terutama dalam situasi darurat.

Beberapa definisi keselamatan kerja menurut Mangkunegara (2019), Keselamatan

kerja merujuk pada situasi di mana seseorang berada dalam kondisi aman dan terbebas dari risiko cedera, kerusakan, atau kerugian selama berada di lingkungan kerja. Sedangkan menurut Mondy (2008), Keselamatan kerja merupakan upaya perlindungan yang ditujukan kepada karyawan guna mencegah terjadinya cedera akibat kecelakaan yang berhubungan dengan aktivitas pekerjaan. Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan suatu kegiatan yang dirancang untuk meminimalkan risiko terjadinya kecelakaan maupun penyakit akibat aktivitas kerja. Program ini bertujuan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, sehat, dan nyaman, sehingga potensi bahaya dapat ditekan semaksimal mungkin (Suma;mur, 2000). Dalam rangka menjamin keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perairan, diperlukan regulasi yang mengatur secara spesifik mengenai aspek keselamatan angkutan di wilayah perairan.

Menurut Gary Dessler (1997), program keselamatan kerja diperlukan karena alasan moral, hukum, dan ekonomi. Secara moral, upaya ini menunjukkan kepedulian perusahaan terhadap kesejahteraan karyawan. Dari sisi hukum, program keselamatan merupakan kewajiban yang diatur undang-undang, dengan sanksi tegas bagi pelanggaran. Sementara itu, secara ekonomi, program ini membantu perusahaan mengurangi beban biaya akibat kecelakaan kerja melalui pencegahan dan perlindungan asuransi.

Untuk meningkatkan keselamatan kerja, perusahaan perlu melakukan beberapa upaya strategis, antara lain (Moenir, 2006): (1) Menata dan menempatkan barang atau peralatan kerja disertai dengan pemberian tanda, batas, dan peringatan yang memadai guna meminimalkan potensi bahaya., (2) Menyediakan perlengkapan yang memadai sebagai sarana pencegahan, pertolongan, dan perlindungan terhadap risiko kecelakaan. Peralatan pencegahan dapat berupa alat pemadam kebakaran, pintu darurat, atau kursi pelontar pada pesawat tempur. Sementara dan keberlangsungan layanan transportasi tersebut. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang dilaksanakan pada Kapal Ferry Baubau-Wara.

Metode Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan membagikan kuesioner kepada responden kapal ferry KMP. Sultan Murhum rute Baubau-Waara. KMP.

itu, sarana pertolongan mencakup kotak P3K, perahu penyelamat di kapal besar, tabung oksigen, ambulans, dan perlengkapan sejenis lainnya.

Kecelakaan kerja umumnya disebabkan oleh dua faktor utama, yaitu faktor manusia dan faktor lingkungan. Faktor manusia merujuk pada tindakan tidak aman yang dilakukan oleh individu, seperti pelanggaran terhadap prosedur keselamatan yang telah ditetapkan atau kurangnya kompetensi serta keterampilan kerja. Sementara itu, faktor lingkungan berkaitan dengan kondisi tempat kerja yang tidak mendukung keselamatan, termasuk penggunaan peralatan atau mesin yang tidak layak. Tingginya angka kecelakaan dalam sektor industri sering kali merupakan konsekuensi dari lemahnya penerapan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang efektif (Silaban et al., 2009). Ketidakpatuhan terhadap prosedur keselamatan tidak selalu disebabkan oleh kurangnya pengetahuan mengenai tugas yang dilakukan. Dalam beberapa kasus, pelanggaran terjadi karena kesalahan yang tidak disengaja atau karena pekerja tidak menyadari adanya prosedur yang mengatur pelaksanaan pekerjaan secara aman.

