



“PENANGANAN *EMERGENCY* KECELAKAAN KERJA OLEH PT. BAHARI LAJU ANUGERAH AGENCY PADA *CREW* MV. CL LIANYUNGANG PADA SAAT PEMBERSIHAN SISA *CARGO* BATUBARA DI *MAINDECK*”

SKRIPSI

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

Oleh

ACHMAD RIZALDI MAKHFUR
572011337568 K

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

SEMARANG

2024

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENANGANAN *EMERGENCY* KECELAKAAN KERJA OLEH PT.
BAHARI LAJU ANUGERAH AGENCY PADA *CREW* MV. CL
LIANYUNGANG PADA SAAT PEMBERSIHAN SISA *CARGO* BATU
BARA DI *MAINDECK***

DISUSUN OLEH :
ACHMAD RIZALDI MAKHFUR
NIT : 572011337568 K

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

Dosen Pembimbing 1
Materi


FAJAR TRANSELASI, S.Tr.,M.A.P

Penata (III/c)
NIP. 19760310 201012 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan


ANICITUS AGUNG NUGROHO,
S.Si. T., M.Si

Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19760310 201012 1 001

Mengetahui dan Menyetujui
Ketua Program Studi TALK
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi., M.Pd
Penata Tk.I (III/D)
NIP. 19850731 200812 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “PENANGANAN *EMERGENCY* KECELAKAAN KERJA OLEH PT. BAHARI LAJU ANUGERAH AGENCY PADA *CREW* MV. CL LIANYUNGANG PADA SAAT PEMBERSIHAN SISA *CARGO* BATUBARA DI *MAINDECK*” karya,

NAMA : ACHMAD RIZALDI MAKHFUR

NIT : 572011337568 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, 2024

Semarang,

PENGUJI

Penguji I **Dr. ANDI PRASETIAWAN, S.ST, M.M**

Penata Tk. I (III/c)

19810103 201507 1 001

Penguji II **FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A.P**

Penata (III/c)

19760310 201012 1 001

Penguji III **KRESNO YUNTORO, S.ST, M.M.**

Penata (III/c)

19710312 201012 1 001

Mengetahui dan Menyetujui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO, M.M.Tr., M.Mar.

Pembina Tk.I (IV/b)

NIP. 19771129 200502 2 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : ACHMAD RIZALDI MAKHFUR

NIT : 572011337568 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “PENANGANAN *EMERGENCY* KECELAKAAN KERJA OLEH PT. BAHARI LAJU ANUGERAH AGENCY PADA *CREW* MV. CL LIANYUNGANG PADA SAAT PEMBERSIHAN SISA *CARGO* BATU BARA DI *MAINDECK*” karya,

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

Semarang,

Yang membuat pernyataan,



Achmad Rizaldi Makhfur
572011337568 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Mesin tempur dilarang sakit kecuali sekarat
2. Surat At-Taubah:105 “ dan artinya Katakanlah (Nabi Muhammad),
“Bekerjalah! Maka, Allah, rasul-Nya, dan orang-orang mukmin akan melihat pekerjaanmu. Kamu akan dikembalikan kepada (Zat) yang mengetahui yang gaib dan yang nyata. Lalu, Dia akan memberitakan kepada kamu apa yang selama ini kamu kerjakan.”

Persembahan:

1. Politeknik Ilmu pelayaran Semarang
2. Kepada Bapak FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A.P selaku Dosen Pembimbing Materi dan Bapak ANICITUS AGUNG NUGROHO, S.Si.T., M.Si selaku Dosen Metode Penelitian dan Penulisan.
3. Kepada Orang tua dan keluarga tercinta.

PRAKATA

Puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT, karena berkat rahmat dan karunia-Nya, penulisan skripsi berjudul “PENANGANAN *EMERGENCY* KECELAKAAN KERJA OLEH PT. BAHARI LAJU ANUGERAH AGENCY PADA *CREW* MV. CL LIANYUNGANG PADA SAAT PEMBERSIHAN SISA *CARGO* BATU BARA DI *MAINDECK*” dan penulisannya dilakukan untuk memenuhi persyaratan gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Penulisan skripsi ini tentunya tidak lepas dari bantuan, dukungan, dan bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini, saya ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd. selaku ketua Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
3. Bapak. Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusun Skripsi ini
4. Bapak. Anicitus Agung Nugroho, S.Si.T., M.S selaku Dosen Pembimbing Metode penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam penyusun skripsi ini.
5. Orang tua dan keluarga saya tercinta, yang selalu mendoakan, memberi dukungan serta motivasi dalam menjalankan pendidikan saya hingga selesai.

6. Perusahaan PT Bahari Laju Anugerah sebagai tempat saya praktek darat selama 12 bulan yang telah memberi saya ilmu serta pengalaman yang luar biasa.
7. Seluruh rekan-rekan seperjuangan angkatan 57 yang telah berbagi suka maupun duka selama masa pendidikan.

Saya menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat kekurangan dan keterbatasan. Oleh karena itu, saya dengan senang hati menerima saran dan kritik yang membangun untuk perbaikan di masa yang akan datang. Harapan saya, skripsi ini dapat memberikan manfaat dan kontribusi positif bagi pembaca serta pengembangan ilmu pengetahuan di bidang Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan.

Semarang, 2024

Penulis



ACHMAD RIZALDI MAKHFUR
572011337568 K

ABSTRAKSI

Makhfur, Achmad Rizaldi. 2024. *Penanganan Emergency Kecelakaan Kerja Oleh PT. Bahari Laju Anugerah Agency Pada Crew MV. Cl Lianyungang Pada Saat Pembersihan Sisa Cargo Batubara Di Maindeck.* Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Pembimbing I: Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P., Pembimbing II: Anicitus Agung Nugroho, S.Si.T., M.Si

Pengoperasian kapal pada dasarnya berbahaya, dengan risiko kecelakaan kerja yang signifikan, terlepas dari apakah pekerjaannya ringan atau berat. Risiko ini semakin diperparah dengan munculnya teknologi baru dan penanganan kargo berbahaya. Sangatlah penting untuk mendapatkan informasi lengkap tentang potensi bahaya kecelakaan dan layanan medis yang tersedia di kapal. Kasus MV Pelaut Mampu Kasus CL Lianyungang, yang mengalami saraf terjepit saat membersihkan sisa muatan batu bara di Taboneo, Kalimantan Selatan, menggambarkan pentingnya penanganan awal yang cepat dan efektif jika terjadi kecelakaan. Penelitian ini berjudul "Penanganan Darurat Kecelakaan Kerja oleh PT Bahari Laju Anugerah Agency pada Awak Kapal MV. Cl Lianyungang pada Saat Pembersihan Sisa Muatan Batubara di Maindeck". Kemajuan teknologi harus ditangani dengan hati-hati untuk mencegah terjadinya human error yang menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan.

Penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif, Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi, wawancara, dan dokumentasi, yang dilakukan saat melaksanakan praktik di PT Bahari Laju Anugerah. Metode penelitian deskriptif kualitatif digunakan untuk menggambarkan fenomena secara detail dan komprehensif. Penelitian ini menggabungkan teori yang ada dengan data lapangan untuk mendapatkan gambaran yang jelas antara teori dan praktek, serta untuk memecahkan masalah dengan tahapan yang logis dan dapat diterima oleh masyarakat.

Untuk meningkatkan keselamatan, setiap kru kapal harus menerima pelatihan keselamatan dan kesehatan kerja yang memadai, termasuk penggunaan peralatan keselamatan, prosedur darurat, dan teknik pencegahan kecelakaan. Kapal juga harus dilengkapi dengan peralatan darurat yang memadai dan secara rutin diperiksa. Selain itu, PT Bahari Laju Anugerah Agency perlu lebih tanggap dan sigap dalam menangani kecelakaan kerja di kapal, dengan penanganan cepat dan koordinasi efektif dengan pihak terkait.

Kata kunci: *Emergency, Kecelakaan Kerja, Maindeck, Penanganan.*

ABSTRACT

Makhfur, Achmad Rizaldi. 2024. *Penanganan Emergency Kecelakaan Kerja Oleh Pt. Bahari Laju Anugerah Agency Pada Crew Mv. Cl Lianyungang Pada Saat Pembersihan Sisa Cargo Batubara Di Maindeck.* Thesis. TALK Study Program, Diploma IV, Semarang Marine Science Polytechnic. Supervisor I: Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P Supervisor II: Anicitus Agung Nugroho, S.Si.T., M.Si

Ship operations are inherently dangerous, with a significant risk of occupational accidents, regardless of whether the work is light or heavy. These risks are further compounded by the advent of new technologies and the handling of hazardous cargoes. It is important to be fully informed about potential accident hazards and the medical services available on board. The case of MV Pelaut Mampu CL Lianyungang, who suffered a pinched nerve while clearing a load of coal scraps in Taboneo, South Kalimantan, illustrates the importance of quick and effective initial treatment in the event of an accident. This research is entitled "Emergency Handling of Work Accidents by PT Bahari Laju Anugerah Agency on the Crew of MV. Cl Lianyungang during the cleaning of the remaining coal cargo on the maindeck". Technological advances must be handled carefully to prevent human error which is the main cause of accidents.

This research is descriptive research using a qualitative approach, the data collection techniques used are observation, interviews, and documentation, which were carried out while carrying out practice at PT Bahari Laju Anugerah. Descriptive qualitative research methods are used to describe phenomena in detail and comprehensively. This research combines existing theory with field data to get a clear picture between theory and practice, and to solve problems in a logical and acceptable way.

