

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**UPAYA PENERAPAN SISTEM SAFETY TRAINING DI KAPAL MT
HANYU GLORY SEBAGAI LANGKAH MEMINIMALISASI
KECELAKAAN PADA KRU KAPAL PT BSI MANAJEMEN INDONESIA**

Oleh :

M KUSUMA WARDHANA A

NRP. 460179381

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2022**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**UPAYA PENERAPAN SISTEM SAFETY TRAINING DI KAPAL MT
HANYU GLORY SEBAGAI LANGKAH MEMINIMALISASI
KECELAKAAN PADA KRU KAPAL PT BSI MANAJEMEN INDONESIA**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

M KUSUMA WARDHANA A

NRP. 460179381

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2022**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

NAMA : M KUSUMA WARDHANA A
NRP : 460179381
PROGRAM PENDIDIKAN : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHAN (KALK)
JUDUL : UPAYA PENERAPAN SISTEM SAFETY
TRAINING DI KAPAL MT HANYU GLORY
SEBAGAI LANGKAH MEMINIMALISASI
KECELAKAN PADA KRU KAPAL PT BSI
MANAJEMEN INDONESIA

Jakarta, 20 Juli 2022

DOSEN PEMBIMBING I

Roma Dormawaty, S.SiT., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP: 19790413 200212 2 001

DOSEN PEMBIMBING II

Bon Saham, S.E., M.M
Dosen STIP

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasdini, S.Si. T., M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

NAMA : M KUSUMA WARDHANA A
NRP : 460179381
PROGRAM PENDIDIKAN : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHAN (KALK)
JUDUL : UPAYA PENERAPAN SISTEM SAFETY
TRAINING DI KAPAL MT HANYU GLORY
SEBAGAI LANGKAH MEMINIMALISASI
KECELAKAN PADA KRU KAPAL
PT BSI MANAJEMEN INDONESIA

Jakarta, 20 Juli 2022

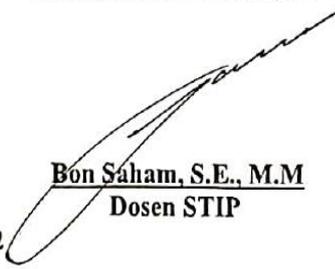
KETUA PENGUJI

ANGGOTA PENGUJI I

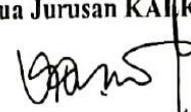
ANGGOTA PENGUJI II


Ir. Magritz H. M. Sibarani, DESS, ME
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19681129 199403 1022


Irwansyah, SHL, MH
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19500706 198003 1 002


Bon Saham, S.E., M.M
Dosen STIP

Mengetahui,
Ketua Jurusan KAIK


Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji beserta rasa syukur Penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa yang senantiasa menjadi penopang terbaik penulis. Sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dimana merupakan suatu kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta untuk menyusun skripsi yang telah ditentukan oleh pendidikan, sebagai salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2022.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di PT. BSI Manajemen Indonesia. Untuk itu dengan segala kerendahan hati pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih dari lubuk hati untuk pihak-pihak yang telah membantu dan membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini. Serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan dengan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah :

“UPAYA PENERAPAN SISTEM SAFETY TRAINING DI KAPAL MT HANYU GLORY SEBAGAI LANGKAH MEMINIMALISASI KECELAKAAN PADA KRU KAPAL PT BSI MANAJEMEN INDONESIA”

Dalam menyelesaikan skripsi ini, tentunya penulis banyak menghadapi kendala dan masalah, namun dengan usaha yang maksimal dan berkat Tuhan penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

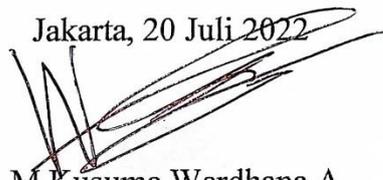
Dalam proses pembuatan skripsi ini penulis memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

1. Capt. Sudiono, M.Mar selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, M.M.Tr selaku Ketua Jurusan KALK
3. Ibu Sari Kusumaningrum, S.S., M.HUM., selaku Sekretaris Jurusan KALK
4. Roma Dormawaty, S.SiT., M.M selaku Dosen Pembimbing I yang telah bersedia memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.

5. Bon Saham, S.E., M.M selaku Dosen Pembimbing II yang telah bersedia memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
6. Seluruh civitas akademik, staff dan dosen pengajar jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
7. Untuk orang tua tercinta saya, Kentos Reza Artoko dan Margaretha Amellya Dirks yang sangat berjasa dalam hidup saya dan yang selalu menjadi penyemangat serta inspirasi penulis, terima kasih atas dukungan baik doa, dorongan, materi dan motivasi dalam menjalankan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
8. Untuk Adik Putri Dwikusuma Wardhini yang telah menjadi penyemangat penulis.
9. Seluruh direksi dan karyawan PT. BSI Manajemen Indonesia, terima kasih atas semua bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis ketika PRADA, Yang telah banyak membantu dan memberikan masukan, arahan serta bimbingan untuk penulisan skripsi ini.
10. Teman-teman angkatan 60 taruna/i khususnya seluruh anggota kelas KALK VIII F, teman teman seperjuangan veteran dan junior angkatan 61 terimakasih atas kebersamaan seperjuangan selama di asrama maupun di luar asrama, dan terima kasih atas kenangan-kenangan yang tidak mungkin terlupakan baik senang maupun susah yang membuat penulis termotivasi menyelesaikan skripsi ini.
11. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu penulis untuk dapat menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini, masih terdapat banyak kekurangan, baik dari susunan kalimat, serta pembahasan materi. Semoga dengan selesainya skripsi ini dapat menambah wawasan dan ilmu yang berguna nantinya bagi penulis dan juga para pembaca di masa yang akan datang. Oleh karena itu dengan kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritik bagi pembaca skripsi ini.

Jakarta, 20 Juli 2022


M Kusuma Wardhana A
NRP. 460179381

DAFTAR ISI

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR BAGAN	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL	x
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH	4
C. BATASAN MASALAH.....	4
D. RUMUSAN MASALAH.....	4
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	5
F. SISTEMATIKA PENULISAN.....	5
BAB II.....	7
LANDASAN TEORI	7
A. TINJAUAN PUSTAKA.....	7
B. KERANGKA PEMIKIRAN	18
BAB III.....	21
METODOLOGI PENELITIAN.....	21

A.	WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	21
B.	METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	21
C.	SUBJEK PENELITIAN.....	23
D.	TEKNIS ANALISIS DATA	24
BAB IV.....		27
ANALISIS DAN PEMBAHASAN		27
A.	DESKRIPSI DATA	27
B.	ANALISA DATA.....	31
C.	ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH.....	38
D.	EVALUASI PEMECAHAN MASALAH	43
E.	PEMECAHAN MASALAH.....	45
BAB V		46
KESIMPULAN DAN SARAN.....		46
A.	KESIMPULAN.....	46
B.	SARAN.....	47
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		

DAFTAR BAGAN

Bagan 1 – <i>Root Cause Analysis</i>	23
Bagan 2 – Contoh analisa masalah	24
Bagan 3 – Analisa Masalah 1	38
Bagan 4 – Analisa Masalah 2	39
Bagan 5 – Analisa Masalah 3	40

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 - Struktur Organisasi PT. BSI Manajemen Indonesia	27
Gambar 2 - Pemberian pelatihan keselamatan, kesehatan, dan keamanan kerja pada PT. BSI Manajemen Indonesia	51
Gambar 3 - Drill dan Training di kapal MT. Hanyu Glory pada PT. BSI Manajemen Indonesia	49

DAFTAR TABEL

Tabel 1 – Jumlah awak kapal PT. BSI Manajemen Indonesia	29
Tabel 2 – Mengidentifikasi resiko pada kapal MT. Hanyu Glory di PT. BSI Manajemen Indonesia	30
Tabel 3 – Tingkat Konsekuensi	30
Tabel 4 – Tingkat kemungkinan	31
Tabel 5 – Analisis resiko yang ada di kapal MT. Hanyu Glory	31

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pelayaran adalah mekanisme transportasi dilaut dengan menggunakan kapal dari satu tempat ke tempat lain, tau dari satu pulau ke pulau lainnya, bahkan dari satu negara ke negara lainnya. Transportasi jenis ini mampu mengangkut ribuan penumpang dan ratusan ribu ton barang dalam sekali angkut. Indonesia sebagai negara yang terdiri dari ribuan pulau membutuhkan sarana transportasi massal dan masif dalam mengangkut penumpang dan barang. Untuk hal ini, pelayaran laut merupakan jawaban yang paling tepat.

Seperti diketahui, pelayaran laut dapat menjangkau beragam pulau terkecil di Indonesia, bahkan dipelosok sekalipun dengan syarat utama dapat dijangkau oleh kapal untuk bersandar dan berlabuh. Sementara, sarana transportasi lainnya seperti pesawat membutuhkan banyak infrastruktur seperti landasan untuk take off dan landing, begitu pula untuk transportasi darat seperti bus serta mobil yang membutuhkan infrastruktur jalan.

Hal tersebut menyebabkan pelayaran memiliki potensi yang cukup besar untuk menggerakkan roda perekonomian suatu bangsa. Sebagai contoh, produk andalan suatu pulau yang memiliki potensi ekonomi tinggi seperti lada, cengkih, kopra dan batubara hanya dapat dilayani oleh transportasi laut. Ketika perekonomian suatu wilayah bergerak, maka secara tidak langsung kondisi sosial dan budaya wilayah tersebut pun akan menjadi maju.

Disisi lain, pelayaran merupakan sarana transportasi yang sarat terhadap beragam aturan yang wajib dipatuhi. Oleh sebab itu, sebelum satu kapal berhak untuk berlayar harus memenuhi serangkaian ketentuan dan diawasi dalam penggunaannya. Ini dilakukan sebagai upaya untuk memenuhi keselamatan transportasi laut.

Berbicara mengenai keselamatan laut, sering kali kecelakaan yang menelan banyak korban jiwa, harta dan benda dipicu oleh kurang maksimalnya penanganan dan pemahaman terhadap keselamatan jasa angkutan laut.

Oleh karenanya, pembekalan terhadap berbagai bentuk pengetahuan keselamatan dilaut harus menjadi bekal utama bagi segenap insan yang berada di dalam satu kapal, mulai dari crew kapal, penumpang hingga pihak lain yang berkaitan dalam suatu pelayaran (misal, perusahaan logistik dan lainnya). Penerapan aturan keselamatan ini harus diawasi dalam pelaksanaannya agar pelayaran yang dilakukan berjalan aman.

Human error (kesalahan manusia) ditengarai masih menjadi faktor dominan dalam serangkaian kecelakaan yang terjadi beberapa diantaranya disebabkan oleh pengaplikasian pengetahuan tentang keselamatan kerja oleh para awak kapal dan tidak patuhnya manajemen perusahaan dalam menerapkan standar keamanan. (ISM Training, 2010).

Standar tersebut diterapkan sebagai aturan bagi usaha pelayaran untuk memberikan keselamatan bagi manusia dan keamanan bagi harta dan benda yang berada dalam satu kapal. Disamping itu, penerapan aturan keselamatan dan keamanan di kapal juga bertujuan untuk memberikan rasa aman dan tenteram bagi berbagai pihak untuk menggunakan jasa transportasi laut, khususnya pelayaran.

Peneliti, membuat skripsi ini berdasarkan pengalaman Praktik Darat (Prada) yang dilakukan pada PT BSI Manajemen Indonesia. Perusahaan tersebut adalah satu perusahaan pelayaan yang menyediakan jasa recruiting (rekrutmen) awak kapal. Secara umum, PT BSI Manajemen telah menerapkan sistem QHSSE (*Quality, Health, Safety, Security and Environment*) yang sesuai dengan International Safety Management Code, namun belum optimal.

Karena tingkat optimaliasi penerapannya yang masin rendah, maka tingkat risiko kecelakaan yang dihadapi cukup tinggi. Kecelakaan tersebut dialami oleh cadet yang menjadi kru kapal MT. Hanyu Glory yang salah satu kakinya terlilit tali hingga meremukkan sebagian dari kaki cadet tersebut.

Hal ini terjadi karena minimalnya pembekalan pelatihan dalam melakukan pekerjaan serta keterbatasan dalam penggunaan Alat Pelindung Diri (APD), disamping mengabaikan prosedur keselamatan kerja juga acap kali dilakukan.

