



**PENANGANAN KECELAKAAN KERJA
TERHADAP CREW KAPAL DI PT. MERATUS LINE**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh
HESTINA KARTIKASARI
NIT. 541711306474 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

SEMARANG

2021



**PENANGANAN KECELAKAAN KERJA
TERHADAP CREW KAPAL DI PT. MERATUS LINE**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**Oleh
HESTINA KARTIKASARI
NIT. 541711306474 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

SEMARANG

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

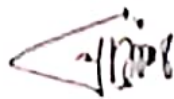
PENANGANAN KECELAKAAN KERJA TERHADAP CREW KAPAL
DI PT. MERATUS LINE

Dusun oleh :

HESTINA KARTIKASARI
NIT. 541711306474 K

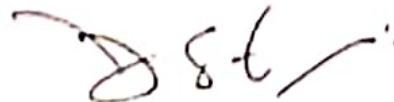
Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Semarang, 10 Desember 2021

Dosen Pembimbing I
Materi



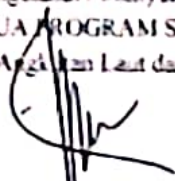
OKVITA WAHYUNI, S.ST, MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002

Dosen Pembimbing II
Metode Penulisan



YUSTINA SAPARI, S.ST, MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

Mengetahui / Menyetujui,
KETUA PROGRAM STUDI
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan



NUR ROHMAH, S.E., MM.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "PENANGANAN KECELAKAAN KERJA TERHADAP CREW KAPAL DI PT. MERATUS LINE" karya,

Nama : Hestina Kartikasari

NIT : 541711306174 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Senin, tanggal 23 Agustus 2021

Semarang, 23 Agustus 2021

Penguji I

IRMA SHINTA DEWI, M.Pd
Penata TKI (III/d)
NIP. 19730713 199803 2 003

Penguji II

OKVITA WAHYUNIS, ST., M.M.
Penata TKI (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002

Penguji III

MOH. ZAENAL ARIFIN, S.SIT., M.M.
Penata (III/c)
NIP. 19760309 201012 1 002

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dr. Capt. M. MUDDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 196706 5 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Hestina Kartikasari

NIT : 541711306474 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul "PENANGANAN KECELAKAAN KERJA TERHADAP
CREW KAPAL DI PT. MERATUS LINE"

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulis) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau selanjutnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang diturunkan apabila ditemukan adanya pelanggaran etika keilmuan dalam karya ini.

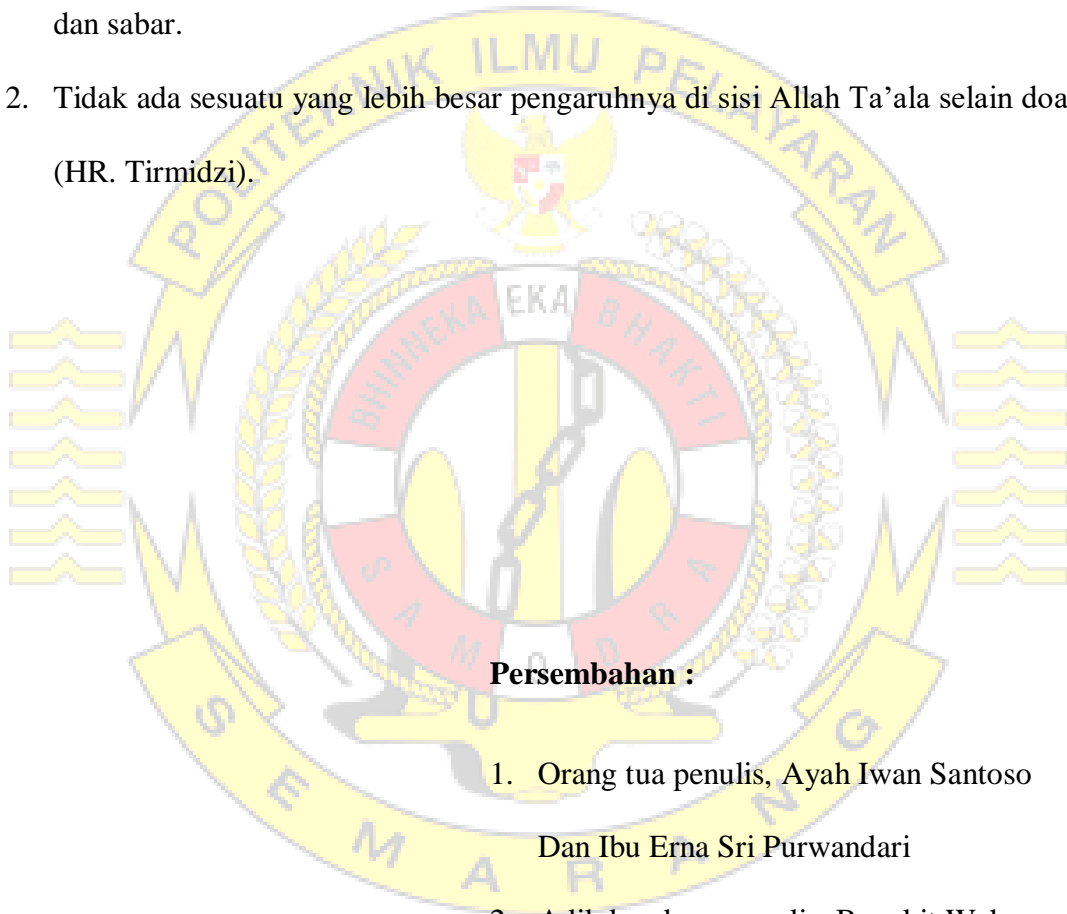
Semarang, 7 September 2021

Yai  an,

HESTINA KARTIKASARI
NIT. 541711306474 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. “*Sura Dira Jayaningrat Lebur Dening Pangastuti*” Segala sifat keras hati, picik, angkara murka, hanya bisa dikalahkan dengan sikap bijak, lembut hati dan sabar.
2. Tidak ada sesuatu yang lebih besar pengaruhnya di sisi Allah Ta’ala selain doa (HR. Tirmidzi).



Persembahan :

1. Orang tua penulis, Ayah Iwan Santoso
Dan Ibu Erna Sri Purwandari
2. Adik kandung penulis, Bangkit Wahyu
Hadyanto
3. Taruna Taruni Angkatan 54 PIP
Semarang

PRAKATA

Assalamualaikum Wr. Wb.

Alhamdulillah, berkat rahmat Allah SWT serta segala puji syukur dan hidayah-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Penanganan Kecelakaan Kerja Terhadap *Crew* Kapal di PT. Meratus Line”.

Skripsi ini disusun dalam rangka untuk memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan PIP Semarang.
3. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST, M.M. selaku dosen pembimbing materi skripsi.
4. Ibu Yustina Sapan, S.ST, MM selaku dosen pembimbing penulisan skripsi.
5. Keluarga besar Trah Gunawan DK dan Trah Suparno yang selalu memberikan dukungan dan doa tanpa henti.

6. Perusahaan PT. Meratus Line dan seluruh staf yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek darat serta membantu penulisan skripsi ini.
7. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Waasalamualaikum Wr. Wb.

Semarang ,.....

Penulis

HESTINA KARTIKASARI
NIT. 541711306474 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI	viii
ABSTRAKSI	x
ABSTRACT	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I : PENDAHULUAN	1
1.1 Latar belakang	1
1.2 Rumusan masalah	2
1.3 Tujuan penelitian	2
1.4 Manfaat penelitian	4
1.5 Sistematika penulisan	5

BAB II : LANDASAN TEORI	7
2.1 Tinjauan pustaka	7
2.2 Kerangka teori penelitian.....	14
2.3 Kerangka pikir penelitian.....	15
BAB III : METODE PENELITIAN.....	16
3.1 Pendekatan dan desain penelitian.....	16
3.2 Fokus dan lokus penelitian.....	18
3.3 Sumber data penelitian	19
3.4 Teknik pengumpulan data.....	20
3.5 Teknik keabsahan data.....	22
3.6 Teknik analisis data	24
BAB IV : ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN ...	26
4.1 Gambaran umum.....	26
4.2 Hasil penelitian	32
4.3 Pembahasan masalah.....	34
BAB V : SIMPULAN DAN SARAN	51
5.1 Simpulan.....	51
5.2 Saran.....	53
DAFTAR PUSTAKA	55
LAMPIRAN	56
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	64

ABSTRAKSI

Kartikasari, Hestina, 2021, NIT : 541711306474K, “*Penanganan Kecelakaan Kerja Terhadap Crew Kapal di PT. Meratus Line*”, Program Studi Talk, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Okvita Wahyuni, S.ST, M.M Pembimbing II : Yustina Sapan, S.ST, MM

Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak diduga semula dan tidak diketahui, yang mengakibatkan proses dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian baik korban manusia maupun harta benda. Penanganan kecelakaan kerja sangat berpengaruh terhadap *crew* dan dapat menimbulkan dampak yang kurang baik terhadap *crew* maupun perusahaan. Tujuan penelitian ini untuk menjelaskan faktor apa saja yang mempengaruhi kegiatan penanganan kecelakaan kerja *crew* kapal di PT. Meratus Line. Dampak yang timbul pada kegiatan penanganan kecelakaan kerja dan upaya yang dilakukan untuk mengatasi penanganan kecelakaan kerja.

Metode penelitian yang digunakan oleh penulis dalam skripsi ini adalah metode kualitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi, wawancara yang dilakukan dengan *General Manager* beserta staf *Crewing*, dokumentasi diambil dari perusahaan dan studi pustaka. Sehingga dari teknik pengumpulan data yang digunakan akan didapatkan teknik keabsahan data.

Berdasarkan hasil penelitian kecelakaan kerja disebabkan oleh tindakan manusia yang tidak melakukan tindakan penyelamatan dan disebabkan oleh keadaan lingkungan kerja yang tidak aman. Dampak yang timbul akibat kecelakaan kerja dapat mengakibatkan mereka berhenti bekerja untuk sementara waktu dan dapat seterusnya yang dikarenakan mereka kehilangan anggota tubuh atau nyawanya. Penyebab terjadinya hal tersebut karena posisi kapal masih jauh dengan pelabuhan dan tidak adanya fasilitas medis di pelabuhan singgah. Upaya yang dilakukan PT. Meratus Line yaitu meningkatkan disiplin dan kesadaran kepada seluruh *crew* dengan memberikan sanksi tegas kepada pelanggar salah satunya dengan pemberhentian kerja apabila poin pelanggaran sudah melebihi batas.

Kata kunci : Penanganan, Kecelakaan kerja, *Crew*

ABSTRACT

Kartikasari, Hestina, 2020, NIT : 541711306474K, “*Handling Work Accidents Against Crew at PT. Meratus Line*”, Talk Department, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine of Polytechnic, 1st Supervisor Okvita Wahyuni, S.ST, M.M 2nd Supervisor Yustina Sapan, S.ST, MM.

A work accident is an unexpected and unknown event, which results in the process of an activity and can cause harm to both human victims and property. Handling work accidents is very influential on the crew and can have an unfavorable impact on the crew and the company. The purpose of this study is to explain what factors affect the activities of handling work accidents for ship crews at PT. Meratus Line. The impact that arises in the work accident handling activities and the efforts made to overcome the handling of work accidents.

The research method used by the author in this thesis is a qualitative method. The data collection technique used is observation, interviews with the General Manager and crewing staff, documentation taken from the company and literature study. So from the data collection techniques used, the validity of the data will be obtained.

Based on the research results, work accidents are caused by human actions that do not take rescue actions and are caused by unsafe working conditions. Impacts arising from work accidents can cause them to stop working for a while and can continue because they lose their limbs or their lives. The cause of this is because the position of the ship is still far from the port and there are no medical facilities at the port of call. Efforts made by PT. Meratus Line is to increase discipline and awareness to all crews by giving strict sanctions to violators, one of which is termination of work if the violation points have exceeded the limit.

Kata kunci : Action, Work Accident, Crew

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka pikir penelitian.....	15
Gambar 4.1 PT. Meratus Line	27
Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Meratus Line	28



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Nama kapal milik PT. Meratus Line	26
Tabel 4.2 Daftar kecelakaan kerja <i>crew</i> di atas kapal.....	37



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Sijil Meninggalkan Kapal.....	56
Lampiran 2 Daftar Bawaan Darurat.....	57
Lampiran 3 Gambar - Gambar	58
Lampiran 4 Transkrip Wawancara.....	60



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Sebagai salah satu negara maritim, peranan sektor perhubungan laut sangat menunjang kelancaran arus barang dari suatu daerah ke daerah lainnya. Terutama peranan kapal sebagai salah satu alat transportasi laut yang sangat diperlukan untuk menunjang kegiatan perdagangan yang dapat memajukan Negara kita, serta teknologi canggih yang dapat diserap oleh Negara kita, hal tersebut juga termasuk ekspor dan impor barang-barang yang banyak atau sebagian besar melalui laut.

