Penerapan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) Kontruksi Kapal Di Kota Makassar

*Fadhilatul Jannah Tambipi¹, Andi Multazam², Muhammad Ikhtiar³

^{1, 2, 3} Pascasarjana Universitas Muslim Indonesia

Email: fadhilatambipi@icloud.com

ABSTRACT

Background: The rate of severity in workplace accidents can be minimized by implementing First Aid (P3K) to workers who had an accident while working. The objective of this study is to analyze the application of first aid for ship construction accidents in Makassar City. **Method:** The research is qualitative research with a descriptive approach to analyze the implementation of first aid for ship construction accidents in Makassar City through observation, document review and in-depth interviews. **Results:** The showed that the number of first aid officers in the company was in accordance with the applied conditions, however, some problems are encountered as follows: there was less monitoring from the person in charge toward the officers in performing their duties, the first aid officers had no identification card, the first aid officers did not have a first aid activity book. Some of the first aid officers at the company have attended training on first aid, but do not obtain a certificate yet. Furthermore, the facilities and infrastructure do not yet provide a first aid room but a polyclinic in which the distance from the production section to the polyclinic is quite far. The contents of the first aid kit are not in accordance with the applicable standards and the filling is not evenly distributed between parts of the production. There is lack of maintenance of evacuation equipment and means of transportation, and additional facilities such as shower and eye rinse are still not available. **Conclusion:** There needs to be increased supervision from the party in charge of the first aid officers in the company in carrying out their duties by providing a first aid activity report book. The first aid officers are required to attend special first aid training. Besides, first aid facilities in the company have to be improved. It is recommended that the companies implement a comprehensive first aid kit based on the Regulation of the Minister of Manpower and Transmigration of the Republic of Indonesia.

Keywords: *First Aid, Officer, Training, Infrastructure*

ABSTRAK

Latar Belakang: Tingkat keparahaan kecelakaan kerja dapat diminimalisir dengan menerapkan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) pada pekerja yang mengalami kecelakaan pada saat bekerja. Tujuan penelitian ini untuk menganalisis bagaimana Penerapan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) Konstruksi Kapal Di Kota Makassar. **Metode:** Penelitian adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif untuk menganalisis Penerapan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) Konstruksi Kapal Di Kota Makassar melalui observasi, telaah dokumen dan wawancara mendalam. **Hasil:** Penelitian didapatkan bahwa jumlah petugas P3K di perusahaan sudah sesuai dengan syarat yang telah ditetapkan, namun dalam menjalankan tugas petugas P3K kurang pemantauan dari penanggung jawab, petugas P3K belum ada tanda pengenalan, petugas P3K belum memiliki buku kegiatan P3K. Petugas P3K di perusahaan sebagian telah mengikuti *training* tentang P3K, namun belum memiliki sertifikat P3K. Sarana dan prasarana belum memiliki ruang P3K namun telah memiliki poliklinik, jarak dari bagian produksi ke poliklinik cukup jauh. Isi kotak P3K belum sesuai dengan standart yang berlaku dan tidak merata pengisian kotak P3K antar bagian produksi. Kurangnya perawatan terhadap alat evakuasi dan alat transportasi, dan masih belum tersedia fasilitas tambahan berupa *shower* dan pembilas mata. **Kesimpulan:** dari penelitian ini petugas P3K di perusahaan dalam menjalankan tugas sebagai petugas P3K perlu ditingkatkan pengawasan dari pihak penanggungjawab dengan menyediakan buku laporan kegiatan P3K. Petugas P3K di perusahaan diwajibkan mengikuti *training* khusus P3K. Meningkatkan sarana prasarana P3K di perusahaan. Saran agar kiranya perusahaan menerapkan penerapan P3K secara komprehensif berdasarkan Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia.

Kata Kunci : P3K, Petugas, Training, Sarana Prasarana

LATAR BELAKANG

Pertolongan pertama adalah perawatan yang diberikan segera pada orang yang cedera atau mendadak sakit. Pertolongan pertama tidak menggantikan perawatan medis yang tepat. Pertolongan pertama hanya memberi bantuan sementara sampai mendapatkan perawatan medis yang kompeten, jika perlu, atau sampai kesempatan pulih tanpa perawatan medis terpenuhi. Pertolongan pertama yang diterapkan secara tepat dapat memberikan perbedaan antara hidup dan mati, antara pemulihan yang cepat dan rawat inap di rumah sakit yang lama, atau antara kecacatan temporer dan kecacatan permanen (1).

Tempat kerja merupakan tempat atau ruangan, dimana terdapat tenaga kerja

yang bekerja serta adanya bahaya kerja dari sumber bahaya, yang memiliki risiko untuk terjadinya kecelakaan kerja. Oleh karena itu, perlu adanya pelaksanaan P3K yang di dukung oleh petugas yang memiliki pengetahuan dan keterampilan pelaksanaan P3K (2).

