BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Setiap moda transportasi memiliki fungsi dan kapasitas tersendiri dalam memberikan layanan kepada penumpang. Di antara berbagai moda transportasi, transportasi air memegang peranan strategis dalam mendukung upaya pembangunan pemerintah. Moda ini berfungsi sebagai penghubung antarpulau, sehingga proses distribusi barang maupun mobilitas penumpang dapat berlangsung dengan lancar. Dengan demikian, transportasi air menjadi sarana penting untuk mendorong pemerataan pembangunan agar tidak terpusat hanya pada wilayah atau pulau tertentu. Guna membangun industri transportasi air nasional yang tangguh—yang mampu menjadi pendorong pembangunan nasional, menjangkau seluruh wilayah perairan domestik maupun internasional, meningkatkan kesejahteraan masyarakat, serta memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa—kebijakan pemerintah di bidang ini perlu mencakup tidak hanya aspek angkutan air, tetapi juga pengelolaan kepelabuhanan serta peningkatan keselamatan pelayaran.

Ketentuan mengenai penyelenggaraan pelayanan publik di wilayah dengan keterbatasan akses secara geografis telah diatur secara eksplisit dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2021. Regulasi ini menegaskan kewajiban negara dalam menjamin keterhubungan mobilitas barang dan manusia, khususnya bagi daerah yang memiliki karakteristik tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan. Pada Bab I Pasal 1 Ayat 5 dijelaskan bahwa jaringan lintas penyeberangan merupakan jalur perairan yang telah ditetapkan secara resmi untuk mendukung aktivitas penyeberangan, mencakup wilayah laut, selat, teluk, sungai, maupun danau. Penetapan jalur tersebut tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi, tetapi juga sebagai instrumen strategis dalam menjaga keberlanjutan aktivitas sosial, ekonomi, dan pelayanan publik di wilayah yang memiliki keterbatasan infrastruktur darat.

Lebih lanjut, dalam Pasal 5 Ayat 8, regulasi ini menguraikan konsep Angkutan Laut Pelayaran Rakyat sebagai bentuk usaha masyarakat yang tumbuh secara tradisional dengan karakteristik operasional tertentu. Kegiatan ini dijalankan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, atau kapal motor sederhana yang berbendera Indonesia dan memiliki ukuran sesuai ketentuan. Keberadaan moda transportasi tersebut berperan penting dalam menopang mobilitas masyarakat di wilayah perairan yang belum sepenuhnya terjangkau oleh sistem transportasi modern.

Salah satu risiko utama dalam operasional angkutan air adalah terjadinya kecelakaan kapal. Kecelakaan tersebut umumnya dipengaruhi oleh berbagai faktor yang saling berinteraksi secara kompleks, sehingga upaya untuk mencegah dan memahami kecelakaan memerlukan analisis mendalam terhadap akar penyebab beserta keterkaitannya. Berdasarkan data, sekitar 80% insiden kecelakaan di atas kapal disebabkan oleh kesalahan maupun kelalaian manusia (human error), sementara sisanya berkaitan dengan kondisi alam serta faktor-faktor lain (Batti, dalam Jamil, dkk, 2023).

Faktor penyebab kecelakaan kapal di perairan umumnya dapat dikategorikan ke dalam tiga aspek utama, yaitu kelalaian manusia, kondisi alam, dan faktor teknis. Jenis kecelakaan transportasi air yang kerap terjadi mencakup tubrukan, kebocoran lambung, kandas, dan kebakaran. Di antara keempat jenis tersebut, peristiwa tenggelamnya kapal merupakan yang paling dominan dan berdampak signifikan. Idrus, dkk (2022) Peristiwa kecelakaan pada transportasi perairan tidak terjadi secara tunggal, melainkan merupakan hasil akumulasi dari berbagai faktor yang saling berkaitan. Salah satu pemicu utama berasal dari lemahnya pemahaman dan kepedulian awak kapal terhadap prinsip perlindungan kerja, yang tercermin dari rendahnya kesiapan dalam menerapkan prosedur keselamatan selama operasional berlangsung. Kondisi tersebut diperparah oleh keterbatasan penguasaan kompetensi dasar pelayaran yang seharusnya menjadi prasyarat dalam menjalankan aktivitas di atas kapal, serta tidak terpenuhinya ketersediaan sarana pengaman sesuai standar yang ditetapkan. Secara empiris, sebagian besar insiden kerja di lingkungan perairan