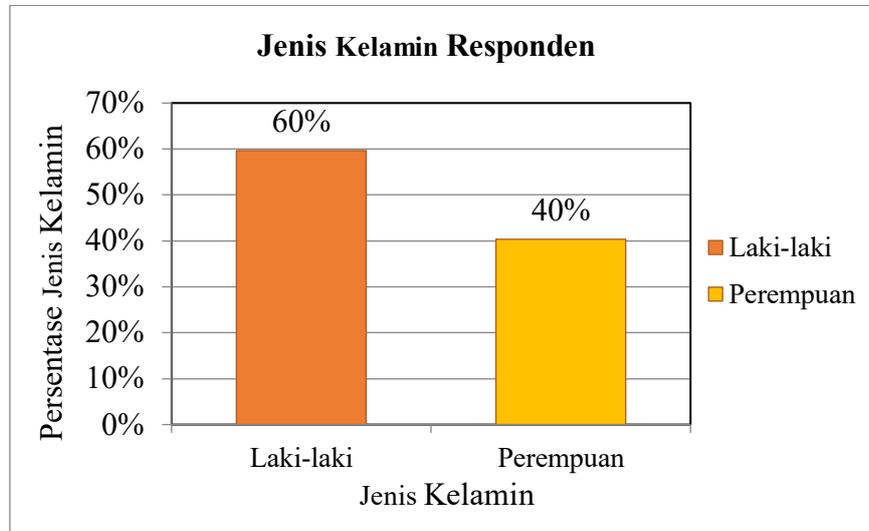
Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan aspek krusial dalam manajemen yang berfokus pada pencegahan serta pengendalian potensi bahaya di lingkungan kerja. Kegagalan dalam mengendalikan risiko yang ditimbulkan oleh faktor manusia dapat berujung pada insiden serius dengan dampak yang merugikan. Umumnya, kejadian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau pelanggaran terhadap peraturan dan prosedur yang berlaku, yang dapat mengakibatkan cedera bahkan bencana. Kapal Ferry merupakan salah satu moda transportasi massal yang banyak digunakan oleh masyarakat. Dalam operasionalnya, aspek keselamatan penumpang menjadi prasyarat utama guna menjamin kelancaran

Sultan Murhum memiliki kapasitas angkut 150 penumpang serta mampu memuat 8 unit kendaraan jenis sedan dan 1 unit truk. Sampel diambil dengan metode purposive sampling. Jumlah responden pada penelitian ini yaitu 57 responden. Selain itu juga, dilakukan wawancara kepada petugas kapal ferry tersebut atau yang memiliki pengetahuan tentang penerapan K3 pada kapal ferry. Dari kuisisioner, akan diperoleh karakteristik pengguna kapal ferry. Data yang

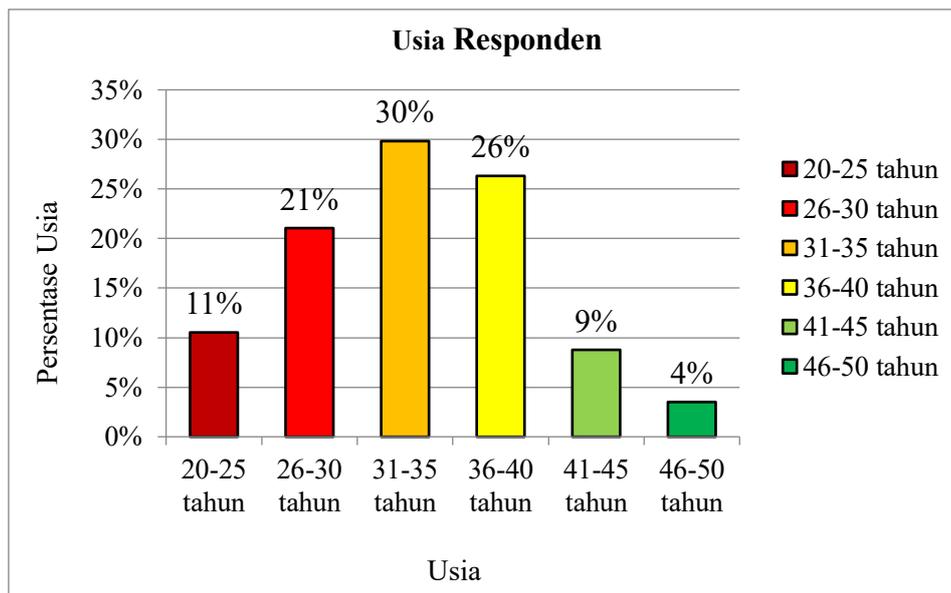
diperoleh, diolah menggunakan SPSS dengan metode Regresi Linear.