Dalam menjaga dan meningkatkan kualitas pengoperasian kapal yang melayani pengangkutan penumpang, kendaraan, maupun barang diperlukan keahlian dan keterampilan kerja awak kapal. Adanya kasus kecelakaan di kapal selama penulis melaksanakan praktek menunjukkan bahwa kualitas sumber daya manusia kurang optimal walaupun faktor-faktor lain juga menjadi penyebab terjadinya kecelakaan. Kegiatan yang dikerjakan di atas kapal terdapat unsur ketidak-terampilan dan ketidak-cakapan awak kapal dalam mematuhi kedisiplinan aturan kerja ataupun kurangnya pengetahuan awak kapal tentang pentingnya pelatihan di atas kapal. Meskipun manajemen perusahaan telah membuat prosedur-prosedur keselamatan pengoperasian kapal (diantaranya prosedur perawatan dan pemeliharaan alat kerja, prosedur menggunakan alat pelindung diri, prosedur menjaga

kebersihan lingkungan dan lain-lain) namun apabila awak kapal kurang disiplin dalam melaksanakannya, hal ini dapat menimbulkan risiko-risiko kecelakaan yang lebih besar. Tentu risiko itu bisa berdampak buruk pada perusahaan yang bergerak di *Ship Owner* terutama divisi *Crewing Manajemen* di PT. Meratus Line.

Crewing Manajemen atau disebut sebagai pengawakan kapal yang dilakukan perusahaan pelayaran guna mempersiapkan semua syarat seorang pelaut sebelum berangkat ke atas kapal. Selain itu *Crewing Manajemen* juga bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan *Crew*. Hal tersebut sesuai dengan (*Undang-Undang RI No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, n.d.) pasal 151. Dimana awak kapal harus mendapatkan perlindungan selama dalam masa kontrak kerja. Jika pemberi kerja tidak memberikan perlindungan kepada awak kapalnya, maka terdapat sanksi administratif. Banyaknya permasalahan yang timbul akibat tidak adanya perlindungan dapat mengakibatkan kerugian baik bagi *Crewing Manajemen* maupun pekerja (awak kapal).

Dari pemaparan tersebut penulis menemukan kendala yang ada pada *Crewing Manajemen* di PT. Meratus Line tentang penanganan kecelakaan kerja. Kendala yang ditemui yaitu posisi kapal masih jauh dari pelabuhan singgah dan tidak adanya fasilitas medis di pelabuhan singgah. Karena dalam kegiatan penanganan keselamatan dan kesehatan kerja sangat berpengaruh kuat terhadap *Crew* kapal. Keselamatan dan kesehatan kerja menjadi hal utama yang harus dijaga dan dirawat agar mengurangi peluang terjadinya

kecelakaan kerja. Kecelakaan kerja dapat berpengaruh terhadap kesehatan fisik dan mental sedangkan dalam penanganan kecelakaan kerja sendiri juga dapat berpengaruh dalam keselamatan *Crew*. Dengan adanya kendala dalam kegiatan ini penulis mulai melakukan penelitian terhadap proses penanganan kecelakaan kerja yang diterima *Crew* PT. Meratus Line dan berharap menjadikan penelitian ini sebagai langkah awal untuk memperbaiki proses penanganan kecelakaan kerja.

Dalam hal ini penulis tertarik untuk mengangkat masalah yang ditemukan pada saat melakukan praktek selama 12 bulan pada bulan Agustus 2019 sampai dengan Agustus 2020 dengan membuat penelitian dengan judul “Penanganan Kecelakaan Kerja Terhadap *Crew* Kapal di PT. Meratus Line”.

1.2. Rumusan Masalah

Dari latar belakang dan judul diatas maka penulis menyusun beberapa rumusan masalah sebagai berikut :

- 1.2.1 Apa faktor yang mempengaruhi kegiatan penanganan kecelakaan kerja terhadap *Crew* kapal di PT. Meratus Line?
- 1.2.2 Apa dampak yang timbul pada kegiatan penanganan kecelakaan kerja terhadap *Crew* kapal di PT. Meratus Line?
- 1.2.3 Apa upaya yang dilakukan untuk mengatasi penanganan kecelakaan kerja terhadap *Crew* kapal di PT. Meratus Line?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah :

- 1.3.1 Untuk menjelaskan faktor apa saja yang mempengaruhi kegiatan penanganan kecelakaan kerja *Crew* kapal di PT. Meratus Line.
- 1.3.2 Untuk menganalisa dampak apa yang timbul pada kegiatan penanganan kecelakaan kerja terhadap *Crew* kapal di PT. Meratus Line.
- 1.3.3 Untuk mengetahui upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi penanganan kecelakaan kerja terhadap *Crew* kapal di PT. Meratus Line.

1.4. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian mengenai "Penanganan Kecelakaan kerja Terhadap *Crew* Kapal di PT. Meratus Line" ini diharapkan bermanfaat bukan hanya bagi penulis tetapi juga para pembaca. Manfaat dari penelitian ini adalah :

1.4.1 Manfaat Secara Teoritis:

- 1.4.1.1 Sebagai tambahan pengetahuan untuk pembaca khususnya civitas academica Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang mengenai manajemen perusahaan pengawakan kapal beserta permasalahan yang dihadapinya.
- 1.4.1.2 Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan guna dijadikan bahan acuan untuk peneliti berikutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik dan akurat.

1.4.1.3 Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan bagi para pembaca yang dapat berguna untuk pengembangan sumber daya manusia dan siap menghadapi dunia kerja atau bisnis yang bergerak di usahan pengawakan kapal.

1.4.2 Manfaat secara praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat nyata kepada berbagai pihak untuk menambah ilmu tentang keselamatan dan kesehatan kerja, diantaranya :

1.4.2.1 Sebagai masukan positif bagi PT. Meratus Line agar lebih baik dalam penanganan kecelakaan kerja karena hal ini sangat berpengaruh terhadap kehidupan *Crew*.

1.4.2.2 Sebagai referensi untuk referensi dan koreksi bagi PT. Meratus Line dalam berkiprah di dunia bisnis yang bergerak di bidang *Ship Owner*.

1.5 Sistematika Penulisan

Penelitian ini disusun agar lebih sistematis dan mudah dimengerti. Untuk mempermudah proses pemikiran dalam membahas permasalahan mengenai “Penanganan Kecelakaan Kerja Terhadap *Crew* di PT. Meratus Line” maka penelitan menyusun dan menguraikan penjelasan secara singkat tentang materi pokok dari penelitian ini agar dapat digunakan untuk memudahkan para pembaca dalam mengikuti penyajian yang terdapat di dalam peneitian ini. Penulis membuat sistematika dari judul menjadi beberapa bab dan setiap bab menjadi sub bab sebagai berikut :

BAB I. PENDAHULUAN

- 1.1. Latar Belakang
- 1.2. Rumusan Masalah
- 1.3. Tujuan Penelitian
- 1.4. Sistematika Penulisan

BAB II. LANDASAN TEORI

- 2.1 Tinjauan Pustaka
- 2.2 Kerangka Teori Penelitian
- 2.3 Kerangka Pikir Penelitian

BAB III. METODE PENELITIAN

- 3.1. Pendekatan dan Desain Penelitian
- 3.2. Fokus dan Lokus Penelitian
- 3.3. Sumber Data Penelitian
- 3.4. Teknik Pengumpulan Data
- 3.5. Teknik Keabsahan Data
- 3.6. Teknik Analisis Data

BAB IV. ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

- 4.1. Gambaran Umum
- 4.2. Hasil Penelitian
- 4.3. Pembahasan Masalah

BAB V. PENUTUP

- 5.1. Simpulan
- 5.2. Saran

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

Pada bab ini diuraikan landasan yang digunakan sebagai sumber teori yang dijadikan dasar dari penelitian. Sumber tersebut memberikan kerangka atau dasar untuk memahami latar belakang dari timbulnya permasalahan secara sistematis. Landasan teori ini juga penting untuk melandasi pembahasan judul dari penelitian “Penanganan Kecelakaan Kerja Terhadap *Crew* Kapal di PT. Meratus Line.”

2.1.1. Pengertian Penanganan

Menurut (KBBI, n.d.), penanganan memiliki suatu arti yaitu penanganan dan berasal dari kata dasar tangan. Penanganan memiliki arti yang menyatakan sebuah tindakan yang dilakukan dalam melakukan sesuatu. Penanganan juga dapat berarti proses, cara, pembuatan menangani sesuatu yang sedang dialami.

Berdasarkan definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa penanganan adalah tindakan yang dilakukan dalam menghadapi suatu proses peristiwa yang sedang dialami. Dalam hal ini adalah terjadinya penanganan kecelakaan kerja terhadap *crew* kapal di PT. Meratus Line.

2.1.2. Pengertian Kecelakaan Kerja

Menurut (OHSAS 18001, 2007), kecelakaan kerja adalah suatu kejadian tiba-tiba yang tidak diinginkan yang mengakibatkan

kematian, luka-luka, kerusakan harta benda atau kerugian waktu. Pengertian kecelakaan kerja menurut (Ervianto, 2005), kecelakaan kerja adalah kecelakaan dan atau penyakit yang menimpa tenaga kerja karena hubungan kerja di tempat kerja. Menurut (Suma'mur, 2009), kecelakaan kerja adalah kecelakaan berhubungan dengan hubungan kerja pada perusahaan. Hubungan kerja disini dapat berarti, bahwa kecelakaan terjadi dikarenakan oleh pekerjaan atau pada waktu melaksanakan pekerjaan. Kecelakaan menurut (Sulaksmono.M, 2006), adalah suatu kejadian tidak diduga dan tidak dikehendaki yang mengacaukan proses suatu aktivitas yang telah diatur. Kecelakaan akibat kerja adalah berhubungan dengan hubungan kerja pada perusahaan. Hubungan kerja disini dapat berarti bahwa kecelakaan terjadi dikarenakan pekerjaan atau pada waktu pekerjaan berlangsung. Berdasarkan (UU No. 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja, 2014), kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak diduga semula dan tidak dikehendaki, yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian baik korban manusia maupun harta benda.

2.1.3. Pengertian Crew atau Awak Kapal

Menurut (Undang-Undang RI No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, n.d.) Bab 1 Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat “Awak Kapal adalah orang 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 siji”. Semua posisi di kapal dari Kapten sampai *Messboy* adalah awak kapal. Dalam ayat 41 disebutkan bahwa “Nahkoda adalah salah seorang Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, dan pada ayat 42 Nahkoda cukup diistimewakan oleh Undang-Undang Negara yang berbunyi, ”Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nahkoda”.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa Awak Kapal adalah seseorang yang bekerja atau diperkerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji yang dibagi menjadi dua kedudukan yaitu perwira kapal dan anak buah kapal sebagai berikut :

2.1.4.1. *Officer deck* terdiri dari nahkoda sebagai pemimpin dan penanggung jawab pelayaran. *Chief Officer* bertanggung jawab pada muatan kapal, persediaan air tawar dan sebagai pengatur arah navigasi. *Second Officer* menjadi petugas medis jika terjadi keadaan darurat di atas kapal selain tanggung jawabnya sebagai perwira navigasi yang membuat jalur peta pelayaran. *Third Officer* bertugas sebagai pengatur, memeriksa, memelihara semua alat-alat keselamatan kapal. Sedangkan untuk bagian *engine* adalah *Chief Engineer* sebagai pimpinan dan penanggung jawab

atas semua mesin yang ada di kapal. *First Enginee* bertanggung jawab atas mesin induk. *Second Enginee* bertanggung jawab atas semua mesin bantu. *Third Enginee* bertanggung jawab atas semua mesin pompa.

2.1.4.2 *Rating* terdiri dari *Boatswain*, *Able Seaman (AB)*, *Ordinary Seaman (OS)*, *Chief Cook*, *Mess Boy* untuk bagian *deck*. Sedangkan untuk bagian *engine* adalah *Oiler* dan *Wiper*.