Dalam pekerjaan konstruksi yakni pemilik proyek, kontraktor, sub kontraktor, pekerja, masyarakat dan tempat kerja. Dalam hal ini tempat kerja di atur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja pada pasal 1 ayat 1, Tempat kerja ialah tiap ruangan atau lapangan, tertutup atau terbuka, bergerak atau tetap dimana tenaga kerja bekerja, atau sering dimasuki tempat kerja untuk keperluan suatu usaha dan

dimana terdapat sumber-sumber bahaya. Sebagaimana selalu ada resiko kegagalan (*risk of failures*) pada setiap proses atau aktifitas pekerjaan, baik itu disebabkan perencanaan yang kurang sempurna, pelaksanaan yang kurang cermat, maupun akibat yang tidak disengaja. Salah satu risiko pekerjaan yang terjadi adalah adanya kecelakaan kerja. Terjadinya kecelakaan kerja paling sering disebabkan karena faktor lingkungan (*unsafe condition*), dan faktor manusia (*unsafe action*) (3).

Oleh karena itu perusahaan wajib memiliki P3K agar setiap kecelakaan kerja yang mengakibatkan cedera pada pekerja harus secepatnya diberikan pertolongan pertama. Hal ini sesuai dengan Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI Nomor Per-15/MEN/VIII/2008 tentang Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan di Tempat Kerja (4).

Data kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja (5). Menurut Data dari *International Labour Organization* (ILO) tahun 2018, diketahui bahwa lebih dari 1,8 juta kematian akibat kerja terjadi setiap tahunnya di kawasan Asia dan Pasifik dimana dua per tiga kematian akibat kerja di dunia terjadi di Asia. Di tingkat global, lebih dari 2,78 juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan kerja atau penyakit akibat kerja. Selain itu terdapat sekitar 374 juta cedera dan penyakit akibat kerja yang fatal setiap tahunnya.

Data kecelakaan kerja (6). Menurut (BPJS Ketenagakerjaan, 2018) di Indonesia dengan jumlah kecelakaan dan korban meninggal dunia sejak lima tahun terakhir (2014-2018). Terlihat bahwa pada tahun 2014 terjadi kecelakaan sebanyak 105.383 kali dengan korban meninggal dunia sebanyak 2.375 jiwa. Pada tahun 2015, terjadi kecelakaan sebanyak 110.285 kali dengan korban meninggal dunia sebanyak 2.308 jiwa. Pada tahun 2016, terjadi kecelakaan sebanyak 101.367 dengan korban meninggal dunia sebanyak 2.382 jiwa. Pada tahun 2017, terjadi kecelakaan sebanyak 123.000 kali dengan korban meninggal dunia sebanyak 3.000

jiwa. Pada 2018 sejak Januari hingga Maret telah terjadi kecelakaan sebanyak 5318 kali dengan korban meninggal dunia sebanyak 87 jiwa.

Data kecelakaan kerja Sulawesi Selatan (7). Berdasarkan data (Dinas Tenaga Kerja, 2014) angka kecelakaan kerja pada tahun 2010 sebanyak 531 kasus, tahun 2011 sebanyak 501 kasus, tahun 2012 mengalami peningkatan mencapai 912 kasus dan tahun 2013 sebanyak 632 kasus, sedangkan pada tahun 2014 propinsi Sulawesi Selatan menduduki peringkat pertama pada kecelakaan kerja yakni 24.910 kasus.

Berdasarkan data di atas, hal ini menunjukkan bahwa masih banyaknya kasus kecelakaan kerja yang terjadi diperusahaan konstruksi. Di mana kompleksitas pelaksanaan proyek konstruksi yang melibatkan tenaga kerja, peralatan-peralatan, dan material dalam jumlah yang sangat besar, baik bekerja secara sendiri-sendiri atau bersama-sama antara sumber daya tersebut dapat menjadi sumber terjadinya kecelakaan kerja (8).

Berdasarkan data di perusahaan PT. Industri Kapal Indonesia tahun 2020 jumlah pekerja sebanyak 177 pekerja yang terdiri dari 165 laki-laki dan 12 perempuan. Dengan jumlah pekerja tersebut, terbagi lagi 73 orang dari bagian manajemen dan 104 orang bagian produksi. Di PT. Industri Kapal Indonesia tersebut telah memiliki Kesehatan Keselamatan Kerja dan Lingkungan Hidup (K3LH) dan petugas P3K, hal ini dibuktikan dengan adanya struktur organisasi perusahaan dan klinik perusahaan. Dari data tersebut peneliti tertarik melakukan penelitian di perusahaan tersebut yang bergerak di bidang pembuatan kapal. Berdasarkan data kecelakaan kerja di PT. Industri Kapal Indonesia, kecelakaan kerja mulai dari tahun 2012 sebanyak 2 kasus, tahun 2013 sebanyak 1 kasus, tahun 2014 sebanyak 3 kasus, tahun 2015 sebanyak 7 kasus. Kecelakaan kerja yang paling sering terjadi yakni terjatuh alat dan terpeleset karena

