



**“PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA PADA  
KEGIATAN DI MANHOLE KAPAL PT. IDT TRANS  
AGENCY”**

**SKRIPSI**

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

**Oleh**

**PRAMUDYA ANANTA Z**  
**NIT. 561911327419 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV  
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
2023**



**“PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA PADA  
KEGIATAN DI MANHOLE KAPAL PT. IDT TRANS  
AGENCY”**

**SKRIPSI**

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

**Oleh**

**PRAMUDYA ANANTA Z**  
**NIT. 561911327419 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV  
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
2023**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**“PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA PADA KEGIATAN DI MANHOLE  
KAPAL PT. IDT TRANS AGENCY”**

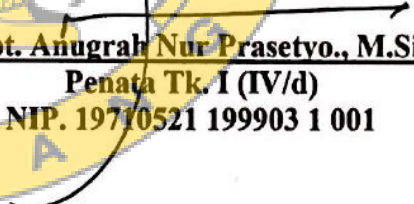
DISUSUN OLEH :  
**PRAMUDYA ANANTA Z**  
**NIT. 561911327419 K**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan  
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang  
Semarang, 2023

Dosen Pembimbing I  
Materi

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan penulisan

  
**Yozar Firdaus Amrullah, S.S., M.Hum**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 1981 1007 200712 1 001

  
**Capt. Anugrah Nur Prasetyo., M.Si**  
Penata Tk. I (IV/d)  
NIP. 19770521 199903 1 001

Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

  
**Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19750318 200312 2 001

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Pencegahan kecelakaan kerja pada kegiatan di *Manhole* kapal PT. IDT *Trans Agency*" karya,

Nama : PRAMUDYA ANANTA Z

NIT : 561911327419 K

Program Studi : D-IV TALK

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi D-IV TALK,

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari *Jumat*, tanggal  
*22 July 2023*

Semarang, *22 July 2023*

**PENGUJI**

Peng uji I : OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19781024 200212 2 002

Peng uji II : YOZAR FIRDAUS AMRULLAH, S.S., M.Hum  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19811007 200712 1 001

Peng uji III : Capt. SAMSUL HUDA, MM, M.mar  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19721228 199803 1 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar.

Pembina Tingkat. I (IV/b)  
NIP.19730704 1998031 001

## HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Pramudya Ananta Z

NIT : 561911327419 K

Program Studi : TALK

Skripsi dengan judul **“PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA PADA KEGIATAN DI MANHOLE KAPAL PT. IDT TRANS AGENCY”**

Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa yang tertulis dalam tugas akhir ini tidak terdapat keseluruhan atau sebagian tulisan orang lain yang saya ambil dengan cara menyalin dalam bentuk rangkaian kalimat yang menunjukkan pendapat atau gagasan dari penulis lain atau pengutipan dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan. Gagasan atau pendapat orang lain yang terdapat dalam tugas akhir ini dikutip berdasarkan kode etika ilmiah.

Apabila saya melakukan hal tersebut di atas baik sengaja maupun tidak, dengan ini saya menyatakan saya siap menanggung sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya tugas akhir ini.

Semarang, 22 Juli 2023

Yang membuat pernyataan,

  
Pramu BEE07AKX566015358

NIT. 561911327419 K

## HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN

### Moto:

1. “Dari seorang laki-laki yang rela mimpinya diinjak di depan mata demi kepentingan keluarga” (Pramudya AZ)
2. “Tidak akan ada sesuatu yang akan berjalan mulus sesuai rencanamu”
3. “Kita tidak boleh menyerah dalam melakukan apapun bentuk kerja keras kita, kita harus bisa sukses, karena orang sukses tidak datang dari orang pemalas.”

### Persembahan:

Dengan rasa syukur yang mendalam, diselesaikannya skripsi ini penulis persembahkan kepada :

1. Kepada Bapak, Ibu dan Adik perempuan penulis Bapak Zulkifli Evendi, Ibu Henita yang telah merawat, mendidik, membimbing, memotivasi dan memberikan saya semangat untuk dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Kepada Teman-teman Sumatera Casta terima kasih sudah mau untuk membantu dan juga berbagai ilmu serta banyak kenangan-kenangan yang telah dilalui Bersama di mess Sumatera Casta Mabes X-WIRU.
3. Untuk Almamaterku PIP Semarang serta, teman-teman dan keluarga besar taruna-taruni Angkatan LVI. Terima kasih telah mewarnai hidup saya dengan beraneka suka dan duka.

## PRAKATA

Dengan mengucapkan puji syukur kehadiran Allah SWT atas berkat dan rahmat-Nya kepada penulis, sehingga berhasil menyelesaikan tugas penulisan skripsi ini dengan tepat waktu. Dalam penulisan skripsi ini penulis mengambil judul “Pencegahan Kecelakaan Kerja Pada Kegiatan di Manhole Kapal PT. IDT Trans Agency” yang terselesaikan berdasarkan sumber data yang diperoleh dari hasil penelitian selama dua belas bulan praktik darat di perusahaan PT. IDT Trans Agency Cabang Palembang”.

Penelitian ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Adapun dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak, untuk itu perkenankanlah penulis mengucapkan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada yang terhormat:

1. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Yozar Firdaus Amrullah, S.S., M.Hum. selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan tanggung jawab dan sabar telah

meluangkan waktu dan memberikan semangat, bimbingan, serta pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.

4. Capt. Anugrah Nur Prasetyo., M.Si selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah meluangkan waktu dan memberikan dukungan, bimbingan, serta pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
5. Pimpinan beserta pegawai perusahaan PT. IDT Trans Agency yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penelitian dan praktek di kantor perusahaan.
6. Bapak Dimas selaku mentor saya yang telah membimbing dan membantu penulis selama melaksanakan praktek dan penelitian di kantor perusahaan PT. IDT Trans Agency.
7. Adik perempuan saya yang selalu memberikan motivasi serta doa kepada penulis selama penulisan skripsi ini.
8. Rekan-rekan saya angkatan LVI yang telah memberikan motivasi dan membantu dalam penyusunan skripsi ini.
9. Kurnia Fatma yang juga selalu memotivasi, menyemangati serta memberi dukungan doa kepada saya sehingga terselesainya skripsi ini dengan lancar dan tepat waktu.

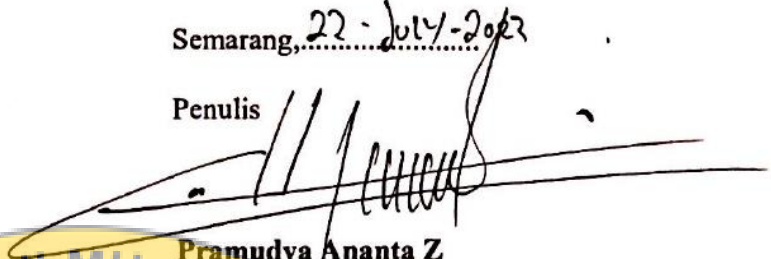
Penulis menyadari bahwa dalam penulisan maupun penyusunan skripsi ini masih belum sempurna dan masih terdapat kekurangan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan adanya saran dan kritik dalam membangun



kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat yang berguna bagi penulis khususnya dan bagi para pembaca pada umumnya.

Semarang, 22 July 2023

Penulis



Pramudya Ananta Z

NIT. 561911327419 K



## ABSTRAKSI

**Pramudya, Ananta Z. 2023.** “Pencegahan Kecelakaan Kerja Pada Kegiatan Di *Manhole* Kapal PT. IDT Trans Agency ”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Yozer Firdaus Amrullah, S.S., M.Hum., Pembimbing II : Capt. Anugrah Nur Prasetyo.,M.Si

Kecelakaan kerja adalah kejadian yang tiba-tiba dan tidak diinginkan yang dapat mengakibatkan kematian, kerusakan dan kerugian waktu. *Manhole* merupakan salah satu tempat atau lubang yang digunakan untuk kru masuk ke dalam saluran, untuk mengadakan pengecekan penghubung antara *deck* dengan tangki kapal. Salah satu penyebab kecelakaan adalah ketidaktahuan akan bahaya di ruang tertutup dan kurangnya pemahaman tentang ruang terbatas. Pada proses bongkar muat yang dilakukan oleh PT. IDT *Trans Agency* terjadi kecelakaan kerja yang memakan korban jiwa salah satu kru kapal MV, Nozomi yang disebabkan karena kurang lengkapnya APD yang dipakai oleh kru tersebut pada saat memasuki *manhole*. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pencegahan kecelakaan kerja pada kegiatan di *manhole* kapal PT. IDT *Trans Agency*.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif, sumber data penelitian diperoleh dari data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dokumentasi dan studi pustaka. Analisis data yang digunakan yaitu dengan reduksi data, penyajian data dan penarikan simpulan. Pengujian keabsahan data menggunakan metode triangulasi sumber.