Berdasarkan Standar Operasional Prosedur (SOP) di PT. Meratus Line, persyaratan untuk menjadi seorang *Crew* kapal adalah sebagai berikut:

2.1.4.3 *Bagian deck departement*

Dalam ketentuan di STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) pelaut bisa dikatakan *deck officer* harus memiliki *Certificate Of Proficiency (COP)* atau yang disebut Sertifikat Keterampilan Pelaut, *Certificate Of Competency (COC)* atau yang disebut Sertifikat Keahlian Pelaut yaitu Sertifikat Ahli Nautika Tingkat I, Ahli Nautika Tingkat II, Ahli Nautika Tingkat III, GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*) dan dokumen lainnya sebagai berikut :

Untuk Sertifikat Keterampilan Pelaut *Certificate Of Proficiency (COP)* terdapat *Basic Safety Training (BST)*,

Survival Craft and Resoue Boats (SCRB), Advanced Fire Fighting (AFF), Medical First Aid (MFA), Medical Care (MC), Radar, Automtic Radar Plotting Aids (Arpa), Bridge Resource Management (BRM), Electronic Chart Display and Information System (ECDIS), Ship Security Officer (SSO).

Untuk Sertifikat Keahlian Pelaut *Certificate Of Competency (COC)* terdapat Sertifikat Ahli Nautika Tingkat I, Ahli Nautika Tingkat II, Ahli Nautika Tingkat III serta *Certificate of Endorsment (COE)* yang merupakan sertifikat pengukuhan bahwa seorang pelaut. Sertifikat ini memiliki masa aktif atau masa berlaku selama 5 tahun.

Dokumen lainnya seperti *Seaman Book, Passpor, Operator Radio Umum (ORU), Internasional Maritime Dengerous Goods (IMDG) Code, Yellow Book* dan *Medical Check Up (MCU).*

2.1.4.4 Bagian *deck rating*

Dalam ketentuan di STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeping for Seafarers*) pelaut bisa dikatakan *deck rating* harus memiliki *Certificate of Proficiency (COP)* atau yang disebut Sertifikat Keterampilan Pelaut, *Certificate Of Competency (COC)*

atau yang disebut Sertifikat Keahlian Pelaut yaitu Sertifikat Ahli Nautika Tingkat IV dan dokumen lainnya sebagai berikut :

Untuk Sertifikat Keterampilan Pelaut *Certificate Of Proficiency (COP)* terdapat *Basic Safety Training (BST)*, *Survival Craft and Resoue Boats (SCRB)*, *Advanced Fire Fighting (AFF)*, *Medical First Aid (MFA)*, *Security Awarness Training (SAT)*, *Seafarers with Security Duties (SDSD)*.

Untuk *Certificate Of Competency (COC)* terdapat *Rating Able Seafares Deck*.

Dokumen lainnya seperti *Seaman Book*, *Passpor*, *Yellow Book* dan *Medical Check Up (MCU)*.

2.1.4.5 Bagian engine department

Dalam ketentuan di *STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeping for Seafarers)* pelaut bisa dikatakan *deck officer* harus memiliki *Certificate Of Prificiency (COP)* atau yang disebut Sertifikat Keahlian Pelaut, *Certificate Of Competency (COC)* atau yang disebut Sertifikat Keahlian Pelaut yaitu Sertifikat Ahli Teknika Tingkat I, Ahli Teknika Tingkat II, Ahli Nautika Tingkat III, dan dokumen lainnya sebagai berikut :

Untuk Sertifikat Keterampilan Pelaut *Certificate Of Proficiency (COP)* terdapat *Basic Safety Training (BST)*, *Survival Craft and Resoué Boats (SCRB)*, *Advanced Fire Fighting (AFF)*, *Medical First Aid (MFA)*, *Medical Care (MC)*, *Engine Room Management (ERM)*.

Untuk Sertifikat Keahlian Pelaut *Certificate Of Competency (COC)* terdapat Sertifikat Ahli Teknika Tingkat I, Ahli Teknika Tingkat II, Ahli Teknika Tingkat III serta *Certificate of Endorsment (COE)* yang merupakan sertifikat pengukuhan bahwa seorang pelaut. Sertifikat ini memiliki masa aktif atau masa berlaku selama 5 tahun.

Dokumen lainnya seperti *Seaman Book*, *Passpor*, *Yellow Book* dan *Medical Check Up (MCU)*.

2.1.4.6 Untuk bagian *engine rating*

Dalam ketentuan di STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeping for Seafarers*) pelaut bisa dikatakan *deck rating* harus memiliki *Certificate of Proficiency (COP)* atau yang disebut Sertifikat Keterampilan Pelaut, *Certificate Of Competency (COC)* atau yang disebut Sertifikat Keahlian Pelaut yaitu Sertifikat Ahli Teknika Tingkat IV dan dokumen lainnya sebagai berikut :

Untuk Sertifikat Keterampilan Pelaut *Certificate Of Proficiency (COP)* terdapat *Basic Safety Training (BST)*, *Survival Craft and Resoue Boats (SCRB)*, *Advanced Fire Fighting (AFF)*, *Medical First Aid (MFA)*, *Security Awarness Training (SAT)*, *Seafarers with Security Duties (SDSD)*.

Untuk *Certificate Of Competency (COC)* terdapat *Rating Able Seafares Engine*.

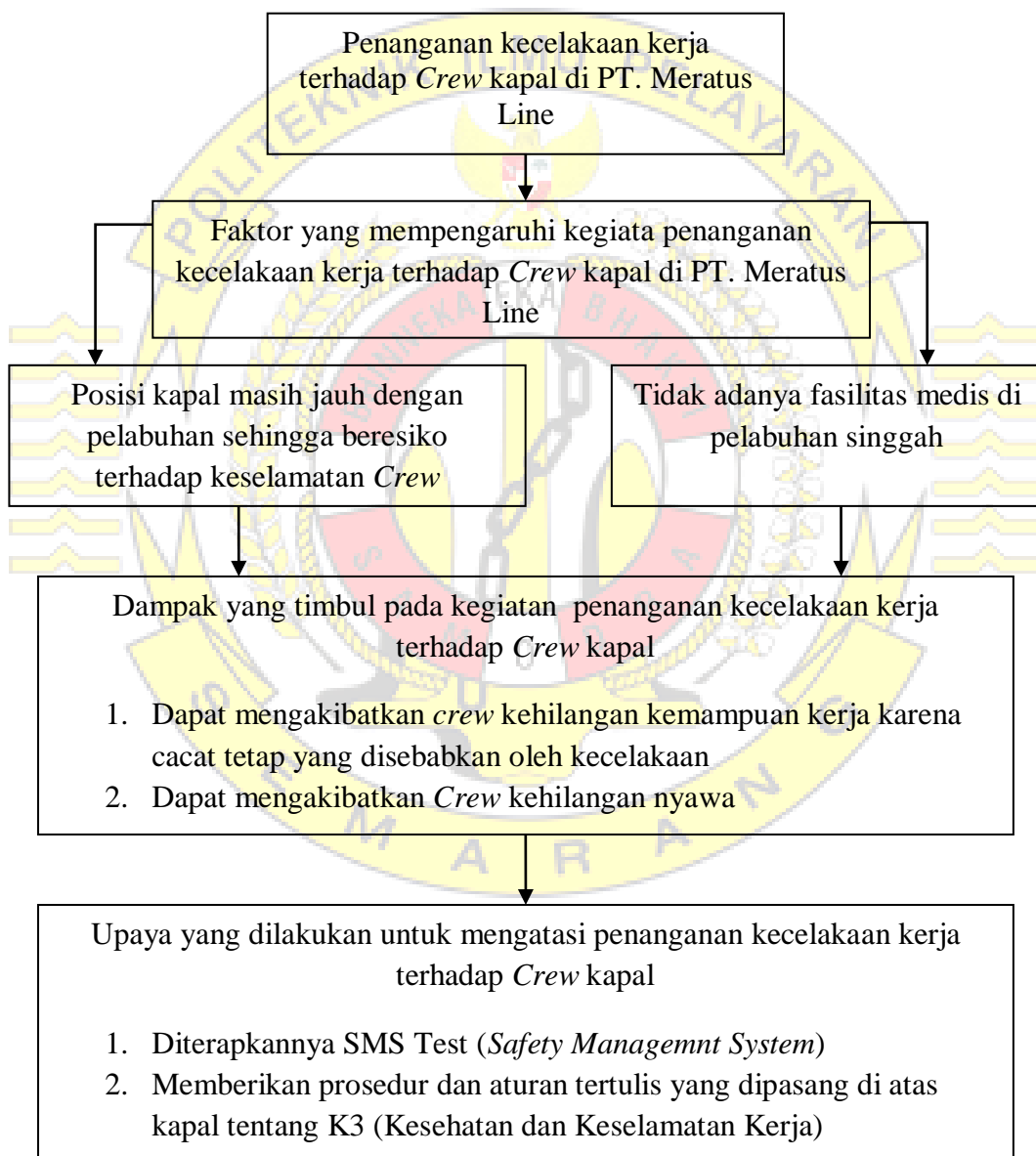
Dokumen lainnya seperti *Seaman Book*, *Passpor*, *Yellow Book* dan *Medical Check Up (MCU)*.

2.2. Kerangka Teori Penelitian

Proses penanganan kecelakaan terhadap *Crew* kapal merupakan salah satu unsur dalam pelayanan yang diberikan oleh *Crewing*. Terjadinya kecelakaan kerja adalah rendahnya kedisiplinan yang dimiliki oleh *Crew* tentang pentingnya penggunaan alat keselamatan kerja dan dalam penanganannya tidak selalu tepat dikarenakan beberapa faktor yang menghambat dalam prosesnya. Untuk mempermudah pembahasan penelitian mengenai penanganan kecelakaan kerja terhadap *Crew* kapal, maka perlu untuk memfokuskan data pada proses penanganan kecelakaan kerja untuk dapat diambil kesimpulan dan menemukan solusi dalam penanganan kecelakaan kerja pada *Crew* di PT. Meratus Line.

2.3. Kerangka Pikir Penelitian

Untuk memudahkan pemahaman dalam pemaparan kerangka pikir penelitian dalam skripsi ini, maka penulis memaparkan kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana yang penulis lengkapi dengan penjelasan singkat akan maksud dari bagan tersebut :



Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Pendekatan dan Desain Penelitian

Dalam menyelesaikan penelitian ini, penulis menggunakan pendekatan kualitatif. Artinya, data yang dikumpulkan bukan berupa data angka, melainkan data yang berasal dari wawancara, catatan lapangan, dokumen pribadi dan dokumen resmi lain yang mendukung. Tujuan menggunakan pendekatan kualitatif adalah agar penulis dapat melakukan suatu penelitian untuk memecahkan suatu permasalahan yang dilakukan secara masuk akal atau dapat menggambarkan realita empiris, sehingga bisa dibaca oleh penalaran manusia. Empiris berarti cara yang dilakukan pada saat melakukan penelitian dapat diamati oleh indra manusia, sehingga orang lain juga bisa mengamatinya.

Berdasarkan uraian diatas, dapat penulis ambil kesimpulan bahwa metode penelitian adalah sebuah upaya sistematis dalam rangka pemecahan masalah yang dilakukan penulis agar dapat menjawab permasalahan-permasalahan atau fenomena yang terjadi. Sistematis berarti proses yang dilakukan pada saat penelitian itu menggunakan langkah-langkah tertentu bersifat logis.

Dalam penelitian ini penulis mencocokkan antara realita empiris dengan teori yang berlaku dengan menggunakan metode deskriptif. Menurut (Lincoln, 1994) menyatakan bahwa penelitian kualitatif adalah

penelitian yang menggunakan latar alamiah dengan maksud menafsirkan fenomena yang terjadi dan dilakukan dengan jalan melibatkan berbagai metode yang ada. Sedangkan menurut (Erickson, 2005) menyatakan bahwa penelitian kualitatif berusaha untuk menemukan dan menggambarkan secara naratif kegiatan yang dilakukan dan dampak dari tindakan yang dilakukan terhadap kehidupan mereka. Menurut (Miller, n.d.) mendefinisikan bahwa peneliti kualitatif adalah tradisi tertentu dalam ilmu pengetahuan sosial yang secara fundamental bergantung dari pengamatan pada manusia baik dalam kawasannya maupun dalam peristilahannya. Hal tersebut mengidentifikasi hal-hal yang relevan dengan makna baik dalam beragamnya keadaan dunia, keberagaman manusia, beragam tindakan, beragam kepercayaan dan minat dengan berfokus pada perbedaan bentuk hal yang menimbulkan perbedaan makna. Dari beberapa pendapat ahli di atas maka dapat disimpulkan bahwa penelitian kualitatif adalah pengumpulan data pada suatu latar alamiah dengan maksud mencari fakta tentang bagaimana penanganan kecelakaan kerja terhadap *crew* kapal di PT. Meratus Line, serta akan mempelajari masalah yang terjadi di lapangan, termasuk didalamnya adalah kegiatan, pandangan, sikap, serta proses yang berlangsung dalam penanganan kecelakaan kerja.