kurangnya kedisiplinan dalam memperhatikan potensi bahaya, sehingga mengakibatkan pekerja harus segera di berikan pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K). Oleh karena itu, fasilitas P3K berdasarkan Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor 15 Tahun 2008, mengadakan *training* tentang P3K atau tanggap darurat, serta kerjasama antar seluruh elemen-elemen perusahaan tersebut (9). Data yang peneliti dapatkan di perusahaan menunjukkan masih terdapat beberapa kasus kecelakaan kerja di 10 tahun terakhir. Hal ini ditunjukkan masih kurangnya memadai sarana dan prasarana P3K, tindakan petugas P3K terhadap penerapan P3K di perusahaan. Sesuai dengan hasil wawancara awal yang dilakukan peneliti bahwa masih ada sebagian petugas P3K yang belum mengerti bagaimana menerapkan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K). Sehingga berdasarkan Latar Belakang di atas peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Analisis Penerapan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) Konstruksi Kapal Di Kota Makassar”

METODE

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Metode kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada enterpretif digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci. Berdasarkan jenis data yang dibutuhkan, dan ketersediaan sumber data yang memungkinkan penggalan informasi di lapangan, maka peneliti dapat

HASIL

Hasil penelitian ini merupakan Analisis Penerapan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) Konstruksi Kapal Di Kota Makassar meliputi petugas P3K, *Training* yang telah diikuti petugas P3K,

menentukan teknik pengumpulan data yang tepat, sesuai dengan kondisi, waktu dan biaya yang tersedia, serta pertimbangan lain demi efektifnya penelitian (10). Teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (observasi, wawancara, dokumentasi), data diperoleh cenderung data kualitatif, analisis data bersifat induktif, dan hasil penelitian kualitatif bersifat untuk memahami makna, memahami keunikan, mengkonstruksikan fenomena dan menemukan hipotesis (11). Dengan demikian tak hanya akan memberikan gambaran dan penjelasan mengenai data-data yang diperoleh, namun juga menganalisis dan menginterpretasikan data tersebut. Artinya bertujuan mendeskripsikan obyek dari hasil penelitian, sehingga dapat disimpulkan unsur-unsur yang terkait dengan pemahaman mendalam tentang Analisis Penerapan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) Konstruksi Kapal Di Kota Makassar.

Informan dalam penelitian ini adalah pihak-pihak yang benar-benar tahu dan menguasai masalah, serta terlibat langsung dengan masalah penelitian. Pemilihan informan sebagai sumber data dalam penelitian ini berdasarkan pada asas subjek yang menguasai permasalahan, memiliki data, dan bersedia memberikan informasi lengkap dan akurat (12). Subjek penelitian yang menjadi informan dalam penelitian ini meliputi informan kunci (*key informan*) yaitu Penanggung Jawab Kesehatan Keselamatan Kerja dan Lingkungan Hidup (K3LH) di perusahaan, informan utama yaitu Petugas Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) di perusahaan dan informan pendukung yaitu pekerja.

dan Sarana Prasarana P3K. Dari hasil penelitian ini, informasi yang diperoleh melalui wawancara mendalam dengan informan utama. Sedangkan untuk memvalidasi data maka dilakukan *cross check* sumber dengan cara melakukan wawancara mendalam dengan informan

kunci yaitu Inspektur K3LH dan informan pendukung yaitu pekerja (9).

DISKUSI

Berdasarkan (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun, 1970) pasal 3 ayat (1), salah satu syarat keselamatan kerja adalah memberikan pertolongan pertama pada kecelakaan kerja (P3K). Pertolongan pertama yang diberikan harus tepat dan cepat karena apabila penanganan yang diberikan salah atau kurang tepat maka keadaan korban akan bertambah parah dan akan memberikan kerugian yang besar untuk perusahaan (13).

Petugas P3K

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh melalui wawancara dengan informan utama selaku petugas P3K dan informan kunci mengatakan bahwa di perusahaan PT. Industri Kapal Indonesia jumlah pekerja sebanyak 177 pekerja yang terdiri dari 165 laki-laki dan 12 perempuan. Dengan jumlah pekerja tersebut, terbagi lagi 73 orang dari bagian manajemen dan 104 orang bagian produksi. Terdapat 5 orang yang menjadi petugas P3K di tempat kerja dan semua bertugas di lapangan atau dibagian produksi dengan potensi bahaya sedang - tinggi. Kelima petugas P3K tiga diantara masih kurang mengerti penerapan P3K di perusahaan. Penelitian ini telah diteliti sebelumnya (14) dengan jenis penelitian menggunakan jenis penelitian kualitatif dengan pendekatan *quasi kualitatif*. Teknik yang digunakan adalah observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi. Hasil penelitian menggunakan tabel *HIRARC (Hazard Identification, Risk Assessment and Risk Control)* diperoleh bahwa potensi bahaya yang paling sering terjadi seperti terpeleset, terjatuh, teriris dan tergores. Penilaian risiko dengan skor tertinggi yaitu 8. Peluang atau kemungkinan (*likelihood*) dengan skor 2