Hasil penelitian ini ialah mengidentifikasi praktik-praktik yang dilakukan dalam melakukan pekerjaan di ruang tertutup, dan upaya yang dilakukan untuk pencegahan kecelakaan kerja di *manhole*. Selain itu, penelitian ini juga mengidentifikasi pentingnya alat pelindung diri di atas kapal sehingga dapat mengurangi kecelakaan kerja dengan mengikuti prosedur yang telah dibuat untuk pencegahan kecelakaan di ruang tertutup. Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan PT IDT *Trans Agency* telah menerakan SOP K3 sesuai aturan yang berlaku meliputi penggunaan APD di saat melakukan pekerjaan di ruangan tertutup.

**Kata Kunci:** Kecelakaan kerja, *Enclosed space*, Alat pelindung diri.

## ABSTRACT

**Pramudya, Ananta Z. 2023.** *“Pencegahan Kecelakaan Kerja Pada Kegiatan Di Manhole Kapal PT. IDT Trans Agency”*. Skripsi. Program Diploma IV, Program, Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Yozar Firdaus Amrullah, S.S., M.Hum., Pembimbing II : Capt. Anugrah Nur Prasetyo., M.Si

Occupational accidents are sudden and unwanted events that can result in death, damage and loss of time. The manhole is one of the places or holes used for the crew to enter the channel, to check the connection between the deck and the ship's tank. One of the causes of accidents is ignorance of the dangers in enclosed spaces and a lack of understanding of confined spaces. In the loading and unloading process carried out by PT. IDT Trans Agency had a work accident which resulted in the death of one of the crew on the MV ship, Nozomi due to the incomplete PPE used by the crew when entering the manhole. The purpose of this study was to determine the prevention of work accidents in activities on the ship's manhole PT. IDT Trans Agency.

The method used in this research is qualitative, the source of research data is obtained from primary and secondary data. Data collection techniques through observation, interviews, documentation and literature study. The data analysis used is data reduction, data presentation and drawing conclusions. Testing the validity of the data using the source triangulation method.

The results of this study are to identify practices that are carried out in carrying out work in closed spaces, and efforts made to prevent work accidents in manholes. In addition, this study also identified the importance of personal protective equipment on board so that it can reduce work accidents by following procedures that have been made for preventing accidents in confined spaces. Based on the results of the study, it can be concluded that PT IDT Trans Agency has implemented SOP K3 according to applicable regulations covering the use of PPE when carrying out work in closed spaces.

**Keywords: Work accident, Enclosed space, Personal protective equipment.**

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN .....	iii
HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN .....	v
PRAKATA .....	vi
ABSTRAKSI .....	ix
ABSTRACT .....	ix
DAFTAR ISI .....	xi
DAFTAR GAMBAR .....	xii
DAFTAR LAMPIRAN .....	xiii
<b>BAB I : PENDAHULUAN</b> .....	<b>xiii</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Fokus Penelitian .....	6
C. Rumusan Masalah .....	6
D. Tujuan Penelitian .....	6
E. Manfaat Penelitian .....	6
<b>BAB II : KAJIAN TEORI</b> .....	<b>8</b>
A. Deskripsi Teori .....	8
B. Kerangka Penelitian .....	20
<b>BAB III : METODE PENELITIAN</b> .....	<b>21</b>
A. Metode Penelitian .....	21
B. Tempat Penelitian .....	21
C. Sampel Sumber Data Penelitian .....	22
D. Teknik Pengumpulan Data .....	24
E. Instrumen Penelitian .....	27
F. Teknik Analisis Data Kualitatif .....	27
G. Pengujian Keabsahan Data .....	29
<b>BAB IV : HASIL PENELITIAN</b> .....	<b>30</b>
A. Gambaran Konteks Penelitian .....	30
B. Deskripsi Data .....	31
C. Temuan .....	44
D. Pembahasan Hasil Penelitian .....	45
<b>BAB V : SIMPULAN DAN SARAN</b> .....	<b>50</b>

A. Simpulan.....	50
B. Keterbatasan Penelitian.....	51
C. Saran.....	51
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>53</b>
<b>LAMPIRAN – LAMPIRAN.....</b>	<b>56</b>
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP .....</b>	<b>63</b>



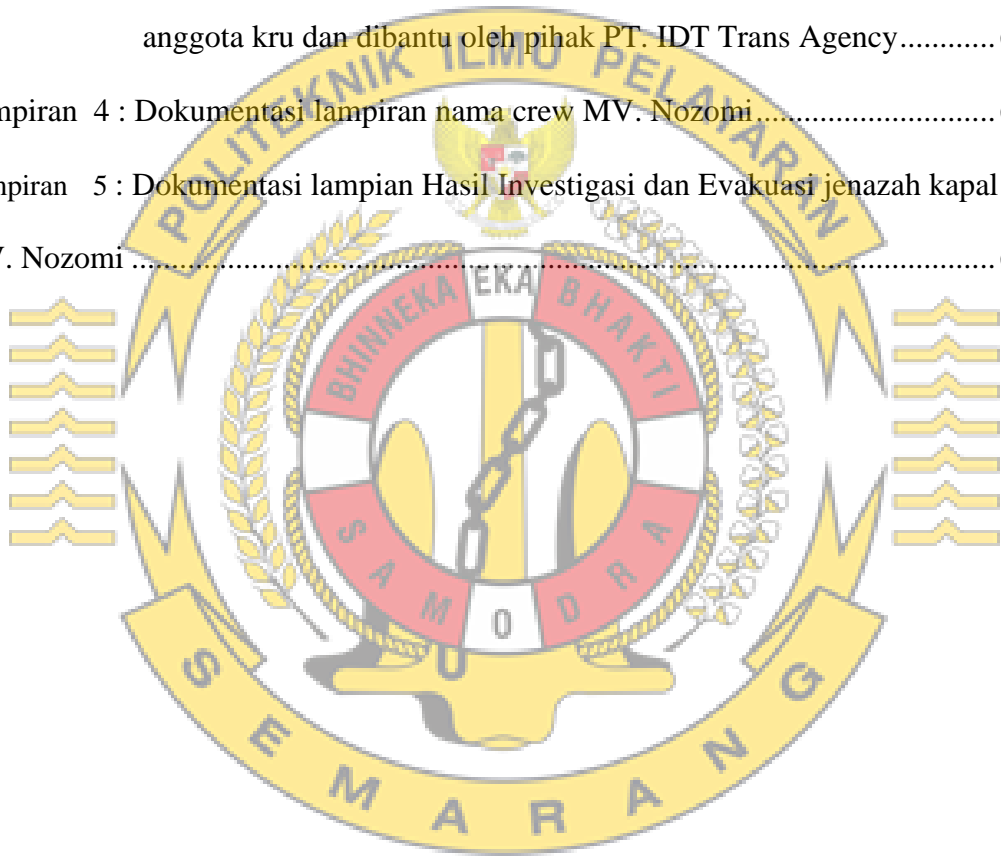
## DAFTAR GAMBAR

	<b>Halaman</b>
Gambar 2.1 <i>Manhole</i> .....	19
Gambar 2.2 Kerangka Penelitian .....	20
Gambar 4.1 Logo Perusahaan .....	32
Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. IDT Trans Agency.....	35
Gambar 4.3 Jaring Pengaman .....	39
Gambar 4.4 <i>Self Contained Breating Apparatus</i> .....	40
Gambar 4.5 Tandu.....	40
Gambar 4.6 Senter Penerangan.....	41
Gambar 4.7 Meteran Oksigen .....	41
Gambar 4.8 Sarung Tangan.....	42
Gambar 4.9 Helm.....	42
Gambar 4.10 Pelindung Telinga.....	43
Gambar 4.11 <i>Safety Shoes</i> .....	43



## DAFTAR LAMPIRAN

	<b>Halaman</b>
Lampiran 1 : Hasil Wawancara.....	55
Lampiran 2 : Dokumentasi lokasi terjadinya kecelakaan di MV. Nozomi.....	59
Lampiran 3 : Dokumentasi wawancara Berita Acara Pemeriksaan (BAP) bersama anggota kru dan dibantu oleh pihak PT. IDT Trans Agency.....	60
Lampiran 4 : Dokumentasi lampiran nama crew MV. Nozomi.....	61
Lampiran 5 : Dokumentasi lampiran Hasil Investigasi dan Evakuasi jenazah kapal MV. Nozomi .....	62



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Kecelakaan kerja merupakan kejadian yang terjadi secara tiba-tiba dan tidak diinginkan sehingga dapat mengakibatkan kematian, kerusakan benda, maupun kerugian waktu (OHSAS 18001, 1999). Korban kecelakaan bisa lebih dari satu orang. Ketidaktahuan akan bahaya di ruang tertutup menjadi penyebab kecelakaan. Kurangnya pemahaman tentang ruang terbatas seringkali membuat kita tidak menyadari bahaya di sekitar kita. Kejadian yang sama terjadi lagi dan lagi, menyebabkan kematian. Beberapa contoh umum kecelakaan kerja adalah: patah tulang, terkilir, luka dalam dan masih banyak contoh-contoh lainnya. Kecelakaan ini bisa dicegah jika kita cukup, mengerti kemungkinan bahaya di ruang tertutup. Oleh karena itu, kepedulian kita juga perlu ditingkatkan dan hal-hal yang berpotensi membahayakan dapat dihindari, karena pekerjaan yang dilakukan di ruang tertutup tergolong pekerjaan yang berisiko. Dalam melakukan pekerjaan ini perlu dilakukan persiapan yang matang untuk menghindari kecelakaan yang fatal dan kerugian perusahaan.