Hasil dan Pembahasan

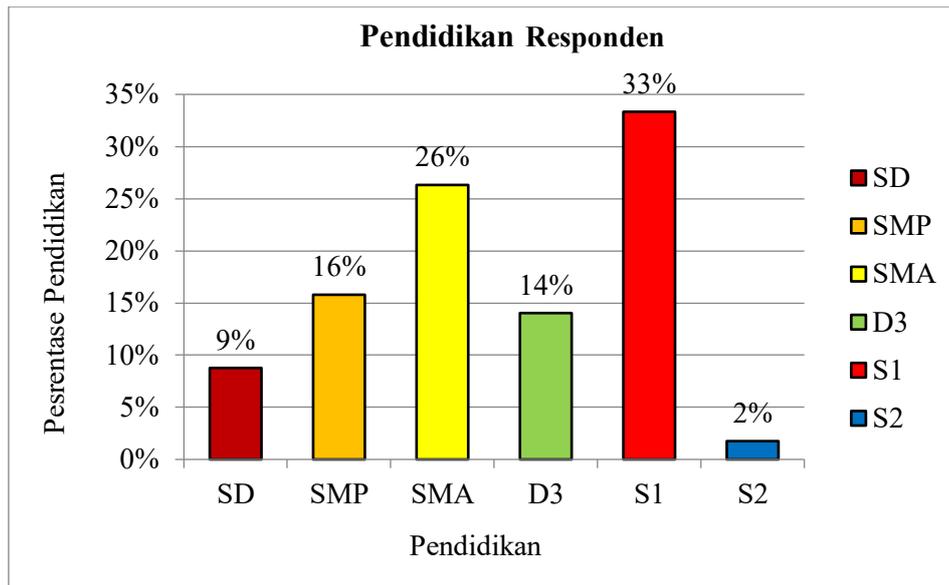
Data responden diklasifikasikan berdasarkan jenis kelamin, usia, pendidikan, pekerjaan, pendapatan, dan tujuan melakukan perjalanan.