berkaitan erat dengan perilaku kerja yang menyimpang dari prosedur serta situasi operasional yang tidak aman. Faktor manusia menempati posisi dominan dalam rantai penyebab kecelakaan, terutama yang berkaitan dengan kelalaian dalam pengambilan keputusan, kurangnya kewaspadaan, serta keterbatasan kapasitas individu dalam menjalankan peran dan tanggung jawabnya. Kelemahan pada aspek kemampuan, pemahaman, maupun keterampilan teknis kerap muncul dalam tahapan kritis operasional, seperti saat proses sandar atau manuver di area pelabuhan, yang menuntut ketelitian dan koordinasi tinggi. Di luar aspek personal, risiko kecelakaan juga meningkat akibat lingkungan kerja yang tidak kondusif serta dukungan peralatan yang tidak memadai. Penggunaan sarana yang tidak layak, sistem pengaman yang tidak berfungsi optimal, maupun kondisi teknis kapal yang tidak sesuai standar k

e Hamka, dkk (2022) Dalam rangka menekan frekuensi insiden serta dampak yang ditimbulkannya pada sektor transportasi perairan, negara telah mengambil langkah strategis melalui pengesahan berbagai konvensi hukum laut internasional serta pengintegrasian ketentuan keselamatan global ke dalam sistem regulasi nasional. Sejumlah instrumen yang dirumuskan di bawah kerangka Perserikatan Bangsa-Bangsa, khususnya yang berkaitan dengan tata kelola pelayaran, perlindungan lingkungan laut, dan standar kompetensi sumber daya manusia maritim, dijadikan acuan dalam penyusunan kebijakan keselamatan operasional. Pendekatan ini menegaskan bahwa perlindungan terhadap keselamatan pelayaran tidak hanya berfokus pada aspek teknis kapal, tetapi juga pada kesiapan dan profesionalitas pihak yang terlibat dalam pengoperasiannya. Meskipun demikian, tingginya kejadian pada moda angkutan air masih sering berujung pada hilangnya nyawa manusia serta kerugian ekonomi yang signifikan. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa kepatuhan terhadap regulasi semata belum sepenuhnya mampu menekan risiko yang ada, terutama ketika praktik kerja di lapangan masih diwarnai oleh perilaku tidak aman dan lingkungan operasional yang kurang mendukung. (Prasetyo, 2016). Menurut Prasetyono dkk. (2020), Keselamatan dan

n

s

i

Kesehatan Kerja (K3) merupakan suatu program yang dirancang untuk mencegah timbulnya penyakit akibat kerja dan kecelakaan kerja melalui identifikasi serta analisis terhadap potensi bahaya yang dapat memicu kedua kondisi tersebut, disertai langkah antisipatif apabila risiko terjadi. Tujuan utama dari penerapan K3 adalah meminimalkan biaya yang timbul akibat penyakit kerja dan kecelakaan kerja di lingkungan perusahaan