3.2. Fokus Dan Lokus Penelitian

3.2.1 Fokus Penelitian

Fokus penelitian merupakan suatu penemuan konsentrasi sebagai pedoman arah suatu penelitian dalam upaya mengumpulkan dan mencari informasi. Dalam hal ini haruslah dilakukan dengan teras teras yang berguna untuk meringankan penulis dalam melakukan observasi maupun sebuah pengamatan agar tidak terjadi pengembangan pembahasan permasalahan.

Penelitian ini akan difokuskan pada Penanganan Kecelakaan Kerja yang objeknya yaitu *Crew* Kapal di PT. Meratus Line. Hal ini didasarkan pada permasalahan yang penulis temui pada saat melaksanakan praktek darat selama 12 bulan terhitung mulai pada tanggal 5 Agustus 2019 hingga 5 Agustus 2020.

3.2.2 Lokus Penelitian

Lokus penelitian adalah tempat lokasi penelitian, menurut (Nasution, 2003) lokasi penelitian menunjukkan pada pengertian tempat atau lokasi sosial penelitian yang dicirikan oleh adanya unsur yaitu tempat dan kegiatan yang dapat diobservasi. Lokasi penelitian skripsi ini dilaksanakan di PT. Meratus Line Surabaya yang beralamatkan di Jl. Aloon-Aloon Priok No.27, Perak Barat, Kec. Krembangan, Kota Surabaya, Jawa Timur 60177. PT. Meratus line

merupakan perusahaan yang bergerak pada *Ship Owner* berdiri sejak 1990.

3.3. Sumber Data Penelitian

Sumber data dalam penelitian adalah subjek darimana data dapat diperoleh dan memiliki informasi kejelasan tentang bagaimana mengambil data tersebut dan bagaimana data tersebut diolah.

Data dapat dikelompokkan berdasarkan cara pengumpulannya. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan 2 (dua) jenis sumber data yaitu :

3.3.1 Data Primer

Menurut (Hasan, 2002) Data primer ialah data yang diperoleh atau dikumpulkan langsung di lapangan oleh orang yang melakukan penelitian atau yang bersangkutan yang memerlukannya.

Data primer dalam penyusunan skripsi ini adalah data yang didapat dari individu atau perseorangan dengan cara wawancara. Data primer didapatkan penulis dari wawancara dengan *General Manager* beserta beberapa staff *Crewing*

3.3.2 Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh untuk dikumpulkan oleh orang yang melakukan penelitian dari sumber-sumber yang ada dengan tujuannya adalah memperkuat penemuan dan melengkapi informasi yang telah dikumpulkan dari data primer (Hasan, 2002). Data sekunder diperoleh melalui sumber seperti majalah, bulletin, publikasi dari berbagai organisasi, lampiran-lampiran dari badan-badan resmi seperti kementerian, hasil studi, tesis, hasil survey dan sebagainya. Penulis menggunakan data sekunder ini untuk memperkuat dalam melengkapi informasi yang telah dilakukan melalui wawancara.

3.4. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan kegiatan yang penting bagi kegiatan penelitian, karena pengumpulan data tersebut akan menentukan berhasil tidaknya suatu penelitian. Sehingga dalam pemilihan teknik pengumpulan data harus cermat. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Observasi

Observasi merupakan cara pengumpulan data dengan melibatkan hubungan interaksi sosial antara penulis dan informasi

dalam suatu latar penelitian (pengamatan objek penelitian di lapangan). Pengamatan dilakukan dengan cara mengamati dan mencatat semua peristiwa. Cara ini bertujuan untuk mengetahui kebenaran atau fakta yang ada di lapangan (Moleong, 2010).

Observasi yang dilakukan penulis adalah bentuk pengamatan dan pencatatan langsung dan tidak langsung. Penulis menggunakan observasi non partisipan, yaitu penulis hanya mengamati secara langsung keadaan objek, tetapi penulis tidak aktif dan terlibat secara langsung.

2. Wawancara

Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan pewawancara (*interviewee*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu (Moleong, 2010). Dalam penelitian ini, penulis menggunakan wawancara semi terstruktur. Jenis wawancara ini mengharuskan pewawancara membuat kerangka dan garis besar pokok-pokok yang dirumuskan tidak perlu dipertanyakan secara berurutan (Moleong, 2010). Wawancara dalam penelitian ini dilakukan dengan *General Manager* beserta staf *Crewing*.

3. Dokumentasi

Menurut (Sugiyono, 2015) menyatakan bahwa dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa

berbentuk tulisan misalnya catatan harian, sejarah kehidupan, biografi, peraturan, kebijakan. Dokumen yang berbentuk gambar, misalnya foto, gambar hidup, sketsa dan lain-lain. Dokumen yang berbentuk karya, misalnya karya seni, yang dapat berupa gambar, patung, film dan lain-lain.

4. Studi pustaka

Menurut (Martono, 2011) studi pustaka dilakukan untuk memperkaya pengetahuan mengenai berbagai konsep yang akan digunakan sebagai dasar atau pedoman dalam proses penelitian. Peneliti juga menggunakan studi pustaka dalam teknik pengumpulan data. Studi pustaka dalam pengumpulan data ini merupakan jenis data skunder yang digunakan untuk membantu proses penelitian, yaitu dengan mengumpulkan informasi yang terdapat dalam artikel surat kabar, buku-buku, maupun karya ilmiah pada penelitian sebelumnya. Tujuan dari studi pustaka ini adalah untuk mencari fakta dan mengetahui konsep metode yang digunakan.

3.5. Teknik Keabsahan Data

Menurut (Moleong, 2010), kriteria keabsahan data ada empat macam yaitu : (1) kepercayaan (*kreadibility*), (2) keteralihan (*tranferability*), (3) kebergantungan (*dependability*), (4) kepastian (*konfirmability*).

dalam pengecekan data penulis menggunakan teknik pemeriksaan keabsahan data yaitu triangulasi. Menurut (Moleong, 2010) triangulasi diartikan teknik pengumpulan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain. Diluar data itu untuk keperluan pengecakan atau sebagai pembanding terhadap data.

Langkah yang digunakan dalam teknik triangulasi data ini adalah dengan menggunakan sumber dan metode, yaitu :

3.5.1. Triangulasi Sumber

Triangulasi Sumber data adalah menggali kebenaran informasi tertentu dengan menggunakan berbagai sumber data. Dengan menggunakan teknik ini penulis mendapatkan data melalui wawancara. Wawancara dalam penelitian ini dilakukan dengan *General Manager* beserta staf *Crewing*.

3.5.2. Triangulasi Metode

Triangulasi Metode dilakukan dengan mengumpulkan data dari metode lain untuk memperoleh kebenaran informasi yang tepat dan gambaran yang utuh mengenai informasi tertentu. Selain itu, penulis juga bisa menggunakan informan yang berbeda untuk mengecek kebenaran informasi tersebut. Melalui berbagai pandangan diharapkan memperoleh hasil yang mendekati kebenaran. Dalam hal ini data atau informasi yang diperoleh dari

informan sudah jelas, sehingga penulis tidak melakukan penelitian berulang-ulang.

3.6. Teknik Analisis Data

Analisis data kualitatif merupakan proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan dokumentasi dengan cara mengorganisasikan data kedalam kategori, menjabarkan kedalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun kedalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri dan orang lain (Sugiyono, 2010). Langkah-langkah yang dilakukan menurut (Burhan, 2010) adalah sebagai berikut:

3.6.1. Pengumpulan data

Data dan informasi diperoleh dari para informan dengan cara wawancara, observasi ataupun dokumentasi disatukan dalam sebuah catatan penelitian yang didalamnya terdapat dua aspek yaitu catatan deskripsi yang merupakan catatan alami yang berisi tentang apa yang didengar, dialami, dicatat, dilihat, dirasakan tanpa ada tanggapan dari peneliti terhadap fenomena yang terjadi. Kedua adalah catatan refleksi yaitu catatan yang memuat kesan pesan, komentar dan tafsiran penulis tentang fenomena yang dihadapinya, catatan ini didapatkan dari hasil wawancara dengan berbagai informan.

3.6.2. Reduksi data

Reduksi data merupakan proses pemilihan, pemutusan perhatian pada langkah-langkah penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar merupakan kegiatan merangkum catatan-catatan lapangan dengan memilih hal-hal yang pokok yang berhubungan yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Reduksi data dalam penelitian ini dilakukan dengan melakukan seleksi, membuat ringkasan atau uraian singkat, menggolong-golongkan untuk lebih mempertajam, mempertegas, menyingkat, membuang bagian yang tidak diperlukan, dan mengatur agar dapat ditarik kesimpulan secara tepat.

3.6.3. Penyajian data

Penyajian data merupakan salah satu kegiatan dalam pembuatan laporan hasil penelitian yang telah dilakukan agar data yang telah dikumpulkan dapat dipahami dan dianalisis sesuai dengan tujuan yang diinginkan. Dalam hal ini penulis akan menyajikan dalam bentuk tabel maupun diagram.

3.6.4. Kesimpulan

Langkah terakhir dalam analisis data kualitatif adalah penarikan kesimpulan. Penarikan kesimpulan adalah usaha untuk mencari atau memahami makna keteraturan pola-pola, kejelasan, alur sebab akibat atau proposisi. Dalam hal ini penulis akan menarik kesimpulan dari permasalahan yang ada.

BAB IV

ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum

4.1.1 Profil Perusahaan

PT. Meratus Line merupakan perusahaan yang bergerak pada bidang *Ship Owner* (Kapal-Pemilik). Perusahaan pada bidang ini adalah perusahaan yang melengkapi dan memanfaatkan kapal untuk mengirimkan kargo dengan tarif angkutan tertentu (harga yang diberikan untuk pengangkutan kargo tertentu antara dua palabuhan yang diberikan) atau berdasarkan sewa (tarif per hari). Pemilik kapal menyewa *Crew* dan Kapten dari pada bertanggung jawab atas kapal secara langsung tetapi PT. Meratus Line melakukan manajemen pengawakan kapal melalui perusahaan yang dinamakan *Crewing*. Penelitian ini hanya memfokuskan pada divisi *Crewing* yaitu dalam penanganan *Crew*. Berikut daftar kapal yang pengawakannya ditangani oleh *Crewing* PT. Meratus Line.