PT. BSI Manajemen Indonesia adalah perusahaan pelayaran yang menyediakan jasa perekrutan awak kapal. Secara general perusahaan telah menerapkan sistem QHSSE (*Quality, Health, Safety, Security and Environment*) yang sesuai dengan International Safety Management Code. Namun belum optimal, sehingga masih memiliki tingkat risiko kecelakaan yang cukup tinggi. Kecelakaan tersebut dialami pada salah satu kru kapal MT. Hanyu Glory (*Cadet*) dikarenakan kelalaian dalam melakukan pekerjaan dan di dasari kurangnya pembekalan pelatihan dan pengetahuan atas keselamatan kerja juga keterbatasan APD (Alat Pelindung Diri). Prosedur keselamatan kerja dijalankan di atas kapal untuk mengurangi resiko kecelakaan kerja.

Kapal MT. Hanyu Glory dan PT. BSI Manajemen Indonesia telah memberikan pembekalan yang cukup bagi awak kapalnya, namun kelalaian dari awak kapal dalam melaksanakan kerja menjadi faktor utama penyebab kecelakaan dan sulit untuk diperhatikan dalam penerapannya.

Pengawasan (*controlling*) pelatihan keselamatan kerja diatas kapal sudah menjadi dasar penerapan ISM-Code. Setiap crew harus memahami dan menjalani pelatihan dasar keselamatan kerja diatas kapal (*safety training*), sehingga risiko kecelakaan fatal bisa ditekan dan pelaporan dalam setiap kegiatan harus terdokumentasi dengan baik agar beragam perkembangan diatas kapal dapat diketahi dengan baik dan benar.

Setelah melakukan berbagai observasi, penulis, menemukan beberapa faktor penyebab terjadinya kecelakaan diatas kapal seperti pelanggaran peraturan keselamatan kerja, melaksanakan pekerjaan tanpa prosedur yang berlaku, sakit yang diderita sejak lama, alat keselamatan kerja yang kurang memadai dan pengawasan sumber daya manusia yang rendah. Faktor-faktor tersebut membutuhkan seorang yang bertugas untuk bertanggung jawab dalam mengawasi SDM yang rendah terhadap penerapan ISM-Code di atas kapal. Berdasar uraian di atas, peneliti terdorong untuk melakukan penelitian dengan metode deskriptif (penggambaran) dan mengambil judul :

**“UPAYA PENERAPAN SISTEM SAFETY TRAINING DI KAPAL
MT HANYU GLORY SEBAGAI LANGKAH MEMINIMALISASI
KECELAKAAN PADA KRU KAPAL PT BSI MANAJEMEN
INDONESIA”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Keselamatan kerja di atas kapal merupakan hal yang penting untuk diterapkan bagi setiap crew kapal dan penumpang, mengingat kecelakaan dapat memberikan berbagai imbas baik bagi kapal, perusahaan rekruting, crew dan pengguna jasa kapal.

Melalui pertimbangan terhadap masalah yang telah peneliti uraikan pada latar belakang, maka terdapat beberapa persoalan utama sebagai indentifikasi masalah, yaitu:

1. Kurangnya pengendalian resiko kecelakaan kerja di atas kapal MT. Hanyu Glory dengan penerapan *ISM-Code*.
2. Kurangnya efektifnya *Training & Drill* dan pembekalan yang dilakukan MT. Hanyu Glory bagi kru kapal.
3. Kurangnya pemeliharaan (*maintenance*) serta kelengkapan alat keselamatan di atas kapal.

C. BATASAN MASALAH

Melalui pengidentifikasian masalah yang terjadi dan agar pembahasan skripsi ini lebih terarah, peneliti berupaya untuk membatasi masalah pada beberapa bagian penting saja, yaitu:

1. Pengendalian resiko kecelakaan kerja di atas kapal MT. Hanyu Glory dengan penerapan *ISM-Code*.
2. Efektifnya *Training & Drill* dan pembekalan yang dilakukan MT. Hanyu Glory bagi kru kapal.
3. Pemeliharaan (*maintenance*) serta kelengkapan alat keselamatan di atas kapal.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan masalah yang telah diuraikan di atas maka peneliti merumuskan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Bagaimana PT. BSI Manajemen Indonesia mengendalikan resiko kecelakaan akibat dari belum maksimalnya penerapan *ISM-Code* ?
2. Bagaimana upaya dan pembekalan yang dilakukan oleh PT. BSI Manajemen Indonesia dalam mengendalikan resiko keselamatan di atas kapal ?
3. Bagaimana upaya yang dilakukan oleh PT. BSI Manajemen Indonesia untuk memenuhi kelengkapan alat keselamatan di atas kapal ?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian :

- a. Mengidentifikasi resiko kecelakaan kerja di atas kapal PT. BSI Manajemen Indonesia.
- b. Mengetahui pengendalian resiko kecelakaan kerja di atas kapal PT. BSI Manajemen Indonesia.

2. Manfaat Penelitian :

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, yaitu sebagai berikut :

a. Bagi Penulis

Dapat menambah wawasan dan mengembangkannya dalam penelitian mengenai pengendalian resiko kecelakaan kerja di atas kapal dengan penerapan ISM-Code pada PT. BSI Manajemen Indonesia.

b. Bagi Perusahaan

Penelitian ini dapat menjadi pedoman bagi PT. BSI Manajemen Indonesia untuk meningkatkan operasional kapal serta masukan guna mengevaluasi resiko kecelakaan kerja di atas kapal.

c. Bagi Almamater (Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran)

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bacaan yang berguna untuk menambah wawasan dan informasi mengenai pengendalian resiko kecelakaan kerja di atas kapal.

F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Untuk memudahkan penulisan penelitian, peneliti menguraikan dengan sistematika sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab pendahuluan ini berisi tentang latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini berisi tentang tinjauan pustaka yang akan membahas mengenai definisi operasional penelitian, beberapa teori yang terkait dalam penelitian, kerangka pemikiran penelitian yang memaparkan

tentang alur atau proses pemikiran untuk proses memecahkan masalah penelitian, dan juga hipotesis.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini membahas mengenai jenis penelitian, lokasi dan waktu penelitian, subjek penelitian, sumber dan pengumpulan data, serta teknik yang digunakan dalam menganalisa data pada penelitian ini.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini mengungkap dan membahas mengenai deskripsi data yang peneliti dapatkan, analisis data, alternatif pemecahan masalah, evaluasi pemecahan masalah dan pemecahan masalah. Analisa hasil yang berisi hasil- hasil penelitian yang diperoleh.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian. Serta berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. *Training* atau pelatihan

Pengertian pelatihan diterangkan oleh Pramudyo (2017) sebagai sebuah proses pembelajaran yang bertujuan untuk merubah kinerja manusia yang sedang melakukan pekerjaan. Implikasi dalam hal ini mempunyai empat persoalan yang perlu diperhatikan yaitu proses training, peserta yang mengikuti training, kinerja, dan bidang pekerjaan. Proses pelatihan bertujuan untuk meningkatkan kinerja pesertanya dengan harapan mengatasi penurunan performa kerja. Selain itu menurut Sutrisno (2019) mengungkapkan bahwa tujuan dari pelaksanaan pelatihan adalah untuk melengkapi keterampilan kerja dan penggunaan peralatan kerja yang jitu sesuai prosedur. Di lain sisi, pengembangan karyawan lebih fokus pada masa depan berdasarkan pendidikan dan pelatihan terhadap peningkatan kemampuan seseorang untuk menginterpretasikan hal tersebut.

Menurut Notoatmodjo (2007) keselamatan adalah kondisi yang minim dari risiko yang relatif sangat kecil. Sedangkan risiko adalah tahapan kondisi terjadinya suatu situasi yang menyebabkan kecelakaan dan bahaya. Menurut Mondy (2008), keselamatan melindungi karyawan dari bahaya yang disebabkan oleh kecelakaan yang berkaitan dengan pekerjaan.

Sederhananya *Training* atau pelatihan ialah kegiatan pembelajaran dan pengembangan akan pengetahuan tentang keselamatan serta kesehatan yang bermanfaat dalam dunia kerja berdasarkan pelatihan yang di terima.

a. Manfaat *training*

- 1) *Crew* memahami bahaya dan resiko pekerjaan di atas kapal.
- 2) Menambah wawasan pencegahan kecelakaan.
- 3) Memahami dan menerapkan peraturan tentang keselamatan kerja di atas kapal.
- 4) Menciptakan lingkungan kerja yang aman.
- 5) Terhindar dari kerugian materi dan fisik (luka ringan, luka berat, kehilangan nyawa).

- 6) Menghindari resiko kerusakan fasilitas dan peralatan di atas kapal.
- 7) Menjamin keamanan saat bekerja.

Manfaat training menurut Edison (2010) didefinisikan sebagai berikut :

- 1) Meningkatkan kompetensi dan keterampilan pekerja sesuai bidangnya.
- 2) Mengoptimalkan produktifitas kerja sehingga mendapatkan hasil yang baik.
- 3) Kerjasama dengan rekan yang bersinergi.
- 4) Membantu crew menyesuaikan diri dengan cepat.
- 5) Tanggap menghadapi tantangan.

2. Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Pengertian keselamatan dan kesehatan kerja menurut Kasmir yang dijabarkan Marwansyah (2016:266) yaitu beragam cara untuk menjamin kesehatan karyawan di tempat kerja. Artinya kondisi lingkungan kerja tidak membuat karyawan tidak sehat atau sakit.

Keselamatan dan keamanan kerja termasuk dalam serapan makna resiko keselamatan dan resiko kesehatan kerja yang mengacu pada keadaan aman dari kecelakaan, bahaya, juga kerugian saat bekerja. (Hamali, 2018:164)

Menurut Zainal (2015:137) berpendapat bahwa keselamatan dan kesehatan kerja mengacu kepada keadaan fisiologis fisik dan psikologis tenaga kerja yang disebabkan oleh lingkungan yang tersedia oleh perusahaan selama bekerja yang efektif.

Maka keselamatan dan kesehatan kerja merupakan kondisi dan situasi dimana pekerja merasakan rasa aman dari gangguan yang memiliki efek jangka panjang secara mental dan fisik.

a. Tujuan keselamatan dan kesehatan kerja

Taryaman (2016:139) menyebutkan bahwa tujuan dari penerapan keselamatan dan kesehatan kerja diantaranya :

- 1) Sebagai indikator pencapaian tingkat keselamatan dan kesehatan yang tinggi pada pekerja dalam segala bentuk pekerjaan.

- 2) Memelihara dan meningkatkan kesehatan dan gizi tenaga kerja, memelihara dan meningkatkan efisiensi dan produktivitas tenaga kerja, menghilangkan kepenatan, mencegah dan menumpas penyakit dari kecelakaan kerja.

Sistem ini melindungi setiap elemen yang ada agar terhindar dari tingkat resiko yang tinggi dan menangkal akan bahaya yang timbul. Marwansyah (2016:296) mengutip pendapat dari Kasmir yang membahas tujuan dari program keselamatan dan kesehatan kerja yaitu :

- 1) Keamanan dan kenyamanan dalam bekerja sesuai prosedur yang berlaku dengan didukungnya peralatan yang memadai.
- 2) Menjamin karyawan secara mental dan fisik agar lancar setiap proses pekerjaan yang dilakukan.
- 3) Menaati regulasi yang berlaku di setiap lingkungannya sebagai tanda peringatan.
- 4) Terhindar dari gangguan agar berjalannya aktivitas secara efektif dan efisiensi.
- 5) Menekan biaya pengeluaran akibat dampak dari resiko kecelakaan.
- 6) Meningkatkan kepatuhan karyawan agar lebih terfokus mengamati dengan cermat rambu-rambu kerja yang terpasang.

b. Manfaat keselamatan dan kesehatan kerja

Pelaksanaan keselamatan dan kesehatan kerja menglingkupi mencegah kecelakaan, memberikan sanksi akan kesalahan dalam bekerja, pemberian pelayanan kesehatan. Benefit dari ruang kerja yang menjamin kemandirian dan kesehatan bagi pekerja adalah memungkinkan karyawan agar bekerja dengan efektif dan efisien.

Ada juga beberapa manfaat penerapan kesehatan dan keselamatan kerja. Dari beberapa literatur, lebih sedikit karyawan yang menderita cedera atau penyakit jangka pendek atau jangka panjang, karena penerapan berbagai langkah organisasi untuk menerapkan K3 secara efektif mempengaruhi pelaksanaan tugas dalam organisasi hingga dapat disimpulkan bahwa itu akan terjadi.

Taryaman (2016:143) mengemukakan pendapatnya akan manfaat keselamatan dan kesehatan kerja seperti :

- 1) Melindungi karyawan dalam setiap aktivitas kerjanya.
- 2) Mendukung kepatuhan karyawan agar menaati regulasi yang ada.
- 3) Mengurangi biaya
- 4) Sistem manajemen yang efektif.
- 5) Mengutamakan rasa percaya pada pelanggan.