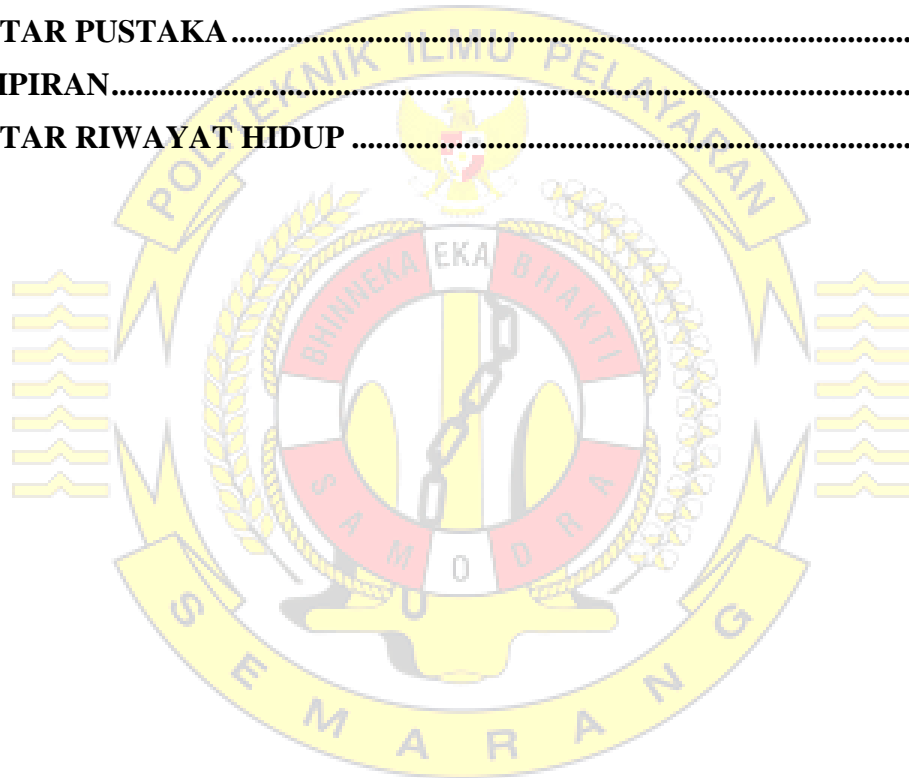
To improve safety, each crew member should receive adequate occupational safety and health training, including the use of safety equipment, emergency procedures, and accident prevention techniques. Vessels should also be equipped with adequate emergency equipment and routinely inspected. In addition, PT Bahari Laju Anugerah Agency needs to be more responsive and swift in handling work accidents on board, with quick handling and effective coordination with related parties.

Keyword: *Emergency, Handling, Maindeck, Work Accident*

DAFTAR ISI

JUDUL SKRIPSI	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI.....	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian.....	3
C. Rumusan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Hasil Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Penelitian	19
BAB III METODE PENELITIAN	22
A. Metode Penelitian.....	22
B. Tempat Penelitian.....	23
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	24
D. Teknik Pengumpulan Data.....	25
E. Instrumen Penelitian.....	27
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	28
G. Pengujian Keabsahan Data.....	30

BAB IV HASIL PENELITIAN.....	33
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	33
B. Deskripsi Data.....	35
C. Temuan.....	43
D. Pembahasan Hasil Penelitian	47
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	64
A. Simpulan	64
B. Keterbatasan Penelitian.....	66
C. Saran.....	66
DAFTAR PUSTAKA	68
LAMPIRAN.....	69
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	85



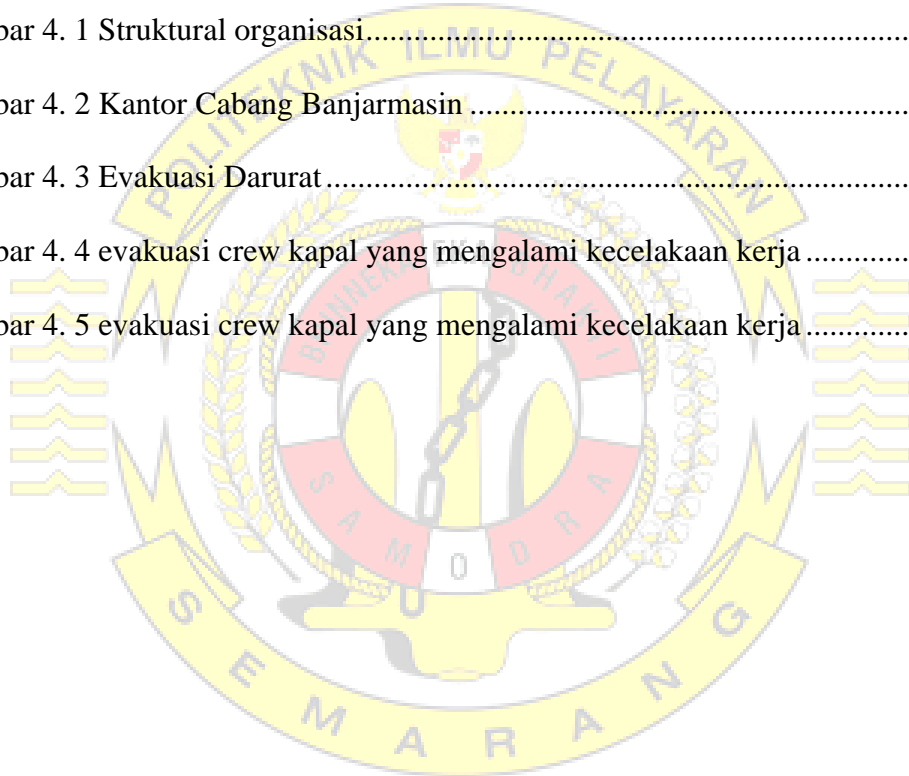
DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Perbandingan penelitian terdahulu dengan penelitian saat ini..... 34



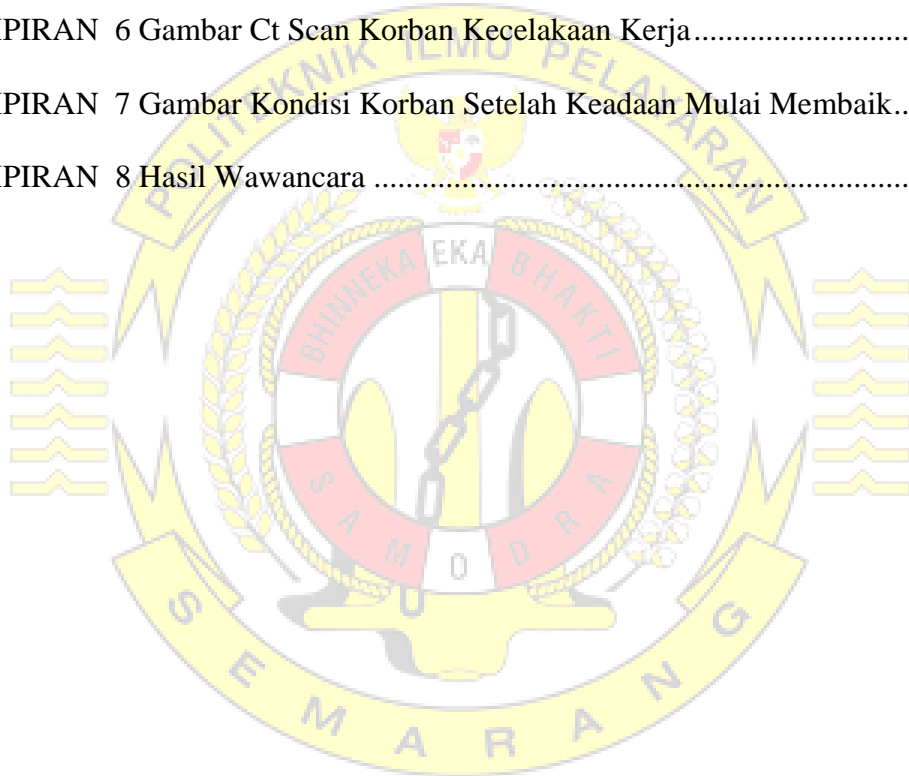
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Batubara Sub-Bituminous C.....	17
Gambar 2. 2 Batubara Semi-Anthracite	18
Gambar 2. 3 Maindeck Kapal Bulk Carrier	19
Gambar 2. 4 Kerangka Pikir Penelitian	21
Gambar 3. 1 Gambaran Teknik Triangulasi.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 1 Struktural organisasi.....	40
Gambar 4. 2 Kantor Cabang Banjarmasin	42
Gambar 4. 3 Evakuasi Darurat.....	55
Gambar 4. 4 evakuasi crew kapal yang mengalami kecelakaan kerja.....	60
Gambar 4. 5 evakuasi crew kapal yang mengalami kecelakaan kerja.....	63



DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Gambar MV. CL LIANYUNGANG.....	69
LAMPIRAN 2 Gambar Penanganan Pertama Di Atas Kapal.....	70
LAMPIRAN 3 Gambar Penanganan Pertama Kecelakaan.....	71
LAMPIRAN 4 Gambar Evakuasi Korban Kecelakaan Kerja.....	72
LAMPIRAN 5 Gambar Evakuasi Korban Ke Rumah Sakit.....	74
LAMPIRAN 6 Gambar Ct Scan Korban Kecelakaan Kerja.....	76
LAMPIRAN 7 Gambar Kondisi Korban Setelah Keadaan Mulai Membaik.....	79
LAMPIRAN 8 Hasil Wawancara	81



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Operasional kapal melibatkan berbagai tugas dengan risiko tinggi kecelakaan, baik ringan maupun berat. Baru-baru ini, kita menyaksikan perubahan cepat dalam kehidupan dan pekerjaan sehari-hari. Banyak teknologi baru di sektor pelayaran telah muncul, yang mencakup penggunaan teknologi canggih dan penanganan berbagai muatan berbahaya. Hal ini dapat berdampak negatif pada *crew* kapal, termasuk meningkatkan kemungkinan kecelakaan kerja.

Pemahaman mengenai bahaya kecelakaan kerja sangatlah penting, dan layanan medis di atas kapal sangat dibutuhkan untuk mengantisipasi potensi kecelakaan kerja di masa mendatang. Tujuannya adalah untuk menyelamatkan nyawa korban, mengurangi penderitaan mereka, mencegah cedera yang lebih serius, serta mencari bantuan tambahan untuk korban.