Kabupaten Kaimana secara spasial berada pada rentang koordinat 03°05'–04°01' Lintang Selatan dan 132°30'–134°32' Bujur Timur dengan cakupan wilayah seluas kurang lebih 18.500 km². Dari sisi batas teritorial, wilayah ini berhadapan langsung dengan Kabupaten Teluk Bintuni di bagian utara, Laut Arafura di sisi selatan, Kabupaten Nabire dan Kabupaten Mimika di kawasan timur, serta Kabupaten Fakfak di bagian barat. Posisi geografis tersebut menempatkan Kaimana sebagai daerah dengan karakteristik kepulauan dan pesisir yang memiliki ketergantungan tinggi terhadap transportasi perairan dalam mendukung mobilitas penduduk dan aktivitas sosial. Secara administratif, wilayah pemerintahan Kabupaten Kaimana terbagi ke dalam tujuh distrik, yaitu Buruway, Teluk Arguni, Kaimana, Teluk Etna, Kambrawu, Yerusi, dan Yamor. Pembagian administratif tersebut mencakup 84 kampung dan 2 kelurahan yang tersebar tidak merata, dengan kondisi aksesibilitas antarwilayah yang beragam. Berdasarkan data kependudukan tahun 2004, jumlah penduduk tercatat sebanyak 48.750 jiwa dengan tingkat kepadatan 2,64 jiwa per kilometer persegi. Komposisi penduduk menunjukkan proporsi laki-laki sebesar 52,2 persen dan perempuan 47,8 persen, yang menggambarkan struktur demografis relatif seimbang. Meskipun memiliki luasan wilayah paling kecil dibandingkan distrik lainnya, Distrik Kaimana menampung jumlah penduduk terbanyak yang terpusat di Kota Kaimana. Konsentrasi ini tidak terlepas dari fungsi strategis kawasan tersebut sebagai pusat pemerintahan kabupaten sekaligus simpul utama pertumbuhan wilayah. Berbagai layanan publik dan aktivitas ekonomi, mulai dari perdagangan, jasa, pelayanan kesehatan, pendidikan, hingga penyelenggaraan pemerintahan, terakumulasi di wilayah perkotaan. Kondisi ini mendorong terjadinya

pergerakan penduduk yang intensif dari distrik lain menuju pusat kota, baik untuk kebutuhan administratif, ekonomi, maupun sosial, sehingga memperkuat peran Kaimana sebagai pusat pelayanan regional.

Gambar 1 Peta Wilyah Kabupaten Kaimana – Papua Barat



Sumber: Google Map (2023)

Letak Kabupaten Kaimana yang berada di kawasan selatan Provinsi Papua Barat dan berbatasan langsung dengan Laut Arafura memberikan nilai strategis yang tinggi bagi pengembangan sektor kelautan dan perikanan, terutama aktivitas penangkapan hasil laut. Posisi geografis tersebut menjadikan perairan Kaimana sebagai bagian dari wilayah dengan produktivitas biologis yang relatif tinggi, sehingga mampu menopang keberlanjutan kegiatan ekonomi berbasis sumber daya laut. Potensi yang dimiliki wilayah ini tercermin dari keragaman komoditas perikanan yang tersedia, mencakup spesies bernilai ekonomis seperti tuna, cakalang, dan tenggiri, serta hasil laut lainnya berupa teri, teripang, udang windu, dan kerang mutiara. Selain itu, keberadaan penyu, hiu, tiram, serta berbagai jenis ikan karang menunjukkan kekayaan ekosistem laut yang berfungsi tidak hanya sebagai sumber ekonomi, tetapi juga sebagai penyangga keseimbangan lingkungan pesisir. Di sejumlah kawasan pesisir Kaimana juga ditemukan hamparan hutan mangrove dengan luasan yang signifikan. Ekosistem ini berperan penting dalam mendukung aktivitas

budidaya perairan, khususnya pengembangan tambak udang dan ikan laut komersial lainnya. Keberadaan mangrove tidak hanya menyediakan habitat alami yang mendukung produktivitas perikanan, tetapi juga berfungsi sebagai pelindung kawasan pesisir dari degradasi lingkungan, sehingga memperkuat keberlanjutan pemanfaatan sumber daya kelautan dalam jangka panjang.