yaitu kemungkinan terjadi (*unlikely*) dan akibat (*consequence*) dengan skor 4 yaitu cedera berat satu orang kerugian besar gangguan produksi (*major*) dimana dalam penilaian skor risiko termasuk *medium risk* yang perlu diadakan tindak lanjut. Di dalam penelitian ini peneliti berasumsi bahwa jumlah petugas P3K yang bertugas di perusahaan PT. Industri Kapal Indonesia khususnya dibagian produksi sudah sesuai dengan standart yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Hal ini dapat meminimalisir kecelakaan kerja sehingga tidak perlu penanganan di poliklinik. Namun berdasarkan hasil wawancara dikemukakan bahwa masih ada kecelakaan kerja yang tergolong sedang dan perlu ditindak lanjuti. Oleh karena itu, sangat diperlukan peningkatan kinerja petugas P3K di lapangan.

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi, petugas P3K terjadwal berada di lapangan. Namun bukan hanya sebagai petugas P3K, tetapi juga sebagai ahli K3 yang bertanggung jawab di lapangan atau dibagian produksi. Perusahaan juga telah memiliki poliklinik sehingga membuat petugas P3K tidak terlalu giat dalam bertugas. Penelitian tentang P3K ini telah diteliti sebelumnya (15) dengan jenis penelitian kualitatif deskriptif menggunakan metode wawancara mendalam dan pengisian kuesioner. Hasil penelitian menunjukkan di PT.X sudah menyediakan petugas P3K, fasilitas P3K, dan melaksanakan P3K di tempat kerja. Petugas P3K belum melaksanakan tugas perawatan fasilitas P3K dengan baik. Pendokumentasian kegiatan P3K belum dilaksanakan dengan benar, tidak ada pelatihan lanjutan untuk petugas P3K. Di dalam penelitian ini peneliti berasumsi bahwa petugas P3K dalam melaksanakan tugas P3K kurang terpantau dengan baik, *Inspektur* selaku penanggung jawab K3LH hanya melihat pelaksanaan P3K tersebut terus berjalan tanpa melihat intensitas

petugas dalam melaksanakan tanggungjawabnya. Saat dilakukan observasi petugas P3K dibagian produksi tidak memiliki tanda pengenalan khusus agar memudahkan pekerja mengenalinya, hal ini dibenarkan oleh informan pendukung. Dan juga untuk pendokumentasian dan pelaporan P3K belum memiliki buku kegiatan P3K, hal ini dikarenakan pendokumentasian dan pelaporan dipertanggung jawabkan kepada 1 orang staf K3 yang juga bertugas sebagai petugas P3K, dengan beban kerja yang semakin banyak, jelas pengoptimal petugas P3K masih belum berjalan dengan baik. Sehingga peran petugas P3K belum sesuai dengan standart yang telah ditetapkan oleh Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia.

Training P3K

Berdasarkan hasil penelitian bahwa untuk pelaksanaan *training* yang lebih dikhususkan pada *training* P3K wajib diikuti oleh seluruh petugas P3K di perusahaan tersebut yang menjadi dasar petugas P3K untuk penanganan pertolongan pertama pada kecelakaan kerja. Petugas P3K di perusahaan juga wajib mendapatkan pembinaan dan evaluasi terkait penanganan yang telah dilakukan sebagai petugas P3K. Dari kelima petugas P3K di perusahaan ada 3 orang yang belum mengikuti *training* khusus P3K namun kelima petugas P3K tidak mempunyai lisensi P3K, hal ini dikarenakan petugas belum mengikuti *training* karena beban kerja diluar tanggung jawab sebagai petugas P3K juga banyak, sehingga untuk mengikuti *training* tersebut harus memiliki waktu yang cukup. Sebagai petugas P3K tidak ada satupun yang memiliki buku kegiatan khusus petugas P3K. Hal ini dikarenakan petugas P3K belum mendapatkan informasi terkait petugas P3K wajib memiliki buku kegiatan P3K. Penelitian tentang P3K ini telah diteliti sebelumnya namun tidak sejalan dengan hasil penelitian (16) dengan jenis

penelitian *quasy experimental* dengan rancangan penelitian *one group pre test* dan *post test design*. Hasil penelitian yang diperoleh sebelum dan sesudah dilakukan pelatihan peserta diberikan kuesioner yang bertujuan mengetahui pemahaman peserta terhadap pengetahuan dan materi tentang P3K. Rata-rata pengetahuan sebelum pelatihan P3K adalah 65,75%, sedangkan sesudah pelatihan mengalami peningkatan menjadi 89,75%. Hasil uji test berpasangan diperoleh $p \text{ value} > 0,005$ yaitu 0.000 artinya terdapat perbedaan rerata yang sangat signifikan antara sebelum dan sesudah diberikan pelatihan P3K di lingkungan sekolah. Dapat dikatakan adanya pelatihan tersebut dapat meningkatkan pengetahuan guru kelompok bermain yang menjadi peserta pelatihan tentang pengetahuan P3K di lingkungan sekolah.