Untuk mengoptimalkan penanganan darurat bagi korban kecelakaan kerja, dibutuhkan pemahaman tentang prosedur penanganan kecelakaan dan langkah-langkah selanjutnya sesuai dengan peraturan internasional STCW 1978 Amandemen 2010 BAB IV 4.16 serta STCW 1995 Reg. VI/4-1 (MEFA) *Medical Emergency First Aid*. Salah satu contoh yang menggambarkan pentingnya kemampuan *crew* kapal dalam memberikan pertolongan pertama dalam kasus kecelakaan kerja adalah kasus seorang pelaut kapal MV. CL Lianyungang yang mengalami cedera saraf terjepit pada leher dan tulang

punggung setelah tergelincir di *maindeck*. Insiden ini terjadi saat korban sedang membersihkan sisa muatan batu bara di *maindeck* setelah kapal selesai memuat batu bara di Taboneo, Kalimantan Selatan, Indonesia, pada 17 Desember 2022. Berdasarkan informasi yang berhasil dihimpun, korban bernama Gao Luqian mengalami cedera yang memerlukan penanganan darurat di mana lehernya dipasang penyangga leher (*cervical collar*) dan punggungnya diluruskan menggunakan kayu untuk mencegah pergerakan yang dapat memperparah cedera saraf. Insiden ini terjadi saat korban tergelincir ketika membersihkan sisa muatan batu bara dan mengangkat beban yang terlalu berat. Segera setelah insiden, kapten kapal menghubungi agen yang bertugas di Indonesia untuk meminta bantuan medis agar korban bisa segera dibawa ke rumah sakit. Dari kasus ini, jelas terlihat betapa pentingnya pengetahuan kru kapal tentang pertolongan pertama dalam situasi darurat sebelum korban mendapatkan perawatan medis lebih lanjut di darat.

Kasus ini mendorong penulis untuk melakukan penelitian berjudul "PENANGANAN *EMERGENCY* KECELAKAAN KERJA OLEH PT. BAHARI LAJU ANUGERAH *AGENCY* PADA *CREW* MV. CL LIANYUNGANG SAAT PEMBERSIHAN SISA *CARGO* BATU BARA DI *MAINDECK*." Sebagai negara kepulauan, Indonesia memegang peran kunci dalam sektor transportasi untuk menjamin kelancaran distribusi barang antar wilayah. Dalam periode pembangunan yang tengah berlangsung dengan intensitas tinggi saat ini, peran ini menjadi sangat vital.

Perkembangan teknologi memiliki dampak signifikan pada kemajuan pendidikan dan interaksi sosial masyarakat, yang secara besar-besaran memengaruhi perilaku manusia. Banyak inovasi teknologi yang mempermudah kegiatan manusia, khususnya dalam konteks maritim. Namun, kemajuan teknologi juga bisa membawa dampak negatif jika tidak digunakan dengan bijak, seperti meningkatnya risiko kecelakaan kerja.

Ketidaktertarikan terhadap keselamatan kerja dapat memiliki konsekuensi yang fatal. Kecelakaan kerja tidaklah terjadi secara kebetulan, selalu ada penyebab yang mendasarinya. Untuk mengurangi kejadian kecelakaan kerja, meningkatkan kesadaran akan bahaya lingkungan kerja dan menghilangkan faktor-faktor penyebabnya merupakan langkah yang fatal. Sebagian besar kecelakaan kerja disebabkan oleh kesalahan manusia yang mengabaikan prosedur keselamatan kerja, serta kelalaian dari pihak lain.

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan pengalaman penulis selama praktek darat (prada), fokus penelitian ini adalah pada aspek-aspek terkait penanganan awal kecelakaan kerja. Penulis bermaksud untuk:

1. Mengetahui faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal MV. CI Lianyungang
2. Mengetahui bentuk penanganan pertolongan pertama pada saat terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal MV. CI Lianyungang

3. Mengetahui bentuk penanganan pertama yang dilakukan PT. BAHARI LAJU ANUGERAH Agency pada saat terjadi kecelakaan kerja diatas kapal MV. CI Lianyungang

C. Rumusan Masalah

Selama menjalani praktek darat di sebuah perusahaan agen di Banjarmasin, Kalimantan Selatan, peneliti bertugas di kapal yang dioperasikan oleh perusahaan tersebut. Mengingat pentingnya keselamatan kerja di atas kapal untuk mencegah kecelakaan, peneliti sangat memperhatikannya. Sebagai salah satu faktor utama yang memicu kecelakaan adalah kesalahan manusia (*human error*), dari pengalaman ini, peneliti merumuskan tiga masalah utama dalam penelitian ini:

Berikut adalah rumusan masalah yang diambil oleh peneliti selama melaksanakan praktek darat :

1. Apa saja faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja diatas kapal MV. CI Lianyungang?
2. Bagaimana penanganan kecelakaan kerja kepada *crew* di kapal MV. CI Lianyungang pada saat pembersihan sisa *cargo* batu bara di *maindeck*?
3. Apa saja pelaksanaan penanganan pertama kecelakaan kerja yang dilakukan oleh pihak perusahaan PT. BAHARI LAJU ANUGERAH Agency di kapal MV. CI Lianyungang pada saat pembersihan sisa *cargo* batu bara di *maindeck* ?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memberikan manfaat yang signifikan kepada berbagai pihak terkait serta penulis sendiri. Tujuan penelitian ini adalah:

1. Mengetahui faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal MV. CI Lianyungang.
2. Mengetahui penanganan kecelakaan kerja di atas kapal sesuai dengan SOP, guna mengurangi resiko dari dampak yang ditimbulkan dari kecelakaan tersebut.
3. Mengetahui bentuk pelaksanaan penanganan pertama kecelakaan kerja di kapal yang sesuai dengan SOP.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat yang signifikan dalam meningkatkan perhatian terhadap keselamatan kerja. Manfaat penelitian dibagi menjadi dua bagian:

1. Manfaat Teoritis

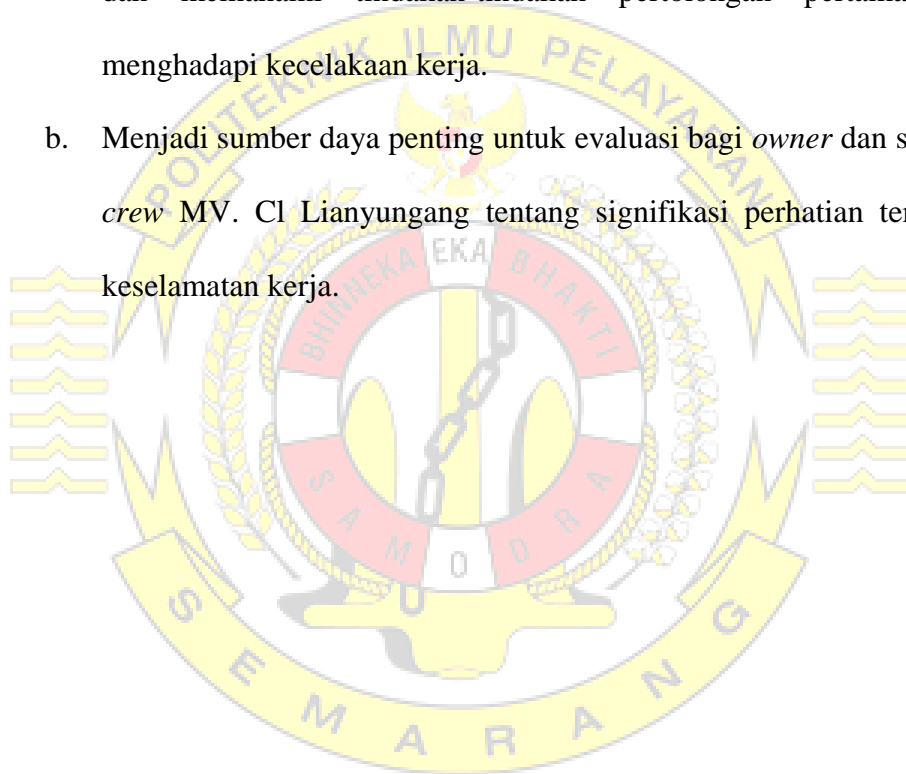
Secara teoritis penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk

- a. Menambah wawasan bagi pembaca, terutama Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang, tentang faktor-faktor penyebab kecelakaan kerja di kapal dan langkah-langkah penanganan awal yang dapat dilakukan.

- b. Menyediakan informasi tambahan dan pengetahuan sebagai referensi bagi peneliti selanjutnya untuk menghasilkan penelitian yang lebih baik dan akurat.

2. Manfaat Secara Praktis

- a. Menginspirasi dengan pesan positif untuk seluruh tenaga kerja, terutama di bidang maritim, agar lebih fokus pada keselamatan kerja dan memahami tindakan-tindakan pertolongan pertama saat menghadapi kecelakaan kerja.
- b. Menjadi sumber daya penting untuk evaluasi bagi *owner* dan seluruh *crew* MV. CI Lianyungang tentang signifikansi perhatian terhadap keselamatan kerja.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Deskripsi Teori

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan sebelumnya, beberapa teori digunakan untuk mendukung pemecahan masalah yang diajukan. Teori teori tersebut adalah sebagai berikut:

1. Penanganan

Penanganan adalah aksi atau langkah-langkah yang dikerahkan dengan maksud menyelesaikan sebuah masalah atau situasi tertentu secara luar biasa dan efektif, bertujuan untuk mengurangi atau menghilangkan segala risiko atau efek buruk dari insiden tersebut. Dalam situasi spesifik ini, penanganan merujuk pada respons darurat terhadap kecelakaan kerja pada *crew* kapal MV. CI Lianyungang. Azim, M. F., Hidayat, A., & Lestari, R (2020) menggambarkan penanganan sebagai tindakan resolusi masalah yang dilakukan dengan langkah-langkah yang presisi sesuai dengan konteks situasional. Sementara itu, Mulyani, S. (2019) mengartikan penanganan sebagai upaya menangani tantangan individu atau kelompok dengan kecermatan dan hasil yang optimal dalam keadaan yang spesifik.