Wilayah ini didukung oleh ketersediaan sumber daya kelautan yang sangat kaya dengan tingkat keanekaragaman hayati yang tinggi. Berbagai komoditas perairan bernilai ekologis dan ekonomis ditemukan di kawasan tersebut, antara lain spesies pelagis besar seperti tuna, cakalang, dan tenggiri, serta hasil laut lainnya berupa teri, teripang, udang windu, dan kerang mutiara. Selain itu, keberadaan penyu, hiu, tiram, serta beragam ikan karang memperkuat posisi wilayah ini sebagai kawasan perairan dengan ekosistem laut yang produktif dan kompleks.

Karakteristik fisik wilayah Papua yang didominasi oleh tutupan hutan lebat, bentang pegunungan, dan lembah curam menjadi kendala utama dalam percepatan pembangunan infrastruktur darat. Kondisi tersebut menyebabkan keterbatasan konektivitas antarwilayah, terutama pada daerah yang memiliki kontur alam kompleks. Di Kabupaten Kaimana, bentuk wilayah yang didominasi oleh teluk-teluk menjadikan jalur perairan sebagai moda perhubungan paling efektif untuk menjangkau antarwilayah administratif. Dalam praktiknya, hampir seluruh kecamatan telah dilengkapi dengan fasilitas tambat perahu atau dermaga sebagai titik mobilitas utama, meskipun sebagian besar masih bersifat sederhana dan dibangun menggunakan material kayu. Keterbatasan kualitas infrastruktur tersebut menunjukkan ketergantungan yang tinggi terhadap transportasi air sebagai sarana penghubung antarwilayah. Kondisi ini semakin terlihat di Kecamatan Buruway, di mana jaringan jalan darat hanya tersedia di sekitar pusat pemerintahan kecamatan dan Pulau Adi. Di luar kawasan tersebut, akses darat menuju wilayah lain belum terbangun, sehingga pergerakan penduduk dan distribusi aktivitas sangat bergantung pada jalur perairan.

Kecamatan Buruway di Kabupaten Kaimana memiliki fasilitas pelabuhan bahari yang mampu melayani sandar kapal dengan kapasitas muatan hingga 5.000 dead weight ton. Keberadaan pelabuhan ini menunjukkan peran strategis wilayah Buruway dalam mendukung aktivitas pelayaran dan distribusi logistik di kawasan selatan Papua Barat, khususnya bagi wilayah yang bergantung pada jalur laut sebagai sarana konektivitas utama. Sementara itu, Pelabuhan Kaimana menjadi salah satu simpul penting dalam jaringan transportasi penumpang nasional. Pelabuhan ini secara rutin disinggahi kapal penumpang milik PT Pelayaran Nasional Indonesia, antara lain KM Bukit Ciremai, KM Tidar, dan KM Tatamailau. Kapal-kapal tersebut melayani rute Pantai Selatan Papua dan berfungsi sebagai penghubung utama antarwilayah, baik untuk mobilitas masyarakat maupun pendistribusian kebutuhan logistik dasar. Keberadaan layanan pelayaran reguler ini memperkuat posisi Kaimana sebagai titik transit penting dalam sistem transportasi laut regional.

Selain transportasi laut, Kaimana juga mengandalkan transportasi udara melalui Bandar Udara Utarum Kaimana yang mampu didarati pesawat jenis Boeing. Jalur penerbangan perintis dilayani oleh maskapai Asia One Air yang membuka rute penerbangan dari dan ke Kaimana.

Dalam konteks perkembangan spiritual masyarakat Kabupaten Kaimana, yang mayoritas beragama Kristen, diperlukan pelayanan aktif dari para pendeta yang bertugas di wilayah tersebut untuk mengunjungi jemaat di setiap distrik. Sebagaimana hakikat pelayanan seorang pendeta, tugas dan tanggung jawabnya mencakup pemberitaan firman dan pelayanan sakramen. Noyce (2011:93) menjelaskan bahwa pendeta memiliki tanggung jawab untuk menggembalakan jemaat, melakukan kunjungan pastoral, membangun relasi dengan sesama pendeta, menghayati komitmen sebagai pengajar, serta memegang pandangan bahwa janji dalam perkawinan merupakan ikatan monogami dan berlaku seumur hidup.