Di dalam penelitian ini peneliti berasumsi bahwa untuk pelaksanaan *training* yang lebih dikhususkan pada *training* P3K wajib diikuti oleh seluruh petugas P3K di perusahaan PT. Industri Kapal Indonesia yang menjadi dasar petugas P3K untuk penanganan pertolongan pertama pada kecelakaan kerja. Petugas P3K di perusahaan juga wajib mendapatkan pembinaan dan evaluasi terkait penanganan yang telah dilakukan sebagai petugas P3K. Dari kelima petugas P3K di perusahaan ada 3 orang yang belum mengikuti *training* khusus P3K namun kelima petugas P3K tidak mempunyai lisensi P3K, hal ini dikarenakan petugas belum mengikuti *training* karena beban kerja diluar tanggung jawab sebagai petugas P3K juga banyak, sehingga untuk mengikuti *training* tersebut harus memiliki waktu yang cukup. Sebagai petugas P3K tidak ada satupun yang memiliki buku kegiatan khusus petugas P3K. Hal ini dikarenakan petugas P3K belum mendapatkan informasi terkait petugas P3K wajib memiliki buku kegiatan P3K. Sehingga hal ini tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia dan

Keputusan Dirjen tentang petugas P3K wajib mengikuti *training* P3K untuk memehuni syarat dan kewajiban dasar untuk mendapatkan lisensi dan buku kegiatan P3K selama bertugas di tempat kerja.

Sarana Prasarana

Sarana dan prasarana P3K di tempat kerja merupakan perlengkapan, peralatan dan bahan yang harus disediakan oleh pihak perusahaan. Sarana dan prasarana meliputi ruang P3K, kotak P3K dan isi, alat evakuasi dan alat transportasi.

Ruang P3K

Berdasarkan hasil penelitian bahwa ruang P3K memang harus disediakan oleh perusahaan dikarenakan ruang khusus P3K bisa digunakan untuk penanganan kecelakaan kerja ringan seperti tergores, atau pekerja saat bekerja merasa kurang enak badan, sehingga bisa difungsikan untuk istirahat sejenak sampai pekerja merasa bisa bekerja kembali. Hal ini pula dikarenakan jarak dari bagian produksi ke poliklinik cukup jauh. Penelitian tentang P3K ini telah diteliti sebelumnya (15) dengan hasil penelitian jenis penelitian kualitatif deskriptif menggunakan metode wawancara mendalam dan pengisian kuesioner. Hasil penelitian menunjukkan di PT.X belum memenuhi syarat yang ditetapkan karena masih kurangnya alat atau perlengkapan yang ada didalam ruangan P3K yaitu bidai, bantal, dan tempat penyimpanan tandu. Di dalam penelitian ini peneliti berasumsi bahwa ruang P3K memang harus disediakan oleh perusahaan dikarenakan ruang khusus P3K bisa digunakan untuk penanganan kecelakaan kerja ringan seperti tergores, atau pekerja saat bekerja merasa kurang enak badan, sehingga bisa difungsikan untuk istirahat sejenak sampai pekerja merasa bisa bekerja kembali. Hal ini pula dikarenakan jarak dari bagian produksi ke poliklinik cukup jauh. Oleh karena itu, PT.

Industri Kapal Indonesia belum sesuai dengan syarat yang telah ditetapkan oleh Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia.