*Manhole* merupakan salah satu tempat atau lubang masuk ke dalam saluran (*roil*) untuk mengadakan pengecekan penghubung antara *deck* kapal dengan tangki kapal yang digunakan oleh kru kapal untuk memasuki *manhole* tersebut. Ada beberapa contoh kegiatan ketika kru masuk kedalam *manhole*, seperti cek muatan, cek *ballast*, dan lain-lain. *Manhole* yang berbentuk bulat



memiliki diameter dalam 22 inci, dan yang berbentuk oval memiliki diameter panjang 24 inci dan diameter pendek 18 inci (Saputra, E. 2006).

Zaenal (2018) mengatakan bahwa ada beberapa risiko kecelakaan di *manhole* diantaranya adalah:

#### 1. Risiko Penipisan Oksigen

Untuk pernapasan normal, seseorang membutuhkan komposisi oksigen dengan konsentrasi 21%. Selama pernapasan normal, seseorang menghirup oksigen dan menghembuskan karbon dioksida.

#### 2. Atmosfer beracun

Suasana beracun dapat menyebabkan cedera parah, kehilangan kesadaran, dan bahkan kematian. Lingkungan beracun terjadi karena adanya masuknya zat berbahaya.

Untuk bisa melakukan pekerjaan di ruang tertutup dengan aman dan selamat, maka menurut Alimuddin (2020), sebelum memulai aktivitas di ruang tertutup / *Confined Space Entry (CSE)* diperlukan langkah - langkah kerja sebagai berikut:

- a. Terdapat perizinan khusus bagi yang hendak bekerja di ruang yang berukuran kecil.
- b. Memberikan tanda yang jelas untuk tempat yang termasuk kategori ruang terbatas.
- c. Kesiapan personel yang akan bekerja di ruang yang minimalis.
- d. Prosedur kerja memasuki ruang dengan kondisi keadaan yang minimalis

Keamanan dan keselamatan kerja di dunia pelayaran sangatlah penting. Hal tersebut dapat diketahui dari begitu banyak peringatan dari negara-negara maritim secara bersama. *International Maritime Organization (IMO)* merupakan badan khusus PBB yang bertanggung jawab untuk keselamatan dan keamanan (Fitriani, 2021). IMO mengatur mengenai pencegahan kecelakaan dan kesehatan kerja bagi pelaut melalui konvensi internasional. Di dalam peraturan VI /I *Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers (STCW)* disebutkan tentang persyaratan minimal wajib untuk pengenalan *familiarization* latihan keselamatan dan petunjuk *Basic Safety Training*. IMO juga membuat petunjuk pencegahan kelelahan untuk melaksanakan tugas contohnya. Maksimum jam kerja di atas kapal tidak lebih dari 12 jam per hari, setiap kru yang akan diberikan tugas jaga harus minimal 10 jam istirahat.

Untuk itu kita perlu merencanakan program pencegahan kecelakaan kerja di lautan. Kecelakaan kerja menyebabkan banyak kerugian bagi tenaga kerja sendiri, baik secara material maupun fisik. Bahkan kecelakaan kerja dapat mengakibatkan kematian. Ada 2 poin yang bisa kita pahami dari segi positif dan negatif. Untuk terkait pekerja segi positif karyawan tenaga kerja merupakan aset terbesar dari sebuah perusahaan. Sedangkan untuk segi negatif jika tenaga kerja kita tidak ada, akan mengakibatkan kerugian bagi perusahaan tersebut.

Pencegahan Kecelakaan Kerja merupakan aspek penting yang wajib dilaksanakan. Setiap pekerja harus mengutamakan pekerjaan yang *safety*

sehingga dapat mengerjakan pekerjaannya secara optimal. Maka dari itu dalam melaksanakan pekerjaan, tiap kru wajib melaksanakan pekerjaan dengan mengutamakan keselamatan dan tidak ceroboh pada saat melakukan pekerjaan. Kebanyakan kru kapal saat melaksanakan pekerjaan hanya sebatas memenuhi kewajiban dan tanggung jawabnya, tanpa memikirkan keselamatan terhadap dirinya, Maka dari itu perusahaan PT. IDT *Trans Agency* cabang Palembang memiliki prosedur upaya untuk mencegah kecelakaan kerja.

Proses Bongkar Muat (PBM) adalah suatu kegiatan bongkar dari tongkang ke kapal besar dengan menggunakan *crane* kapal dan *floating crane* atau disebut *Ship to Ship*. Salah satu perusahaan yang melaksanakan kegiatan bongkar muat adalah PT. IDT *Trans Agency* cabang Palembang. Perusahaan ini bergerak di bidang *International Shipping Agency and Logistic Service*. Dilihat dari banyaknya kapal yang masuk untuk diageninya, mengindikasikan PT. IDT *Trans Agency* cabang Palembang memiliki pelayanan jasa yang sangat baik. PT. IDT *Trans Agency* menangani dokumen-dokumen, sampai dengan kebutuhan maupun kepentingan kapal lainnya.

Analisis Pencegahan Kecelakaan kerja memperlihatkan bahwa setiap kecelakaan terdapat faktornya. Hal berikut bersumber pada peralatan mekanik dan lingkungan serta di manusianya itu sendiri. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan, penyebab itu sendiri harus dihilangkan. Dalam kegiatan pengoperasian di kapal ditemukan banyak pekerjaan ringan ataupun pekerjaan berat yang memiliki resiko terhadap keselamatan kru yang sedang

bekerja di kapal. Pada skripsi ini penulis mengamati aspek pencegahan kecelakaan bekerja kru pada saat di atas kapal, dan mengambil beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan pada saat kru ketika bekerja.

Masalah pencegahan penyebab kecelakaan pada dasarnya setara seperti kehidupan manusia. Artinya keselamatan bekerja harus dimulai semenjak manusia itu bekerja dari dulu hingga kapan pun. Keselamatan dalam bekerja ialah bagian dari keselamatan pada umumnya.

Pada dasarnya, kecelakaan tidak terjadi secara kebetulan, namun karena suatu alasan. Oleh karena itu, penyebab kecelakaan harus diselidiki dan ditemukan, sehingga tindakan perbaikan dan pencegahan dilakukan untuk meminimalkan terulangnya kecelakaan yang serupa. Suma'mur (2009).

Kecelakaan bekerja bisa mengakibatkan kerugian bagi seluruh anggota kru sampai tingkat perusahaannya. Kerugian ini berupa penderitaan yang panjang, seperti cacat, luka pada bagian tubuh dan terhentinya pekerjaan dalam waktu beberapa hari. Untuk itu semua kru yang berada di atas kapal harus memperhatikan langkah prosedur pada pencegahan kecelakaan saat bekerja, seimbang dengan Standar Operasional Prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan atau kapal itu sendiri.

Sehubungan dengan adanya permasalahan di atas, dan didasari oleh pengalaman selama praktik darat, maka penulis tertarik untuk membuat penelitian skripsi ini dengan judul, “ **PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA PADA KEGIATAN DI MANHOLE KAPAL PT. IDT TRANS AGENCY** ”

## B. Fokus Penelitian

Penelitian ini adalah untuk memfokuskan tentang pencegahan kecelakaan kerja pada kegiatan *manhole* di PT. IDT *Trans Agency*, agar bisa memudahkan dan memperlancar jalannya kegiatan operasional, dengan memfokuskan pada pencegahan kecelakaan kerja.

## C. Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang dapat diuraikan oleh penulis adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana standar pencegahan kecelakaan kerja di *manhole* pada PT. IDT *Trans Agency* Palembang saat ini?
2. Upaya apa yang dilakukan oleh PT. IDT *Trans Agency* Palembang untuk mencegah kecelakaan kerja pada pelaksanaan kegiatan di *Manhole* ?