Tabel 4.1 Nama kapal milik PT. Meratus Line

MV. MERATUS KALIBAHI	MV. MERATUS RES RESOUC
MV. MERATUS KARIANGAU	MV. MERATUS RED ROVER
MV. MERATUS KALIMUTU	MV. MERATUS AMBON
MV. MERATUS KAMPAR	MV. MERATUS BORNEO
MV. MERATUS KUPANG	MV. MERATUS GORONTALO
MV. MERATUS KENDARI 1	MV. MERATUS MAKASSAR
MV. MERATUS KATINGAN	MV. MERATUS SEMARANG
MV. MERATUS KAPUAS	MV. MERATUS PALEMBANG
MV. MERATUS KABAYAN	MV. MERATUS SIBOLGA
MV. MERATUS PADANG	MV. MERATUS MALINGA
MV. MERATUS DILI	MV. MERATUS MEDAN 1
MV. MERATUS SABANG	MV. MERATUS MEDAN 2
MV. MERATUS GORONTALO	MV. MERATUS MEDAN 5
MV. MERATUS MAMIRI	MV. MERATUS PEKANBARU
MV. MERATUS PROJECT 1	MV. MERATUS BANJAR 1
MV. MERATUS PROJECT 2	MV. MERATUS BATAM
MV. MERATUS JAYAKARTA	MV. MERATUS BENOA
MV. MERATUS JAYAWIJAYA	MV. MERATUS MEDAN 3
MV. MERATUS JAYAPURA	MV. MERATUS BONTANG
MV. MERATUS KARIMATA	MV. MERATUS TOMINI
MV. MERATUS SANGATA	MV. MERATUS JAYAGIRI
MV. MERATUS BARITO	MV. MERATUS WAIGIO
MV. MERATUS ULTIMA 1	MV. MERATUS LEMBATA
MV. MERATUS ULTIMA 2	MV. MERATUS WAINGAPU
MV. MERATUS RELIANCE	MV. MERATUS LEMBAR
MV. MERATUS LARANTUKA	MV. MERATUS LABUANBAJO

Berikut adalah data perusahaan yang menjadi objek penelitian dalam penulisan skripsi ini:

Nama Perusahaan : PT. Meratus Line
Alamat : Jl. Aloon-aloon Priok No.27 Surabaya
60177 Indonesia
Telephone : +6231 293 1000
Fax : +6231 3329 282
E-mail : info@meratusline.com
Website : www.meratusline.com

Data-data Perusahaan

- a. Tanggal didirikan : 17 Oktober 1957
- b. Nama Direksi : Hen Menaro
- c. Komisaris : Charles Menaro
- d. Tempat Terbit : Surabaya

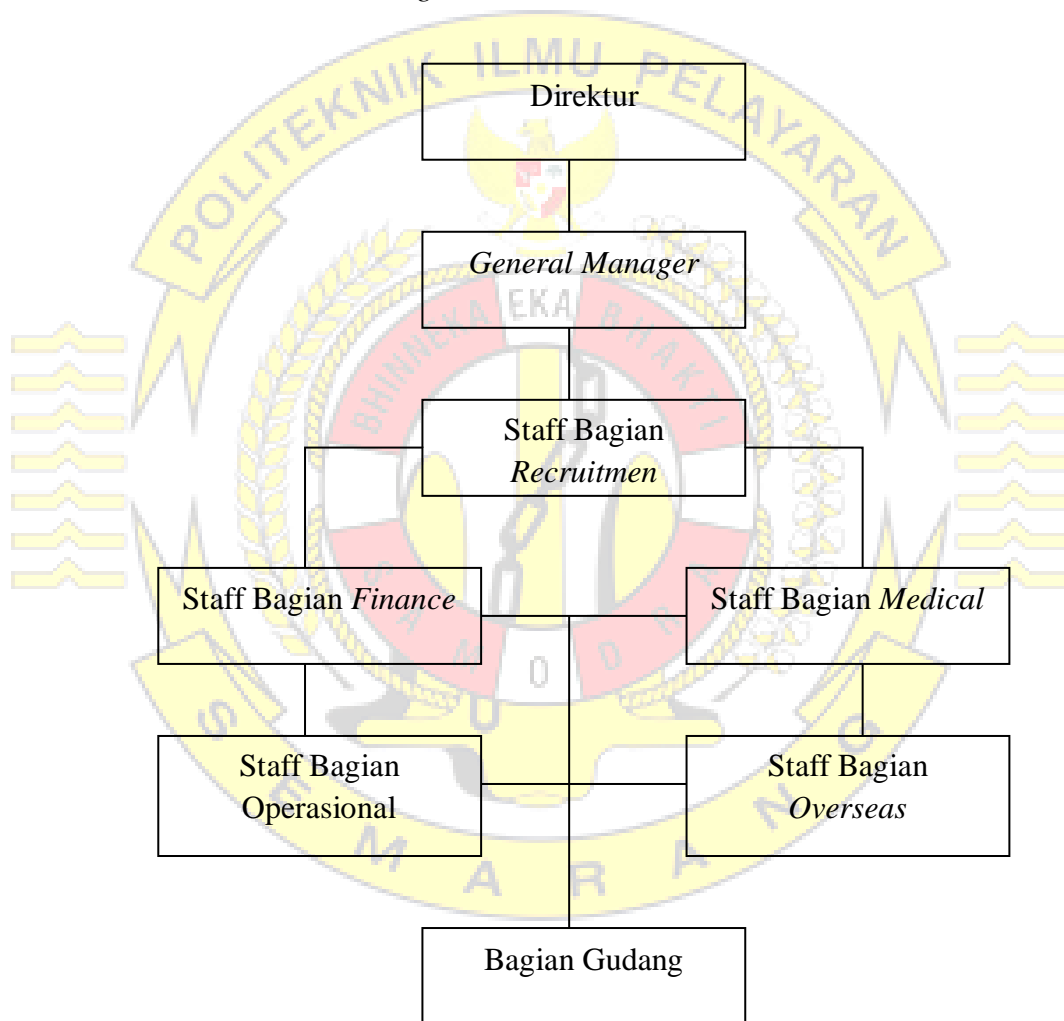


Gambar 4.1 PT. Meratus Line

Sumber : website perusahaan

4.1.2 Struktur Organisasi

Struktur organisasi adalah struktur yang menggambarkan wewenang, tugas dari masing-masing bidang atau bagian yang berhubungan dengan aktivitas para penjabatnya berdasarkan tanggung jawab masing-masing PT. Meratus Line memiliki divisi dan tanggung jawab yang berbeda-beda. Berikut struktur organisasi dari divisi *Crewing*:



Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Meratus Line

Sumber : Dokumen PT. Meratus line

Berikut tugas dan tanggung jawab pada setiap divisi :

4.1.2.1 Direktur

Direktur merupakan pimpinan tertinggi dalam struktur organisasi di PT. Meratus Line yang mempunyai tugas sebagai berikut :

1. Memimpin perusahaan agar berjalan baik dan lancar dalam mencapai tujuan yang diinginkan.
2. Merencanakan kegiatan pokok, membagi tugas dan fungsi serta memberikan arahan pelaksanaan tugas.
3. Mengawasi dan mengkoordinir kegiatan-kegiatan dari manajer secara periodik dan bertanggung jawabannya.
4. Mengadakan pengangkatan, mutasi dan pemberhentian karyawan beserta gajinya.

4.1.2.2 *General Manager (GM)*

General Manager (GM) merupakan fungsi jabatan kerja tinggi di sebuah perusahaan setelah direktur atau pimpinan tertinggi dalam struktur organisasi perusahaan. *General Manager* juga merupakan fungsi jabatan kerja pada sebuah perusahaan yang mempunyai tugas sebagai berikut :

1. Mengkondisikan pelaksanaan kegiatan perusahaan agar berjalan efektif, efisien dan ekonomis.

2. Menetapkan suatu kebijakan dari perusahaan.
3. Mengawasi pelaksanaan kegiatan perusahaan dan mengevaluasi hasilnya.
4. Membimbing bawahan dan memberikan arahan pelaksanaan tugas.
5. Menjadi perantara antara staff dan pimpinan dalam rangka membicarakan ide yang baik untuk perkembangan perusahaan.

4.1.2.3 Staf Bagian *Recruitmen*

Departemen ini bertanggung jawab atas kelengkapan dokumen *crew* yang akan naik kapak ataupun sesudah turun dari kapal, staf bagian ini mempunyai tugas sebagai berikut:

1. Memeriksa kelengkapan dokumen *crew*.
2. Membuat CPD (*crew personal data*) perusahaan.
3. Melaporkan hasil *crew on board* (*crew* diatas kapal).

4.1.2.4 Staf Bagian *Finance*

Departemen keuangan dan administrasi PT. Meratus Line ini mempunyai tanggung jawab untuk mengontrol dan menganalisa jalannya kegiatan keuangan kantor. Staf bagian *finance* mempunyai tugas sebagai berikut :

1. Membantu GM (*General Manager*) melaksanakan fungsi manajemen dalam bidang keuangan perusahaan, mengatur mengendalikan dan menyusun rencana kerja atau anggaran perusahaan.
2. Bertanggung jawab sebagai pemegang, pengaman penerimaan dan pengeluaran dana kas kecil.
3. Menyajikan laporan keuangan.
4. Bertanggung jawab atas segala kegiatan yang mengenai keuangan.
5. Menetapkan prosedur pelaksanaan secara rinci tentang keuangan.

4.1.2.5 Staf Bagian *Medical*

Departemen ini bertanggung jawab atas kesehatan *crew* yang akan naik di atas kapal, staf ini mempunyai tugas sebagai berikut :

1. Mengatur kegiatan *medical check up*/tes kesehatan *crew*.
2. Melakukan komunikasi terhadap pihak *medical*.

4.1.2.6 Staf Bagian Operasional

Penanggung jawab operasional bertanggung jawab terhadap pelaksanaan PKL (Perjanjian Kerja Laut), *seaman book*

crew dan *passport*, departemen ini mempunyai tugas sebagai berikut

1. Membuat PKL (Perjanjian Kerja Laut).
2. *Sign on/sign off* buku pelaut.
3. Melakukan pengecekan *passport*.

4.1.2.7 Staff Bagian *Overseas*

Staff bagian *Overseas* mempunyai tanggung jawab pada visa dan tiket *crew*, yang mempunyai tugas sebagai berikut:

1. Menyiapkan tiket pemberangkatan *crew*.
2. Menyiapkan visa *crew*.

4.1.2.8 Bagian Gudang

Melakukan penerimaan, penyimpanan dan pemesanan barang di gudang untuk perusahaan ataupun kapal.

4.2 Hasil Penelitian

Penelitian dilakukan saat penulis melaksanakan praktek darat di PT. Meratus Line pada bulan Agustus 2019 sampai dengan Agustus 2021. Penulis mendapatkan pengetahuan baru yang didapatkan dalam hal komunikasi dengan pemilik kapal mengenai penanganan dokumen *crew* dan sistem penanganan kecelakaan kerja *crew*. Penulis juga mendapatkan tambahan informasi dari *crew* kapal yang telah menyelesaikan kontrak kerja.

Berdasarkan observasi penulis, dari seluruh *Ship Owner* yang ditangani oleh PT. Meratus Line terdapat suatu permasalahan dimana penulis mendapatkan informasi tentang kecelakaan kerja di kapal yang dimiliki oleh perusahaan. Saat *crew* mengalami kecelakaan kerja yang mana dapat mengakibatkan mereka berhenti bekerja untuk sementara waktu dan dapat seterusnya yang dikarenakan mereka kehilangan anggota tubuh atau nyawanya.

Hal ini yang mengakibatkan penekanan *safety firts* dalam melaksanakan pekerjaan, karena jika kecelakaan itu terjadi yang terkena dampaknya bukan hanya pihak perusahaan melainkan *crew* dan keluarganya. Permasalahan ini membuat penulis tertarik melakukan penelitian bagaimana melaksanakan penanganan kecelakaan kerja. Sebelum memasuki permasalahan ini penulis akan menjelaskan terlebih dahulu alur dari *crew* dinyatakan dapat bekerja di kapal yang dimiliki oleh PT. Meratus Line hingga tahap pengesahan Perjanjian Kerja Laut (PKL)

4.2.1 Tahapan *crew* dinyatakan *approve* hingga pengesahan Perjanjian Kerja Laut (PKL)

4.2.1.1 Tahap *approval*

PT. Meratus Line memberikan formulir kepada *crew* yang didalamnya berisikan *Crew Personal Data* (CPD) yaitu mencakup Sertifikat Keahlian, Sertifikat Keterampilan yang masih berlaku dan dokumen

pendukung lainnya. Setelah itu staff *Crewing* akan mengecek untuk kelengkapan dokumen dan masa aktif sertifikat tersebut dan disetujui untuk bekerja di kapal milik PT. Meratus Line.

Setelah tahap pergantian *crew* dan dinyatakan setuju dari pihak *Crewing* maka langkah selanjutnya untuk segera menginstruksikan kepada staff mempersiapkan segala pengurusan sampai *crew* mulai bekerja di atas kapal. Pengurusan tersebut mencakup dalam hal *Medical Check Up*.

4.2.1.2 Tahap pengesahan dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL)

Pada tahap ini *crew* akan menandatangani Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang mana di dalam perjanjian tersebut terdapat keterangan mengenai jaminan yang diterima *crew* bila terjadi kecelakaan kerja di atas kapal. Dalam pengesahan ini *crew* sudah menyetujui kontrak dan jaminan yang akan diterima selama *crew* masih terikat kontrak dan tidak mengakhiri kontrak tersebut.

4.3 Pembahasan Masalah

Ada tiga pembahasan dalam penelitian ini. Berikut penulis sajikan dalam tabel.