2. Kecelakaan Kerja

Menurut Ganfure (Dewi Kurniasih, 2020) menyatakan Kecelakaan kerja adalah kejadian yang bisa mengakibatkan luka, penyakit terkait pekerjaan, atau bahkan meninggal dunia. Secara umum, kecelakaan kerja

mencakup insiden atau kejadian di tempat kerja yang mengakibatkan cedera fisik pada individu. Selain kecelakaan langsung di tempat kerja, ini juga mencakup kecelakaan yang terjadi selama perjalanan menuju atau dari tempat kerja. Kecelakaan akibat kerja terkait dengan hubungan kerja dalam sebuah perusahaan, yang berarti kecelakaan terjadi dalam konteks pekerjaan atau saat pekerjaan sedang dilakukan.

Penanganan kecelakaan kerja di atas kapal telah diatur dalam STCW 1978 amandemen 2010 Reg.VI/4, yang mencakup standart minimal yang harus dipenuhi terkait respons terhadap kecelakaan kerja di kapal.

Berikut adalah beberapa persyaratan dari STCW 1978 amandemen

2010 Reg.VI/4:

- a. Pelaut yang diberi tanggung jawab untuk memberikan pertolongan medis di atas kapal wajib memenuhi kriteria bantuan medis yang telah dijelaskan dalam bagian A-VI/4, paragraf 1 hingga 3 dari Kode STCW.
- b. Pelaut yang memegang tanggung jawab atas perawatan medis di atas kapal harus memenuhi standar kompetensi perawatan medis di kapal yang telah ditetapkan dalam bagian A-VI/4, paragraf 4 hingga 6 dari Kode STCW.
- c. Jika pelatihan dalam pertolongan pertama medis atau perawatan medis tidak termasuk dalam persyaratan untuk mendapatkan sertifikat, maka sertifikat keahlian akan dikeluarkan sebagai bukti bahwa pemegangnya telah menyelesaikan kursus yang relevan.

d. Spesifikasi standar minimum keahlian dalam pertolongan pertama medis meliputi pemahaman mengenai struktur dan fungsi tubuh, toksikologi di lingkungan kapal, prosedur pemeriksaan korban atau pasien, perawatan medis dasar bagi orang yang diselamatkan, saran radio medis, dasar farmakologi, dan aspek-aspek lain yang berkaitan dengan perawatan medis di atas kapal:

1) Struktur dan fungsi tubuh

Dalam konteks keamanan di atas kapal, memahami secara mendalam struktur dan fungsi tubuh serta potensi bahaya toksikologi yang mungkin timbul merupakan kunci utama. Ini mencakup penerapan petunjuk pertolongan pertama medis untuk situasi kecelakaan yang melibatkan barang berbahaya (MFAG) atau setara yang berlaku di wilayah terkait. Selain itu, fokus juga diberikan pada penanganan korban atau pasien yang mengalami cedera tulang belakang, luka bakar, dan efek dari fraktur dingin, dislokasi, serta cedera otot. Perawatan medis untuk individu yang berhasil diselamatkan, konseling radio-medis, prinsip farmakologi, teknik sterilisasi, tindakan dalam kondisi henti jantung, situasi tenggelam, dan asfiksia juga menjadi aspek krusial dari keselamatan di atas kapal.

2) Perawatan korban

Cedera kepala dan tulang belakang, luka pada organ pendengaran, hidung, tenggorokan, serta mata, perdarahan baik

yang tampak maupun tersembunyi, luka bakar, kondisi hipotermia, patah tulang, dislokasi, dan cedera otot merupakan sejumlah kondisi medis yang sangat krusial dalam situasi kecelakaan di kapal. Masalah infeksi, manajemen nyeri, teknik penjahitan dan penggunaan penjepit, tindakan pada kasus abdomen akut, perawatan bedah minimal, serta teknik penggunaan dan pembalutan juga menjadi aspek penting yang tidak boleh diabaikan dalam penanganan medis di laut.

3) Penanganan Penyakit

Penanganan penyakit di atas kapal melibatkan berbagai bidang, mencakup dari kondisi medis umum hingga darurat, penyakit menular seksual, penyakit tropis dan menular, hingga masalah terkait alkohol dan penyalahgunaan narkoba. Selain itu, dalam lingkup penanganan tersebut termasuk juga perawatan gigi, aspek kesehatan reproduksi, kehamilan, persalinan, perawatan medis untuk mereka yang diselamatkan, dan penanganan kasus kematian di tengah laut.

4) Penggunaan bantuan eksternal

Pemanfaatan dukungan eksternal dalam situasi kecelakaan di kapal mencakup penerapan saran radio medis, proses transportasi untuk individu yang terluka atau sakit, termasuk opsi evakuasi menggunakan helikopter apabila situasi mengharuskan. Selain itu, perawatan medis bagi pelaut yang membutuhkan juga

melibatkan kerja sama yang erat dengan pihak otoritas kesehatan pelabuhan atau penyedia layanan kesehatan di pelabuhan.

3. *Emergency*

Menurut *American College of Emergency Physicians*.(2022), situasi darurat adalah keadaan medis yang membutuhkan penanganan segera karena dapat mengancam nyawa atau menyebabkan kecacatan permanen, dan memerlukan perhatian medis atau pelayanan kesehatan yang cepat dan efisien. Keadaan darurat, dalam konteks Bahasa Indonesia, merujuk pada situasi yang tidak normal atau tidak terkendali yang berpotensi menyebabkan korban jiwa atau kerusakan, seperti kebakaran, kecelakaan, gangguan teknis, gempa bumi, atau bencana lainnya. Situasi ini mengancam jiwa dan memerlukan tindakan cepat untuk melindungi orang, bangunan, peralatan, dan lingkungan dari kerusakan yang mungkin terjadi. Menurut NFPA (*National Fire Protection Association*) keadaan darurat dapat dibedakan menjadi dua jenis, yaitu:

a. Keadaan darurat besar

Keadaan darurat yang dapat mempengaruhi jalannya operasi perusahaan atau kondisi lingkungan sekitar dan membutuhkan mobilisasi tenaga serta sumber daya yang signifikan untuk menanggulangnya.

b. Keadaan darurat kecil

Keadaan darurat yang dapat diselesaikan oleh petugas setempat tanpa membutuhkan penambahan tenaga yang signifikan. Situasi tersebut membutuhkan intervensi medis atau layanan kesehatan yang cepat dan efisien. Umumnya terjadi dalam situasi yang tidak terduga atau di luar kendali individu.

Dari rangkuman definisi-definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa situasi darurat adalah kondisi yang membutuhkan tindakan cepat dan intensif karena dapat membahayakan nyawa atau menyebabkan cacat permanen. Situasi ini seringkali terjadi secara tiba-tiba di luar kendali individu, dan membutuhkan respons yang segera dan koordinasi yang efektif dari berbagai pihak untuk mengurangi dampak negatifnya.

4. *Crew* atau Awak Kapal.

Menurut (Undang-Undang RI No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, n.d.) Bab 1 Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 30, "Awak Kapal adalah individu yang diberi tanggung jawab atau dipekerjakan oleh pemilik atau operator kapal untuk menjalankan tugas spesifik di atas kapal sesuai dengan perannya yang terdaftar dalam buku sertifikat". *Crew* kapal merupakan kelompok individu yang bekerja di atas kapal dengan peran dan tanggung jawab yang ditentukan. Tugas-tugas mereka di atas kapal dapat dikelompokkan menjadi dua kategori utama:

- a. Perwira kapal: Terdiri dari *Captain*, *Chief Officer*, *Second Officer*, dan *Third Officer* untuk bagian dek. Untuk bagian mesin, terdiri dari *Chief Engineer*, *Second Engineer*, dan *Third Engineer*.
- b. Anak Buah Kapal (ABK): Di bagian dek, terdiri dari *Bosun*, *Able Seamen (AB)*, *Ordinary Seamen (OS)*, *Mess Boy*, dan *Chief Cook*. Untuk bagian mesin, terdiri dari *Oiler* dan *Wiper*.

Menurut Stopford, M. (2020) dalam "*Maritime Economics*" menyebutkan bahwa awak kapal adalah komponen penting dari operasi kapal yang terdiri dari personel yang terlatih dalam berbagai bidang seperti navigasi, teknik, dan keselamatan. Mereka memainkan peran krusial dalam memastikan kapal beroperasi sesuai dengan standar internasional. Berdasarkan berbagai definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa awak kapal adalah para pekerja di atas kapal yang memiliki tanggung jawab terhadap operasional kapal, keselamatan seluruh orang di atas kapal, serta *cargo* yang diangkut. Ini mencakup nahkoda, pelaut, insinyur, dan staff pelayan.

5. *Cargo* (Muatan Kapal)

Cargo kapal merupakan barang atau materi yang dipindahkan melalui transportasi laut, memainkan peran penting dalam menjaga kelancaran operasional perusahaan pelayaran di pelabuhan karena pengangkutan muatan ini menghasilkan pendapatan dalam bentuk uang angkut (*freight*). Muatan kapal mencakup berbagai jenis barang dan komoditas yang diserahkan kepada pihak yang berwenang atau penerima di pelabuhan

tujuan (Suharyono & Handoko, 2019).

Muatan kapal laut dikelompokkan berdasarkan jenis pengangkutan, cara pembungkusan, dan karakteristik muatannya. Muatan homogen atau sejenis mengacu pada jenis muatan yang tersendiri dan tidak terbatas dalam ruang kapal, baik itu berupa muatan curah maupun kemasan tertentu. Sementara itu, muatan campuran atau *heterogeneous cargo* adalah kombinasi barang dari berbagai jenis, umumnya dikemas dalam unit-unit seperti tas, palet, atau drum, dan sering disebut sebagai muatan *general cargo* (Suharyono & Handoko, 2019).