## D. Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah tersebut, penulis menentukan tujuan penelitian sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui standar pencegahan kecelakaan kerja pada PT. IDT *Trans Agency* Palembang.
2. Untuk mengetahui upaya pencegahan kecelakaan kerja pada kegiatan di *Manhole* pada PT. IDT *Trans Agency*

## E. Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian yang dilakukan diharapkan dapat memberikan manfaat bukan untuk penulis saja, melainkan juga untuk para pembaca. Adapun manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini harapannya adalah

sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

- a. Guna menambah pengetahuan, referensi khususnya pencegahan kecelakaan kerja pada kegiatan *Manhole* untuk kampus Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang.
- b. Guna mengakses segala pengetahuan dan informasi untuk bahan rujukan dan acuan peneliti berikutnya, dengan harapan ke depannya dapat menghasilkan hal yang lebih baru, akurat, dan lebih baik lagi.
- c. Dapat dijadikan referensi dan sumber rujukan bagi pembaca.
- d. Bagi Taruna/Taruni Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang dapat menambah wawasan untuk memperdalam materi tentang pencegahan kecelakaan kerja pada kegiatan *Manhole*.

2. Manfaat Praktis

- a. Mendapat gambaran yang berguna dalam bidang pencegahan kecelakaan kerja pada kegiatan *Manhole* diageni oleh perusahaan PT. IDT *Trans Agency*.
- b. Sebagai referensi untuk melaksanakan pencegahan kecelakaan kerja pada kegiatan *Manhole* bagi seluruh perusahaan pelayaran.

## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

Dalam penelitian ini diperlukan adanya teori-teori yang dipilih dari buku-buku penunjang, serta referensi dari jurnal-jurnal, serta pengalaman penulis pada saat melaksanakan Prada di PT. IDT *Trans Agency* cabang Palembang yang akan membantu pemahaman tentang pencegahan kecelakaan kerja. Berikut dijelaskan sejumlah pengertian guna memudahkan dan membantu pembaca untuk memahami isi penelitian ini.

##### 1. Pengertian Kecelakaan

###### a. Pengertian kecelakaan kerja

Kecelakaan adalah peristiwa yang tidak dapat diprediksi. Karena tidak mungkin diperkirakan dimana dan kapan terjadinya kecelakaan beserta seberapa besar kerugian yang ditimbulkan oleh kecelakaan tersebut. Oleh karena itu, orang kerap memiliki anggapan bahwa kecelakaan berdampak dengan nasib seseorang. Sementara kecelakaan itu sendiri pada dasarnya kerap didahului oleh tanda-tanda yang menandakan akan terjadinya suatu kecelakaan. Dengan kata lain penyebab dari kecelakaan tersebut dapat ditemukan. Dari penjelasan di atas kecelakaan memiliki beberapa unsur yaitu :

- 1) Insiden ialah peristiwa yang tidak diinginkan yang mengurangi produktivitas.

- 2) Kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang terjadi pada pekerja, biasanya diakibatkan oleh bahaya yang berhubungan dengan pekerja dan jam kerja.
- 3) Keselamatan merupakan istilah umum yang berarti resiko kerugian, tidak ada kerugian dan kemungkinan sangat rendah.
- 4) Selamat yaitu secara relatif aman dari bahaya, cedera kerusakan atau dari resiko bahaya, dan lain sebagainya
- 5) Keselamatan kerja adalah upaya untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, untuk mencegah terjadinya berbagai kecelakaan.
- 6) Kesehatan kerja adalah upaya untuk meningkatkan dan memelihara kesehatan fisik, mental, dan sosial pekeja pada tingkat yang tinggi.
- 7) Bahaya merupakan perubahan peristiwa yang berpotensi menimbulkan kerusakan, luka, bahkan penyakit.

Jenis kecelakaan yang dibahas dari penelitian ini adalah kecelakaan kerja, kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang jelas tidak dikehendaki dan sering kali tidak terduga semula yang dapat menimbulkan kerugian baik waktu, harta benda atau property maupun korban jiwa yang terjadi dalam suatu proses kerja industri atau yang berkaitan dengannya. (Tarwaka 2017), sedangkan menurut Ekasari. (2017), kecelakaan kerja adalah suatu kejadian atau peristiwa yang mempunyai sifat tidak pasti, karena itu kita



tidak dapat memprediksi kapan terjadinya, dimanapun serta besar atau kecil kerugian yang dapat dikeluarkan. Sampai pekerja sering beranggapan bahwa kecelakaan berhubungan dengan nyawa seseorang. Kemudian menurut Suma'mur (2014), dalam bukunya yang berjudul “Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja (Hiperkes)”, kecelakaan kerja merupakan kecelakaan yang memiliki hubungan dengan pekerjaan berat. Dapat dijelaskan bahwa kecelakaan terjadi diakibatkan oleh pekerja ataupun pada umumnya pada saat melakukan pekerjaan. Hubungan kerja yaitu dimaksud kecelakaan kerja bisa terjadi dikarenakan oleh pekerjaan atau pada saat waktu melakukan pekerjaan (Sucipto, 2014), Selanjutnya Bird dan Germain (1995:54), menyatakan bahwa terdapat tiga tipe kecelakaan kerja, yaitu :

1. *Incident*, yaitu peristiwa yang tidak diharapkan yang belum menimbulkan kerugian.
2. *Accident*, yaitu peristiwa yang tidak diharapkan yang menimbulkan kerugian bagi manusia maupun harta benda.
3. *Near Miss*, yaitu peristiwa atau kejadian hampir celaka yang berarti kata peristiwa ini nyaris menimbulkan peristiwa *incident* dan *accident*.

b. Klasifikasi Kecelakaan Kerja

Kecelakaan kerja mencakup klasifikasi luas yang harus diperhatikan perusahaan. Berikut klasifikasi kecelakaan kerja

menurut *International Labour Organization* (ILO):

1) Klasifikasi Kecelakaan Kerja menurut Jenis Kecelakaan

Jenis kecelakaan kerja ialah jenis kecelakaan yang menimpa korban atau tenaga kerja, yaitu :

- a) tertubruk atau terkena benda-benda, terkecuali benda jatuh;
- b) terkena arus listrik;
- c) terjepit oleh benda;
- d) terjatuh;
- e) dampak suhu tinggi;
- f) gerakan tubuh yang di luar batas kemampuan;
- g) tertimpa benda jatuh;
- h) terpapar oleh radiasi atau zat berbahaya;
- i) jenis-jenis lain, seperti kecelakaan yang tidak cukup data atau kecelakaan lain yang tidak masuk klasifikasi tersebut.

2) Klasifikasi Kecelakaan Kerja Menurut Penyebab

Penyebab kecelakaan adalah faktor eksternal atau peristiwa yang menyebabkan kecelakaan kerja, yaitu:

- a) Alat angkut dan alat angkat
- b) Lingkungan kerja
- c) Peralatan lain
- d) Mesin

3) Klasifikasi Kecelakaan Kerja Menurut Sifat Luka atau Kelainan

Klasifikasi kecelakaan kerja berikut didasarkan atas cedera atau peristiwa akibat dari kegiatan kerja:

- a) amputasi
- b) luka-luka lain
- c) ragang urat/otot
- d) luka bakar
- e) patah tulang
- f) keseleo/dislokasi
- g) luka permukaan
- h) remuk dan geger
- i) memar dan luka dalam yang lain
- j) akibat cuaca dan lain-lain
- k) keracunan mendadak
- l) luka-luka yang banyak dan belainan sifatnya
- m) pengaruh radiasi
- n) pengaruh arus listrik
- o) mati rasa
- p) dan sebagainya

4) Klasifikasi Kecelakaan Kerja menurut Letak Kelainan atau Luka di Tubuh

Klasifikasi kecelakaan kerja ini didasarkan atas bagian tubuh yang terluka maupun terluka akibat dari kegiatan kerja:

- a) leher
- b) badan
- c) kepala
- d) bagian tubuh bagian atas
- e) bagian tubuh bagian bawah
- f) kelemahan umum
- g) letak lain yang tidak dapat dimasukkan klasifikasi tersebut
- h) banyak tempat di tubuh

c. Penyebab Kecelakaan Kerja

Dalam buku Djatmiko, R.D. (2016) yang berjudul “Keselamatan dan Kesehatan Kerja”, sebab-sebab kecelakaan kerja terdapat dua golongan penyebab secara umum, yaitu:

- 1) Tindakan atau perbuatan manusia yang tidak memenuhi keselamatan (*unsafe human acts*)
- 2) Kondisi lingkungan yang tidak aman (*unsafe conditions*)

Namun kejadian kecelakaan kerja, bisa saja diakibatkan oleh sejumlah faktor, atau kombinasi dari berbagai faktor. Menurut Rusmana (2003:6), kecelakaan kerja dapat diakibatkan karena sistem manajemen yang cenderung kurang peduli terhadap keselamatan dan kesehatan kerja, serta kurangnya partisipasi dan tanggung jawab semua pihak.