No	Keterangan
1.	Faktor yang mempengaruhi kegiatan penanganan kecelakaan kerja terhadap <i>crew</i>
2.	Dampak yang timbul pada kegiatan penanganan kecelakaan kerja terhadap <i>crew</i>
3.	Upaya yang dilakukan untuk mengatasi penanganan kecelakaan kerja terhadap <i>crew</i>

Penelitian pada bagian ini didasarkan pada pendekatan kualitatif. Triangulasi teknik terdiri dari observasi, wawancara, dokumentasi dan studi pustaka. Seperti penjelasan tersebut, penulis mendapatkan informasi dari *General Manager*. Kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal pada tahun 2019. Berikut penulis sajikan dalam tabel agar pembaca lebih mudah untuk memahami

No	Nama Kapal	Kecelakaan	Penyebab Kecelakaan
1.	MV. Meratus Jayawijaya	Kaki tertampar tali towing yang putus ketika kapal sedang sandar.	Kurangnya pengecekan pada peralatan kerja.
2.	MV. Meratus Semarang	Tangan terjepit katrol ketika menaikan ransum (Bahan Makanan) .	Tidak mamakai <i>safety gloves</i> (sarung tangan).

Tabel 4.2 Daftar Kecelakaan kerja *Crew* di atas kapal

Sumber. PT. Meratus Line

4.3.1 Faktor yang mempengaruhi kegiatan penanganan kecelakaan kerja terhadap *crew* kapal di PT. Meratus Line

Dalam pembahasan ini akan dicari faktor apa saja yang mempengaruhi kegiatan terjadinya penanganan kecelakaan kerja terhadap *crew* kapal di PT. Meratus Line dengan menggunakan teknik analisis deskriptif kualitatif.

Berdasarkan wawancara, observasi dan dokumentasi yang dilakukan dengan staf PT. Meratus Line. Maka dapat diperoleh beberapa faktor yang menjadi penyebab kegiatan penanganan kecelakaan kerja terhadap *crew* di atas kapal :

4.3.1.1 Posisi kapal masih jauh dengan pelabuhan singgah.

Berdasarkan data yang didapatkan oleh penulis, terdapat permasalahan yang menjadi kendala dalam kegiatan penanganan kecelakaan kerja *crew* di atas kapal yang selama ini masih terjadi di PT. Meratus Line. Karena peristiwa ini sifatnya tidak terduga maka dapat terjadi kapan saja dan jika terjadi saat posisi kapal masih jauh dengan pelabuhan singgah maka sangat beresiko terhadap keselamatan *crew*. Tetapi jika kecelakaan terjadi disaat posisi kapal dekat dengan pelabuhan singgah resiko keselamatan terhadap *crew* tidak terlalu besar.

Seperti kejadian yang terjadi pada kapal MV. Meratus Semarang yang sedang jangkar kapal. Seorang

crew menerima ransum yang dikirimkan vendor melalui jala-jala kapal. Pada saat menerima ransum tersebut *crew* tidak menggunakan sarung tangan, sehingga tangan *crew* terjepit jala-jala yang menyangkut dihub *crane provision* yang menyebabkan patah pada jari manis dan kelingking. Peristiwa itu terjadi saat sedang jangkar kapal maka *crew* tersebut tidak langsung mendapatkan penanganan medis. *Crew* mendapatkan pertolongan darurat oleh *crew* lain di atas kapal sampai kapal itu sandar di pelabuhan singgah untuk mendapatkan pertolongan medis.

4..3.1.2 Tidak adanya fasilitas medis di pelabuhan singgah.

Berdasarkan data yang didapatkan oleh penulis, selain posisi kapal masih jauh dengan pelabuhan singgah ada kendala lain yaitu tidak adanya fasilitas medis di pelabuhan singgah. Penanganan kecelakaan kerja akan dilakukan dengan cara melihat seberapa resiko dari kecelakaan tersebut. Jika kecelakaan kerja tersebut terjadi saat kapal berada di Surabaya maka *crew* akan dibawa ke rumah sakit yang telah bekerjasama dengan perusahaan. Untuk mengetahui seberapa besar resiko dari kecelakaan tersebut nahkoda akan membuatkan berita acara atas kejadian kecelakaan kerja di atas kapal yang nantinya

berita acara akan dikirimkan ke pihak *crewing* dengan via *e-mail* ataupun *whatsapp*.

Seperti pada kejadian yang terjadi di atas kapal MV. Meratus Jayawijaya salah satu *crew* yang sedang duduk di buritan kapal tertampar tali towing yang putus sehingga mengakibatkan terjadinya kecelakaan di atas kapal yang mana *crew* tersebut mengalami luka dibagian kaki. Karena lamanya penanganan dikarenakan tidak adanya fasilitas medis di pelabuhan singgah maka mengakibatkan infeksi pada luka dan membuat kaki *crew* tersebut harus di amputasi.

4.3.2 Dampak yang timbul pada kegiatan penanganan kecelakaan kerja terhadap *crew* kapal di PT. Meratus Line

Berdasarkan observasi yang penulis lakukan, dampak yang timbul ketika terjadi kegiatan penanganan kecelakaan kerja yaitu kerugian berupa biaya perawatan medis dan kompensasi, tetapi juga mengakibatkan kerugian pada *crew* tersebut dan keluarganya.

Dampak tersebut dapat dilihat dengan besarnya biaya yang dikeluarkan saat terjadinya kecelakaan. Biaya tersebut dibagi menjadi biaya langsung dan biaya tambahan. Biaya langsung merupakan biaya pemberian pertolongan pertama kecelakaan, pengobatan, biaya rumah sakit, perawatan medis dan kompensasi

yang diasuransikan, seperti upah tak mampu bekerja dan kompensasi cacat.

Sedangkan biaya tambahan merupakan biaya pada waktu atau beberapa waktu setelah kecelakaan dan tidak diasuransikan, antara lain biaya yang diberikan selama *crew* masih terikat kontrak kerja pada perusahaan. Besarnya biaya kerugian tersebut seharusnya membuat manajemen lebih memperhatikan aspek keselamatan dan kesehatan kerja dalam setiap proses pekerjaan untuk menghindari kerugian. Adapun kerugian dalam kegiatan penanganan kecelakaan kerja, antara lain :

1. Kerugian hilangnya waktu kerja *crew* yang luka.
2. Kerugian hilangnya waktu *crew* lain yang terhenti bekerja karena rasa simpati, membantu *crew* yang terluka.
3. Kerugian hilangnya waktu bagi para pemimpin lainnya untuk menyelidiki penyebab kecelakaan dan menyiapkan laporan peristiwa kecelakaan.
4. Kerugian penggunaan waktu dari petugas pemberi pertolongan pertama pada rumah sakit, apabila pembiayaan ini tidak ditanggung oleh perusahaan asuransi.
5. Kerugian keharusan untuk memberikan pembayaran upah penuh bagi *crew* yang terluka setelah mereka kembali bekerja.

6. Biaya pengobatan dan perawatan korban dan tunjangan kecelakaan.
7. Menurunnya mutu perusahaan.
8. Mengakibatkan meninggal dunia, cacat, luka atau cedera berat maupun ringan.

Adapun dampak yang di alami PT. Meratus Line karena terjadinya penanganan kecelakaan *crew* di atas kapal mulai dari peristiwa sampai tahap rehabilitasi adalah sebagai berikut :

1. Biaya kompensasi pembayaran asuransi kecelakaan.
2. Biaya transportasi ketika korban harus mendadak turun kapal dan biaya rumah sakit serta biaya pertolongan pertama pada kecelakaan.
3. Mengunjungi tenaga kerja yang sedang menderita akibat kecelakaan.
4. Menyelidiki sebab-sebab terjadinya kecelakaan.

Disamping dampak yang ditanggung oleh perusahaan, tidak bisa di abaikan nilai dari dampak yang ditanggung oleh pihak keluarga/*crew* sebagai berikut :

1. Biaya perawatan, walaupun biaya perawatan dan pengobatan ditanggung oleh perusahaan/instansi yang bersangkutan, biaya perawatan lain-lain pasti ada dan merupakan beban bagi pihak keluarga/*crew*.

2. Penghasilan pihak keluarga/*crew* menjadi berkurang, khususnya bila penderita mengalami cacat.
3. Bila korban meninggal, maka penderitaan pihak keluarga semakin besar.

Disamping itu masih ada dampak yang ditanggung masyarakat luas dan antara lain dampak itu bisa menyebabkan orang kehilangan mata pencarian. Dengan demikian menjadi jelas, bahwa suatu kecelakaan kerja tidak saja merugikan perusahaan/ instansi yang bersangkutan secara ekonomis, namun juga kerugian yang bersifat sosial.

4.3.3 Upaya yang dilakukan untuk mengatasi penanganan kecelakaan kerja terhadap *crew* kapal di PT. Meratus Line

Berdasarkan masalah yang diuraikan dan setelah mengetahui sebab-sebab terjadinya penanganan kecelakaan kerja di atas kapal. Upaya yang dapat dilakukan PT. Meratus Line untuk mengatasi permasalahan tersebut yaitu :

4.3.3.1 Dengan menghindarkan sebab-sebab

Upaya yang bisa dilakukan dalam hal ini dengan cara penuh kehati-hatian dalam melakukan pekerjaan dan ditandai rasa tanggung jawab. Mencegah kondisi yang tidak aman, mengetahui apa yang harus dikerjakan dalam keadaan darurat, dan segera melaporkan segala kejadian, kejanggalan dan kerusakan peralatan sekecil

apapun kepada atasannya. Kerusakan yang kecil atau ringan jika dibiarkan maka semakin lama akan semakin berkembang dan menjadi kesalahan yang serius jika hal tersebut tidak segera diperbaiki.

4.3.3.2 Dengan pendekatan Sub Sistem Lingkungan Fisik.

Upaya keselamatan kerja yang diarahkan pada lingkungan fisik ini bertujuan untuk menghilangkan, mengendalikan atau mengurangi akibat dari bahaya-bahaya yang terkandung dalam peralatan, bahan-bahan produksi maupun lingkungan kerja. Adapun pencegahan kecelakaan melalui :

1. Perancangan mesin atau peralatan dengan memperhatikan segi-segi keselamatannya.
2. Perencanaan peralatan atau lingkungan kerja yang sesuai dengan batas kemampuan pekerja.
3. Pengelolaan (pengangkutan, penyusunan, penyimpanan) bahan-bahan produksi dengan memperhitungkan standar keselamatan yang berlaku.
4. Pembangunan bahan limbah/ballast/air got dengan memperhitungkan kemungkinan bahaya-bahaya, baik terhadap masyarakat maupun lingkungan sekitarnya.

4.3.3.3 Dengan pendekatan Sub Sistem Manusia

Upaya terhadap unsur manusia ini dapat berdiri sendiri, tetapi harus dikaitkan dengan interaksinya bersama unsur lingkungan fisik dan sistem manajemen. Dari sudut manusia secara pribadi, kita harus mengusahakan agar dapat dicapainya penempatan kerja yang benar disertai suasana kerja yang baik. Oleh karena itu usaha pencegahan kecelakaan ditinjau dari sudut unsur manusia antara lain :

4.3.3.3 Dari Segi Kemampuan

Dari segi kemampuan, dapat dilakukan program pemilihan penempatan *crew* yang baik, selain itu perlu dilaksanakan pendidikan yang terpadu bagi semua karyawan sesuai dengan kebutuhan jabatan yang ada. *Crew* yang secara fisik mampu melaksanakan pekerjaannya dengan baik, perlu dilakukan :

1. Uji kesehatan pra kerja.
2. Uji kesehatan tahunan secara berkala.
3. Keterampilan dan sikap kerja sesuai kompetensi perlu dilakukan pembinaan seperti melaksanakan tes SMS (*Safety*

management System) yang telah ditetapkan di PT. Meratus Line baik bagi *crew* baru maupun lama.

4.3.3.3 Dari Segi Keamanan

Dari segi keamanan, perlu dilakukan program yang mampu/ mau, memberikan motivasi pada para pekerja agar bersedia bekerja secara aman. Faktor-faktor yang mempengaruhi keamanan *crew* dalam bidang keselamatan kerja antara lain :

1. Contoh yang diberikan oleh pengawas, pemimpin maupun perwira di atas kapal.
2. Komunikasi, dalam bentuk *safety contact* (keselamatan bicara) dan publikasi keselamatan.
3. Partisipasi *crew*, seperti : *safety talks* (keselamatan bicara), *safety meeting* (pertemuan keamanan), *safety observer* (pengamatan keamanan) dan lain-lain.
4. *Enforcemen* (pelaksanaan), melalui penerapan peraturan keselamatan kerja dan saksi-saksinya.

5. Dari segi keadaan mental, seperti :
marah, ketegangan kerja (*stress*),
kelemahan mental, bioritmik. Dapat
diatasi melalui perencanaan alat dan
kepengawasan yang baik, sehingga
tercipta suasana kerja yang aman dan
nyaman.