Penyusunan muatan berdasarkan jenis kemasannya dikenal sebagai muatan *unitized*. Muatan *unitized* adalah muatan di mana setiap unit terdiri dari berbagai barang yang dikombinasikan dalam wadah seperti tas, palet, karung, karton, atau pembungkus lainnya, yang kemudian diikat bersama sebagai satu kesatuan. Muatan curah adalah barang-barang yang diangkut dalam jumlah besar menggunakan kapal. Proses pemuatan adalah serangkaian langkah terstruktur yang dimulai dari awal hingga akhir, atau bahkan dapat berlanjut, untuk memindahkan barang atau muatan dari tempat penyimpanan ke lokasi tujuan.

6. Batubara

a. Pengertian Batubara

Batubara adalah bagian daripada batuan sedimen yang dipergunakan sebagai bahan bakar yang berasal dari fosil. Pembentukannya dilakukan dengan endapan organik, yang

utamanya adalah sisa tumbuhan dan terbentuk melalui proses panjang dalam pembatu baraan. Menurut Thomas (2021) dalam "*Coal Geology*" menjelaskan bahwa batubara adalah sumber energi fosil yang penting yang terbentuk dari sisa-sisa tumbuhan prasejarah yang terdekomposisi. Thomas menguraikan berbagai jenis batubara berdasarkan kandungan karbon dan tingkat penguburan, seperti *lignit*, *Sub-bituminus* dan antrasit.

b. Berdasarkan tingkat proses pembentukannya yang dipengaruhi oleh tekanan, panas, dan waktu, batu bara biasanya terbagi menjadi tiga kelas:

1. Batu Batu bara coklat (*lignit*) adalah jenis batu bara dengan kualitas terendah. Biasanya digunakan sebagai bahan bakar untuk pembangkit listrik tenaga uap. Batu bara ini memiliki kadar air yang tinggi dan kandungan energi yang rendah, sehingga tidak efisien untuk pengangkutan jarak jauh. Ini merupakan kelas batu bara yang paling rendah dengan nilai kalori kurang dari 600 BTU/lb hingga kurang dari 8300 BTU/lb, dan terbagi menjadi beberapa kelompok :

- a) *Lignit A* ; Merupakan grup batubara dalam *rank lignitic* yang mempunyai nilai kalori sebesar >6300 BTU/lb - <8300 BTU/lb (dalam keadaan *dry*)
- b) *Lignit B* ; Merupakan grup batubara dalam *rank lignitic* yang mempunyai nilai kalori >6300 BTU/lb

2. *Sub-Bituminous*

Sub-Bituminous adalah jenis batu bara dengan kualitas sedang. Secara fisik, batu bara ini berwarna coklat gelap yang cenderung hitam. Kandungan kelembapannya lebih rendah dibandingkan dengan jenis batu bara sebelumnya. Cocok digunakan sebagai sumber energi untuk pembangkit listrik tenaga uap. Ini merupakan kelas batu bara dengan nilai kalori antara lebih dari 8300 hingga kurang dari 11500 BTU/lb, dan terdiri dari beberapa kelompok:

- a) *Sub-Bituminous A* ; Merupakan batu bara dalam *rank subbituminous* yang mempunyai nilai kalori sebesar >10500 BTU/lb - <11500 BTU/lb (dalam keadaan *dry*).
- b) *Sub-Bituminous B* ; Merupakan batu bara dalam *rank subbituminous* yang mempunyai nilai kalori sebesar >9500 BTU/lb - <10500 BTU/lb (dalam keadaan *dry*).
- c) *Sub-Bituminous C* ; Merupakan batu bara dalam *rank subbituminous* yang mempunyai nilai kalori sebesar >8300 BTU/lb - <9500 BTU/lb (dalam keadaan *dry*).



Gambar 2. 1 Batubara *Sub-Bituminous C*

Sumber : <https://shorturl.at/hmqBT>

3. Antrasit (*Anthracite*)

Jenis terakhir ini adalah batu bara dengan kualitas tertinggi. Kandungan karbon di dalamnya mencapai 92,1-98,0%. Secara fisik, batu bara antrasit memiliki warna hitam mengkilap karena kandungan karbon yang tinggi. Penggunaannya termasuk sebagai sumber energi untuk pembangkit listrik tenaga uap. Batu bara antrasit dibagi menjadi beberapa grup berdasarkan persentase kandungan karbon tetapnya.

- a) *Meta-Anthracite* adalah kelompok batu bara dalam kelas antrasit yang memiliki kualitas terbaik, di mana kandungan karbon tetapnya dapat mencapai lebih dari 98% dan persentase kandungan materi volatilnya kurang dari 2% dalam keadaan kering.
- b) *Anthracite* adalah kelompok batu bara dalam kelas antrasit dengan kandungan karbon tetap antara lebih dari 92% hingga

kurang dari 98%, dan persentase materi volatilnya antara kurang dari 2% hingga kurang dari 8% dalam keadaan kering.

c) *Semi-Anthracite* adalah kelompok batu bara dalam kelas antrasit dengan kandungan karbon tetap antara lebih dari 86% hingga kurang dari 92%, dan persentase materi volatilnya antara lebih dari 9% hingga kurang dari 14% dalam keadaan kering.



Gambar 2. 2 Batubara *Semi-Anthracite*
Sumber : <https://shorturl.at/sPU23>

7. *Maindeck*

Menurut Romani, Mulyanto dan Rindo (2015) geladak adalah bagian dari lantai kapal yang berfungsi sebagai tempat untuk menyimpan muatan. Geladak terdapat hampir di seluruh kapal dan dibedakan berdasarkan fungsinya. Geladak merupakan komponen struktur konstruksi yang penting karena tidak hanya berperan sebagai fondasi untuk struktur di atasnya, tetapi juga memiliki fungsi ganda. Secara umum, geladak yang berada di bagian bawah disebut geladak dasar, sementara geladak yang berada di atasnya disebut geladak atas atau

geladak utama (*main deck*). Jika terdapat geladak tambahan di antara geladak dasar dan geladak atas, geladak tersebut disebut geladak antara.



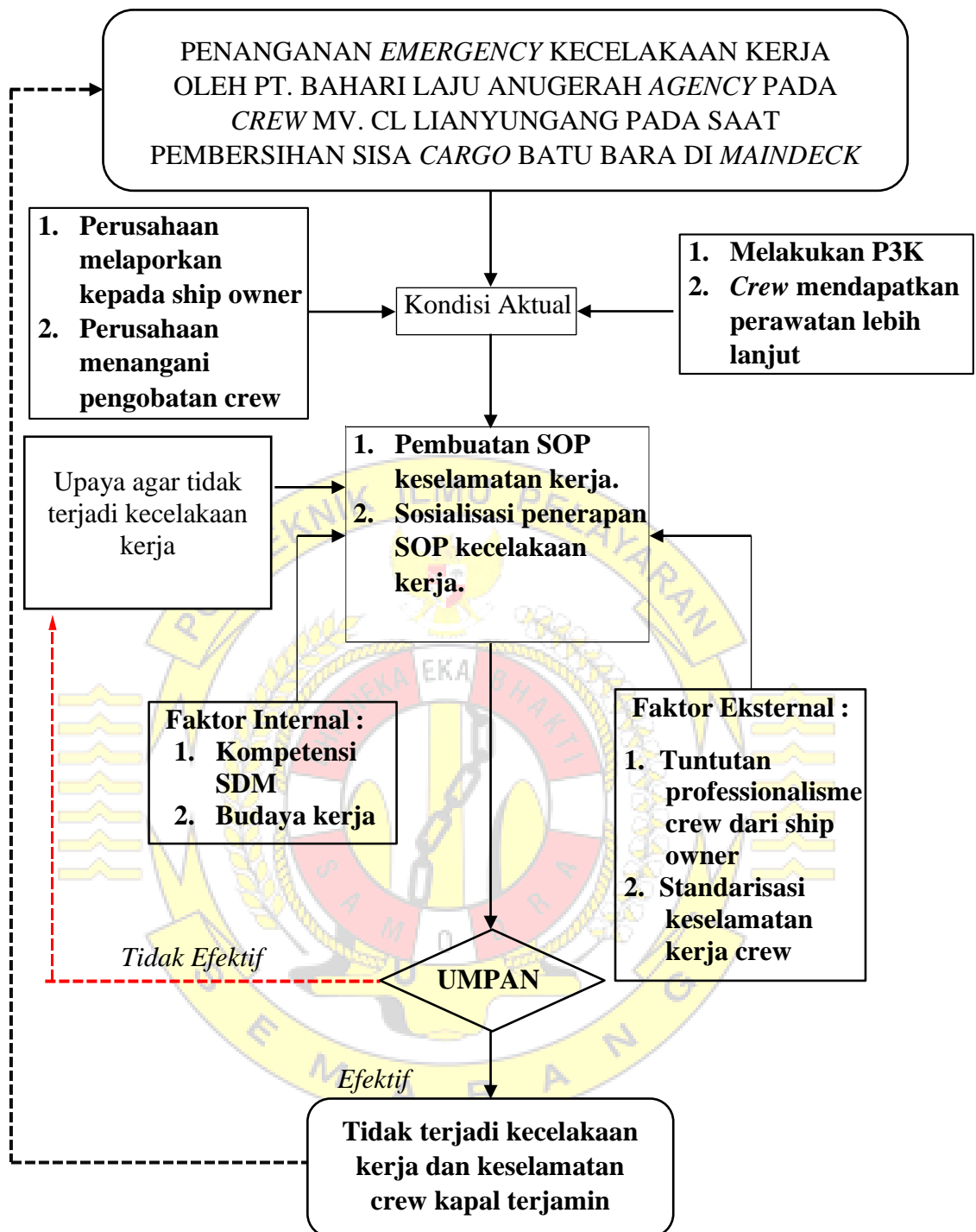
Gambar 2. 3 *Maindeck Kapal Bulk Carrier*
Sumber : Data Peneliti (2022)

B. Kerangka Penelitian

Kerangka penelitian adalah konseptualisasi dari sebuah studi yang menguraikan hubungan antar variabel secara rinci dan sistematis. Ini dilakukan untuk memastikan bahwa kajian dapat dipahami dengan mudah karena disampaikan secara berurutan dan konsisten. Tujuan dibuatnya kerangka penelitian adalah sebagai panduan atau kerangka kerja yang dapat membantu peneliti dalam merencanakan, melaksanakan, dan melaporkan

penelitian dengan lebih terarah dan sistematis. Kerangka penelitian memberikan landasan konseptual dan metodologis yang jelas untuk menjawab pertanyaan penelitian, mengidentifikasi variabel yang akan diteliti, dan menghubungkan penelitian dengan literatur yang relevan.