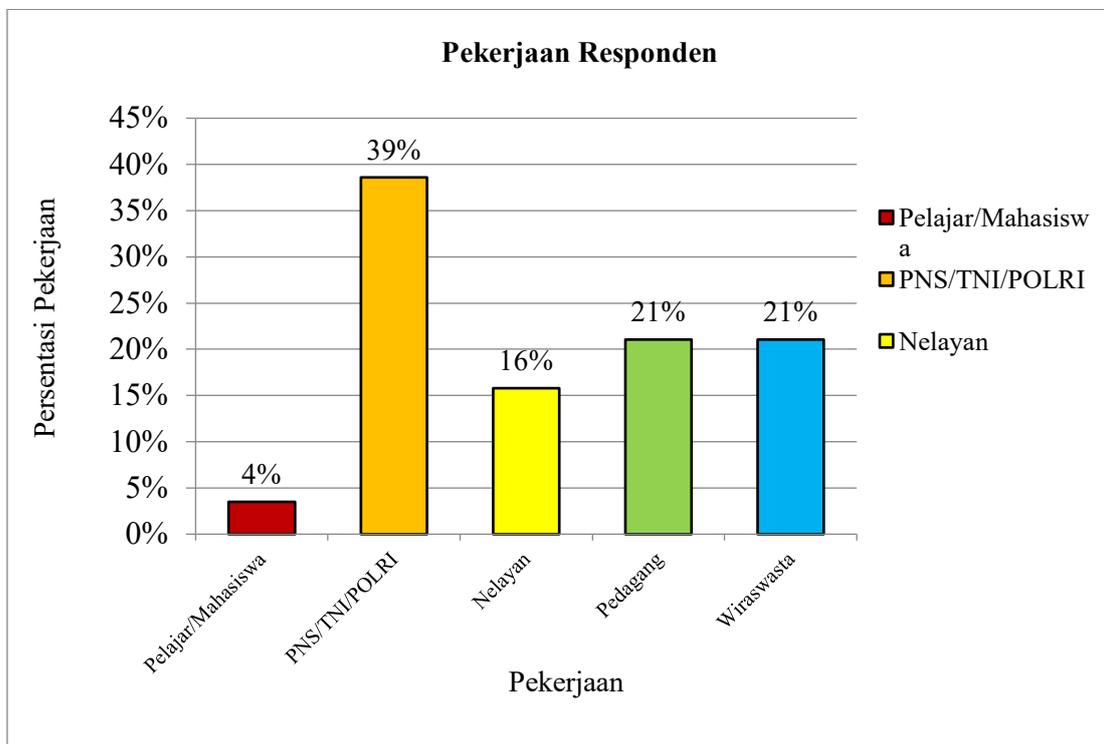
Gambar 1. Jenis Kelamin Responden



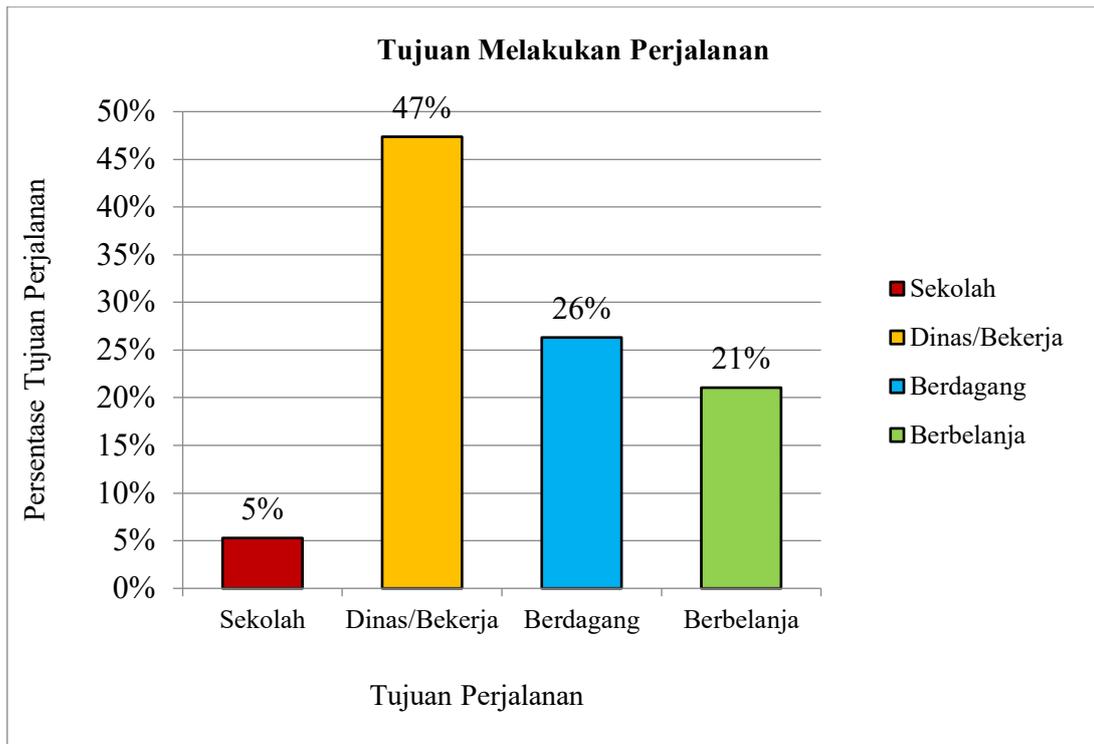
Gambar 2. Usia Responden



Gambar 3. Pendidikan Responden



Gambar 4. Pekerjaan Responden



Gambar 6. Tujuan Melakukan Perjalanan

Uji Validitas

Tabel 1. Uji Validitas Keamanan

Variabel	Indikator	r hitung	r tabel	Keterangan
Keamanan	KM1	0,671	Instrument valid jika r hitung > r tabel dengan n = 57. Pada taraf signifikansi 5% sehingga diperoleh r tabel = 0,2201	Valid
	KM2	0,549		Valid
	KM3	0,530		Valid
	KM4	0,289		Valid
	KM5	0,732		Valid
	KM6	0,756		Valid
	KM7	0,342		Valid
	KM8	0,599		Valid

Tabel 2. Uji Validitas Kenyamanan

Variabel	Indikator	r hitung	r tabel	Keterangan
Kenyamanan	KY1	0,714	Instrument valid jika r hitung > r tabel dengan n = 57. Pada taraf signifikansi 5% sehingga diperoleh r tabel = 0,2201	Valid
	KY2	0,718		Valid
	KY3	0,684		Valid
	KY4	0,262		Valid
	KY5	0,779		Valid
	KY6	0,307		Valid
	KY7	0,623		Valid
	KY8	0,640		Valid

Berdasarkan hasil uji validitas keamanan dan uji validitas kenyamanan menunjukkan bahwa semua indikator valid r hitung > r tabel.

Uji Reliabilitas

Berikut hasil uji reliabilitas variabel keamanan dan kenyamanan.

Tabel 3. Uji Reliabilitas Variabel Keamanan

<i>Reliability Statistics</i>	
<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>N of Items</i>
0,693	8

Tabel 4. Uji Reliabilitas Variabel Kenyamanan

<i>Reliability Statistics</i>	
<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>N of Items</i>
0,720	8