Menurut Dainur (1992) terdapat tiga bagian penyebab kecelakaan berdasarkan situasi kerja, yaitu:

## 1) Penyebab Langsung

Adalah awal mula yang secara langsung mengakibatkan terjadinya sebuah kecelakaan. Penyebab Langsung biasanya dibedakan ke dalam dua kriteria, yaitu:

### a) Tindakan Tidak Aman

Contoh tindakan tidak aman adalah mengoperasikan alat di atas batas kecepatan maksimum, mengoperasikan alat tanpa izin, serta menggunakan alat yang tidak lengkap.

### b) Kondisi Tidak Aman

Contoh kondisi tidak aman adalah alat atau perkakas yang rusak, rambu-rambu tidak lengkap, kurangnya lampu penerangan, temperatur yang terlalu rendah atau terlalu tinggi.

## 2) Penyebab Dasar

Yaitu sesuatu yang mengakibatkan atau mendukung Penyebab Langsung. Penyebab dasar dapat dibedakan dalam tiga kelompok, yaitu:

### a) Faktor Personal

Merupakan faktor penyebab di dalam diri pekerja atau korban yang mendorong dirinya untuk melakukan tindakan yang berbahaya.

b) Faktor Pekerjaan

Merupakan kemahiran yang kurang, material dan peralatan kurang, dan standar kerja kurang bagus.

c) Kurang kendali (*Lack of Control*)

Kurang kendali dapat diwujudkan sebagai ketidakmampuan manajemen untuk mengikuti norma-norma yang berlaku di dalam perusahaan. Perusahaan. Contohnya adalah kegiatan pelatihan yang kurang maksimal, tidak terjadwalnya inspeksi terencana, atau menganalisa kecelakaan yang salah.

d. Sakit Akibat Kerja

Menurut Dainur (1992) lingkungan kerja dapat menyebabkan sakit. Kondisi sakit dapat terjadi pada waktu melaksanakan pekerjaan di lokasi kerja, maupun di luar lokasi kerja, namun masih ada hubungannya dengan pekerjaan di perusahaan.

Ditinjau dari faktor penyebab, sakit akibat kerja mempunyai kesamaan dengan kecelakaan akibat kerja, namun memiliki ruang lingkup yang teramat berbeda, terutama dalam aspek pengelolaannya. Sakit akibat kerja mempunyai segi teknik. Oleh karena itu penyakit kerja dikelola oleh seorang ahli kesehatan, yaitu dokter. Sementara kecelakaan kerja dikelola oleh ahli keselamatan kerja (*safety engineering*). Evaluasi atau pengawasan sakit akibat kerja, berupa pengamatan dan evaluasi secara kualitatif dengan

langkah sebagai berikut:

- 1) Mengamati proses produksi dan alat-alat yang digunakan;
- 2) Memeriksa semua zat atau material serta kondisi lingkungan kerja yang mungkin dapat menimbulkan sebagai penyebab penyakit akibat kerja;
- 3) Mengamati semua sistem pengawasan itu sendiri. Pengamatan sistem pengawasan terkait sejumlah hal berikut:
  - a) Pemakaian alat pelindung atau pengaman seperti jenis, kuantitas, kualitas, ukuran dan bentuk bahan alat pelindung.
  - b) Pembuangan sisa produksi seperti gas, debu, asap, dan larutan.
  - c) Pemeriksaan jenis, konsentrasi atau unsur-unsur bahan baku, pengolahan dan penyimpanan bahan baku.
  - d) Pemeriksaan keberadaan lingkungan fisik yaitu kelembaban, tekanan pencahayaan, suhu, ventilasi, getaran, dan intensitas suara atau bising.

## 2. Pengertian Pencegahan

Pencegahan ialah usaha atau cara yang dilakukan oleh perorangan atau suatu kelompok dengan tujuan mengantisipasi terjadinya hal yang tidak diinginkan. Dapat dikatakan pencegahan merupakan suatu upaya yang dilakukan sebelum terjadinya fenomena atau kejadian berupa kecelakaan maupun pelanggaran. Upaya dalam menaggulangnya bisa

diperoleh melalui beberapa cara penindakan atau dengan langkah larangan. Selanjutnya Londok (2020) merumuskan tentang cara pencegahan kecelakaan kerja, yaitu:

- 1) Melalui pendidikan, yaitu memberikan pengetahuan dan meningkatkan kesadaran individu dan terkait terjadinya pencegahan kecelakaan kerja, untuk mengurangi kerugian;
- 2) Menetapkan peraturan, yaitu membuat ketentuan yang harus diperhatikan dan dipatuhi meliputi kondisi kerja, konstruksi, perencanaan, pemeliharaan, pengawasan dan pertolongan kecelakaan kerja;
- 3) Melakukan pengawasan, yaitu memastikan keberlangsungan proses bekerja sesuai prosedur yang telah ditetapkan agar dipatuhi oleh seluruh pekerja;
- 4) Membuat *standarisasi*, yaitu menetapkan standar resmi, semi resmi, atau tidak resmi yang dikaitkan dengan konstruksi yang aman serta jenis peralatan industri yang mendukung keselamatan kerja;
- 5) Memberikan pelatihan, yaitu membagikan instruksi bagi pekerja untuk dapat mengetahui lebih jauh mengenai tempat kerja dan bagaimana penerapan sikap yang baik dan benar dalam bekerja.

Sedangkan ILO (1989) menyampaikan sejumlah cara untuk melakukan pencegahan pada kecelakaan kerja pada sektor industri, antara lain:

- 1) Penegakan peraturan oleh semua pekerja pada saat bekerja;



- 2) Menetapkan *standarisasi* yang cukup dalam proses bekerja baik resmi, setengah resmi, maupun tidak resmi mengenai alat keamanan perorangan;
- 3) Melakukan riset psikologis kepada karyawan untuk pencegahan secara preventif;
- 4) Melakukan riset teknis dengan kegiatan perusahaan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja;
- 5) Melakukan riset medis untuk mengetahui dampak fungsionalis dan patologis dari faktor lingkungan fisik, dan teknologi.
- 6) Melakukan riset statistik untuk mengetahui kecelakaan kerja berdasarkan jenisnya serta faktor akibat kecelakaan tersebut.
- 7) Memberikan diklat mengenai keselamatan dan kesehatan kerja untuk pekerja, khususnya pekerja baru.
- 8) Menyediakan fasilitas maupun asuransi dana untuk peningkatan keselamatan kerja;
- 9) Menerapkan metode persuasif untuk meningkatkan kesadaran mengenai keselamatan kerja di tempat kerja;
- 10) Memonitor pemenuhan peraturan terkait keselamatan kerja, seperti dengan pelatihan pertolongan, pemeriksaan kesehatan, serta pengawasan pemenuhan kewajiban perusahaan dan pekerja.

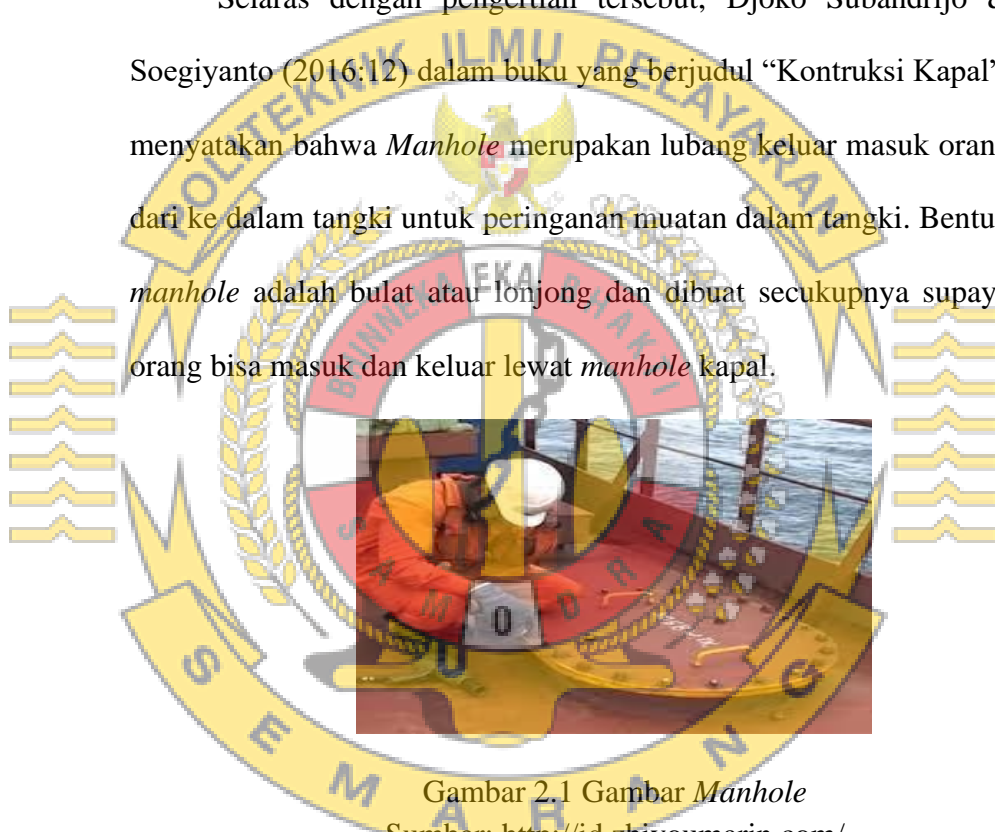
### 3. *Manhole* Kapal

#### a. Pengertian *manhole* kapal

Menurut E.Kartini (2012) dalam bukunya yang berjudul

“Bangunan Kapal” menjelaskan tentang *Manhole* sebagai tempat atau lubang untuk keluar masuk orang ke dalam tangki untuk membersihkan, memeriksa dan keperluan lain. *Manhole* pada kapal pada umumnya berbentuk lingkaran atau oval dengan baut-baut pada garis dalamnya sebagai pengunci lubang tersebut.