Kerangka berpikir digunakan sebagai alur logis yang sistematis dari subjek yang akan ditulis (Sawaluddin, 2021:109). Dapat disimpulkan bahwa kerangka pemikiran adalah suatu konsepsi atau keadaan pikiran yang menjelaskan hubungan antar variabel atau masalah yang disintesis dari berbagai teori yang telah diuraikan untuk dianalisis dan dipecahkan, sehingga dapat dirumuskan dalam suatu hipotesis. Kerangka pikir juga merupakan jalur pemikiran yang dirancang berdasarkan kegiatan peneliti yang dilakukan. Dalam ulasan penelitian ini mengulas tentang Penanganan *Emergency* Kecelakaan Kerja Oleh PT. BAHARI LAJU ANUGERAH Agency Pada Crew MV. CL LIANYUNGANG Pada Saat Pembersihan Sisa Cargo Batu Bara Di *Maindeck*. Berikut adalah bagan kerangka pikir:



Gambar 2. 4 Kerangka Pikir Penelitian

Keterangan:

- Langkah/tahapan
- - - - - *Feedback*
- - - - - Ricek

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

Kesimpulan dalam penelitian ini diambil dari jawaban yang telah dipaparkan pada bab-bab sebelumnya. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti mengenai “Penanganan *Emergency* Kecelakaan Kerja Oleh PT. BAHARI LAJU ANUGERAH Pada *Crew* MV. CI Lianyungang Pada Saat Pembersihan Sisa *Cargo* Batu bara Di *Maindeck*”, selanjutnya peneliti menyajikan beberapa kesimpulan secara kronologis, jelas, dan ringkas. Berikut adalah kesimpulan dari penelitian yang telah dipaparkan oleh peneliti:

1. Faktor penyebab terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal MV. CI Lianyungang

Terdapat dua faktor penyebab terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal MV. CI Lianyungang yaitu:

- a. Faktor internal

Faktor internal yang menyebabkan kecelakaan kerja di kapal adalah kesalahan yang berasal dari manusia, atau yang dikenal sebagai *human error*. Faktor-faktor ini meliputi kurangnya pelatihan dan keterampilan, komunikasi dan koordinasi yang buruk, kondisi fisik yang tidak optimal, kurangnya disiplin dan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan yang ada, kelelahan serta tekanan kerja, sikap dan perilaku individu, pengawasan dan pengendalian yang tidak memadai, serta

ketidakcukupan peralatan dan perlengkapan perlindungan diri seperti helm keselamatan, sepatu keselamatan, dan lainnya.

b. Faktor eksternal

Faktor eksternal yang menyebabkan kecelakaan kerja di atas kapal meliputi cuaca yang buruk, kesalahan dalam komunikasi, dan kondisi lingkungan yang tidak mendukung.

2. Penanganan pertama yang dilakukan oleh pihak kapal dalam menangani kecelakaan kerja di atas kapal

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara kepada Nahkoda MV. CI Lianyungang, selama pengamatan ditemukan beberapa langkah yang diambil untuk mengurangi keparahan cedera korban, antara lain memberikan pertolongan pertama, meminta bantuan medis, melakukan evakuasi darurat, melaporkan kecelakaan, serta melakukan investigasi dan pencegahan.

3. Penanganan pertama yang dilakukan oleh pihak perusahaan PT. BAHARI LAJU AUGERAH AGENCY selaku agen yang diberi kuasa untuk menangani pertolongan kepada pihak kapal

PT. BAHARI LAJU ANUGERAH AGENCY cabang Banjarmasin, sebagai agen yang ditunjuk oleh pemilik MV. CI Lianyungang, memiliki tanggung jawab untuk memenuhi semua permintaan dari pemilik kapal terkait bantuan evakuasi korban kecelakaan. Agen bertugas untuk membantu awak kapal yang mengalami kecelakaan tersebut. Beberapa langkah yang diambil oleh agen sebagai perwakilan pemilik kapal dalam

proses evakuasi korban meliputi menghubungi otoritas pelabuhan terdekat, menghubungi pusat koordinasi SAR, berkoordinasi dengan rumah sakit, menyediakan obat dan peralatan medis darurat yang diperlukan kapal, menyiapkan armada untuk evakuasi korban ke darat, memberikan fasilitas kepada korban kecelakaan, dan memberikan pembaruan secara berkala kepada pihak kapal.

B. KETERBATASAN PENELITIAN

Dalam penelitian ini, peneliti menghadapi beberapa keterbatasan, antara lain waktu penelitian yang relatif singkat. Peneliti tidak dapat berpartisipasi secara aktif dalam penanganan karena statusnya sebagai non-pegawai tetap dan hanya melakukan praktek darat di perusahaan, sehingga tidak memiliki kuasa penuh atas proses tersebut. Selama wawancara dan pengumpulan informasi, peneliti mengalami kendala karena narasumber memiliki waktu yang terbatas untuk berdiskusi dan sibuk dengan pekerjaan lain. Selain itu, selama penelitian, peneliti berstatus sebagai taruna magang atau Taruna Praktek Darat (Prada), yang membatasi kemampuan untuk memperoleh data dan memahami proses secara mendetail di internal kantor. Banyaknya tugas yang diberikan selama magang juga menghambat intensitas penelitian yang dilakukan.

C. SARAN

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan dan solusi yang diberikan untuk mengatasinya, agar kecelakaan kerja yang dapat berdampak fatal bagi seluruh kru kapal tidak terulang, penulis menyarankan beberapa langkah sebagai berikut:

1. Memastikan bahwa seluruh *crew* kapal telah menerima pelatihan keselamatan dan kesehatan kerja yang cukup. Ini mencakup pelatihan tentang penggunaan peralatan keselamatan, prosedur darurat, dan teknik pencegahan kecelakaan. Setiap anggota *crew* harus memahami potensi bahaya di kapal serta cara untuk menghindari atau menangani situasi tersebut.
2. Kapal harus dilengkapi dengan peralatan darurat yang memadai dan secara rutin diperiksa untuk memastikan bahwa peralatan tersebut berfungsi dengan baik. Peralatan keselamatan ini meliputi alat tandu darurat, kotak P3K, jaket pelampung, helm, tali pengaman, serta peralatan lain yang diperlukan untuk melindungi *crew* kapal dari bahaya yang mungkin terjadi di atas kapal.
3. PT. BAHARI LAJU ANUGERAH AGENCY seharusnya lebih responsif dan cepat tanggap sebagai agen kapal MV. CI Lianyungang, karena keselamatan korban kecelakaan adalah hal yang sangat penting dan harus mendapatkan perhatian penuh.

DAFTAR PUSTAKA

- American College of Emergency Physicians. (2022). "Defining the Job Description of an Emergency Physician." Retrieved from ACEP ([ACEP Home](#)).
- Arikunto, S. (2021). *Dasar-Dasar Evaluasi Pendidikan*. Bumi Aksara.
- Azim, M. F., Hidayat, E. W., & Rachman, A. N, 2018, *Android Battle Game Based on Augmented Reality with 2D Object Marker*, *Jurnal Online Informatika*, 3(2), 116–122.
- Dewi Kurniasih (2020). "Pengertian dan Teori Kecelakaan Kerja." *tirto.id* ([tirto.id](#))
- Herdiansah, H. (2021). *Metode penelitian kualitatif untuk ilmu-ilmu sosial: Perspektif konvensional dan kontemporer*. Jakarta: Salemba Humanika.
- International Labour Organization, 2006, *Maritime Labour Convention*. <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang%2D%2Den/index.htm>.
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (2023). *Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook* (3rd ed.). SAGE Publications.
- Moleong, Lexy J. (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT Remaja Rosdakarya.
- Romani, A. A., Mulyatno, I. P., & Rindo, G. (2015). Analisa Kekuatan Modifikasi Konstruksi Geladak Utama Kapal LCT VIP Jaya 893 GT dengan Metode Elemen Hingga. *Jurnal Teknik Perkapalan*, 3(2). Retrieved from <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/naval/article/view/8605>.
- Sawaluddin (2021). "Kerangka Pemikiran: Pengertian, Contoh dan Cara Membuat".
- Stopford, M. (2020). *Maritime Economics*. Routledge.
- Sudarmanto, E., & Utami, C. K. (2021). Pencegahan Fraud Dengan Pengendalian Internal Dalam Perspektif Alquran. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam*, 7(1).
- Sugiyono. (2022). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Bungin, B. (2021). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Prenada Media.
- Suharyono, A.F., & Handoko, T.W. (2019). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Efisiensi Pemuatan Kapal Kargo. *Jurnal Sains dan Teknologi Maritim*, 5(1), 169-178. (<https://jurnal.unimar-amni.ac.id/index.php/JSTM/article/view/169>)
- Thomas, L. (2021). *Coal Geology*. Wiley-Blackwell.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Gambar MV. CL LIANYUNGANG