Selain itu, menurut pendapat Taher (2016) dalam melaksanakan program keselamatan dan kesehatan kerja untuk pekerja adalah hal yang sangatlah penting dikarenakan memiliki tujuan untuk terciptanya sinergi antara unit kerja keselamatan dengan memasukkan unsur pemanfaatan, kondisi kerja, dan lingkungan yang terkonsolidasi agar berkurangnya kecelakaan.

3. *International Safety Management Code (ISM Code)*

IMO membuat peraturan tentang keselamatan kerja termasuk perlindungan lingkungan laut serta pencegahan yang diketahui sebagai *International Safety Management Code (ISM Code)* guna menyadari pentingnya faktor manusia dan kebutuhan untuk manajemen operasional kapal dalam membendung kecelakaan kapal, manusia, muatan dan harta benda serta mengambil tindakan preventif pencemaran lingkungan laut.

International Safety Management Code adalah standar internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan/ pengendalian pencemaran lingkungan. *International Safety Management Code* diartikan sebagai peraturan manajemen keselamatan internasional untuk keamanan maupun keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran yang ditetapkan oleh Dewan Keselamatan Maritim IMO yang masih dimungkinkan untuk diamandemen.

a. Elemen ISM-Code

- 1) Pendahuluan
Penjelasan mengenai tujuan dan pandangan pencapaian ISM Code bagi aktivitas di atas kapal.
- 2) Peraturan keselamatan dan perlindungan lingkungan

Pemberian kebijakan guna memastikan atau menjamin rasa aman dan pemeliharaan lingkungan maritim agar terhindar dari pencemaran akibat polusi.

3) Tugas dan fungsi

Pendefinisian secara tertulis tanggung jawab dan peran setiap orang yang bekerja.

4) *Designated Person Ashore*

Penunjukan seseorang dengan jabatan DPA untuk mengawasi dan menjembatani komunikasi antara pihak kapal (Nakhoda) dengan pihak perusahaan dalam segala aktivitas di atas kapal.

5) Nakhoda

Nakhoda atau Master adalah jabatan tertinggi di atas kapal yang bertanggung jawab untuk membuat dan melaksanakan sistem yang berlaku dalam segala kegiatan, juga memberi intruksi maupun pengawasan keselamatan kerja.

6) Awak kapal

Merekrut orang-orang yang tepat sesuai pengalaman dalam jabatannya untuk menerima intruksi kerja.

7) Pengembangan keperluan operasional kapal

Merancang program kerja di atas kapal dengan baik dan sesuai prosedur maupun peraturan tertulis.

8) Respon dalam menghadapi keadaan darurat

Mempersiapkan cara atau tanggapan pencegahan dan penanggulangan kecelakaan yang tidak terduga dalam segala kondisi (darurat).

9) Laporan dan analisa tentang penyelewengan kecelakaan

Pengoreksian hal-hal yang menyimpang dari kewajiban menjalankan suatu kegiatan yang mendukung pelayaran yang aman, lalu melaporkannya sehingga seluruh sistem dapat diperbaiki sesuai dengan ketentuan yang ada.

10) Pemeliharaan kapal

Pengujian dan perawatan peralatan atau perlengkapan kapal yang penting bagi keselamatan secara berkala sesuai aturan.

11) Dokumentasi

Kontrol secara tertulis berupa laporan dalam sistem kerja juga kegiatan yang ada di atas kapal.

12) Tinjauan perusahaan

Pengendalian dan pemeriksaan internal ke atas kapal untuk memastikan peningkatan sistem berjalan sesuai prosedur yang ada guna mendukung operasional kapal tetap berjalan dengan baik.

13) Sertifikasi sementara

Sertifikasi bendera kapal, *Document of Compliance, Safety Management Certificate* untuk setiap kapal.

14) Verifikasi

Selain inspeksi internal, auditor eksternal juga bertugas untuk memeriksa sistem dari perusahaan berjalan di atas kapal.

15) Sertifikasi

Pengesahan dan penerbitan sertifikat *Safety Management Certificate*.

16) Pengawasan.

Peninjauan dan pemeriksaan rutin segala hal tentang keselamatan pelayaran yang di laksanakan berkala.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2012 Tentang Manajemen Keselamatan Kapal dalam Bab 1 Pasal 1 disebutkan bahwa :

- 1) Manajemen keselamatan kapal adalah manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal yang aman serta upaya pencegahan pencemaran lingkungan yang diterapkan di perusahaan dan di kapal.
- 2) *International Safety Management (ISM-Code)* adalah Koda Internasional tentang Manajemen Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran sebagaimana yang diatur dalam Bab IX Konvensi SOLAS 1974 yang telah diamandemen.
- 3) Perusahaan adalah pemilik atau operator kapal, berbentuk organisasi atau perorangan yang bertindak sebagai manager, yang mengoperasikan dan bertanggung jawab sepenuhnya dalam pengoperasian.

- 4) Sistem manajemen keselamatan adalah sistem penataan dan pendokumentasian yang memungkinkan personil menerapkan kebijakan manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan perusahaan secara efektif.
- 5) Dokumen sistem manajemen keselamatan (*Safety Management System Manual/SMS Manual*) adalah dokumen yang berisikan kebijakan dan prosedur untuk penerapan sistem manajemen keselamatan perusahaan dan kapal.
- 6) Audit manajemen keselamatan adalah verifikasi yang dilakukan secara sistematis terhadap pelaksanaan sistem manajemen keselamatan perusahaan dan kapal terhadap kesesuaian persyaratan sistem manajemen keselamatan yang telah ditetapkan dan diterapkan secara efektif.
- 7) Personil darat yang ditunjuk (*Designated Persons Ashore/ DPA*) adalah seorang atau beberapa orang di darat yang memiliki hubungan langsung dengan pejabat tertinggi di perusahaan.
- 8) Dokumen penyesuaian manajemen keselamatan (*Document of Compliance / DOC*) adalah dokumen pemenuhan yang diterbitkan bagi perusahaan yang telah memenuhi persyaratan peraturan ini.
- 9) Sertifikat Manajemen Keselamatan (*Safety Management Certificate/ SMC*) adalah sertifikat yang diterbitkan untuk kapal yang membuktikan bahwa perusahaan dan manajemen di atas kapal bekerja/ terselenggara sesuai dengan sistem manajemen keselamatan yang telah disahkan.
- 10) Ketidaksesuaian (*Non Conformity*) adalah keadaan pengamatan dengan bukti obyektif yang menunjukkan tidak dipenuhinya salah satu persyaratan yang ditentukan.
- 11) Ketidaksesuaian besar (*Major Non Conformity*) adalah penyimpangan yang dapat diidentifikasi yang akan mengakibatkan ancaman serius terhadap keselamatan personil atau kapal atau resiko yang serius terhadap lingkungan sehingga memerlukan tindakan perbaikan segera, termasuk lemahnya pengimplementasian dari persyaratan dalam peraturan ini secara efektif dan sistematis.

- 12) Tanggal ulang tahun adalah hari dan bulan dari setiap tahun yang menunjukkan tanggal berakhirnya masa berlaku dokumen atau sertifikat.
- 13) Auditor manajemen keselamatan (*Auditor* ISM-Code) adalah pejabat pemerintah yang diberi kewenangan untuk melaksanakan audit terhadap kesesuaian persyaratan sistem manajemen keselamatan dan memiliki kompetensi.
- 14) Pejabat yang ditunjuk oleh Direktur Jenderal adalah pejabat pada unit kerja yang tugas dan fungsinya di bidang manajemen keselamatan kapal pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- 15) Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

b. Manfaat penerapan ISM Code

- 1) Tumbuhnya kesadaran akan keselamatan dan keamanan.
- 2) Meminimalisasikan adanya resiko kecelakaan.
- 3) Awak kapal terlindungi secara aman dan selamat dalam setiap kegiatan.
- 4) Dorongan dan semangat kerja yang meningkat
- 5) Minimnya biaya kecelakaan kerja.
- 6) Kepercayaan atas penilaian yang baik suatu perusahaan.

4. Manajemen Resiko

a. Pengertian Resiko

Menurut Hanafi (2006:1) risiko merupakan hasil dan pengaruh dari proses yang terjadi berupa konsekuensi dikarenakan kondisi yang tidak pasti sehingga menimbulkan ketidaknyamanan. Selain itu menurut Santoso (2004), risiko adalah suatu keadaan yang memungkinkan terjadinya kecelakaan oleh suatu hal penyimpangan yang sifatnya berbahaya.

Bahaya adalah reaksi suatu hal yang tidak berjalan sesuai prosedur, pengoperasian peralatan, juga lingkungan kerja yang berdampak menjadi hancurnya harta benda, sakit hingga hilangnya nyawa.

Pengertian resiko menurut KBBI adalah hasil dari suatu sistem yang tidak berjalan sesuai ketentuan, sehingga menimbulkan konsekuensi untuk di terima.

Secara sederhana pengertian manajemen risiko merupakan pengaplikasian fungsi manajemen pada penanggulangan risiko, dalam risiko pokok yang dihadapi sang perusahaan, masyarakat dan pelaksana kegiatan lainnya. Jadi meliputi aktivitas merencanakan, mengatur, memimpin, mengawasi (serta mengevaluasi) penanggulangan risiko yang dihadapi.

b. Risiko Kecelakaan Kerja

Suma`mur (2009), berpendapat risiko kecelakaan dapat terjadi utamanya disebabkan dari *Unsafe Action* dan *Unsafe Condition*. *Unsafe Condition* merupakan kondisi fisik (alat pelindung diri, tempat kerja yang tidak sesuai standar, jam kerja berlebih) yang dapat langsung mengakibatkan kecelakaan. *Unsafe Action* merupakan perbuatan dari manusia (kurangnya pengetahuan, sikap dan tingkah laku yang tidak aman, ketelitian yang kurang).

1) Penjelasan

Kecelakaan adalah peristiwa atau kondisi yang sulit diprediksi terjadi sehingga dapat merusak prosedur yang telah direncanakan dan menghasilkan reaksi kerugian secara finansial maupun material. Sedangkan kecelakaan kerja adalah kejadian tak terduga, tidak diharapkan, dan tidak direncanakan yang mengakibatkan kerugian dan kerusakan. Pengertian kecelakaan kerja menurut Reese (2009) kecelakaan kerja adalah konsekuensi dari langkah-langkah yang tidak pasti dan situasi yang tidak pasti namun dapat dikelola oleh penanggung jawab. *Immediate / Primary Causes* merupakan penyebab yang jelas dan langsung terjadi atas kondisi yang tidak aman pada saat terjadinya kecelakaan. Sedangkan pengertian kecelakaan kerja menurut Gunawan dan Waluyo (2015) adalah prosedur operasi, kerusakan harta dan lingkungan, serta cederanya manusia yang dihasilkan akibat suatu kejadian tak direncanakan.

2) Faktor penyebab kecelakaan kerja

a) Faktor teknis

- (1) Tempat kerja yang tidak memenuhi syarat.
- (2) Kondisi peralatan yang membahayakan.

- (3) Transportasi.
- (4) Peralatan yang kurang memadai.
- (5) Usia peralatan yang udah tidak layak pakai.

b) Faktor non-teknis

- (1) Ketidaktahuan pengoperasian suatu alat
- (2) Kemampuan dan keterampilan yang kurang
- (3) Bermain atau lengah saat menggunakan alat
- (4) Bekerja tanpa peralatan keselamatan

c) Faktor alam

- (1) Tsunami
- (2) Gempa bumi
- (3) Gelombang ekstrim
- (4) Letusan gunung berapi bawah laut
- (5) Cuaca yang tidak bisa diprediksi

c. Tujuan Manajemen Resiko

Adapun tujuan manajemen risiko dalam suatu perusahaan atau badan usaha yaitu sebagai berikut :

- 1) Menjaga perusahaan dari risiko tingkat kecil hingga besar yang dapat menahan tercapainya tujuan perusahaan.
- 2) Memberikan pola pikir tentang gambaran kerja manajemen risiko yang berpegang teguh atas risiko yang ada pada proses atau kegiatan juga fungsi-fungsi dalam perusahaan tersebut.
- 3) Mendukung tindakan cermat mengurangi risiko kerugian.
- 4) Memotivasi pelaksana kegiatan perusahaan agar lebih waspada dalam segala hal yang memungkinkan terjadinya resiko kecelakaan kerja.
- 5) Membangun kapabilitas, kompetensi, keterampilan, serta pemahaman mengenai pengelolaan resiko kecelakaan kerja.
- 6) Menyediakan informasi tingkat risiko yang dituangkan dalam Risk Map yang berguna bagi manajemen perusahaan dalam pengembangan strategi dan perbaikan proses manajemen risiko yang bermanfaat untuk menunjang kinerja.