Dari hasil uji reliabilitas variabel keamanan diperoleh hasil nilai *Cronbach Alpha* sebesar 0,693 > 0,60. Dan pada variabel kenyamanan

diperoleh hasil nilai *Cronbach Alpha* sebesar 0,720 > 0,60. Sehingga dapat dikatakan bahwa pembentuk setiap variabel adalah reliabel.

Uji Linearitas

Uji linearitas dilakukan untuk mengevaluasi apakah terdapat hubungan linear yang signifikan antara dua variabel yang diteliti. Berikut hasil linearitas

Tabel 5. Uji Linearitas

ANOVA Table							
			<i>Sum of Squares</i>	<i>df</i>	<i>Mean Square</i>	<i>F</i>	<i>Sig.</i>
Keaman an *	<i>Between Groups</i>	<i>(Combined)</i>	908.162	18	50.453	4.154	.000
		<i>Linearity</i>	681.457	1	681.457	56.104	.000
		<i>Deviation from Linearity</i>	226.705	17	13.336	1.098	.390
	<i>Within Groups</i>		461.557	38	12.146		
	<i>Total</i>		1369.719	56			

Berdasarkan Tabel 5, nilai *linearity* sebesar 0,390 yang melebihi tingkat signifikansi 0,05 (0,390 > 0,05), sehingga dapat disimpulkan bahwa

terdapat hubungan yang bersifat linear antara variabel Keamanan dan variabel Kenyamanan.

Uji R² (Uji Koefisien Determinasi)

Tabel 6. Uji Koefisien determinasi

<i>Model Summary^b</i>				
<i>Model</i>	<i>R</i>	<i>R Square</i>	<i>Adjusted R Square</i>	<i>Std. Error of the Estimate</i>
1	,834	,695	,691	2,78192

Berdasarkan tabel 6 diperoleh nilai R Square sebesar 0,695. Hal ini menunjukkan bahwa besarnya pengaruh variabel *independent* terhadap variabel *dependent* sebesar 49,8% faktor keamanan menggunakan jasa KMP.

Sultan Murhum yang dapat dijelaskan oleh variabel independen kualitas pelayanan, dimana sisanya 50,2% dijelaskan oleh faktor kenyamanan.