Menurut Trull dan Carter (2012:282), tugas dan tanggung jawab seorang pendeta meliputi berbagai aspek pelayanan pastoral. *Pertama*, pendeta diharapkan mampu berkhotbah dengan baik, mengajarkan firman Allah secara

benar kepada jemaat, sekaligus menghidupi nilai-nilai firman tersebut dalam setiap aspek perilakunya. *Kedua*, pendeta memiliki kewajiban melakukan kunjungan pastoral dan konseling, serta menjaga kerahasiaan setiap informasi yang diperoleh selama proses tersebut. *Ketiga*, pendeta dituntut untuk mengunjungi jemaat yang sakit sebagai bentuk kepedulian pastoral. *Keempat*, pendeta bertugas melayani sakramen pernikahan dan memberikan pelayanan pemakaman bagi jemaat yang meninggal dunia secara bertanggung jawab. *Kelima*, pendeta diharapkan membangun relasi yang harmonis dengan pelayan gereja lainnya, baik yang berasal dari denominasi yang sama maupun berbeda, dengan menunjukkan sikap saling menghargai, menghormati, ramah, santun, serta menghindari konflik. *Keenam*, pendeta wajib menjaga kepercayaan jemaat, khususnya dalam mencegah terjadinya pelecehan seksual dan penyalahgunaan kekuasaan di tengah-tengah komunitas gereja.

Dahleburg (2002:31) menegaskan bahwa pendeta memiliki panggilan untuk menjalankan tugas yang kudus, yang mencakup hidup dengan perilaku yang terpuji, menjauhi perbuatan tercela, memberitakan dan menyampaikan firman Allah kepada sesama, menggembalakan dan mengajar, serta memperlengkapi orang-orang kudus bagi pekerjaan Allah. Tugas tersebut juga meliputi pelayanan kunjungan kepada mereka yang sakit dan menderita.

Dalam pelaksanaan tugas dan tanggung jawabnya, khususnya untuk menjangkau wilayah-wilayah pelayanan, para pendeta di Kabupaten Kaimana Klasis GPI Papua Teluk Etna bergantung pada moda transportasi air seperti perahu, motor tempel (Johnson), dan *speed boat*. Ketergantungan terhadap transportasi air sebagai sarana utama pelayanan tersebut membawa risiko kecelakaan kerja yang cukup tinggi, baik berupa cedera fisik maupun potensi kehilangan nyawa.

.Tabel 1.1 Potret Lokasi Penelitian

Kondisi Wilayah Distrik Teluk Etna Kabupaten Kaimana	
Latar belakang permasalahan	Kurang tersedia kapal yang melayani
	Transportasi antar pulau menggunakan Motor Jhonson/Speedboat sehingga dihadapkan dengan gelombang yang tinggi