5. *Personal Protective Equipment* atau **Alat Pelindung Diri**

Alat Pelindung Diri adalah perangkat yang dirancang untuk melindungi diri sendiri atau tubuh dari bahaya kecelakaan kerja. APD atau PPE menjadi satu dari sekian cara guna menghindari kecelakaan kerja dengan dampak pemakaian yang tidaklah efektif, namun penggunaannya dapat mengurangi tingkat resiko kecelakaan kerja. (Suma'mur, 2009)

Tarwaka (2008) mengemukakan bahwa APD (Alat Pelindung Diri) merupakan alat pengaman yang diperuntukan bagi pekerja untuk melindungi seluruh atau sebagian tubuh dari potensi lingkungan kerja akibat kecelakaan saat bekerja.

Seluruh jenis alat pelindung diri harus mendapatkan perawatan dan pemeliharaan dengan baik agar penggunaannya mendapatkan hasil perlindungan yang maksimal.

Dengan didukung pelatihan mengenai perawatan alat pelindung diri atau PPE seluruh crew mendapatkan pengetahuan akan pemakaian APD yang sesuai prosedur keselamatan agar terhindar dari tingkat resiko kecelakaan tinggi.

a. **Perlengkapan APD atau PPE**

1) *Coverall*

Baju yang dapat melindungi tubuh dari tumpahnya minyak panas, percikan saat pengelasan, air, muatan berbahaya dan biasa disebut dengan *Boiler Suit*.

2) *Safety Helmet*

Pelindung bagian kepala akan benturan maupun tertimpanya alat yang bebannya cukup berat

3) *Safety Shoes*

Sepatu yang berbahan logam keras dapat melindungi kaki penggunanya saat bekerja.

4) Sarung tangan

Gloves atau Hand Safety dipakai setiap saat guna melindungi tangan saat bekerja

5) *Googles*

Kaca mata (*safety glass*) pelindung mata karena mata merupakan bagian tubuh yang paling sensitif bila terluka akibat pekerjaan yang dilakukan.

6) *Earplug*

Berfungsi sebagai pelindung dari bahaya kebisingan yang dapat menyebabkan kerusakan pada bagian telinga.

7) Masker dan Respirator

Pelindung diri dari area yang udaranya tercemar bahan-bahan berbahaya.

8) Pelampung

Alat yang memiliki nama lain Pelampung atau PFD (*Personal Floating Device*) berguna untuk melindungi diri dari bahaya akan tenggelam dikarenakan memiliki daya apung untuk menahan bobot badan penggunanya.

b. Syarat PPE

- 1) Memberikan perlindungan akan bahaya yang di hadapi crew.
- 2) Bobot peralatan yang ringan.
- 3) Tidak menyebabkan rasa tidak nyaman berlebihan.
- 4) Dapat dipakai kapan pun.
- 5) Tahan dalam waktu jangka panjang.
- 6) Tidak menyebabkan bahaya bagi penggunanya.
- 7) Mudah didapat dan dipelihara.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran merupakan sebuah konsep penelitian yang mengungkapkan hubungan antar variabel yang timbul dari penyempurnaan tujuan kepustakaan, agar dapat menjelaskan dan mendeskripsikan masalah hingga penyelesaian yang menjadi pokok bahasan.

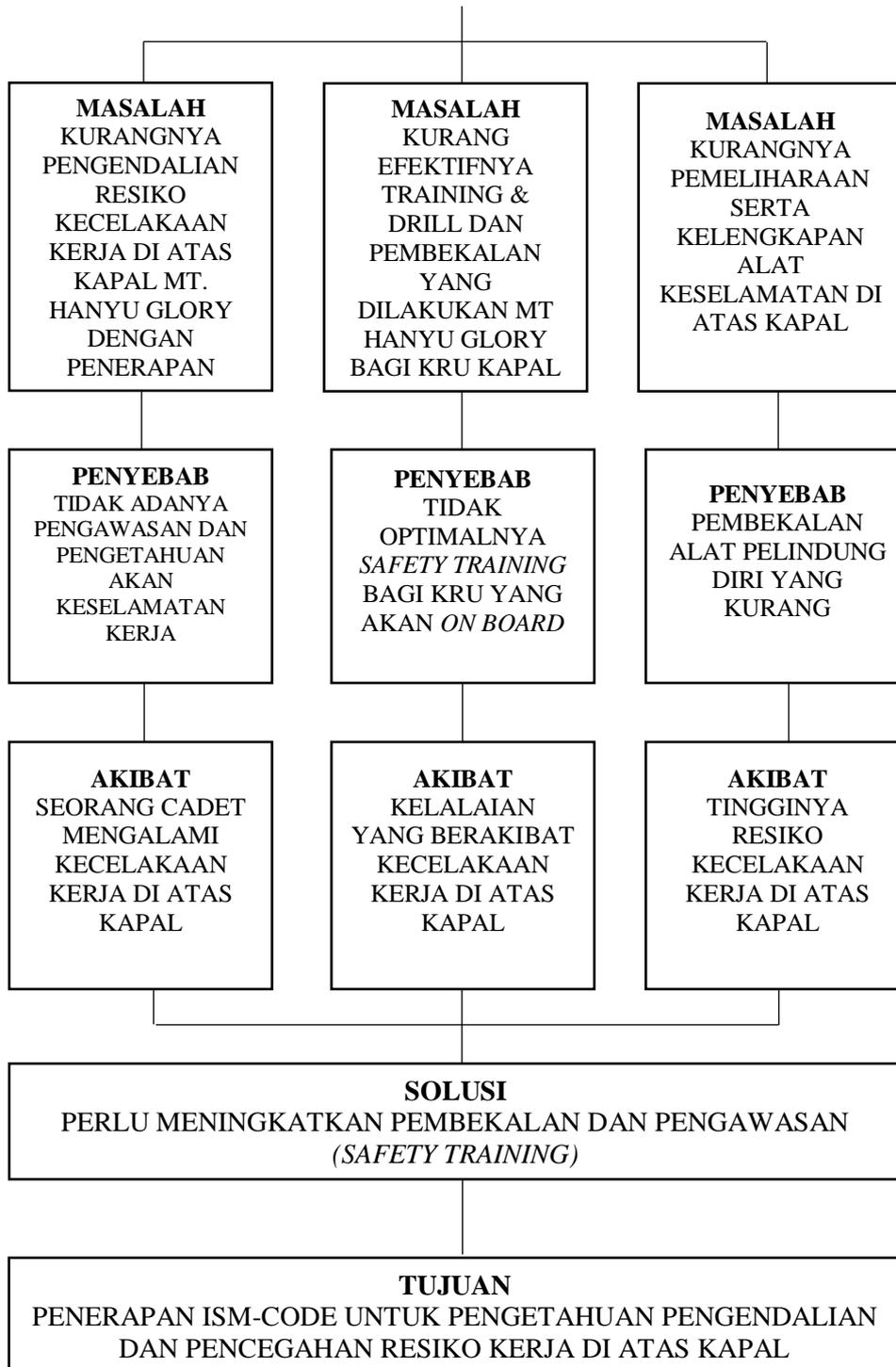
Sugiyono (2017:60) berpendapat bahwa kerangka berpikir merupakan model pemahaman akan korelasi berpikir dengan berbagai faktor yang menjadi *highlight* permasalahan yang penting. Berdasarkan teori yang telah diuraikan sebelumnya, penulis dapat membuat suatu bagan kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang dapat menjadi pembahasan pokok mengenai penelitian ini secara garis besar.

Penulis menemukan beberapa faktor penyebab terjadinya kecelakaan diatas kapal seperti pelanggaran peraturan keselamatan kerja, melaksanakan pekerjaan tanpa prosedur yang berlaku, sakit yang diderita sejak lama, alat keselamatan kerja yang

kurang memadai dan pengawasan sumber daya manusia yang rendah. Faktor-faktor tersebut membutuhkan seorang yang bertugas untuk bertanggung jawab dalam mengawasi SDM yang rendah terhadap penerapan *ISM-Code* di atas kapal.

Adapun bagan kerangka pemikiran dapat digambarkan sebagai berikut:

**UPAYA PENERAPAN SISTEM SAFETY TRAINING
DI KAPAL MT HANYU GLORY SEBAGAI
LANGKAH MEMINIMALISASI KECELAKAAN
PADA KRU KAPAL PT BSI MANAJEMEN
INDONESIA**



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian pada saat peneliti melaksanakan penelitian di PT. BSI Manajemen Indonesia terhitung mulai tanggal 20 Juli 2020 sampai dengan 16 Agustus 2021.

2. Tempat Penelitian

Nama Perusahaan : PT. BSI Manajemen Indonesia
Alamat : Ruko Artha Gading Niaga Blok B No. 34, Kelapa Gading,
Jakarta Utara
Telepon : (62-21) 45850569
Email : bsmid@bsmid.net

B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. METODE PENDEKATAN

Metode penelitian kualitatif sering disebut sebagai metode penelitian yang realistis karena dilaksanakan berdasarkan fakta yang ada dan terjadi di lapangan, dikenal juga sebagai metode etnografi. Penelitian kualitatif dilakukan pada objek-objek alamiah yang dikembangkan apa adanya tanpa campur tangan untuk merubah fakta yang terjadi di lapangan dan tidak mempengaruhi dinamika objek tersebut. Penggunaan metode ini dikarenakan peneliti bertujuan mengungkap atau menjabarkan fakta atau keadaan dalam kondisi apapun yang tampak pada setiap kegiatan pelayaran di PT. BSI Manajemen Indonesia.

Moleong (2014:4) mengungkapkan bahwa penelitian kualitatif merupakan metode yang menghasilkan data deskriptif berupa bahasa tulis atau lisan dari perilaku orang-orang yang dapat diamati. Sehingga pendekatan penelitian kualitatif merupakan studi untuk memahami fenomena apa yang sedang dievaluasi berdasarkan topik penelitian seperti perilaku, persepsi, motivasi, dan perilaku. Dengan berbagai metode deskriptif tertentu, menggunakan beberapa metode alami dalam bentuk tulisan, kata, dan bahasa.

Penelitian kualitatif dapat menghasilkan hasil penelitian berupa penjelasan rinci tentang bahasa, teks, atau perilaku sampai batas tertentu dari perspektif yang menyeluruh.

Menurut Nazir (2014) metode deskriptif merupakan cara untuk menyelidiki status maupun strata kelas, fenomena, cara berpikir, atau peristiwa nyata berdasarkan kondisi yang ada di lapangan. Tujuan dari penelitian ini adalah menghasilkan pola pikir yang tertuang dalam teks eksplanasi, melukiskan fenomena secara sistematis dan akurat.

Berdasarkan kesimpulan tersebut, penelitian kualitatif deskriptif dapat menggambarkan suatu penelitian yang menjabarkan data dari segi bahasa yang dituturkan dalam teks dan hasil studi fenomena yang ada. Dalam hal ini peneliti bertujuan menggambarkan suatu deskripsi tentang resiko kecelakaan kapal dalam penerapannya pada PT. BSI Manajemen Indonesia.

2. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Fase yang sangat penting dalam sebuah penelitian merupakan pengumpulan data. Metode pengumpulan data tidak lain merupakan proses yang sangat taktis dan efisien dalam melakukan suatu penelitian, karena memiliki tujuan pokok untuk mendapatkan data (Sugiyono, 2013).

a. Penelitian Lapangan

Data yang diperoleh langsung dari perusahaan sebagai obyek penelitian dengan cara interview dan tanya jawab.

1) Wawancara.

P. Joko Subagyo (2011:39) mengemukakan pendapat mengenai wawancara merupakan kegiatan untuk mendapatkan sudut pandang dari responden mengenai suatu fenomena yang ingin diungkap dengan cara berinteraksi langsung dengan pewawancara secara lisan. Maka dalam wawancara peneliti berupaya untuk mendapatkan data dengan cara mengajukan beberapa pertanyaan kepada karyawan yang terlibat langsung dalam pelaksana kegiatan yang ada di PT. BSI Manajemen Indonesia.

2) Observasi.

Menurut Zainal Arifin (2013:153) mengemukakan bahwa observasi merupakan situasi ataupun proses untuk mencapai tujuan tertentu, dalam situasi aktual, secara sistematis, logis, melihat dari lensa dan pengamatan rasional dan proses perekaman dari fenomena yang berbeda. Fungsi pengamatan yang dilakukan diharapkan untuk menciptakan perubahan yang diantisipasi, seperti halnya untuk menentukan implementasi-implementasi tindakan dengan rencana tindakan yang disiapkan dapat terciptanya pelaksanaan langkah-langkah saat ini.

b. Penelitian Kepustakaan

Proses penelitian mengumpulkan data melalui studi kepustakaan yang berguna untuk menunjang peneliti dalam menyusun penelitian ini yaitu jurnal, buku acuan dan media cetak lainnya yang berkorelasi dengan pokok masalah yang dikerjakan.