4.3.3.4 Dengan pendekatan Sub Sistem Manajemen

Manajemen merupakan unsur penting dalam usaha penanggulangan kecelakaan, karena manajemenlah yang menentukan pengaturan unsur produksi lainnya. Dalam kaitannya dengan manajemen ini, perlu digaris bawah penanganan keselamatan kerja yang baik harus terpadu dalam kegiatan perusahaan. Ini dapat terwujud jika penanganan keselamatan kerja dipadukan dalam prosedur yang ada dalam perusahaan. Selain usaha untuk memadukan penanganan keselamatan kerja ke dalam sistem prosedur kerja perusahaan, masih diperlukan usaha-usaha lain untuk memadukan keselamatan kerja dalam kegiatan operasi perusahaan. Umumnya usaha-usaha ini dirumuskan dalam suatu program keselamatan kerja antara lain :

1. Kebijakan keselamatan kerja (*safety policy*) dan partisipasi manajemen (*manajemen participation*).
2. Pembagian tanggung jawab dan pertanggung jawaban (*accountability*) dalam bidang keselamatan kerja.
3. Panitia keselamatan kerja (*safety committee*).
4. Peraturantan dan prosedur keselamatan kerja.
5. Sistem untuk menentukan bahaya, baik potensial melalui inspeksi, analisa kegagalan (*fault tree analysis*). Analisa keselamatan (*job safety observation*).

Teknik kecelakaan maupun yang telah terjadi melalui penyelidikan kecelakaan (*accident investigation*) :

1. Pencegahan secara teknik melalui : pengawasan teknik, perlindungan mesin, alat-alat keselamatan, perlindungan perorangan, program medis, pengendalian lingkungan dan tata rumah tangga.
2. Prosedur pemelihan, penempatan dan pemindahan pegawai serta program pembinaan.

3. Program motivasi yang meliputi : keselamatan kerja, pertemuan keselamatan kerja dan lain-lain.
4. *Emergency action plan* (rencana tindakan darurat).
5. Program pengendalian kebakaran.
6. Pengendalian tuntutan dan biaya ganti rugi.
7. Penilaian efektifitas program keselamatan kerja, melalui catatan dan analisa kecelakaan, pelaporan kecelakaan audit keselamatan, perhitungan biaya dan operasi produksi.

Adapun tindakan yang dilakukan oleh PT. Meratus Line untuk mencegah atau mengantisipasi terjadinya kecelakaan di atas kapal.

1. Meningkatkan disiplin dan kesadaran kepada seluruh *crew* di PT. Meratus Line dengan memberikan sanksi tegas kepada pelanggar salah satunya dengan pemberhentian kerja apabila poin pelanggaran sudah melebihi batas.
2. Pemberian penyuluhan secara intensif dan terencana secara langsung kepada *crew* disertai demonstrasi dari penggunaan alat pelindung diri yang benar sehingga diharapkan memperoleh

bukti nyata dari pelaksanaan prosedur alat keselamatan kerja.

3. Mengadakan inspeksi mendadak yang melibatkan keselamatan, pengawas dan pihak yang terkait untuk *survey* langsung guna melihat kejadian nyata yang ada di lapangan sebagai dasar penilaian dalam peningkatan keselamatan kerja.
4. Perusahaan memberikan jaminan dengan menggantikan kerusakan/kehilangan alat keselamatan yang berkaitan dengan alat pelindung diri dan pengedokan, sehingga pekerja lebih terjamin keselamatannya, mempengaruhi pekerja untuk lebih aktif bekerja dan melapor setiap kerusakan pada alat keselamatan kerja.
5. Perusahaan memberikan prosedur dan aturan tertulis yang dapat dipasang di atas kapal mengenai K3 (Kesehatan dan Keselamatan Kerja).

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1. Simpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan oleh penulis tentang Penanganan Kecelakaan Kerja Terhadap *Crew* Kapal di PT. Meratus Line, maka penulis dapat menarik simpulan sebagai berikut :

5.1.1 Faktor yang dialami dalam kegiatan penanganan kecelakaan kerja yaitu posisi kapal masih jauh dengan pelabuhan singgah. Karena peristiwa ini sifatnya tidak terduga maka dapat terjadi kapan saja dan jika terjadi saat posisi kapal masih jauh dengan pelabuhan singgah maka sangat beresiko terhadap keselamatan *crew*. Tetapi jika kecelakaan terjadi disaat posisi kapal dekat dengan pelabuhan singgah resiko keselamatan terhadap *crew* tidak terlalu besar. Tidak adanya fasilitas medis di pelabuhan singgah karena lamanya penanganan dikarenakan tidak adanya fasilitas medis di pelabuhan singgah maka mengakibatkan infeksi pada luka dan membuat kaki *crew*.

5.1.2 Dampak yang dialami PT. Meratus Line karena terjadinya penanganan kecelakaan kerja *crew* mulai dari terjadinya peristiwa sampai dengan tahap rehabilitas meliputi biaya pemberian pertolongan pertama kecelakaan, pengobatan, biaya rumah sakit,

perawatan medis dan kompensasi yang diasuransikan, seperti upah tak mampu bekerja dan kompensasi cacat. Adapun biaya tambahan seperti biaya pada waktu atau beberapa waktu setelah kecelakaan dan tidak diasuransikan, antara lain biaya yang diberikan selama *crew* masih terikat kontrak kerja pada perusahaan selain itu biaya penyelidikan dan sosial seperti mengunjungi *crew* yang mengalami kecelakaan dan menyelidiki sebab-sebab terjadinya kecelakaan.

- 5.1.3 Upaya yang dilakukan oleh PT. Meratus Line untuk mencegah atau mengantisipasi terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal seperti meningkatkan disiplin dan kesadaran seluruh *crew* di PT. Meratus Line dengan memberikan sanksi tegas kepada pelanggar salah satunya dengan pemberhentian kerja apabila poin pelanggaran sudah melebihi batas, pemberian penyuluhan secara intensif dan terencana secara langsung kepada *crew* disertai demonstrasi dari penggunaan alat pelindung diri yang benar sehingga diharapkan memperoleh bukti nyata dari pelaksanaan prosedur alat keselamatan kerja, memberikan jaminan dengan menggantikan kerusakan/kehilangan alat keselamatan yang berkaitan dengan alat pelindung diri, sehingga pekerja lebih terjamin keselamatannya, mempengaruhi pekerja untuk lebih aktif bekerja dan melapor setiap kerusakan pada alat keselamatan kerja dan memberikan prosedur atau aturan tertulis yang dapat dipasang di atas kapal mengenai K3 (Kesehatan dan Keselamatan Kerja).

5.2 Saran

Setelah melihat permasalahan-permasalahan yang ada di PT. Meratus Line, maka penulis memberikan saran-saran sebagai bahan masukan agar dapat mengurangi resiko dalam penanganan kecelakaan kerja di atas kapal. Saran yang penulis sampaikan sebagai berikut :

- 5.2.1 Kepada *crew* untuk dapat meningkatkan kedisiplinan di atas kapal dalam penggunaan alat-alat keselamatan maka diharapkan kepada perwira di atas kapal agar selalu mengawasi dan menegur langsung kepada *crew* yang tidak menggunakan peralatan keselamatan kerja dan memberikan himbauan-himbauan tentang bahaya dan akibat-akibat yang akan terjadi apabila tidak menggunakan alat-alat keselamatan kerja yang sesuai dengan standar internasional, sehingga seluruh awak kapal dapat terhindar dari akibat fatal kecelakaan bekerja.
- 5.2.2 Kepada perusahaan PT. Meratus Line dapat mengambil tindakan yang dilakukan untuk mencegah atau mengantisipasi terjadinya penanganan kecelakaan kerja di atas kapal, hendaknya melakukan tindakan antisipasi lain, yaitu memastikan alat pelindung diri yang laik untuk melindungi pekerja selama pelaksanaan kerja di atas kapal berlangsung, sehingga sewaktu-waktu alat keselamatan kerja yang berkaitan dengan alat pelindung diri memadai untuk digunakan, serta memberikan sanksi tegas terhadap pelanggar

prosedur keselamatan kerja sehingga dapat meminimalisir kecelakaan kerja.

- 5.2.3 Kepada perusahaan PT. Meratus Line dapat mengadakan inspeksi mendadak yang melibatkan keselamatan, pengawas dan pihak yang terkait untuk *survey* langsung guna melihat kejadian nyata yang ada di lapangan sebagai dasar penilaian dalam peningkatan keselamatan kerja.



DAFTAR PUSTAKA

- Burhan, B. 2010. *Langkah-langkah Analisa Data*. Yogyakarta : Yogyakarta University, 69–70.
- Erickon. 2005. *Metode Penelitian Kualitatif*. Sorong. Sekolah Tinggi Agama Islam Negeri (STAIN).
- Ervianto. 2005. *Pengertian Kecelakaan Kerja. Seri K3 Asosiasi Tenaga Teknik Indonesia (ASTTI)*.
- Hasan. 2002. *Pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*. Ghalia Indonesia, Bogor.
- KBBI. (n.d.). *Pengertian Penanganan*.
- Moleong. 2010. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : Remaja Rosdakarya., 324.
- Nasution. 2003. *Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif*. Bandung : Tarsito, 43.
- OHSAS 18001. 2007. *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Jakarta : Dian Rakyat.
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung : Alfabeta, 240.
- Sulaksmo.M. 2006. *Manajemen Keselamatan Kerja*. Penerbit Pustaka. Surabaya.
- Suma'mur. 2009. *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*. PT. Gunung Agung, Jakarta.
- Undang-Undang RI No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. (n.d.). 1–27.
- UU No. 1 Tahun 1970 tentang keselamatan kerja. (2014).

LAMPIRAN 1

Sijil Meninggalkan Kapal

MERATUS

ABANDON SHIP STATION
(SULU MENINGGALKAN KAPAL)

MV. MERATUS GORONTALO

Remarks:

- Channel Radio/Walkie talkie in case of Emergency CH 16/01 A
- Lifeboat No. _____ (Port / Starboard) dedicated for Rescue Boat
- Flashlight, Life Jacket & Immersion suit must be carried by each crew.
- Every crew tried to bring food & drink as much as possible.
- Chief Officer is responsible for maintenance of LSA/FFA, and ensuring they are ready for immediate use.

Chief Engineer supervises the maintenance of the LSA/FFA in Engine room.

LIFEBOAT STBD (NO. 1) - Rescue Boat

No.	BANK	NAME	DUTY	ARTICLES
1	MAUTER	MUJUNG ANTON P	OVERALL COMMAND, Co-skipper,	Radio two-way VHF, Ship/crew certificate, Cellphone emergency
2	Z/O	HEGAR PRANADITA SUMBATA	Deputy Co-skipper, head count, Steerman, quick release lever	SMART Two-way VHF, Deck Log book, Muster list
3	Z/E	WIMANNO	Boat Engineer * Liferaft deployment & embarkation ladder	Walkie talkie, Eng. Log book, Muster List
4	4/E	DIKRU AMBULLAH	Embarkation leader, Boat Engine operation, assist Z/E/Eng	Tools, Flashlight
5	4/B-A	FAIRI	Lowering Lifeboat / Heimeanan backup * Liferaft deployment & embarkation ladder	Binnet, Towel
6	4/B-C	GAU SETIAWAN	Fore cast pin, Plug & painter, assist in embarkation.	Binnet, Lifebuoy, Binnet
7	4/B-A	MAPTU SITI WULITA	Aft cast pin, Plug, and painter, assist in embarkation	Tools, Flashlight, Drink water
8	4/B-D	ZAKARIA	Lowering Lifeboat / Heimeanan backup * Liferaft deployment & embarkation ladder	Binnet, Towel
9	4/B-E	ZOHILU ALIAR	Boat hook, assist as required	Tools, Flashlight
10	Coast	ABDULLAH	Boat hook, assist as required	Food, Binnet & First Aid kit.
11	ELECT	RIAY CAHYANA	Boat hook, assist as required	Tools, Flashlight

LIFEBOAT PORT (NO. 2)