Kotak P3K

Berdasarkan hasil observasi kotak P3K di perusahaan PT. Industri Kapal Indonesia bahwa kotak P3K terbuat dari bahan plastik dan tidak dapat dibawa-bawa sehingga menyulitkan petugas P3K dalam memberikan pertolongan pertama pada pekerja yang mengalami kecelakaan kerja, berwarna putih dengan lambang P3K berwarna merah. Isi kotak P3K tidak sesuai dengan standart Peraturan Menteri terdapat pembungkus makanan didalamnya, tidak lengkap dan tidak merata disetiap bagian produksi. Terdapat perbedaan isi kotak P3K disetiap bagian produksi yaitu disesuaikan dengan kejadian kecelakaan kerja di bagian produksi tersebut dari jumlah isi kotak P3K, tidak terdapat buku panduan P3K dan buku catatan. Penempatan kotak P3K mudah terjangkau dan terlihat, namun tidak ada penanda letak kotak P3K justru ada slogan yang bertuliskan “buanglah sampah pada tempatnya” di atas kotak P3K di bengkel sarana. Dalam unit kerja atau pada bagian produksi terdapat kotak P3K namun isi kotak P3K tidak sesuai dengan jumlah pekerja per bagian produksi. Penelitian tentang P3K ini telah diteliti sebelumnya (17) dengan metode *EOQ* (*Economic Order Quantity*) dan *ROP* (*Reorder Point*), hasil penelitiannya terjadi perbedaan yang dilakukan perusahaan dengan sebelumnya pemesanan tidak teratur dan jumlah tidak sesuai dengan pekerja/buruh yang berada di perusahaan produksi pestisida. Berdasarkan hasil penelitian peneliti berasumsi bahwa petugas P3K masih belum mengetahui berapa jumlah isi kotak P3K, masing-masing di bengkel produksi pembagian isi kotak P3K tidak merata. Untuk pendistribusi an hanya dilakukan melalui *phone*. Petugas P3K untuk pelaksanaan

tugasnya dalam hal ini pendistribusian isi kotak P3K lebih di perhatikan lagi, karena isi kotak P3Klah yang dipakai pertama kali digunakan apabila pekerja terjadi kecelakaan kerja di tempat kerja. Dalam hal ini bentuk kotak P3K terbuat dari bahan plastik dan tidak bisa dibawa-bawa, lambang P3K yang berwarna merah, isi kotak P3K tidak sesuai dengan syarat yang telah ditetapkan, tidak ada penanda letak kotak P3K dan disetiap unit tidak disediakan berdasarkan jumlah pekerja. Oleh karena itu, perusahaan tersebut belum memenuhi syarat yang telah ditetapkan oleh Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia. Sedangkan hasil observasi lebih lanjut di lapangan atau dibagian produksi, masih sangat terbatas dikarenakan pandemic covid 19 yang sedang terjadi saat ini, sehingga pihak perusahaan membatasi peneliti untuk bertindak lebih jauh untuk mengamati kotak P3K secara lebih dekat di setiap bengkel-bengkel.

Alat Evakuasi dan Alat Transportasi

Berdasarkan hasil penelitian bahwa alat evakuasi berupa tandu sangat perlu disediakan oleh perusahaan karena memudahkan petugas P3K dalam mengevakuasi pekerja yang mengalami kecelakaan kerja mengingat hal ini jarak antara bagian produksi dan poliklinik cukup jauh. Dan untuk alat transportasi pada tahun 2015 telah disediakan namun karena kurangnya perawatan sehingga alat transportasi tersebut tidak dapat beroperasi, hal ini perlu disediakan kembali yang digunakan untuk merujuk pekerja yang mengalami kecelakaan kerja yang perlu penanganan lebih lanjut di rumah sakit. Perawatan alat evakuasi dan alat transportasi pun harus lebih diperhatikan agar tidak mudah karatan dan rusak. Penelitian tentang P3K ini telah diteliti sebelumnya (18) dengan metode yang digunakan deskriptif, hasil penelitian menunjukkan bahwa sistem pertolongan pertama pada kecelakaan kerja telah

berjalan secara sistematis. Pendistribusian fasilitas P3K telah tersistem dan sesuai dengan standar, namun dalam observasi yang telah dilakukan masih terdapat fasilitas P3K seperti alat evakuasi yang sudah mulai terlihat karatan, dan alat transportasi yang perlu perawatan guna memudahkan merujuk korban agar mendapatkan perawatan lebih lanjut dengan sesegara mungkin.

Penelitian tentang P3K ini telah diteliti sebelumnya (19) menunjukkan penanggulangan bencana tentang evakuasi dan transportasi sangat diperlukan pada keadaan-keadaan darurat, hal ini termasuk dalam salah satu peralatan yang wajib tersedia di pertolongan pertama. Dari hasil penelitian sebelum pelaksanaan evakuasi dan transportasi korban kecelakaan mengalami keterlambatan dalam mendapatkan perawatan lebih lanjut. Di dalam penelitian ini peneliti berasumsi bahwa alat evakuasi berupa tandu sangat perlu disediakan oleh perusahaan karena memudahkan petugas P3K dalam mengevakuasi pekerja yang mengalami kecelakaan kerja mengingat hal ini jarak antara bagian produksi dan poliklinik cukup jauh. Dan untuk alat transportasi pada tahun 2015 telah disediakan namun karena kurangnya perawatan sehingga alat transportasi tersebut tidak dapat beroperasi, hal ini perlu disediakan kembali yang digunakan untuk merujuk pekerja yang mengalami kecelakaan kerja yang perlu penanganan lebih lanjut di rumah sakit. Perawatan alat evakuasi dan alat transportasi pun harus lebih diperhatikan agar tidak mudah karatan dan rusak. Oleh karena itu, perusahaan PT. Industri Kapal Indonesia belum sesuai dengan syarat yang telah ditetapkan oleh Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia.