C. SUBJEK PENELITIAN

Subjek penelitian merupakan pihak-pihak yang dijadikan sampel penelitian. Subjek penelitian juga membahas tentang karakteristik subjek yang digunakan dalam penelitian, meliputi deskripsi populasi yang digunakan, sampel, dan teknik pengambilan sampel. Peran subjek penelitian adalah memberikan kontribusi secara langsung maupun tidak langsung kepada peneliti dengan memberikan jawaban dan informasi yang berkaitan dengan data yang dibutuhkan oleh peneliti. Peneliti berupaya memperoleh data dengan menanyakan beberapa pertanyaan kepada karyawan yang terlibat langsung dalam divisi QHSE yang ada di PT. BSI Manajemen Indonesia.

1. Apa saja kecelakaan yang dapat terjadi pada kapal MT. Hanyu Glory ?

Jawab :

Segala hal dapat memungkinkan terjadinya kecelakaan saat kerja di atas kapal. Seperti menabrak dermaga, tabrakan dengan kapal lain, kapal terbakar dan meledak, muatan yang tumpah hingga menyebabkan pencemaran lingkungan, awak kapal terjatuh ke laut, terpeleset dari tangga, terlilit tali kapal, atau sakit, dan lain lain.

2. Apa saja pembekalan yang harus diberikan kepada awak kapal agar terhindar dari kecelakaan ?

Jawab :

- a. Pentingnya *Safety Training* dilaksanakan sebelum *Crew On Board* atau bekerja ke atas kapal
- b. Pemenuhan materi keselamatan kerja diatas kapal
- c. Memberikan alat keselamatan yang cukup untuk awak kapal yang akan bekerja di atas kapal
- d. Menjelaskan fungsi dari tiap alat pelindung diri dalam setiap penggunaannya
- e. Mengedukasi tentang jabatan dan tanggung jawab pekerjaan tiap crew di atas kapal
- f. Selalu *Update* dan menjaga komunikasi tentang kondisi kapal dan awak kapal

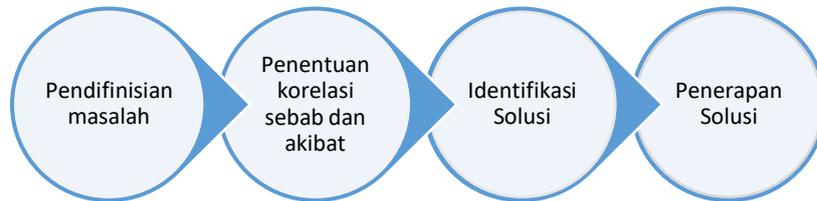
D. TEKNIK ANALISIS DATA

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik analisis data kualitatif dengan konsep *Root Cause Analysis* (RCA) yang digunakan untuk memahami sumber utama permasalahan yang ada, menganalisa akar penyebab masalah itu terjadi, hingga melakukan perbaikan. Menurut Moleong (2017:280) analisis data adalah proses pengelompokan data bercorak ke dalam paradigma dasar guna mencari topik yang dapat di rumuskan.

Konsep Root Cause Analysis (RCA) ini memiliki beberapa tahapan dalam penggunaannya seperti : 1) mendefinisikan masalah yang ada; 2) menentukan korelasi antara penyebab dan akibat masalah; 3) mengidentifikasi solusi; 4) menerapkan solusi yang dihasilkan. Sehingga konsep tersebut dapat membantu serta memudahkan peneliti dalam mengolah dan memberikan hasil dari masalah yang ada.

Berikut langkah-langkah analisis penggunaan konsep RCA yang dilakukan dalam penelitian ini :

Bagan 1- *Root Cause Analysis*



1. Mendefinisikan masalah yang ada

Penggalian masalah yang terjadi secara spesifik berdasarkan kerangka berpikir masalah, agar menandakan masalah yang diteliti lebih akurat.

2. Menentukan korelasi antara penyebab dan akibat masalah

Dalam tahap ini harus menganalisa secara mengakar untuk menemukan hubungan antara penyebab dan akibat masalah. Sehingga keterkaitan yang dihasilkan membantu proses pencarian hasil yang memudahkan masuk ke tahap selanjutnya.

3. Mengidentifikasi solusi

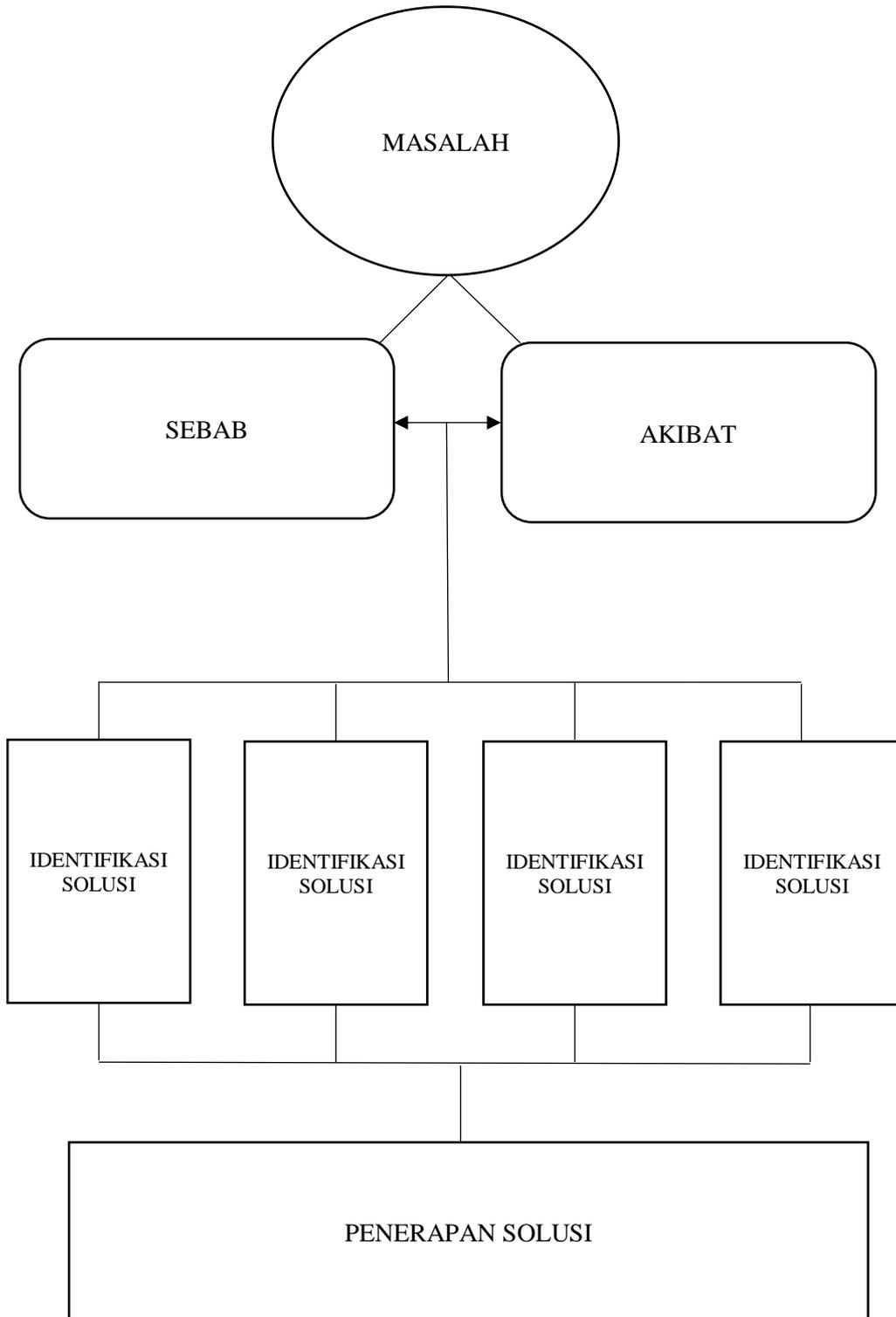
Hasil dari identifikasi diterapkan untuk menjawab dan menanggulangi permasalahan sehingga terdorong untuk memperbaiki keadaan.

4. Menerapkan solusi yang dihasilkan

Mengimplementasikan, mengemukakan, serta memonitor jalannya solusi yang dihasilkan sehingga terciptanya perubahan-perubahan dari masalah yang ada dan menemukan titik terang pencegahannya secara cepat maupun efektif.

Bagan 2 – Contoh Analisa Masalah

Diagram Root Cause Analysis



BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini penulis membahas tentang permasalahan serta fakta yang terjadi dan menguraikan sebagian dari peristiwa yang penulis alami pada saat melaksanakan Praktek Darat. Adapun untuk memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi data, dimana deskripsi tentang data-data terkait antara lain :

1. Data Perusahaan

PT. BSI Manajemen Indonesia didirikan pada tahun 2012 oleh Capt. David B Sihombing. Perusahaan ini berdiri di bidang *Manning Agency*, untuk menyiapkan sumber daya manusia pelaut yang profesional dan berkualitas tinggi. Pihak perusahaan melakukan berbagai prosedur seleksi dan pelatihan yang ketat sehingga menghasilkan sejumlah besar sumber daya manusia yang berkualitas dengan pengalaman langsung diatas kapal. Presiden perusahaan beserta jajaran staffnya mengumpulkan pengetahuan dalam layanan manajemen sumber daya manusia selama 10 tahun, memiliki kemampuan untuk menyediakan layanan sumber daya manusia kepada berbagai owner kapal. Sistem manajemen perusahaan ini sepenuhnya mematuhi Standar Kualitas Internasional dan dengan IMO, STCW, SOLAS, MARPOL, ISO 9001 : 2008, MLC 2006. Semua kontrak dan perjanjian dibuat sesuai dengan konvensi organisasi perburuhan internasional dan untuk pelaut yang sesuai dengan MLC 2006.

PT. BSI Manajemen Indonesia ialah salah satu agen awak kapal di indonesia. Perusahaan menawarkan layanan manajemen *crew* lengkap untuk semua jenis kapal melalui pusat kompetensi *crew* yang berlokasi di sebagian besar negara pelayaran di dunia merupakan sebagai perusahaan *Crew Manning Agency* atau perusahaan keagenan awak kapal bekerja sama dengan Ship Owner dari negara Korea Selatan, Abu Dhabi, Qatar dan China. Perusahaan dituntut agar dapat merekrut sumber daya manusia (SDM) pelaut jyang berkualitas, dan dapat bekerja sesuai dengan opsinya.

Sistem perekrutan yang digunakan oleh PT. BSI Manajemen Indonesia adalah *International Safety Management (ISM)* yang bertujuan untuk menjadi agen penyedia crew yang berkompeten di dunia. Untuk memenuhi harapan owner, PT. BSI Manajemen Indonesia membentuk integritas, kejujuran, skill crew dengan melalui program pelatihan keterampilan kerja. Perusahaan selalu mengupayakan dalam proses permintaan crew oleh owner dengan cara melakukan test di perusahaan, yaitu akademik, psikotes, marlin test guna untuk mengetahui kemampuan crew kapal yang ingin bergabung dengan PT. BSI Manajemen Indonesia.

2. Visi dan Misi Perusahaan

Dalam rangka mewujudkan pelayanan terbaik terhadap klien maka PT. BSI Manajemen Indonesia memiliki visi dan misi sebagai berikut :

- a. Visi
Inovator layanan sumber daya manusia global.
- b. Misi
Kami memungkinkan mitra bisnis kami untuk mencapai tujuan mereka melalui pengetahuan terapan, pengalaman dan inovasi.

3. Tujuan Perusahaan

- a. Kepuasan Pelanggan : Untuk memenuhi dan melampaui harapan pelanggan kami.
- b. Keselamatan : Prioritas pertama kami adalah mengoperasikan kapal yang kami kelola dengan aman, tanpa cedera, kehilangan nyawa dan kerusakan properti atau lingkungan.
- c. Sumber daya manusia : Menjadi perusahaan pilihan bagi pelaut yang kompeten dan personel yang berbasis di laut.
- d. Cakupan Layanan : Untuk memberikan layanan bernilai tambah yang sangat baik secara global untuk semua kebutuhan pelanggan kami.
- e. *Finansial* : Untuk terus meningkatkan hasil kami secara berkelanjutan.

4. Nilai Perusahaan

- a. Sumber Daya Manusia : Kami percaya masa depan organisasi kami terletak pada hati dan kemampuan masing – masing anggota, dan akan membantu mereka mengembangkan potensi mereka dengan menciptakan budaya perusahaan yang menghargai bakat.
- b. Pelanggan : Kami mempromosikan budaya perusahaan yang digerakkan oleh pelanggan dengan memberikan kualitas terbaik dan layanan sempurna dengan semua nilai yang berpusat pada pelanggan kami.
- c. Tantangan : Kami menolak untuk berpuas diri, merangkul setiap peluang untuk tantangan yang lebih besar, dan percaya diri dalam mencapai tujuan kami dengan semangat yang tak tergoyahkan dan pemikiran yang cerdas.
- d. Tanggung Jawab : Menjamin keselamatan di laut, melindungi lingkungan dan bertanggung jawab secara sosial.