Selaras dengan pengertian tersebut, Djoko Subandrijo & Soegiyanto (2016:12) dalam buku yang berjudul “Kontruksi Kapal”, menyatakan bahwa *Manhole* merupakan lubang keluar masuk orang dari ke dalam tangki untuk peringanan muatan dalam tangki. Bentuk *manhole* adalah bulat atau lonjong dan dibuat secukupnya supaya orang bisa masuk dan keluar lewat *manhole* kapal.



Gambar 2.1 Gambar *Manhole*  
Sumber: <http://id.zhiyoumarin.com/>

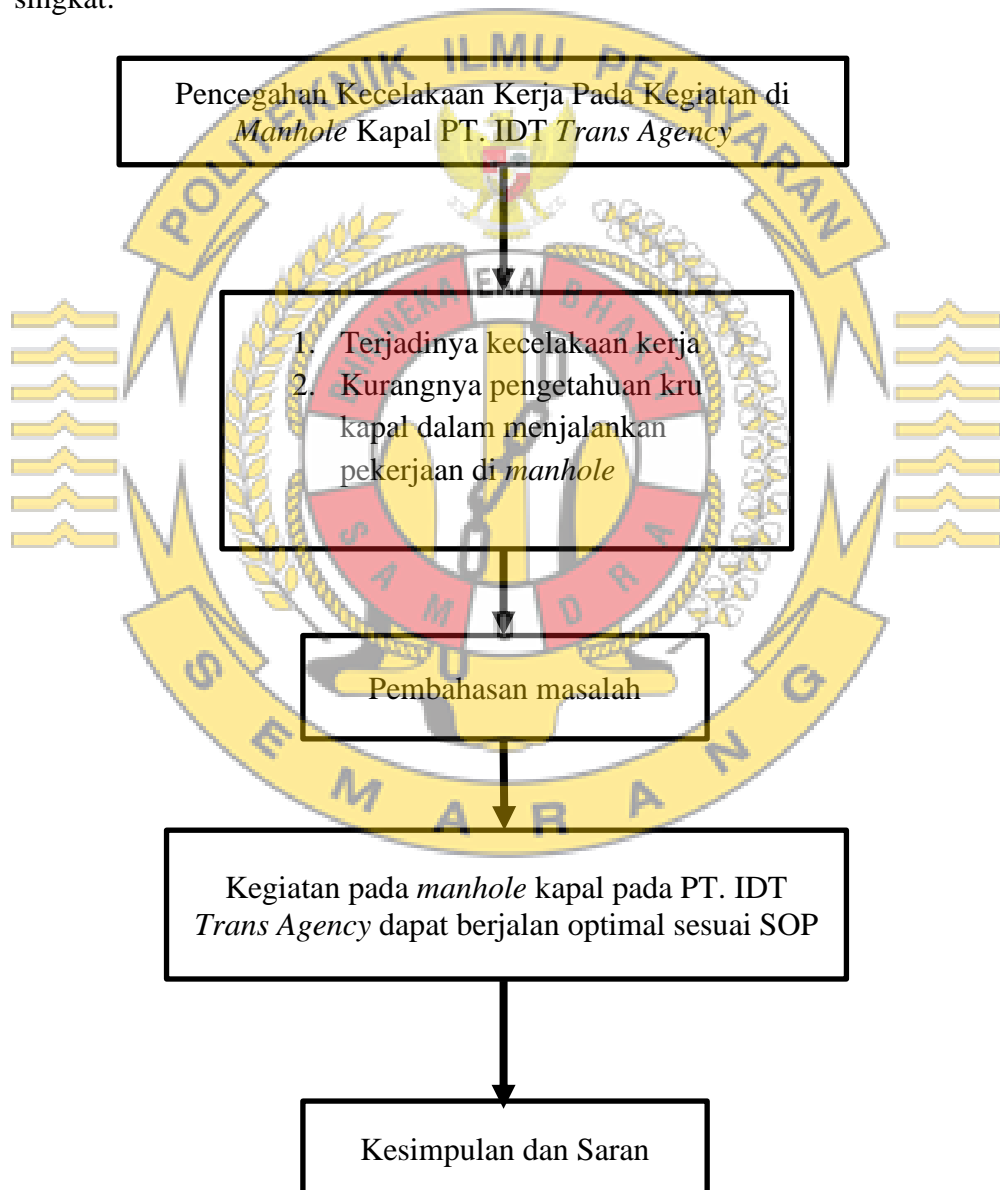
b. Kegiatan pada *manhole* kapal

Adapun kegiatan yang dilakukan pada *manhole* kapal antara lain:

- 1) Pengecekan *manhole*
- 2) Perbaikan pada *manhole* kapal
- 3) Perawatan pada *manhole* kapal

## B. KERANGKA PENELITIAN

Penulis menampilkan kerangka penelitian dalam penulisan skripsi ini dengan tujuan untuk mempermudah pembaca dalam memahami skripsi ini. Berikut adalah kerangka pikir dari penelitian ini yang ditampilkan dalam bentuk bagan yang cukup sederhana, serta dilengkapi dengan penjelasan singkat.



Gambar 2.2 Kerangka Penelitian

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Menurut hasil dari penelitian yang berjudul Pencegahan Kecelakaan Kerja Pada Kegiatan di *Manhole* Kapal PT. IDT *Trans Agency* ini, bisa diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Standar pencegahan kecelakaan kerja ruangan tertutup di PT. IDT *Trans Agency* melingkupi penegakan aturan pencegahan kecelakaan untuk mengatasi risiko atas Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dengan komitmen keterlibatan atasan dalam pelaksanaannya. Kemudian setelah adanya kecelakaan kerja perlu melakukan perbaikan berkelanjutan, serta meningkatkan kesadaran dengan melakukan pengarahan betapa sangat pentingnya Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) kepada kru kapal.
2. Upaya yang dilakukan PT.IDT *Trans Agency* dalam pencegahan kecelakaan kerja di *manhole* wajib meliputi perencanaan penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), melakukan pengawasan terhadap kru kapal yang akan bekerja di ruangan tertutup, melakukan pengarahan, serta menyampaikan dan menegakkan peraturan kebijakan kepada perusahaan terkait Keselamatan dan Kesehatan Kerja.

## B. Keterbatasan penelitian

Dalam melakukan penelitian, peneliti mengalami sejumlah keterbatasan karena berbagai faktor. Hal ini dapat menjadi perhatian bagi peneliti berikutnya. Adapun beberapa keterbatasan di dalam penelitian ini yaitu:

1. Keterbatasan peneliti dalam mendapatkan informasi dan akses ke pihak kesehatan atau KKP tentang penyebab meninggalnya korban yaitu diakibatkan oleh penyakit atau kecelakaan murni dikarenakan tidak ditemukannya bekas darah atau luka berat.
2. Penelitian dilaksanakan pada masa era *new normal*. Walaupun masa PPKM (Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat) sudah tidak berlaku di Indonesia, tetapi peneliti masih terbatas untuk memperoleh dokumentasi dan informasi untuk memperkuat penelitian.
3. Keterbatasan peneliti dalam mencari informasi tambahan dari *crew* Korea Selatan dan China karena perbedaan bahasa yang membuat komunikasi menjadi sulit dilakukan.