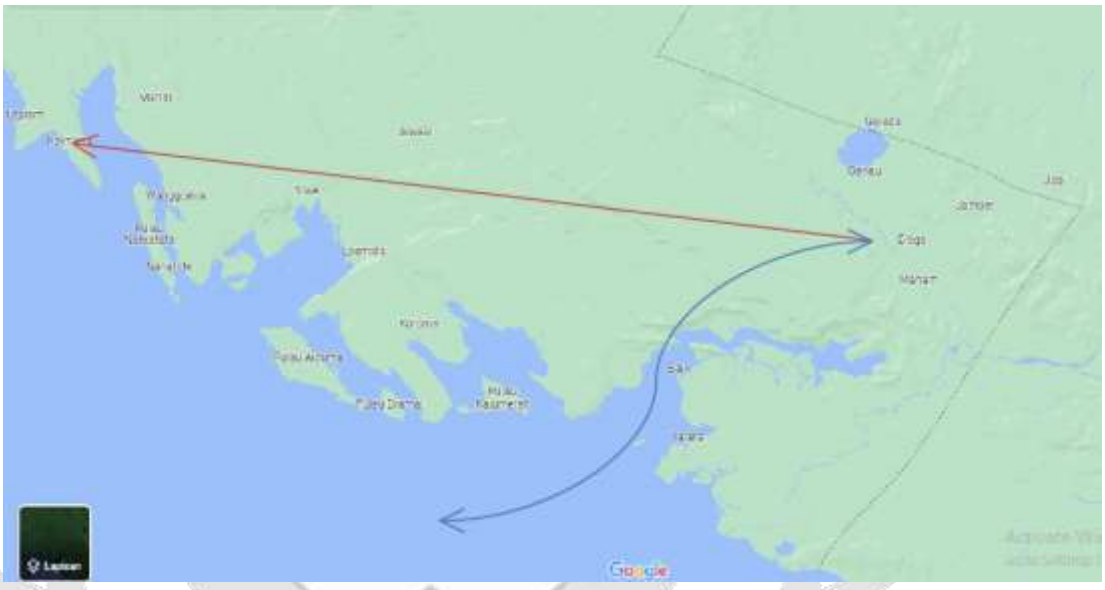
Dampak	Tingkat kecelakaan yang mengancam hidup para pendeta
	Harga kebutuhan pokok yang sangat tinggi
	Keterbatasan barang-barang pokok dan kebutuhan sehari-hari masyarakat
Hipotesis	Layanan transportasi memiliki dampak yang signifikan terhadap tingkat pelayanan, kesejahteraan dan mobilisasi masyarakat serta tingkat kecelakaan kerja bagi para pendeta di Distrik Teluk Etna Kabupaten Kaimana
Metode pemecahan Masalah	Analisis ini berfokus pada penggunaan transportasi laut berupa perahu bermesin *Johnson* (motor tempel) atau *speed boat* yang digunakan oleh para pendeta dalam melaksanakan pelayanan di wilayah Klasis Teluk Etna, Distrik Teluk Etna, Kabupaten Kaimana, Provinsi Papua Barat. Penelitian ini menggunakan metode **Bow Tie Analysis (BTA)** sebagai pendekatan utama dalam mengidentifikasi, menilai, dan mengelola risiko yang terkait dengan aktivitas transportasi laut tersebut.
Data yang diperlukan	Jumlah anggota jemaat dan pendeta yang melayani di Klasis GPI Papua Teluk Etna. Data Kapal dan frekuensi layanan transportasi

Kecelakaan kerja yang dialami pendeta dalam menjalankan pelayanan di wilayah kerja Sinode GPI Papua, khususnya di Klasis Teluk Etna, Distrik Teluk Etna, Kabupaten Kaimana, Provinsi Papua Barat, dilaporkan sering terjadi. Berdasarkan wawancara dengan beberapa pendeta setempat, Pdt. Mouriets Persulessy mengungkapkan bahwa perjalanan pelayanan dari satu kampung ke kampung lain, atau menuju kota untuk mengikuti kegiatan Klasis maupun urusan administratif di Kabupaten Kaimana, umumnya dilakukan dengan menggunakan perahu bermotor (*Johnson/Speedboat*) yang harus melewati perairan Laut Arafura. Khusus bagi jemaat di Kampung Erega, perjalanan tersebut memerlukan persiapan bahan bakar sekitar dua drum dan menghadapi kondisi laut yang kerap bergelora. Menurutnya, sebagai pendeta ia tetap harus melaksanakan tugas tersebut meskipun berisiko tinggi, bahkan dirinya bersama keluarga pernah mengalami kecelakaan laut hingga tenggelam sebanyak dua kali.