5. Struktur Organisasi Perusahaan

Struktur organisasi ialah struktur yang menggambarkan wewenang tugas dari masing – masing bidang atau bagian yang berhubungan dengan aktivitas para pejabatnya berdasarkan tanggung jawabnya masing – masing PT. BSI Manajemen Indonesia memiliki divisi dengan tugas dan tanggung jawab yang berbeda.



Gambar 1 – Struktur Organisasi PT. BSI Manajemen Indonesia

Sumber Data : PT. BSI Manajemen Indonesia

6. Sistem Manajemen Perusahaan

PT. BSI Manajemen Indonesia merupakan *Crewing Agency*. Mempunyai tujuan dan fungsi sebagai pihak ketiga dalam menentukan kebijakan pengawakan kapal dengan menyuplai sesuai kemampuan, bersertifikat, dan dalam keadaan fisik yang fit. Dalam hal memenuhi kebutuhan pengawakan kapal melakukan fungsi – fungsi manajemen yang terdiri dari divisi pengawakan, dan divisi keuangan. Berikut ini penjelasan dari masing-masing divisi tersebut :

a. Divisi Pengawakan

Dalam divisi ini berfungsi sebagai penerima dan seleksi awak kapal. Divisi ini juga bertanggung jawab atas penerimaan yang sesuai dengan kebutuhan dari pemilik kapal mengenai kebutuhan awak kapal. Selain itu memastikan awak kapal yang diterima sesuai dengan kualifikasi yang telah ditetapkan. Juga memastikan bahwa awak kapal mempunyai kualitas, kesehatan jasmani dan rohani, memastikan awak kapal dapat melaksanakan proses sing on/sign off mulai dari tempat keberangkatan menerima tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya masing-masing sampai turun kapal, menjaga komunikasi hubungan kerja sama, yang baik dengan awak kapal, serta keluarga awak kapal dan juga membina hubungan baik dengan instansi pemerintahan dikarenakan berhubungan dengan Pengurusan Kerja Laut dan Asuransi Pelaut.

b. Divisi Keuangan

Dalam divisi ini berfungsi sebagai yang bertanggung jawab memberi gaji, dan juga bertanggung jawab dengan keuangan kantor dalam melakukan aktifitas pergantian crew dan kelancaran proses karyawan kantor dalam melakukan aktifitas pekerjaannya.

c. Divisi Document atau data pelaut

PT. BSI Manajemen Indonesia memiliki penambahan di setiap periodenya dari jabatan tertinggi sampai jabatan terendahnya, diatas kapal maupun yang sedang tidak di kapal. Berikut adalah data pelaut di PT. BSI Manajemen Indonesia.

Tabel 1 – Jumlah awak kapal PT. BSI Manajemen Indonesia

No.	Jenjang Pendidikan	Jabatan	Jumlah
1	ANT – I / ATT - I	Master, C/O, C/E	8
2	ANT – II / ATT – II	C/O, 2/O, 2/E	17
3	ANT – III / ATT - III	2/O, 3/O, 2/E, 3/E	12
4	Electro	Electro	3
5	ANT D / ATT D	A/B, Oiler, Cook, Bosun, Wiper, Messman	30

Sumber Data : PT. BSI Manajemen Indonesia

Dari tabel diatas, PT. BSI Manajemen Indonesia bisa dikatakan telah mempunyai pelaut dengan jenjang pendidikan yang cukup dan baik untuk ditempatkan diatas kapal dan perusahaan akan menentukan posisi atau jabatan pelaut sesuai dengan data diatas.

7. Data dan Surat Perusahaan

Berikut adalah data perusahaan PT. BSI Manajemen Indonesia :

- a. Surat izin usaha perusahaan angkutan laut.
- b. Surat keterangan terdaftar dari departemen keuangan republik indonesia direktorat jendral pajak (NPWP)
- c. Surat keterangan domisili perusahaan.
- d. Tanda terdaftar perusahaan perseroan terbatas.

B. ANALISIS DATA

1. Identifikasi resiko kecelakaan pada kapal MT. Hanyu Glory di PT. BSI Manajemen Indonesia

Identifikasi risiko merupakan sebuah teknik untuk menentukan besarnya dampak risiko berdasarkan suatu kejadian atau fenomena. Peneliti mendeskripsikan beberapa permasalahan dengan kemungkinan akan dihadapi di kapal MT. Hanyu Glory PT. BSI Manajemen Indonesia.

a. Identifikasi Resiko

Tabel 2 - Mengidentifikasi Resiko pada Kapal MT Hanyu Glory di PT BSI Manajemen Indonesia

No	Identifikasi Risiko
1	Menabrak dermaga
2	Menabrak kapal lain
3	Kebakaran dan Ledakan
4	Limbah buangan kapal
5	Muatan tumpah ke laut
6	Awak kapal jatuh ke laut
7	Awak kapal terjatuh dari tangga
8	Awak kapal terlilit tali kapal
9	Awak kapal sakit
10	Awak kapal tergelincir di tangga monyet (<i>Monkey Ladder</i>)

Sumber Data : MT. Hanyu Glory
PT. BSI Manajemen Indonesia
(diolah peneliti)

b. Analisis Resiko

Tabel 3 - Tingkat Konsekuensi

Tingkat	Deskripsi	Penjelasan
1	Sangat Rendah	Kerugian materi sangat kecil, tanpa cedera.
2	Rendah	Memerlukan perawatan dan kerugian materi menengah.
3	Sedang	Memerlukan perawatan medis hingga yang memakan waktu serta kerugian materi cukup besar.
4	Tinggi	Kecelakaan fatal yang bisa mengakibatkan cacat dan kehilangan anggota tubuh, kerugian materi yang besar
5	Sangat Tinggi	Menyebabkan kematian dan kerugian materi sangat besar

Sumber: AS/NZS 4360:1999

Tabel 4 - Tingkat Kemungkinan

Tingkat	Deskripsi	Penjelasan
A	Sangat Tinggi	Setiap kegiatan pasti yang akan dilaksanakan.
B	Tinggi	Setiap kegiatan yang mungkin akan dilaksanakan.
C	Sedang	Setiap kegiatan yang akan terjadi pada kondisi tertentu.
D	Rendah	Setiap kegiatan yang mungkin akan terjadi pada kondisi tertentu. (kecil kemungkinan)
E	Sangat Rendah	Setiap kegiatan yang mungkin jarang terjadi dalam kondisi tertentu maupun tidak dalam kondisi tertentu.

Sumber: AS/NZS 4360:1999

Tabel 5 - Analisis resiko yang ada dikapal MT Hanyu Glory

No	Risiko apa yang dapat terjadi ?	Penyebab Terjadinya risiko	Dampak dari risiko yang terjadi	Tingkat risiko		
				Kemungkinan	Konsekuensi	Tingkat risiko
1	Menabrak dermaga	Terseret arus yang kuat, angin kencang sehingga kapal kehilangan kendali	Cidera ringan sampai cidera berat, kerugian harta benda, kapal tidak bisa di gunakan, mengganti kerugian kerusakan dermaga	E	5	E5
2	Menabrak kapal lain	Kesalahan dalam proses navigasi, komunikasi yang buruk	Cidera ringan sampai cidera berat, kerugian harta benda, kapal tidak bisa di gunakan, mengganti kerugian kerusakan kapal lain	E	5	E5

3	Kebakaran dan Ledakan	Kebocoran tank bahan bakar kapal atau kebocoran muatan yang berbahan minyak mudah terbakar	Kapal hancur dan tidak dapat beroperasi, kerugian pendapatan, hilangnya nyawa	D	5	D5
4	Limbah buangan kapal	Kurang pemahaman tentang prosedur pembuangan limbah	Pencemaran Lingkungan, mengganti kerugian	D	4	D4
5	Muatan tumpah ke laut	Cuaca buruk, pengoperasian saat <i>loading</i> atau <i>discharging</i> , kebocoran pipa	Pencemaran Lingkungan, mengganti kerugian	E	5	E5
6	Awak kapal jatuh ke laut	Kurang memahami prosedur <i>mooring</i> dengan baik, cuaca buruk, Tergelincir dari atas kapal	Cidera ringan hingga berat dan membutuhkan pengobatan	D	4	D4
7	Awak kapal terjatuh dari tangga	Tangga licin dan ombak besar	Cidera ringan hingga berat dan membutuhkan pengobatan	C	3	C3
8	Awak kapal terlilit tali kapal	Komunikasi yang kurang baik dan melakukan penambatan sendirian	Cidera ringan hingga berat dan membutuhkan pengobatan, jatuh ke laut hingga hilang nyawa	D	4	D4
9	Awak kapal sakit	Cuaca dingin, kelelahan, diet berlebihan, stres	Kinerja menjadi terganggu, membayar biaya pengobatan <i>crew</i>	B	3	B3
10	Awak kapal tergelincir di tangga monyet (<i>Monkey Ladder</i>)	Cuaca yang kurang baik bisa menyebabkan tangga menjadi licin	Cidera ringan hingga berat dan membutuhkan pengobatan, jatuh ke laut hingga hilang nyawa	D	4	D4

Sumber Data : MT. Hanyu Glory PT. BSI
Manajemen Indonesia (diolah peneliti)

d. Evaluasi Resiko

Menurut data tersebut, maka banyak kegiatan yang menunjukkan bahwa hal-hal tersebut menimbulkan beberapa resiko bagi kapal MT. Hanyu Glory, maka peneliti menjelaskannya sebagai berikut :

1) Menabrak dermaga

Kapal dapat menghantam sisi dermaga dikarenakan cuaca yang buruk (gelombang tinggi), menyebabkan kapal kehilangan kendali sehingga terombang-ambing dikarenakan angin yang kencang. Konsekuensi risiko yang dihadapi adalah awak kapal berpotensi mengalami cedera ringan hingga cedera berat, kerugian perusahaan untuk menanggulangi kecelakaan, kapal dan dermaga rusak.

Berdasarkan tabel di atas, tingkat probabilitas berada pada Level E (Sangat rendah), tingkat konsekuensinya berada pada level 5 (Sangat Tinggi). Sehingga tingkat resiko kecelakaan ini kemungkinan jarang atau tidak pernah terjadi. Apabila terjadi maka tingkat konsekuensinya sangat tinggi sehingga membutuhkan biaya yang tinggi untuk mereparasi kapal dan membayarkan ganti rugi kepada pengelola pelabuhan disebabkan kerusakan dermaga yang di tabrak oleh kapal tersebut.

2) Menabrak kapal lain

Kapal menabrak kapal lain terjadi karena kesalahan prosedur navigasi, komunikasi tidak terjaga dengan baik. Konsekuensi risiko yang dihadapi adalah awak kapal berpotensi mengalami cedera ringan sampai cedera berat, mengalami kerugian pendapatan, kapal rusak. Berdasarkan tabel di atas, tingkat kemungkinan berada pada Level E (Sangat Rendah), tingkat konsekuensinya berada pada level 5 (Sangat Tinggi). Sehingga tingkat resiko kecelakaan ini jarang atau tidak pernah terjadi. Apabila terjadi maka tingkat konsekuensinya sangat tinggi sehingga membutuhkan biaya yang tinggi untuk mereparasi kapal dan membayarkan ganti rugi kerusakan pada perusahaan yang kapalnya tertabrak.

3) Kebakaran dan Ledakan

Kebakaran dikarenakan adanya kebocoran tank bahan bakar kapal atau muatan yang berbahan minyak mudah terbakar dan gas buangan dari kapal. Meledaknya kapal hingga mengakibatkan kerusakan dan hilangnya nyawa *Crew* merupakan dampak dari resiko ini. Berdasarkan tabel di atas, tingkat kemungkinan berada pada Level D (Rendah), tingkat konsekuensinya berada pada level 5 (Sangat Tinggi). Sehingga tingkat resiko kecelakaan ini sangat mungkin terjadi, jika memang terjadi maka tingkat konsekuensinya cukup tinggi.

4) Limbah buangan kapal

Kurangnya pemahaman akan membuang sampah atau limbah kapal dengan baik dan benar (sesuai prosedur yang berlaku) menjadikan salah satu resiko terjadinya kecelakaan kapal. Konsekuensi risiko yang dihadapi adalah pencemaran lingkungan serta mengkompensasi kerugian yang diakibatkan oleh polusi karena tercemarnya laut dengan limbah buangan kapal. Berdasarkan tabel di atas, tingkat kemungkinan berada pada Level D (Rendah), tingkat konsekuensinya berada di level 4 (Tinggi). Sehingga tingkat resiko kecelakaan ini sangat mungkin terjadi, jika memang terjadi maka tingkat konsekuensinya tinggi.