## C. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilaksanakan terdapat beberapa saran yang akan diajukan yaitu:

1. Kepada anggota kru kapal disarankan untuk melakukan *Permit to Work* terlebih dahulu, dan memperhatikan SOP kecelakaan kerja yang berlaku, serta selalu menerapkan Keselamatan dan Kesehatan Kerja

2. Kepada Nakhoda (perwira kapal) disarankan untuk melakukan pengawasan terhadap anggota kru kapal khususnya pada kegiatan *manhole*, dan selalu melakukan pengarahan sebelum melakukan pekerjaan berbahaya.
3. Setiap perusahaan pelayaran wajib untuk melaksanakan kegiatan pelatihan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), guna meningkatkan kesadaran anggota kru kapal akan terhindar bahaya dari kecelakaan tersebut.



## DAFTAR PUSTAKA

- A. Murni Yusuf. (2017). *Metode Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif, dan Penelitian Gabungan*. Prenadamedia Group: Jakarta.
- Alimuddin, I. K. (2021). *Pengaruh Work From Home Terhadap Kinerja Karyawan*. *Journal of Management*, 4(2), 323–331. <https://doi.org/10.37531/yume.vxix.333>
- Bird and Germain, F. J. (1990). *Practical Loss Control Leadership*. Institute Publishing: USA.
- Corbin, J., & Strauss, A. (2008). *Basic Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory- 3rd ed.* SAGE Publications, Inc: Thousand Oaks, CA.
- Dainur. (1992). *Materi-Materi Pokok Ilmu Kesehatan Masyarakat*. Wydia Medika: Jakarta.
- Denzin & Lincoln. (2009). *Handbook of Qualitative Research*. Pustaka Pelajar: Yogyakarta.
- Djarmiko, R. D. (2016). *Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Deepublish: Yogyakarta.
- E. Kartini, MM., M.Mar. (2012). *Bangunan Kapal*. Deepublish: Yogyakarta.
- Fitriani, (2021), *Peran International Maritime Organization (IMO) Dalam Pemberdayaan Perempuan Di Komunitas Maritim Malaysia*, *Jurnal Jom Fisip*, Vol. 8, Edisi III.
- Ekasari, L. E. (2017). *Analisis Faktor yang Memengaruhi Kecelakaan Kerja pada Pengoperasian Container Crane di PT X Surabaya Tahun 2013-2015*. *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, 6(1):124-133.
- ILO. 1989. *Encyclopedia of Occupational Health and Safety*: Geneva.
- Londok, J.J.M.R dan J.E.G. Rompis. (2019). *Supplementation of lauric acid and feed fiber to optimize the performance of broiler*. *IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science* 387:1-4.
- Martinus, Surawan. (2017). *Kamus Kata Serapan*. PT Gramedia Pustaka Utama: Jakarta.
- Moleong, Lexy. (2005). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT. Remaja Rosdakarya: Bandung.
- OHSAS 18001 (2007). *Occupational Health and Safety Management System – Requirements*.
- Saputra, Erlangga. (2006). *Perencanaan Sistem Penyaluran Air Buangan Domestik Kecamatan Gading Cempaka Kota Bengkulu*. Tugas Akhir. Universitas Islam Indonesia: Yogyakarta.

- Subandrijo, Djoko & Soegiyanto. (2016). *Konstruksi & Stabilitas Kapal*. CV. Patriangga: Semarang.
- Sucipto CD. 2014. *Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Gosyen Publishing: Yogyakarta.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. PT Alfabet: Bandung.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. PT Alfabeta: Bandung.
- Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. PT Alfabeta: Bandung.
- Suma'mur, PK, (2014). *Higene Perusahaan dan Kesehatan Kerja*. Gunung Agung: Jakarta.
- Suma'mur. (2009). *Hiegiene Perusahaan dan Keselamatan Kerja*. CV Sagung Seto: Jakarta.
- Suryabrata, Sumadi, (2006). *Metodologi Penelitian*. PT. Raja Grafindo Persada: Jakarta.
- Tarwaka, PGDip.Sc.,M.Erg. (2017). *Keselamatan dan Kesehatan Kerja Manajemen dan Implementasi K3 di Tempat Kerja*. Harapan Press: Surakarta.
- V. Wiratna Sujarweni. (2018). *Metodologi Penelitian Bisnis dan Ekonomi Pendekatan Kuantitatif*. Pustaka Baru Press: Yogyakarta.
- Wijaya, T. (2018). *Manajemen Kualitas Jasa. Edisi Kedua*. PT. Indeks: Jakarta.
- Yusuf, A Mari. (2017). *Metode Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif, Dan Penelitian Gabungan*. Kencana: Jakarta.
- Zuldafrial. (2012). *Penelitian Kualitatif*. Yuma Pustaka: Surakarta.



## LAMPIRAN – LAMPIRAN

### Lampiran 1 : Hasil Wawancara

#### Hasil Wawancara

Nama : Capt. Kim Kio  
 Jabatan : Master kapal MV. Nozomi

1. “Bagaimana standar pencegahan kecelakaan kerja ruangan tertutup di *manhole*?”

**Jawab :**

“Standar Pencegahannya, sebelum memasuki ruangan tertutup anggota kru kapal akan diadakan briefing terlebih dahulu, dan memahami syarat masuk di *manhole*, selain itu juga ada pengecekan kepada anggota kru kapal untuk selalu menggunakan (APD) Alat pelindung diri”

2. “Apakah anggota kru kapal memperhatikan aturan dan etika bekerja untuk memasuki *manhole*?”

**Jawab :**

“Ya tentu, anggota kru kapal kami memperhatikan aturan dan etika dalam memasuki *manhole* selayaknya aturan yang sudah di tetapkan oleh pihak perusahaan.”

3. “Apakah alat keselamatan kerja sudah mencukupi untuk memasuki ke dalam *manhole*?”

**Jawab :**

“Alat keselamatan kerja sudah mencukupi untuk seluruh anggota kru kapal, akan tetapi tingkat kesadaran anggota saya terkadang masi melanggar prosedur yang telah ditetapkan. Padahal tujuan dari alat keselamatan untuk mengurangi resiko apabila terjadinya insiden kecelakaan.”

4. “Apakah sebelumnya pernah terjadi kecelakaan kerja di *manhole*?”

**Jawab :**

“Saya sebagai nahkoda atau capten sudah lama bergabung di kapal ini. Selama saya menjabat disini belum ada kejadian kecelakaan kerja di *manhole* tentunya dari kecelakaan ini saya mendapatkan pelajaran agar supaya tidak terjadinya kecelakaan tersebut kedua kalinya ”

5. “Menurut capten , mengapa bisa terjadi kecelakaan kerja pada kegiatan di *manhole* ini?”

**Jawab :**

“Menurut saya kecelakaan ini disebabkan karena kesadaran anggota kru saya pada saat proses pengecekan *manhole*. Terutama dalam pemakaian alat pelindung diri tidak lengkap, dan juga tidak ada pengawasan kepada anggota kru lainnya.”

6. “Bagaimana pertolongan pada korban kecelakaan di *manhole*?”

**Jawab :**

“Pertolongan pertama tentunya di atas kapal sudah ada penyediaan fasilitas P3K, untuk anggota kru yang mengalami luka ringan maupun berat, namun insiden kecelakaan kemarin saya langsung menghubungi pihak anggota IDT untuk memeriksa dan membawa anggota kru kapal saya ke rumah sakit Palembang.

## Lampiran 2 : Hasil Wawancara

### Hasil Wawancara

Nama : Yuswanto  
Jabatan : 2/O Kapal MV. Nozomi

1. “Bagaimana Standar pencegahan kecelakaan kerja pada kegiatan di *manhole*?”

**Jawab :**

“Ok baik. Standar pencegahan kecelakaan kerja dilaksanakan dengan memakai alat pelindung diri sesuai aturan yang berlaku dan melakukan brifing dari atasan sebelum melakukan pekerjaan di *manhole*”

2. “Apakah anggota kru kapal memperhatikan aturan dan etika bekerja untuk memasuki *manhole*?”

**Jawab :** “Menurut saya semuanya memperhatikan aturan ya gent, karena risiko bekerja di *manhole* kalau tidak memperhatikan aturan dampaknya sangat besar, apalagi ruangan tertutup banyak oksigen yang beracun.”

3. “Apakah alat keselamatan kerja sudah mencukupi untuk memasuki ke dalam *manhole*?”

**Jawab :** “Tentu saja udah mencukupi untuk semua kru kapal saat melakukan pengecekan *manhole*.”

4. “Apakah sebelumnya pernah terjadi kecelakaan kerja di *manhole*?”

**Jawab :** “Belum pernah gent, baru pertama kalinya kecelakaan ini terjadi di MV. Nozomi”

5. “Menurut *Second*, mengapa bisa terjadi kecelakaan kerja pada kegiatan di *manhole* ini?”

**Jawab :** “Menurut saya penyebabnya ini karena anggota kru saya tidak memakai APD lengkap yang sudah sesuai aturan masuk kedalam *manhole*”

6. “Bagaimana pertolongan pada korban kecelakaan di *manhole*?”