LAMPIRAN 2 Gambar Penanganan Pertama Di Atas Kapal



*LAMPIRAN 3 Gambar Penanganan Pertama Kecelakaan
Kerja Diatas Kapal*



LAMPIRAN 4 Gambar Evakuasi Korban Kecelakaan Kerja



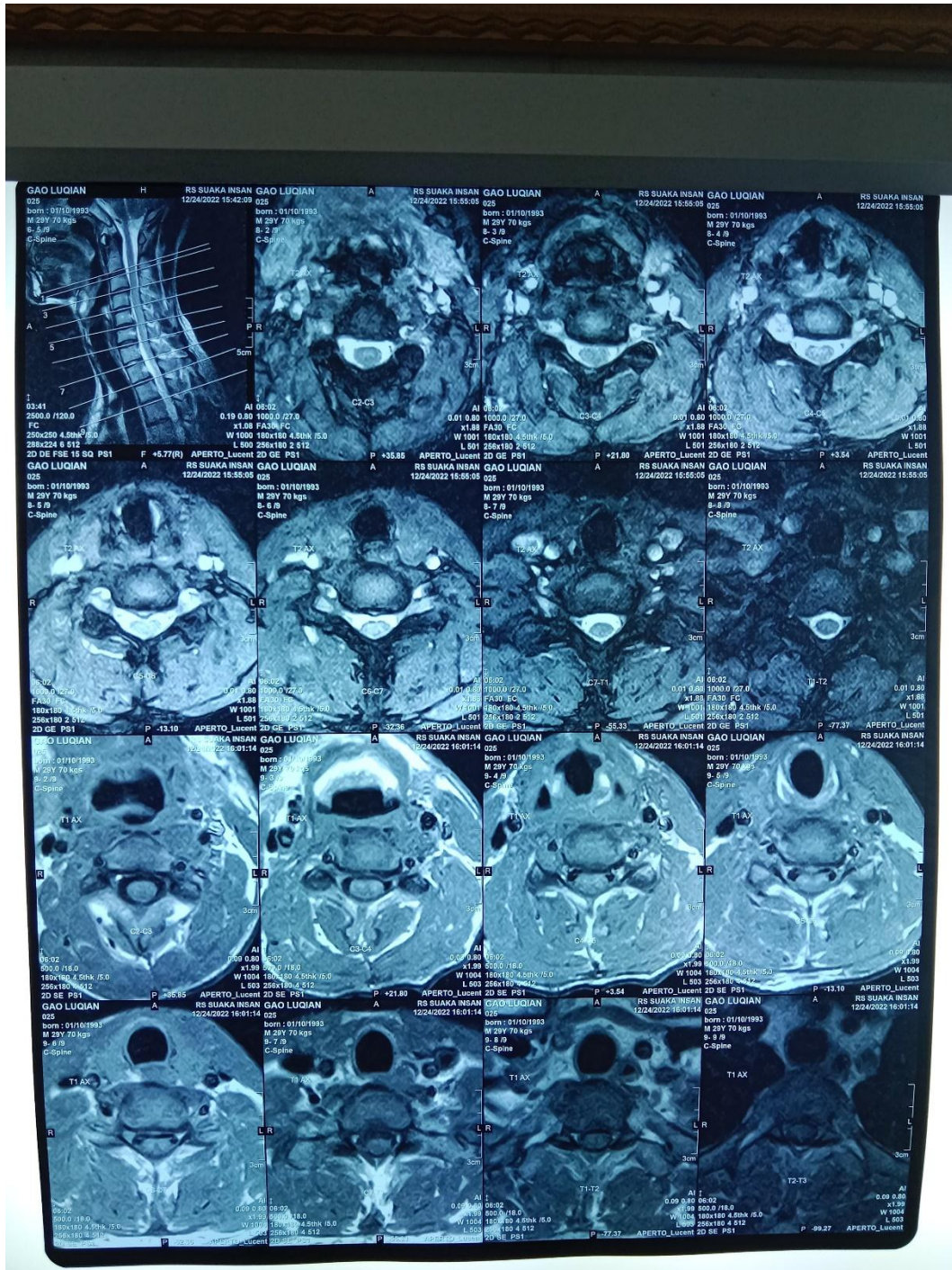


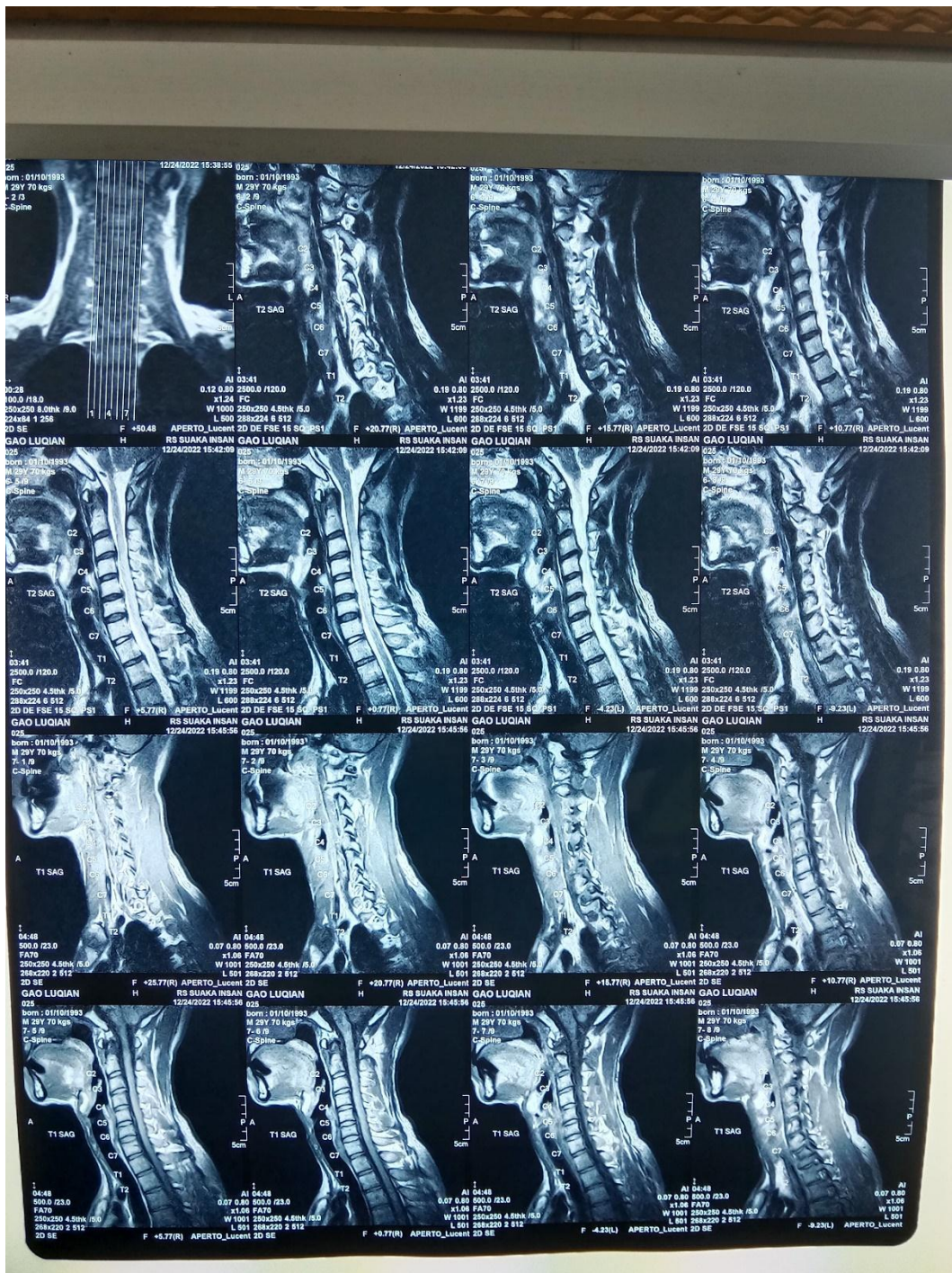
LAMPIRAN 5 Gambar Evakuasi Korban Ke Rumah Sakit