5) Muatan tumpah ke laut

Kebocoran pipa dan selang dalam pengaruh cuaca buruk memungkinkan muatan tumpah ke laut saat proses Loading/Unloading. Konsekuensi risiko yang dihadapi adalah pencemaran lingkungan dikarenakan muatan yang tumpah atau bocor akibat tercemarnya laut sehingga mengharuskan perusahaan mengganti kerugian. Berdasarkan tabel di atas, tingkat kemungkinan berada pada Level E (Sangat Rendah), tingkat konsekuensinya berada di level 5 (Sangat tinggi). Sehingga tingkat resikonya kemungkinan tidak pernah terjadi dan bila terjadi tingkat konsekuensinya sangat tinggi.

6) Awak kapal jatuh ke laut

Awak kapal jatuh ke laut terjadi dikarenakan kurangnya memahami prosedur Mooring dengan baik, cuaca yang cukup buruk, tergelincir dari atas kapal. Akibat dari konsekuensi resiko yang dihadapi adalah cedera ringan hingga berat, sehingga awak kapal membutuhkan perawatan dan penanganan. Berdasarkan tabel di atas, tingkat kemungkinan berada pada Level D (Rendah), tingkat konsekuensinya berada di level 4 (Tinggi). Sehingga tingkat resiko kecelakaan ini sangat mungkin terjadi, jika memang terjadi maka tingkat konsekuensinya tinggi.

7) Awak kapal terjatuh dari tangga

Awak kapal yang terjatuh dari tangga dapat terjadi dikarenakan tangga yang licin serta ombak besar. Akibat dari konsekuensi resiko yang dihadapi adalah cedera ringan hingga berat, sehingga awak kapal membutuhkan perawatan dan penanganan. Berdasarkan tabel di atas, tingkat kemungkinan berada pada Level C (Sedang), tingkat konsekuensinya berada di level 3 (Sedang). Sehingga tingkat resiko kecelakaan ini mungkin pernah terjadi dan apabila terjadi tingkat keparahannya sedang.

8) Awak Kapal terlilit tali kapal

Komunikasi yang kurang baik antara antara awak kapal yang bertugas menambatkan tali juga kurangnya pemahaman *Mooring* dan penambatan sendiri merupakan alasan *Crew* dapat terlilit tali tambat. Cedera ringan hingga berat yang membutuhkan biaya pengobatan, terjatuh ke dalam laut hingga hilangnya nyawa merupakan akibat dari konsekuensi resiko yang dihadapi. Berdasarkan tabel di atas, tingkat kemungkinan berada pada Level D (Rendah), tingkat konsekuensinya berada di level 4 (Tinggi). Sehingga tingkat risiko saat ini kemungkinan pernah terjadi dan bila terjadi tingkat keparahannya tinggi. Tingkat akibatnya berada di level 4 (tinggi). Sehingga tingkat resiko kecelakaan ini sangat mungkin terjadi, jika memang terjadi maka tingkat konsekuensinya tinggi.

9) Awak kapal sakit

Masalah kesehatan awak kapal dapat disebabkan oleh cuaca buruk yang tidak menentu, lelah dalam bekerja, tingkat stress tinggi. *Crew* tidak dapat melakukan pekerjaannya dengan baik yang menyebabkan kinerjanya kurang produktif dan membutuhkan pertolongan untuk pengobatan merupakan konsekuensi atau dampak resiko yang dihadapi. Berdasarkan tabel di atas, tingkat kemungkinan berada pada Level B (Tinggi), tingkat akibatnya berada di level 3 (Sedang). Tingkat risiko kecelakaan ini sangat memungkinkan sering terjadi, apabila terjadi maka tingkat konsekuensinya sedang.

10) Awak kapal tergelincir di tangga monyet (*Monkey Ladder*)

Cuaca buruk yang mempengaruhi ombak menjadi besar membuat tangga menjadi licin dan basah dapat membuat *Crew* tergelincir di tangga monyet. Akibat dari konsekuensi resiko yang dihadapi adalah cedera ringan hingga berat, sehingga awak kapal membutuhkan perawatan dan penanganan. Berdasarkan tabel di atas, tingkat kemungkinan berada pada Level D (Rendah), tingkat konsekuensinya berada di level 4 (Tinggi). Sehingga tingkat resiko kecelakaan ini sangat mungkin terjadi, jika memang terjadi maka tingkat konsekuensinya tinggi.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

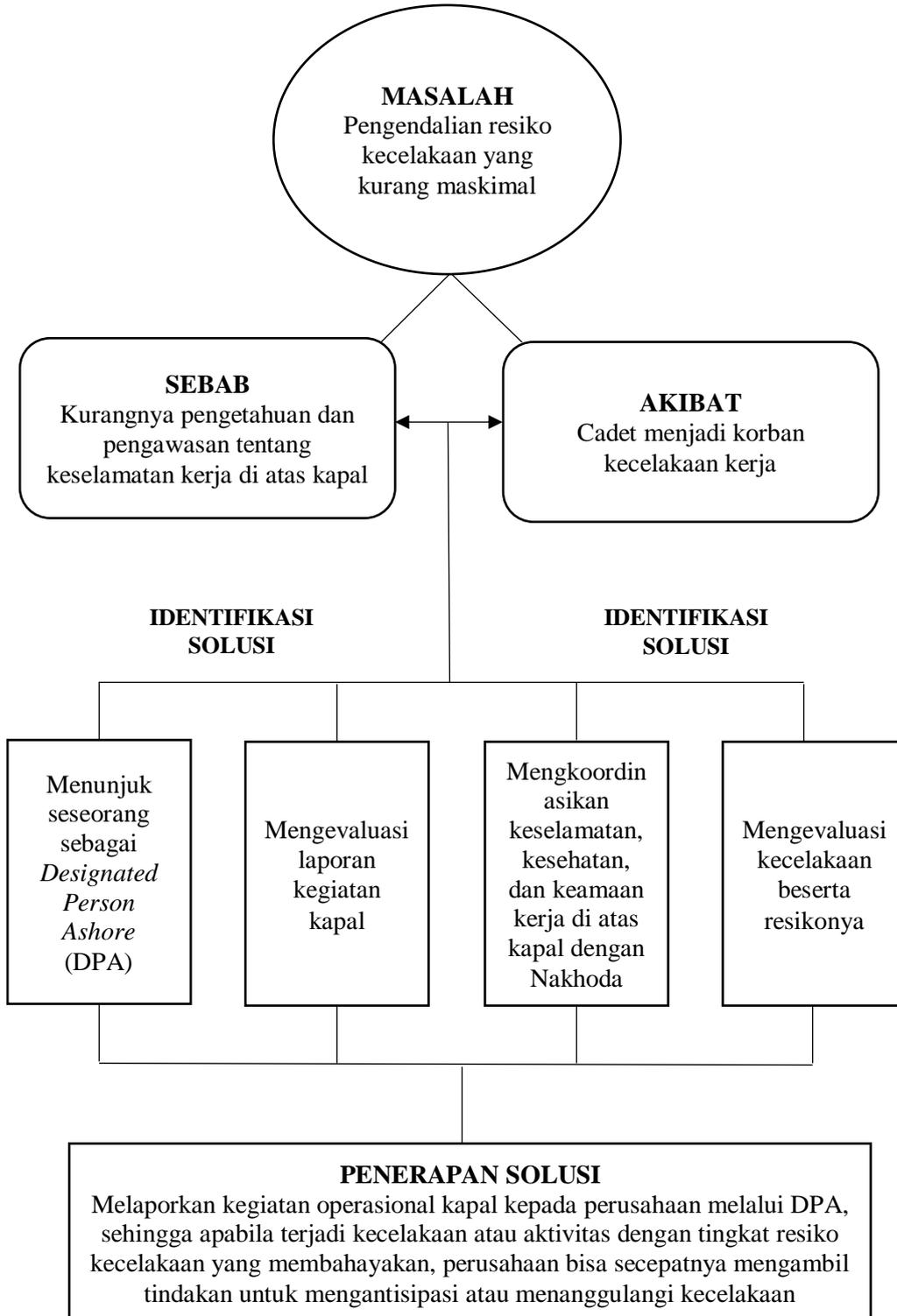
Dalam penulisan skripsi ini, peneliti menggunakan teknik analisis akar masalah dan solusi (*Root Cause Analysis*). *Root cause analysis* (RCA) adalah sebuah metode ataupun teknik yang bersifat tersusun maupun teratur untuk mendapatkan akar intisari permasalahan dari suatu permasalahan dengan cara mendefinisikan masalah-penentuan korelasi sebab dan akibat-identifikasi solusi-penerapan solusi.

Menurut data yang tersedia, dapat ditarik benang merah bahwa hampir semua aktivitas di atas kapal dapat melibatkan tingkat resiko yang cukup tinggi. Maka dari itu peneliti mendefinisikan alternatif pemecahan masalah sebagai berikut :

1. Memberikan pelatihan dan pembekalan tentang keselamatan, kesehatan dan keamanan kerja di atas kapal yang dilakukan oleh PT. BSI Manajemen Indonesia dengan mengacu pada ISM-Code elemen ke 2 : Perusahaan wajib memberikan keterangan mengenai kebijakan tertulis tentang keselamatan maritim dan perlindungan lingkungan, serta memastikan semua aspek perusahaan (karyawan perusahaan dan *Crew* kapal) melalui training untuk mengetahui juga mematuhi peraturan yang ada.
2. *Drill* atau *Training* diatas kapal di kapal MT. Hanyu Glory pada PT. BSI Manajemen Indonesia dengan mengacu pada ISM-Code elemen ke 8 : Mengembangkan rencana guna mempersiapkan diri dalam keadaan darurat. *Crew* harus siap untuk menghadapi segala kondisi dan mengatasi keadaan darurat di atas kapal.
3. Kebijakan menggunakan PPE (*Personal Protective Equipment*) atau Alat Pelindung Diri saat bekerja yang sesuai prosedur diatas kapal di kapal MT. Hanyu Glory pada PT. BSI Manajemen Indonesia dengan mengacu pada ISM-Code elemen ke 10 : Memelihara kapal dan perlengkapan yang tersedia di atas kapal dalam kondisi yang selalu baik dan berfungsi untuk digunakan dalam keadaan apapun.
4. Penunjukan seorang DPA (*Designated Person Ashore*) untuk kapal MT. Hanyu Glory pada PT. BSI Manajemen Indonesia dimana kebijakan tersebut terdapat pada ISM – Code elemen 4 : Orang yang ditunjuk sebagai koordinator/penghubung antara pimpinan perusahaan dan kapal, sehingga semua kegiatan yang berhubungan dengan keselamatan kapal dapat di pantau.