Hal serupa juga diungkapkan oleh Pdt. Beny Soumokil yang menjelaskan bahwa, meskipun kondisi laut sering kali tidak bersahabat, para pendeta tetap

harus melakukan perjalanan pelayanan. Dalam beberapa kesempatan, perjalanan bahkan dilakukan sejak subuh agar dapat menghindari ombak besar, mengingat wilayah Etna berbatasan langsung dengan Laut Arafura. Menurutnya, kondisi tersebut merupakan realitas risiko yang melekat pada tugas pelayanan di daerah tersebut.

Peta lokasi dapat dilihat di gambar 2 berikut ini :



Keterangan : Distrik Teluk Etna menjadi salah satu distrik terjauh dari Pusat Kota Kaimana yang berjarak 141Km atau 84mil dari pusat Kota Kaimana.

Dari beberapa wawancara tersebut terdapat data Kecelakaan Kerja pada Wilayah Kepulauan Teluk Etna Kabupaten Kaimana seperti tertuang dalam tabel dibawah ini.

Tabel 1.2
Data Kasus Kecelakaan para Pendeta di Klasis Teluk Etna Kabupaten Kaimana

No	Tahun	Jumlah Kecelakaan	Korban Jiwa	
			Meninggal dunia/Hilang	Luka-luka (ringan/berat)
1	2017	2	2	1
2	2019	4		4
3	2020	3		5
4	2022	1		3

Sumber Data : Sinode GPI Papua khususnya diwilayah pelayanan Klasis Teluk GPI Papua Etna Distrik Teluk Etna Kabupaten Kaimana Provinsi Papua Barat

Tercatat terdapat sepuluh kasus kecelakaan kerja di wilayah pelayanan pendeta di Kabupaten Kaimana, sembilan di antaranya berupa kecelakaan tenggelam yang melibatkan motor *Johnson*/fiber/*speed boat*, dan satu kecelakaan terjadi dengan perahu yang berakibat fatal hingga menyebabkan kematian. Keterbatasan sarana transportasi antarpulau di wilayah ini memaksa para pendeta menggunakan moda transportasi tersebut untuk menjalankan tugas pelayanan, sehingga mereka senantiasa menghadapi potensi bahaya. Potensi bahaya (*hazard*) dapat ditemukan hampir di setiap lokasi kegiatan, dan apabila faktor-faktor risiko tersebut tidak dikendalikan secara tepat, hal ini dapat mengakibatkan timbulnya kelelahan kerja, gangguan kesehatan, cedera fisik, kecelakaan berat, bahkan berpotensi menyebabkan kematian.

Penelitian Ardillah (2023) menunjukkan bahwa tingkat pengetahuan mengenai keselamatan dan kesehatan kerja (K3) sebagian besar tergolong rendah, dengan 76,7% responden berpengetahuan kurang, 20% cukup, dan hanya 3,3% yang memiliki pengetahuan baik. Saptadi dkk. (2021) menambahkan bahwa penilaian risiko K3 terkait aktivitas di wilayah ini mengidentifikasi Risiko berada di laut seperti tenggelam, terseret arus, digigit, atau terkena racun hewan liar sangat tinggi. Untuk mengurangi risiko ini, telah dilakukan beberapa upaya seperti memberikan pengenalan keselamatan *safety induction* sebelum melakukan wisata, menyediakan pelampung, serta menghentikan aktivitas saat hujan deras, serta pemantauan terhadap keberadaan hewan liar. Idrus dkk. (2021) juga mencatat bahwa manajemen kapal belum menerapkan budaya keselamatan secara optimal, ditandai dengan tidak adanya pembagian dinas jaga dek dan mesin bagi ABK, perilaku abai terhadap kebersihan dan kesehatan selama pelayaran, serta kebiasaan konsumsi alkohol oleh ABK saat kapal berlayar.