No.	BANK	NAME	DUTY	ARTICLES
1	C/O	EKANDA DSIHMANICHA PARTA	Co-skipper, head count	Walkie talkie, Radio two-way VHF, SMART, Muster list
2	3/O	RIKY PUTRA FERMAN	Deputy Co-skipper, Steerman, quick release lever	Transceiver, SPINA, Crew's passport/BR, Chart, Muster list
3	CN/Eng.	SLAMET	Boat Engineer * Liferaft deployment & embarkation ladder	Transceiver, Eng. Log book
4	3/E	MUHAMMAD RAMLI RP	Embarkation leader, Boat Engine operation, assist C/O/E	First Aid kit
5	Boatin	CHRISUN	Lowering Lifeboat / Heimeanan backup * Liferaft deployment & embarkation ladder	Tools, Flashlight
6	4/B-B	CHOIRUL MUHAMMAD	Aft cast pin, Plug, and painter, assist in embarkation	Food, Binnet & First Aid kit.
7	4/B-B	RUDI HARSOYO	Aft cast pin, Plug, and painter, assist in embarkation	Tools, Flashlight, drink water
8	4/B-C	HERMANTO	Boat hook, assist as required	Tools, Flashlight, food
9	4/B-D	ERWIN KUSUMA	Boat hook, assist as required	Tools, Flashlight, food
10	4/B-E	HABIBANTO	Lowering Lifeboat / Heimeanan backup * Liferaft deployment & embarkation ladder	Tools, Flashlight
11				

Date : 06-06-2023

Master : CAPT. NIJUNG ANTON P

LAMPIRAN 2

Daftar Bawaan Darurat

MERATUS						
DAFTAR BAWAAN DARURAT (ITEMS CARRIED IN EMERGENCY)						
" Dalam keadaan Darurat Semua crew sabisaanya memakai/membawa: standar APD (helmet, coverall, safety shoes, lifejacket & immersion suit, seater" "						
MV. MERATUS GORONTALO						
TEAM	TITEL	Nama	KEBIDAAAN	TUMPAHAN MINYAK	KENDALI KERUSAKAN (Tubruhan / Kender / Berjir)	KEMUDI DARURAT
COMMAND	MASTER	NUNUNG ANTON P	Transceiver, Two way VHF, Ship's certificate			
	3/O	RIZKY PUTRA FEBRIAN	Transceiver, Crew's certificate, Deck log book			
	AB-A	FAHRI	Peralatan & transmisi			
	CH. ENG.	SLAMET	Transceiver, Eng log book			
SITE LEADER	C/O	EKAWATI DIMAMINICHA P	Transceiver, Sijil darurat			Two way vhf radio, Sijil darurat
	Z/E	WINARNO	Transceiver, Sijil darurat			Transceiver, Sijil darurat
SQUAD 1	Z/O	HEGAR PRAMUDITA SUMIRAT	Transceiver, Sijil darurat			Kapal rescue boat, Transceiver, Two way vhf radio, Sijil darurat, seater
	AB-B	CHORUL MUKMININ	Baju Pemadam, SCBA (not contained Breathing app), Tali api, Sapat	Asap, semua jenis, Mulin, Enjer, Dorman bert. Sapi	Fire, Berjenis pada, p/wood, wooding tipe	Roak, flashlight, makanan
	AB-C	HERMANO	Telang endang, Seling api + nozzle, Pemadam portabel	Widder pump, Oil dipanant, wadah/drum logam, Slang	Dump, semua jenis, Sound'ng tipe, peralatan	Roak, flashlight, makanan
	AB-D	ETHAN KUSUMA	Telang endang, Seling api + nozzle, Pemadam portabel	Widder pump, Oil dipanant, wadah/drum logam, Slang	Dump, semua jenis, Sound'ng tipe, peralatan	Roak, flashlight, makanan
	3/E	MAMULIR P	Telang endang, Seling api + nozzle, Pemadam portabel	Widder pump, Oil dipanant, wadah/drum logam, Slang	Dump, semua jenis, Sound'ng tipe, peralatan	Seter, semua jenis, peralatan, air minum
SQUAD 2	AB-C	GALI SETIYANAN	Baju Pemadam, SCBA (not contained Breathing app), Tali api, Sapat	Asap, semua jenis, Mulin, Enjer, Dorman bert. Sapi	Fire, Berjenis pada, p/wood, wooding tipe	Roak, flashlight, makanan
	AB-B	RUDI HANSOTO	Telang endang, Seling api + nozzle, Pemadam portabel	Widder pump, Oil dipanant, wadah/drum logam, Slang	Dump, semua jenis, Sound'ng tipe, peralatan	Roak, flashlight, makanan
	AB-E	HARLIANTO	Telang endang, Seling api + nozzle, Pemadam portabel	Widder pump, Oil dipanant, wadah/drum logam, Slang	Dump, semua jenis, Sound'ng tipe, peralatan	Roak, flashlight, makanan
ENGINE	CH. ENG.	SLAMET	Transceiver, Eng log book, Sijil darurat			
	4/E	DIMY AMRILLAH	Transceiver, Peralatan, sensor			
	QR-A	WANTU SETI WIDANA	Perawatan sensor			
SUPPORT SQUAD	AB-A	ZANUUL KADAR	Transceiver, Peralatan, sensor			
	AB-B	CARLINA	Transceiver, Peralatan, land burial items, seater, material kebutuhan sip darurat lainnya			
	AB-C	RIZKI CAHYANA	Kend. PJK, Seater, Keman, makanan & minuman			
	COOK	ABDULLAH				

MOJOKAPUR 1201, 4 (Rev.3) (02/04/2019) / V / 187

Date: 04-06-2021
Name: Cep Mulyono ANTON P

LAMPIRAN 3 gambar - gambar



Pelempar tali penolong



APAR



Lifebouy



Life Jacketet

Gloves



Helmet



Safety Shoes



LAMPIRAN 4

Transkrip Wawancara

Nama Narasumber : Andreas Setyoko

Jabatan : *General Manager*

Berikut adalah hasil wawancara antara penulis (A) dengan narasumber (B)

A : "Selamat sore, ijin bertanya Bapak"

B : "Selamat sore, mau bertanya apa cadet ?"

A : "Selaku *general manager* di *crewing* PT. Meratus line dalam penanganan kecelakaan kerja *crew* di atas kapal, apa tindakan yang bapak lakukan?"

B : "Sejauh ini untuk penanganan kecelakaan kerja, kami telah mengambil tindakan dengan cara melihat seberapa besar resiko dari kecelakaan tersebut. Jika tidak memungkinkan untuk ditangani di atas kapal maka kami akan membawa *crew* tersebut ke rumah sakit atau klinik terdekat dari pelabuhan singgah."

A : "Bagaimana cara mengetahui seberapa besar resiko dari kecelakaan, Pak?"

B : "Untuk mengetahui hal tersebut nahkoda akan membuatkan berita acara atas kejadian kecelakaan kerja di atas kapal yang nantinya berita acara akan dikirimkan ke pihak *crewing* dengan via *e-mail* ataupun *whatsapp*."

A : "Menurut Bapak faktor apa yang mempengaruhi penanganan kecelakaan kerja di atas kapal ?"

B : "Karena kecelakaan kerja sifatnya tidak terduga kendala yang dihadapi adalah saat kapal masih jauh dari pelabuhan singgah, sehingga dapat mengakibatkan *crew* kehilangan nyawanya dan tidak adanya fasilitas medis di kapal singgah. Jika kecelakaan kerja tersebut terjadi saat kapal berada di Surabaya maka kami akan langsung membawa *crew* tersebut ke rumah sakit yang telah bekerjasama dengan perusahaan."

- A : “Dalam kegiatan penanganan kecelakaan kerja dampak apa saja yang dialami oleh perusahaan ?”
- B : “Dampak yang timbul yaitu kerugian berupa biaya perawatan medis dan kompensasi, tetapi juga mengakibatkan kerugian pada *crew* dan keluarganya.”
- A : “Biaya apa saja yang didapatkan *crew* saat terjadi kecelakaan kerja Pak ?”
- B : “Biaya yang didapatkan *crew* dibagi menjadi biaya langsung dan biaya tidak tambahan. Biaya langsung merupakan biaya pemberian pertolongan pertama kecelakaan, pengobatan, biaya rumah sakit, perawatan medis dan kompensasi yang diasuransikan, seperti upah tak mampu bekerja dan kompensasi cacat. Sedangkan biaya tambahan merupakan biaya pada waktu atau beberapa waktu setelah ecelakaan dan tidak diasuransikan, antara lain biaya yang dberikan selama *crew* masih terikat kontrak kerja pada perusahaan.”
- A : “Selaku *general manager* upaya apa yang Bapak lakukan untuk kegiatan penanganan kecelakaan kerja di atas kapal PT. Meratus Line?”
- B : “Upaya yang dilakukan yaitu dengan meningkatkan disiplin dan kesadaran kepada seluruh *crew* di PT.Meratus Line dengan memberikan sanksi kepada pelanggar salah satunya dengan pemberhentian kerja apabila poin pelanggaran sudah melebihi batas. Dengan adanya upaya ini diharapkan dapat mengurangi terjadinya kecelakaan di atas kapal.”
- A : “Baik terima kasih atas waktunya Pak. Selamat sore.”

Nama Narasumber : Pak Gede

Jabatan : Staf *Crewing*

Berikut adalah hasil wawancara antara penulis (A) dengan Narasumber (B) :

A : “Selamat sore, ijin bertanya bapak.”

B : “Iya mbak cadet mau tanya apa?”

A : “Selaku staf di *crewing* PT. Meratus line dalam penanganan kecelakaan kerja *crew* di atas kapal, apa tindakan yang bapak lakukan?”

B : “Tindakan yang dilakukan dengan merujuk *crew* ke rumah sakit atau klinik terdekat di pelabuhan singgah. Setelah sesampainya disana *crew* langsung memberi informasi kepada pihak *crewing* seberapa besar resiko kecelakaanyang dialami.”

A : “Bagaimana cara mengetahui seberapa besar resiko dari kecelakaan, Pak?”

B : “Resiko kecelakaan langsung dapat dilaporkan langsung dengan pihak *crewing* atau nahkoda membuat berita acara bahwa telah terjadi kecelakaan kerja di atas kapal dan dikirimkan ke *e-mail* staf *crewing*.”

A : “Menurut Bapak hal faktor apa yang mempengaruhi penanganan kecelakaan kerja di atas kapal?”

B : “Faktor yang paling dominan adalah sebab langsung yang diakibatkan oleh perbuatan manusia, seperti : Kurang hati-hati dalam melaksanakan suatu pekerjaan, tidak disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja dan kurangnya pengecekan alat keselamatan kerja .”

A : “Dalam kegiatan penanganan kecelakaan kerja dampak apa saja yang dialami oleh perusahaan?”

B : “Dampak yang ditimbulkan tidak hanya kerugian berupa biaya medis, kompensasi, tetapi juga mengakibatkan kerugian pada *crew*, keluarganya dan masyarakat luas dan antara lain dampak itu bisa menyebabkan orang kehilangan mata pencarian.”

A : “Biaya apa saja yang didapatkan *crew* saat terjadi kecelakaan kerja Pak ?”

B : “Biaya yang didapatkan *crew* yaitu pengobatan, biaya rumah sakit, perawatan medis dan kompensasi yang diasuransikan, seperti upah tak mampu bekerja dan kompensasi cacat dan biaya yang diberikan selama *crew* masih terikat kontrak kerja pada perusahaan.”

A : “Apa tindakan yang akan Bapak lakukan untuk mencegah atau mengantisipasi terjadinya kecelakaan di atas kapal ?”

B : “Dapat diadakannya inspeksi mendadak yang melibatkan keselamatan, pengawas dan pihak yang terkait untuk *survey* langsung guna melihat kejadian nyata yang ada di lapangan sebagai dasar penilaian dalam peningkatan keselamatan kerja.”

A : “Terimakasih Pak Gede atas informasi yang diberikan. Selamat sore.”

B : “Selamat Sore.”

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Hestina Kartikasari
2. Tempat, Tanggal Lahir : Ngawi, 21 April 2000
3. Alamat : Ds. Pakah RT.01/RW.02,
Kec. Mantingan, Kab. Ngawi
Jawa Timur - 63260



4. Agama : Islam
5. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Iwan Santoso
 - b. Ibu : Erna Sri Purwandari

6. Riwayat Pendidikan

- a. SDN 007 Palaran Lulus Tahun 2011
- b. SMP Negeri 14 Samarinda Lulus Tahun 2014
- c. SMA Negeri 1 Gondang Lulus Tahun 2017

7. Pengalaman Praktek Darat

- a. Perusahaan : PT. Meratus Line
- b. Alamat : Jl. Aloon-Aloon Priok No.27, Perak Barat,

Kec. Krembangan, Kota Surabaya, Jawa Timur -
60177