Uji F Simultan

Tabel 6. Uji F Simultan

ANOVA ^a						
Model		<i>Sum of Squares</i>	<i>df</i>	<i>Mean Square</i>	<i>F</i>	<i>Sig.</i>
1	<i>Regression</i>	681.457	1	681.457	54.456	.000 ^b
	<i>Residual</i>	688.262	55	12.514		
	Total	1369.719	56			

Berdasarkan Tabel 10, diketahui bahwa nilai F hitung sebesar 54,456 dengan tingkat signifikansi 0,000, yang lebih kecil dari batas signifikansi 0,05 (0,000 < 0,05). Dengan demikian, model

regresi yang digunakan dinyatakan signifikan dan dapat digunakan untuk memprediksi variabel X (keamanan), yang berpengaruh terhadap variabel Y (kenyamanan).

Uji t Parsial

Tabel 7. Uji t Parsial

Coefficients ^a						
Model		<i>Unstandardized Coefficients</i>		<i>Standardized Coefficients</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>
		<i>B</i>	<i>Std. Error</i>	<i>Beta</i>		
1	<i>(Constant)</i>	8.767	3.058		2.867	.006
	X	.732	.099	.705	7.379	.000

Berdasarkan Tabel 7, nilai t hitung untuk variabel kenyamanan sebesar 7,379, sedangkan t tabel pada derajat kebebasan (df) sebesar 55 (n-2, yaitu 57-2) adalah 1,673. Karena t hitung > t tabel (7,379 > 1,673) dan nilai signifikansi 0,001 lebih

kecil dari $\alpha = 0,05$ (0,001 < 0,05), maka dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel keamanan terhadap variabel kenyamanan pengguna jasa KMP. Sultan Murhum pada rute Baubau–Wara.

Selanjutnya diperoleh persamaan regresi linear sebagai berikut:

$$Y = a + b x + e$$

$$Y = 8,767 + 0,732 x + 0,05$$

Berdasarkan hasil persamaan regresi, dapat diinterpretasikan bahwa:

1. Nilai konstanta sebesar 8,767 mengindikasikan bahwa ketika variabel Keamanan (X) bernilai nol, maka nilai

variabel Kenyamanan (Y) berada pada angka 8,767.

2. Koefisien regresi untuk variabel Keamanan (X) sebesar 0,732 menunjukkan bahwa setiap peningkatan satu satuan pada variabel

Keamanan akan meningkatkan variabel Kenyamanan (Y) sebesar 0,732 atau 73,2%. Koefisien yang bernilai positif ini mencerminkan adanya hubungan yang signifikan dan searah antara Keamanan dan Kenyamanan pengguna jasa KMP. Sultan Murhum.

Kesimpulan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa adanya pengaruh positif dan signifikan antara variabel keamanan (X) dengan variabel kenyamanan (Y). Variabel keamanan memiliki pengaruh sebesar 49,8% terhadap variasi kenyamanan penggunaan jasa, sebesar 50,2%. Penerapan praktik K3 secara konsisten dapat menurunkan risiko kecelakaan kerja, meningkatkan kesadaran keselamatan, serta mendukung efisiensi dan efektivitas operasional kapal dalam pelayanan penumpang dan barang.

Daftar Pustaka

- Gary, E. (1997). *Manajemen Sumber Daya Manusia terjemahan Benyamin Molan*. PT. Prenhallind.
- Mangkunegara, A. P. A. (2019). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. PT. Remaja Rosda Karya.
- Moenir. (2006). *Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*. Bumi Aksara.
- Mondy, R. ., & Noe, R. (2008). *Human Resources Management* (9th ed.). Prentice Hall International, Inc.
- Silaban, G., Heru Soetomo, A., Setyawati Maurits, L., & Suma'mur. (2009). Kinerja Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja Perusahaan Peserta Program Jaminan Kecelakaan Kerja Pada Jamsostek Cabang Medan. *Jurnal Manajemen Pelayanan Kesehatan*, 12(3), 130–139.
- SOLAS. (1974). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*.