LAMPIRAN 6 Gambar Ct Scan Korban Kecelakaan Kerja







ID : RPT-22-12-2022
Name : GAO LUQIAN
Birth Date : 10/01/1993
M/29Y

DOI : 22/12/2022
TOI : 18:04:08

Name : GAO LUQIAN
Birth Date : 10/01/1993
M/29Y

DOI : 22/12/2022
TOI : 18:05:23



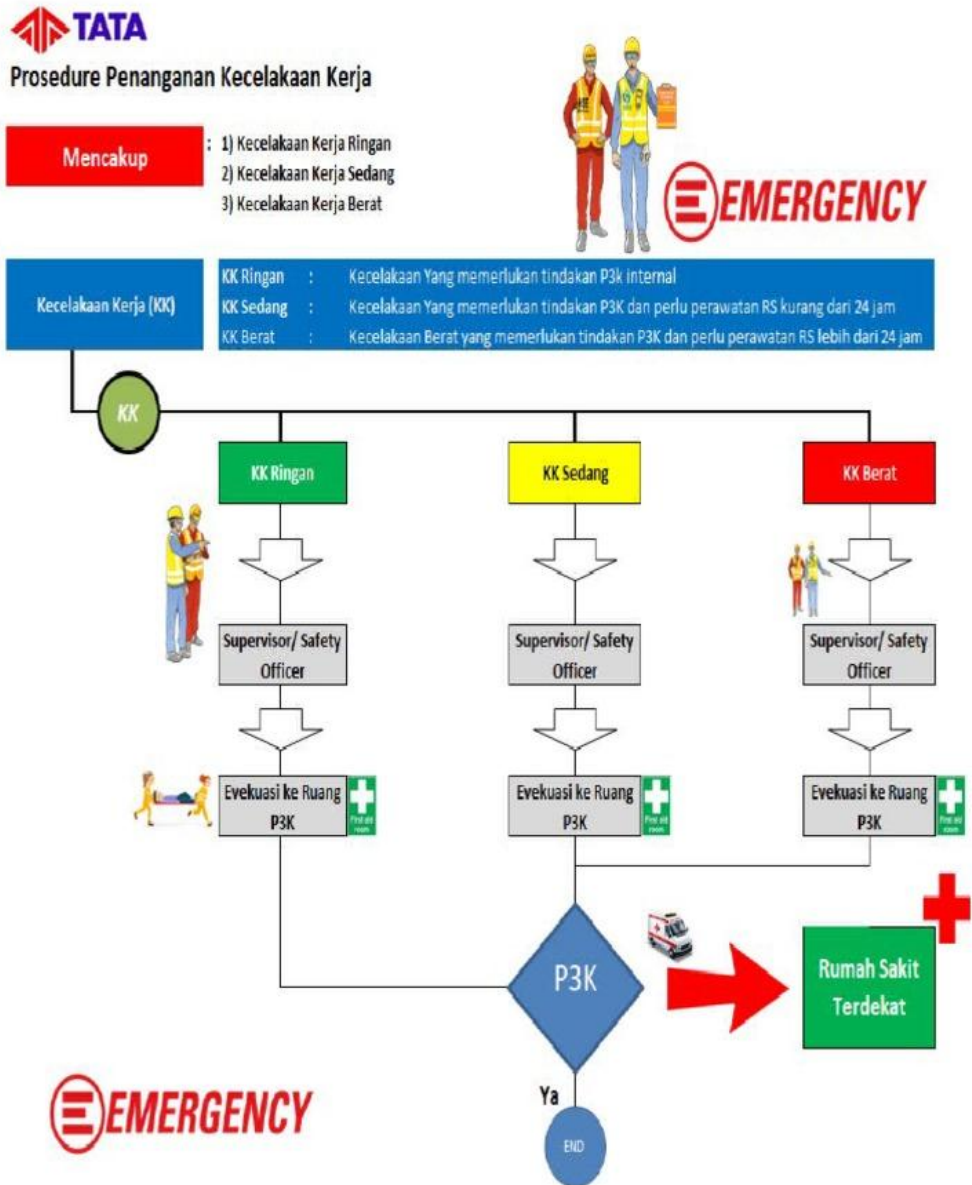
Screen Zoom : 80.17%
Print Zoom : N/A

Screen Zoom : 68.78%
Print Zoom : N/A

LAMPIRAN 7 Gambar Kondisi Korban Setelah Keadaan Mulai Membaik



LAMPIRAN 8 SOP PENANGANAN KECELAKAAN KERJA



LAMPIRAN 9 Hasil Wawancara

Laporan Hasil Wawancara

Peneliti : Achmad Rizaldi Makhfur

Informan I : Nahkoda MV. CI Lianyungang

Waktu dan Tempat : 17 Desember 2022, Taboneo *Anchorage*, Kalimantan Selatan

Hasil wawancara peneliti dengan informan 1

Peneliti : Good evening Capt, may I ask a few questions regarding about what caused this work accident, previously I asked permission for you Capt to be my research informant.

Informan 1 : Yes sir, what can I do for you Mr. Agent

Peneliti : As a witness to this incident, what do you think is the main cause of this work accident?

Informan 1 : There are several factors that I believe contributed to this accident, both internal and external.

Peneliti : Can you explain what are the internal factors and external factors that caused this accident, Capt?

Informan 1 : All right, I will explain according to the facts, the first is the internal factors that cause this work accident including the lack of training and skills from the crew at work, lack of good communication and coordination between the crew, most likely due to poor physical condition, lack of discipline and adherence to safety standards, fatigue at work, attitude and behavior of the individual himself, lack of supervision and control, lastly he did not use personal protective equipment while working.

Peneliti : If I may know what external factors caused this accident to happen, Capt

Informan 1 : Of course I will explain, there are several external influences that can cause this work accident to occur, including coincidence that when the victim was working, the weather conditions were not good, the wave currents could be said to be quite high at that time, communication errors between crew, failures in safety regulations and standards, bad environmental conditions

Peneliti : OK, Capt, thank you for the information, I hope things like this don't happen again in the future

Informan 1 : OK Mr. agent will also try his best to minimize the risk of this work accident.



Laporan Hasil Wawancara

Peneliti : Achmad Rizaldi Makhfur

Informan II : Staff operasional PT. BAHARI LAJU ANUGERRAH Agency

Waktu dan Tempat : 17 Desember 2022, Banjarmasin, Kalimantan Selatan

Hasil wawancara peneliti dengan informan II

Peneliti : Selamat pagi pak

Informan II : Pagi mas Rizal, bagaimana ada yang bias saya bantu?

Peneliti : Mohon maaf mengganggu waktunya pak, jadi begini pak saya disini berniat untuk membuat sebuah karya ilmiah dan saya ingin mengangkat judul dari kecelakaan kerja di atas kapal MV. CI Lianyungang kemarin pak, apakah saya diperbolehkan?

Informan II : Tentu saja apa yang mau mas Rizal tanyakan selagi saya bisa menjawab saya akan bantu menjawab mas, tapi kan kemarin mas Rizal ikut juga dalam membantu evakuasi korban apa masih kurang sumber datanya mas?

Peneliti : Izin pak untuk datanya saya rasa masih kurang jadi saya ingin mengajukan beberapa pertanyaan ke bapak perihal apa saja bentuk penanganan yang dilakukan dari perusahaan kita dalam menangani kasus ini pak

Informan II : Oh begitu mas, baik saya akan membantu sepengetahuan saya, jadi kita selaku agen dari kapal MV. CI Lianyungang yang merupakan tangan kanan langsung dari pihak kapal kita wajib memberikan pelayanan terbaik untuk pihak kapal mau pun pihak owner mas, apa lagi dalam situasi darurat seperti kemarin karena bersangkutan dengan nyawa jadi kita harus memberikan yang terbaik untuk bisa membantu menyelamatkan korban dari resiko yang lebih buruk

Peneliti : Mohon izin pak, kalau saya boleh tau apa saja bentuk penanganan yang dilakukan dari perusahaan kita kemarin

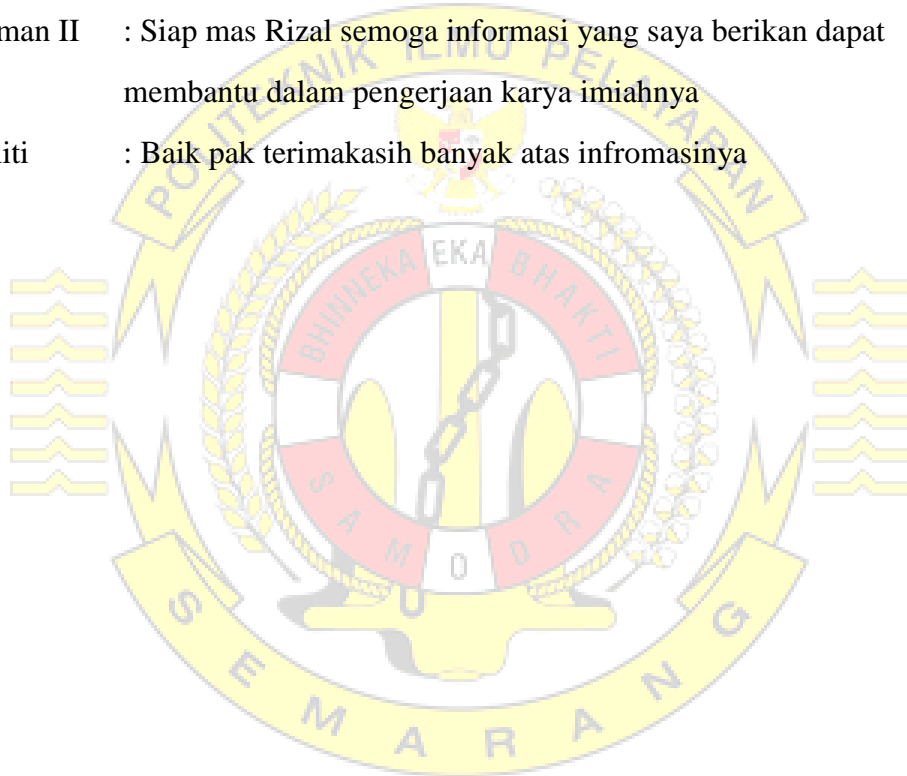
Informan II : Ada beberapa hal yang kita lakukan untuk membantu dalam keadaan darurat ini mas, diantaranya yang pertama mas kita perlu untuk memberitahu terlebih dahulu kejadian ini kepada pihak yang berwenang yaitu pihak kesyahbandaran, memanggil bala bantuan kita tidak bisa mengevakuasi kru kapal dengan sendiri kan

maka dari itu kita memanggil bala bantuan dari tim SAR, kemudian kita melakukan koordinasi dengan pihak rumah sakit untuk mempersiapkan segala sesuatunya, kita juga mempersiapkan beberapa obat dan peralatan medis yang sekiranya dibutuhkan untuk meminimalisir resiko cedera, kita juga tidak lupa untuk mempersiapkan armada untuk evakuasi darurat mas, kita juga mempersiapkan beberapa fasilitas untuk membantu jalanya evakuasi, dan yang terakhir ketika evakuasi sudah dikerjakan di perjalanan kita juga perlu memberikan update secara berkala kepada pihak kapal perihal keadaan korban.

Peneliti : Baik pak terimakasih atas informasi yang bapak berikan

Informan II : Siap mas Rizal semoga informasi yang saya berikan dapat membantu dalam pengerjaan karya imiahnya

Peneliti : Baik pak terimakasih banyak atas infromasinya



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Achmad Rizaldi Makhfur
2. Tempat, Tanggal Lahir : Temanggung, 04 November 2001
3. NIT : 572011337568 K
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-laki
6. Golongan Darah : O
7. Alamat : Dusun Sosoran RT.03 RW. 06,
Desa candimulyo, Kec. Kedu,
Kab. Temanggung
8. Nama Orang tua
Ayah : Alm. Marjono
Ibu : Almh Siti Khotimah
9. Alamat : Dusun Sosoran RT.03 RW. 06,
Desa Sosoran, Kec. Kedu,
Kab. Temanggung
10. Riwayat Pendidikan
SD : SD N 2 Kedu
SMP : SMP N 1 Temanggung
SMA : SMA N 1 Parakan
Perguruan Tinggi : PIP Semarang
11. Praktek Darat
Perusahaan Pelayaran : PT. Bahari Laju Anugerah
Divisi / Bagian : Agent On Board
Masa Praktik : 08 08 2022 – 27 08 2023