**Jawab :** “Jadi pertolongan pertama kita melihat keparahan dari kecelakaan tersebut ya gent, kalau udah menyebabkan kematian kita sangat membutuhkan perusahaan *agency* ini untuk membawa kerumah sakit terdekat”

### Lampiran 3 : Hasil Wawancara

#### Hasil Wawancara

Nama : Asrita Fajriani, SKM, M. Kes

Jabatan : Kordinasi Substansi PKSE

1. “Bagaimana hasil penanganan terhadap kru yang meninggal?”

**Jawab :** “Untuk hasil pemeriksaan, tidak ada ditemukan tanda-tanda kekerasan, tidak ada ditemukan pendarahan masif dan tidak ada ditemukan tanda penyakit menular/ infeksi.”

2. “Apakah kru yang meninggal ini dapat di adopsi secara cepat?”

**Jawab :** “Bisa pak, untuk sementara kita mengadakan pengecekan oleh tim KSOP Wilker Tanjung Api-api dan Polairud, agar supaya lebih jelas semua keterangan yang mengakibatkan kematian ini.”

3. “Apakah kru ini bisa untuk kembali diberangkatkan ke kapal.?”

**Jawab :** “Kemungkinan bisa, tetapi kita akan mengevaluasi dan perlu ada wawancara oleh pihak polairud untuk menerangkan hasil berita acara pemeriksaan tersebut.”



**Lampiran 2 : Dokumentasi lokasi terjadinya kecelakaan di MV. Nozomi**



**Lampiran 3 : Dokumentasi wawancara Berita Acara Pemeriksaan (BAP) bersama anggota kru dan dibantu oleh pihak PT. IDT Trans Agency**



## Lampiran 4 : Lampiran nama crew MV. Nozomi



**KEMENTERIAN KESEHATAN REPUBLIK INDONESIA**  
**DIREKTORAT JENDERAL**  
**PENCEGAHAN DAN PENGENDALIAN PENYAKIT**  
 KANTOR KESEHATAN PELABUHAN KELAS II PALEMBANG  
 Jalan Letjend. Harun Sohar / Jalan Tanjung Api-api Lr. Bambu Kuning No. 22  
 Telp. (0711) 420103 Fax. (0711) 413989 Palembang 30152



### SURAT KETERANGAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini, menerangkan bahwa telah dilakukan pemeriksaan Rapid Antigen kepada seluruh ABK MV. NOZOMI, pada tanggal 01 April 2022, dengan hasil sebagai berikut:

No.	Nama	Usia	No. Paspor	Kewarganegaraan	Hasil
1	Kim Kio	64 tahun	M83480425	Korea Selatan	Negatif
2	Bang Sang Ho	60 tahun	M41174314	Korea Selatan	Negatif
3	Yuswanto	50 tahun	C2592301	Indonesia	Negatif
4	Ade Haryawan	44 tahun	C5484817	Indonesia	Negatif
5	Eto Satria Danda	27 tahun	C7029368	Indonesia	Negatif
6	Ha Iisu	67 tahun	M06934292	Korea Selatan	Negatif
7	Mo Wonsik	63 tahun	M30325692	Korea Selatan	Negatif
8	Sai Tin Aung Win	40 tahun	MF301577	Myanmar	Negatif
9	Sumiyatno	53 tahun	C7781735	Indonesia	Negatif
10	Than Kyaw	42 tahun	ME265121	Myanmar	Negatif
11	He, Guozhong	54 tahun	EB8460399	Chinese	Negatif
12	Huang, Zhengrun	48 tahun	EF1612592	Chinese	Negatif
13	Samsuri	52 tahun	C7946575	Indonesia	Negatif
14	Lin, Guoxiong	51 tahun	EF4838532	Chinese	Negatif
15	Hari Subagyo	58 tahun	C1712063	Indonesia	Negatif
16	Hla Hlay	58 tahun	MF294346	Myanmar	Negatif
17	Ahmad Tarom	27 tahun	C7150681	Indonesia	Negatif
18	Katenun	53 tahun	C7094369	Indonesia	Negatif
19	Ahmad Ridar	51 tahun	C8676339	Indonesia	Negatif
20	Chen, Chuanshan	52 tahun	E10241809	Chinese	Negatif
21	Bambang Waluyo	54 tahun	C5796620	Indonesia	Negatif
22	Ruslan	53 tahun	C8425316	Indonesia	Negatif
23	Aung Naing Swe	41 tahun	MF334025	Myanmar	Negatif
24	Huang, Zhijian	51 tahun	EB8460465	Chinese	Negatif
25	Achmad Abadi	53 tahun	C7201291	Indonesia	Negatif

Dengan surat keterangan ini dibuat dan dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Palembang, 01 April 2022

dr. Jese Margaretha Altha  
 NIP. 198609232015032001



#### Layanan

Bila ada penyimpangan atau pelanggaran kode etik oleh pegawai kami saat memberikan layanan, Bapak /Ibu dapat membuat laporan melalui link berikut :  
<https://link.kemkes.go.id/dumaskppalembang>  
 dengan dilengkapi bukti otentik (Identitas pelapor akan dijamin kerahasiaannya)

#### Pengaduan

#### Masyarakat

saat memberikan layanan, link berikut :

## Lampiran 5 : Lampiran Hasil Investigasi dan Evakuasi jenazah kapal MV. Nozomi.

Layanan  
 INVESTIGASI DAN EVAKUASI JENAZAH ABK KAPAL MV. NOZOMI  
 TIM GERAK CEPAT  
 KANTOR KESEHATAN PELABUHAN KELAS II PALEMBANG  
 TANGGAL 1 APRIL 2022

### I. DATA UMUM

#### 1. Kapal

- a. Nama Kapal : MV. NOZOMI
- b. Kebangsaan : SINGAPORE
- c. Volume : 33.338
- d. Posisi Kapal : MUARA BANYUASIN

- 2. Jumlah ABK : 25 Orang
- 3. Route Perjalanan : Palembang - India
- 4. Pelabuhan Asal : Chitagong, Bangladesh
- 5. Pelabuhan Tujuan : India
- 6. Kapten Kapal :

- a. Nama Kapten : Kim Kio
- b. Kebangsaan : S.Korean
- c. Tanggal Lahir : 22 November 1957
- d. Jenis Kelamin : Laki-laki

- 7. Keagenan Kapal : PT. IDT
- 8. Pemilik Kapal : GOLDEN GALAXIE PTE LTD

#### 9. Tim Investigasi :

- a. Koordinator Tim : Asrita Fajriani, SKM, M.Kes

#### b. Tim Terdiri dari :

- Nama : dr. Liese Margaretha Altha
- Nama : Amrullah Atwi, SKM
- Nama : Fahmi Rizal, S.Kep, Ners
- Nama : Harry Cahya Maulana, SKM
- Nama : Bagoes Prasetyo, A.Md Kes
- Nama : Candra

- c. Tim Berangkat Tanggal : 01 April 2022 Pukul 15.00 WIB
- d. Tim Tiba Tanggal : 01 April 2022 Pukul 17.00 WIB
- e. Tim Selesai Verifikasi Tanggal: 01 April 2022 Pukul 20.00 WIB
- f. Tim Selesai Evakuasi Tanggal: 01 April 2022 Pukul 22.30 WIB
- g. Tim Melaporkan Hasil Tanggal: 01 April 2022 Pukul 00.07 WIB



#### Layanan Pengaduan Masyarakat

Bila ada penyimpangan atau pelanggaran kode etik oleh pegawai kami saat memberikan layanan, Bapak /ibu dapat membuat laporan melalui link berikut:  
<https://link.kemkes.go.id/dumaskppalembang>  
 dengan dilengkapi bukti otentik (Identitas pelapor akan dijamin kerahasiaannya)



## RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Pramudya Ananta Z
2. Tempat, tanggal lahir : Jambi, 26 Februari 2000
3. NIT : 561911327419 K
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-laki
6. Golongan Darah : AB
7. Alamat : Jl. SK RD. Syahbuddin Mayang Mangurai.
8. Nama Orang Tua :
- Ayah : Zulkifli Evendi
- Ibu : Henita
9. Alamat : Jl. SK RD. Syahbuddin Mayang Mangurai.
10. Riwayat Pendidikan :
- SD : SD Islam Al-Falah Kota Jambi
- SMP : Pondok Nurul Ikhlas Padang
- SMA : SMK N 1 Kota Jambi
- Perguruan Tinggi : PIP Semarang
11. Praktek Darat :
- Perusahaan Pelayaran : PT. IDT Trans Agency Cabang Palembang
- Divisi / Bagian : Agent
- Masa Praktik : 18 Agustus 2021 – 15 Agustus 2022