Fasilitas Tambahan

Berdasarkan hasil observasi di perusahaan PT. Industri Kapal Indonesia telah menyediakan alat pelindung diri untuk para

petugas P3K seperti *safety helmet*, *safety shoes*, *safety vest*, *safety glases*. Untuk peralatan khusus seperti pembasahan tubuh cepat belum tersedia di setiap bagian-bagian produksi, dan untuk pencucian mata masih belum tersedia. Penelitian tentang P3K ini telah diteliti sebelumnya (20) dengan metode penelitian deskriptif yang dilakukan di PT. ABC yaitu perusahaan jasa kepelabuhan bertaraf Internasional dan terbesar di Jawa Timur. Hasil penelitian di PT. ABC telah sesuai dengan standart yang telah ditetapkan Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor : PER.15/MEN/VIII/2008, namun masih ada yang kurang yakni belum tersedia pembasahan tubuh cepat dikarenakan belum ada ruang khusus yang tersedia untuk fasilitas tersebut. Di dalam penelitian ini peneliti berasumsi bahwa fasilitas tambahan berupa alat pelindung diri sudah disediakan oleh pihak perusahaan namun kurangnya kesadaran diri dari para pekerja, sehingga banyak APD hanya sebagai hiasan ruangan di setiap bengkel dikarenakan pekerja merasa tidak nyaman menggunakan APD saat bekerja. Pembilas mata dan *shower* harus di sediakan pula oleh perusahaan sehingga memudahkan pekerja untuk membersihkan dirinya sebelum dan sesudah bekerja. Pembilas mata dan *shower* sangat dibutuhkan oleh pekerja terkait pekerjaan mereka yang langsung terpapar oleh sinar matahari dan air laut. Sehingga hal ini perusahaan PT. Industri Kapal Indonesia belum memenuhi syarat yang telah di tetapkan oleh Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan dari penelitian ini dapat di tarik kesimpulan yakni sebagai berikut :

1. Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) di perusahaan tersebut dalam hal ini petugas P3K sudah terdapat 5 orang yang menjadi petugas P3K dan semua

bertugas di lapangan atau dibagian produksi dengan potensi bahaya sedang – tinggi hal ini sudah sesuai dengan standart Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor: PER.15/MEN/VIII/2008. Namun dalam menjalankan tugas kurangnya pemantau dari *Inspektor* selaku penanggung jawab K3LH, hal ini belum sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan.

2. Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) di perusahaan PT. Industri Kapal Indonesia dalam hal ini terkait *training* yang pernah diikuti oleh petugas P3K, hampir seluruh petugas P3K di perusahaan PT. Industri Kapal Indonesia belum pernah mengikuti pelatihan P3K, hal ini dibuktikan melalui hasil observasi bahwa tidak adanya sertifikat pelatihan P3K. Namun dari kelima jumlah petugas P3K, hanya dua orang petugas P3K saja yang sudah pernah mengikuti pelatihan P3K. Kedua petugas P3K yang telah mengikuti pelatihan P3K, tidak dapat menunjukkan sertifikat, hal ini dikarenakan informan lupa tempat penyimpanan sertifikatnya dan tidak memiliki buku kegiatan sebagai petugas P3K. Hal ini tidak sesuai dengan standart Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor: PER.15/MEN/VIII/2008 pasal 1, pasal 2, pasal 3, dan pasal 4 dan (Keputusan Direktur Jendral Pembinaan dan Pengawasan Ketenagakerjaan, 2009) Nomor : Kep.53/DJPPK/VIII/2009 tentang Pedoman Pelatihan dan Pemberian Lisensi Petugas Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) Di Tempat Kerja dimana petugas P3K di tempat kerja wajib memiliki pengetahuan dan keterampilan dasar dibidang P3K di tempat kerja.
3. Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) di perusahaan tersebut dalam hal ini terkait sarana prasarana yakni :