Untuk mengurangi insiden kecelakaan tersebut, diperlukan langkah pengendalian bahaya melalui proses identifikasi sumber-sumber potensi risiko di tempat kerja. Identifikasi bahaya ini kemudian harus diikuti dengan evaluasi tingkat risiko terhadap tenaga kerja, khususnya penumpang kapal dengan

penekanan pada para pendeta yang melaksanakan tugas pelayanan di wilayah Klasis Teluk Etna, Distrik Teluk Etna, Kabupaten Kaimana, Provinsi Papua Barat.

Berdasarkan latar belakang tersebut, upaya mitigasi dampak kecelakaan kerja bagi para pendeta menjadi krusial melalui penerapan analisis risiko keselamatan kerja yang bertujuan meminimalisir terjadinya kecelakaan di masa mendatang. Dalam penelitian ini digunakan metode *Bowtie* sebagai pendekatan untuk menganalisis dan mengenali kemungkinan risiko serta mengetahui dampak dari kecelakaan kerja yang bisa terjadi. Sejalan dengan itu, penelitian ini mengangkat judul: *"Analisis Risiko Kecelakaan dan Keselamatan Kerja Pendeta di Wilayah Klasis GPI Papua Teluk Etna, Distrik Teluk Etna, Kabupaten Kaimana, Provinsi Papua Barat."*

1.2 Rumusan Masalah

Tugas dan tanggung jawab seorang pendeta sebagian besar berfokus pada aktivitas kunjungan ke jemaat atau lokasi gereja lainnya dalam rangka memperkuat hubungan dan membangun relasi yang baik, termasuk dengan denominasi gereja lainnya. Dalam menjalankan tugas tersebut, para pendeta di Klasis GPI Papua Teluk Etna, khususnya yang berasal dari jemaat setempat, umumnya mengandalkan transportasi air seperti perahu, motor tempel (*Jhonson*), dan *speed boat*. Moda transportasi air ini telah menjadi sarana utama dalam mendukung mobilitas pelayanan mereka.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini dapat dinyatakan sebagai berikut :

1. Bagaimana potensi risiko kecelakaan kerja yang bersifat signifikan (*significant*) dan tinggi (*high*) bagi para pendeta yang menggunakan transportasi laut di wilayah Klasis Teluk Etna, Distrik Teluk Etna, Kabupaten Kaimana, Provinsi Papua Barat?
2. Bagaimana pengukuran, rencana dan langkah mitigasi yang dapat dilakukan untuk mengantisipasi risiko kecelakaan dan keselamatan kerja

para pendeta ketika melakukan pelayaran dengan Jhonson (motor tempel)/Speedboat?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini, adalah :

1. Menganalisis potensi risiko kecelakaan kerja yang memiliki tingkat signikinasi dan probabilitas tinggi serta dapat mengidentifikasi sumber-sumber penyebab, dampak dan upaya pengendalian (kontrol) terhadap risiko kecelakaan kerja bagi para pendeta di Klasis GPI Papua Teluk Etna Distrik Teluk Etna, Kabupaten Kaimana Provinsi Papua Barat.
2. Menganalisis pengukuran, rencana dan langkah mitigasi yang dapat dilakukan untuk mengantisipasi risiko kecelakaan para pendeta ketika melakukan pelayaran dengan Jhonson (motortempel)/Speedboat.

1.4. Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian ini meliputi dua aspek utama, yaitu :

1. Kecelakaan kerja di wilayah perairan yang dialami para pendeta saat melaksanakan tugas pelayanan, khususnya ketika menggunakan moda transportasi laut berupa motor tempel (*Jhonson*) atau *speed boat* di Klasis GPI Papua Teluk Etna, Distrik Teluk Etna, Kabupaten Kaimana, Provinsi Papua Barat.
2. Upaya mitigasi risiko yang diterapkan oleh para pendeta di wilayah kerja tersebut untuk meminimalkan dampak yang ditimbulkan dari potensi kecelakaan kerja di laut.