- a) Ruang P3K
Tidak ada ruang khusus P3K di perusahaan tersebut, namun perusahaan sudah memiliki poliklinik dan juga jarak dari bagian produksi cukup jauh jaraknya. Hal ini tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor: PER.15/MEN/VIII/2008
- b) Kotak P3K
Terbuat dari bahan plastik dan tidak dapat dibawa-bawa sehingga menyulitkan petugas P3K dalam memberikan pertolongan pertama pada pekerja yang mengalami kecelakaan kerja, berwarna putih dengan lambang P3K berwarna merah, isi kotak P3K tidak sesuai dengan jumlah pekerja per bagian produksi. Hal ini menjadikan kotak P3K di perusahaan tersebut belum memenuhi syarat yang telah ditetapkan oleh Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor : PER.15/MEN/VIII/2008.
- c) Alat evakuasi dan alat transportasi
Tidak terdapat tandu sebagai alat evakuasi korban kecelakaan kerja dan tidak terdapat mobil *ambulance* sebagai alat transportasi untuk merujuk korban kecelakaan kerja yang tidak dapat ditangani di poliklinik perusahaan. Namun untuk merujuk korban kecelakaan kerja menggunakan mobil pribadi. Hal ini tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor: PER.15/MEN/VIII/2008
- d) Fasilitas tambahan
Telah menyediakan alat pelindung diri untuk para petugas P3K seperti *safety helmet*, *safety shoes*, *safety vest*, *life vest*, *safety glases*. Untuk peralatan khusus seperti pembasahan tubuh cepat belum

tersedia di setiap bagian-bagian produksi, dan untuk pencucian mata masih belum tersedia. Namun belum tersedia pencucian mata. Hal ini tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor : PER.15/MEN/VIII/2008.

DAFTAR PUSTAKA

1. Thygerson, A. (2016). *Pertolongan Pertama* (Kelima). Penerbit Erlangga.
2. Keputusan Direktur Jendral Pembinaan dan Pengawasan Ketenagakerjaan. (2009). *Pedoman Pelatihan Dan Pemberian Lisensi Petugas Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) Di Tempat Kerja*.
3. Santoso, K. (2017). *Dasar-Dasar Keselamatan Dan Kesehatan Kerja*. UPT Penerbitan UNEJ.
4. Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi. (2008). *Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Rebulik Indonesia Nomor Per-15/MEN/VIII/2008 tentang Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan di Tempat Kerja*.
5. International Labour Organization. (2018). *Menuju Budaya Pencegahan Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang Lebih Kuat*. Kantor Perburuhan International.
6. BPJS Ketenagakerjaan. (2018). *Info BPJS Ketenagakerjaan di Indonesia*. BPJS Ketenagakerjaan.
7. Dinas Tenaga Kerja. (2014). *Data Kecelakaan Kerja Sulawesi Selatan*. Laporan Tahunan Pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja Sulawesi Selatan.
8. Fadillah, N. (2017). *Gambaran Perilaku Tenaga Kerja Dan Pelaksanaan Program Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) Konstruksi Dalam Pembangunan Balai*

- Diklat BPK-RI Makassar Oleh Pt. Wijaya Karya (Persero) TBK. *Public Health Science Journal*, 9, Sulawesi Selatan.
9. PT. Industri Kapal Indonesia. (2020). *Info Jumlah Tenaga Kerja dan Angka Kecelakaan Kerja*. Laporan Perusahaan
 10. Leo, S. (2013). *Kiat Jitu Menulis Skripsi, Tesis, dan Disertasi*. Penerbit Erlangga.
 11. Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kualitatif*. Alfabeta.
 12. Masturoh, I., & Anggita, N. (2018). *Metode Penelitian Kesehatan*. Kementerian Kesehatan Republik Indonesia.
 13. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun. (1970). *UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 1 TAHUN 1970 TENTANG KESELAMATAN KERJA*.
 14. Rusli Mufidah, R. (2020). Hirarki Pengendalian Bahaya Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3) Pada Risiko Kecelakaan Kerja Di PT. IKI Makassar Tahun 2020. *Universitas Muslim Indonesia*.
 15. Chairunnisa, S. (2016). Analisis Mitigasi Pertolongan Pertama pada Kecelakaan di PT. X. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-journal)*, 4, Malang.
 16. Nilamsari, N. (2018). Efektifitas Pelatihan P3K dan K3 Pada Peningkatan Pengetahuan Guru PAUD Gresik. *Journal of Industrial Hygiene and Occupational Health*, 3. <https://doi.org/10.21111>
 17. Riswanto, N. (2017). Penyusunan Sistem Informasi Manajemen Pemantauan dan Pengadaan Isi Kotak P3K Berbasis Web Menggunakan Metode Economic Order Quantity dan Reorder Point. *Conference on Safety Engineering and Its Application*.
 18. Sasi, C. A. (2010). Tinjauan Sistem Pertolongan Kecelakaan Kerja Dan Sistem Tanggap Darurat Di PT. Krakatau Steel Cilegon-Banten. *Universitas Sebelas Maret*.
 19. Iswari, M. F. (2019). Pelatihan Tanggap Bencana Tentang Evakuasi Dan Transportasi Korban Di SMPN 30 Plaju Palembang. *STIKes Muhammadiyah Palembang*, 2.
 20. Sunaryo, M., Ayu, F., & Afridah, W. (2017). Gambaran Pengetahuan Pekerja Terhadap Penerapan P3K Di Tempat Kerja Pada gedung CBO PT. ABC. *Universitas Nahdlatul Ulama Surabaya*.