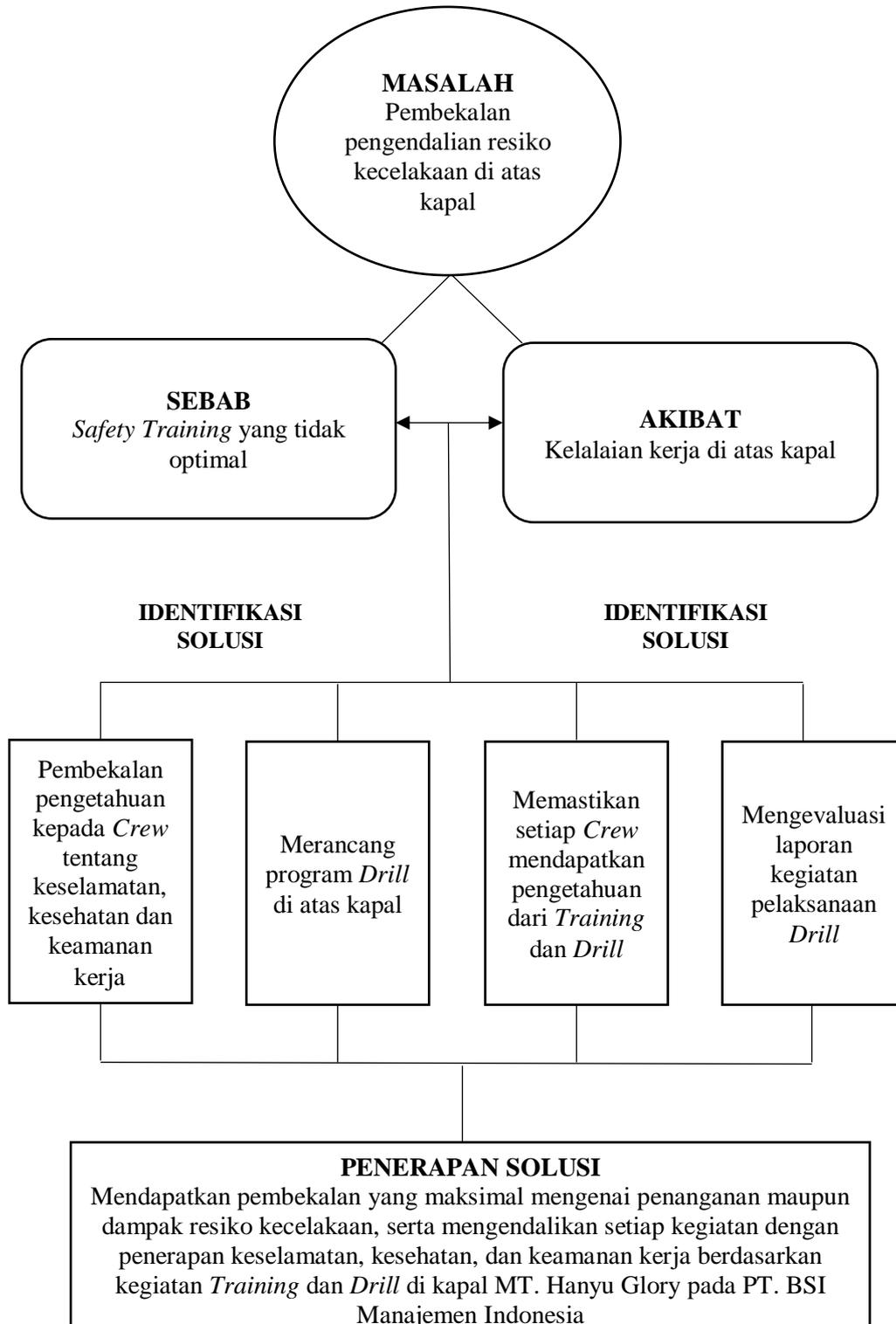
Bagan 3 - Analisa Masalah 1 : Bagaimana PT. BSI Manajemen Indonesia mengendalikan resiko kecelakaan akibat dari belum maksimalnya penerapan ISM-Code ?

Diagram *Root Cause Analysis*



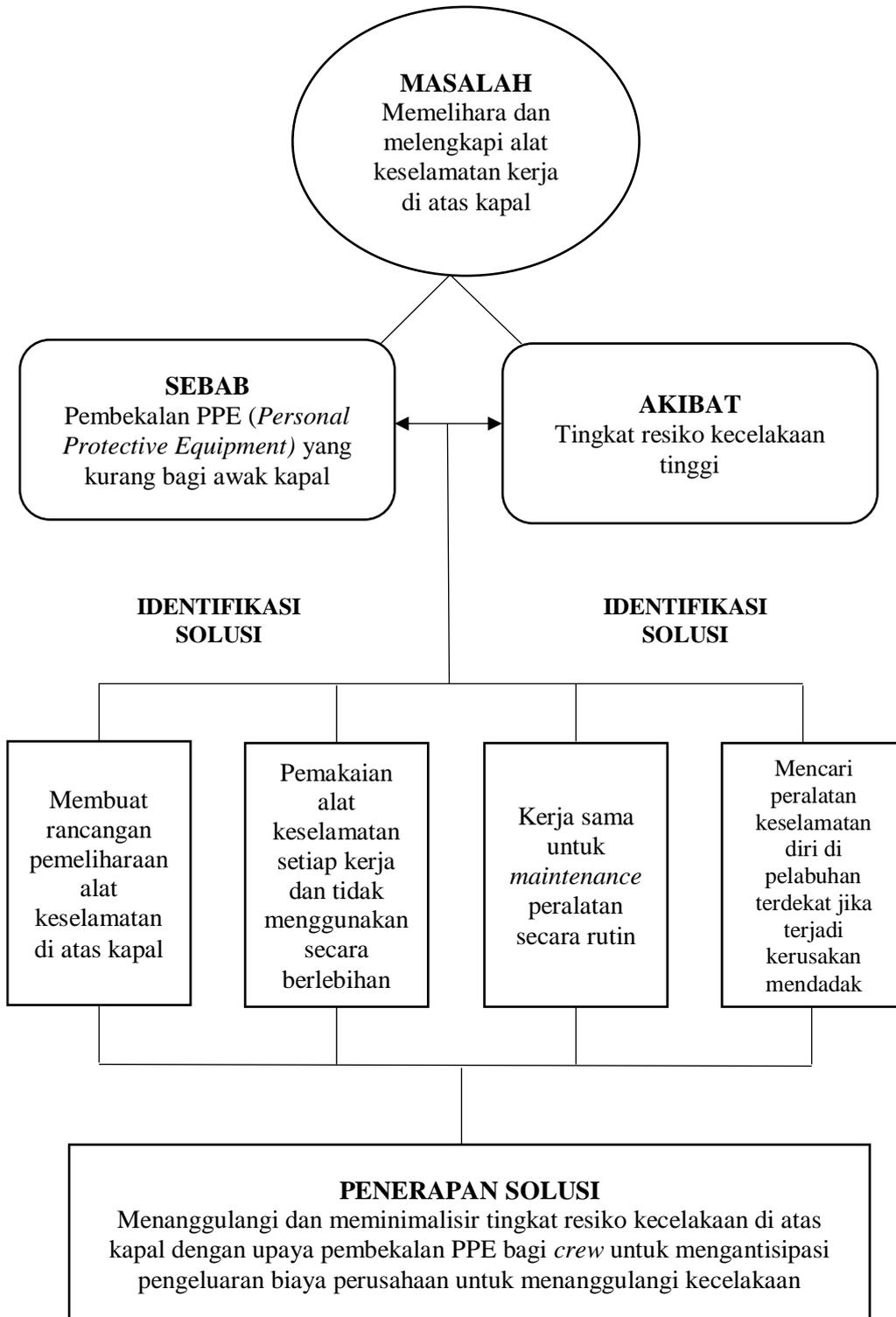
Bagan 4 - Analisa Masalah 2 : Bagaimana upaya dan pembekalan yang dilakukan oleh PT. BSI Manajemen Indonesia mengendalikan resiko kecelakaan di atas kapal ?

Diagram *Root Cause Analysis*



Bagan 5 - Analisa Masalah 3 : Bagaimana upaya yang dilakukan oleh PT. BSI Manajemen Indonesia untuk memenuhi kelengkapan alat keselamatan diatas kapal ?

Diagram *Root Cause Analysis*



D. EVALUASI PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan alternatif pemecahan masalah yang peneliti jabarkan, maka peneliti dapat mengemukakan beberapa peninjauan keuntungan dan kerugian berdasarkan data di atas diantaranya :

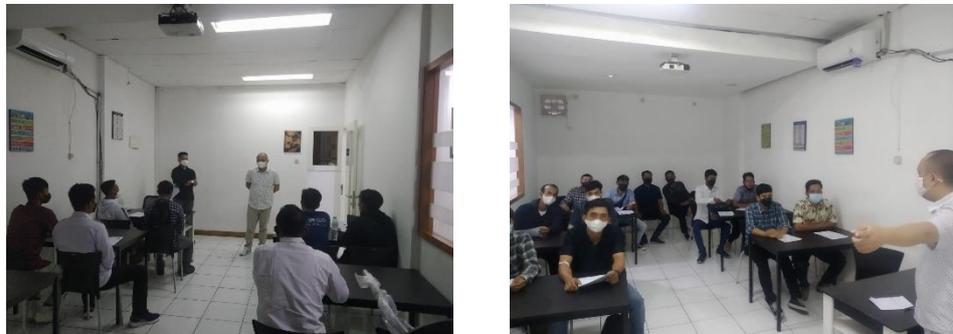
1. Pemberian pelatihan dan pembekalan tentang keselamatan, kesehatan dan keamanan kerja di atas kapal yang dilakukan oleh PT. BSI Manajemen Indonesia.

Keuntungan :

Mendapatkan mutu kerja yang baik dikarenakan *Crew* yang terampil dalam mencegah maupun menangani terjadinya resiko kecelakaan kerja di atas kapal sehingga dapat menurunkan resiko kecelakaan .

Kerugian :

Perusahaan membutuhkan waktu sedikit lebih lama untuk *Crew Change* serta menyediakan *training* guna memberikan pembekalan dan pelatihan kepada awak kapal yang akan on board.



Gambar 2 – Pemberian pelatihan keselamatan, kesehatan, dan keamanan kerja pada PT. BSI Manajemen Indonesia

Sumber Data : PT. BSI Manajemen Indonesia

2. Drill dan Training di kapal MT. Hanyu Glory pada PT. BSI Manajemen Indonesia.

Keuntungan :

Terhindar dan terkendalinya resiko kecelakaan yang tinggi dikarenakan *Crew* dapat terhindar atau mengantisipasi didalam segala kondisi yang memungkinkan kecelakaan terjadi.

Kerugian :

Motivasi yang rendah dari *Crew* yang mengikuti *Training* atau *Drill* masih memungkinkan terjadinya resiko kecelakaan kerja yang tinggi.



Gambar 3 – Drill dan training di kapal MT. Hanyu Glory pada PT. BSI Manajemen Indonesia

Sumber Data : PT. BSI Manajemen Indonesia

3. Kebijakan menggunakan PPE (*Personal Protective Equipment*) atau Alat Pelindung Diri saat bekerja yang sesuai prosedur diatas kapal di kapal MT. Hanyu Glory pada PT. BSI Manajemen Indonesia.

Keuntungan :

Dapat mengambil tindakan darurat untuk mencegah dan mengurangi keseriusan resiko terhadap keselamatan, kesehatan, dan keamanan kerja .

Kerugian :

Kesalah pahaman akan penggunaan APD yang benar dan kurangnya perawatan dengan baik yang mengakibatkan ketidak nyamanan dalam penggunaannya selama bekerja.

E. PEMECAHAN MASALAH

Pemecahan masalah merupakan tindakan mendefinisikan, mengidentifikasi, dan mengimplementasikan solusi hingga masalah dapat diselesaikan. Menurut evaluasi akan alternatif data di atas maka peneliti memilih pemecahan masalah yang berbanding dengan kondisi PT. BSI Manajemen Indonesia :

1. Menunjuk DPA (*Designated Person Ashore*) sebagai komunikator antara perusahaan dengan *Crew* di kapal.
2. Melaporkan segala kegiatan operasional kapal kepada DPA.
3. Pengambilan langkah cepat untuk mengantisipasi atau menangani aktivitas di atas kapal yang beresiko menyebabkan kecelakaan.
4. Menetapkan aturan serta mengedukasi tentang pemahaman penggunaan APD di atas kapal dalam setiap kegiatan kerja.
5. Merancang program *Drill* di atas kapal secara berkala.
6. Membekali *crew* dengan APD yang sesuai standar dalam segala prosedur keselamatan kapal.
7. Melakukan pemeriksaan dan perawatan PPE agar tersedia dan siap dalam kondisi apapun.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Masalah yang diangkat oleh peneliti dalam penulisan ini menyangkut upaya penerapan sistem *safety training* di kapal sebagai langkah meminimalisasi resiko kecelakaan kerja pada crew kapal MT. Hanyu Glory. Menurut hasil penelitian dan analisis pada bab sebelumnya, maka peneliti dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Guna mengendalikan resiko kecelakaan kerja pada kapal MT. Hanyu Glory di PT. BSI Manajemen Indonesia, seharusnya penerapan *ISM-Code* mampu melaksanakan beberapa elemen yang berguna untuk memangkas tingginya tingkat resiko kecelakaan kerja diatas kapal dengan mengacu pada *ISM-Code*:
 - a. Elemen 2, peraturan mengenai keselamatan maritim dan perlindungan lingkungan.
 - b. Elemen 8, merancang program untuk mempersiapkan diri dalam keadaan darurat didalam segala situasi dan kondisi.
 - c. Elemen 10, pemeliharaan kapal serta perlengkapan yang ada di dalamnya agar selalu siap digunakan dan berfungsi dalam keadaan apapun.
2. Pembekalan yang harus dilengkapi tentang menabrak dermaga, tabrakan dengan kapal lain, kapal terbakar dan meledak, muatan yang tumpah hingga menyebabkan pencemaran lingkungan, awak kapal terjatuh ke laut, terpeleset dari tangga, terlilit tali kapal, dan sakit. Seperti Training dan Drill di atas kapal yang berguna untuk mempersiapkan awak kapal menangani dan mencegah agar terhindar dari kecelakaan, serta pembekalan seperti alat safety PPE (*Personal Protective Equipment*) atau APD (Alat Pelindung Diri) sebelum *on board* ke atas kapal.

B. SARAN

Berdasarkan penelitian dan pembahasan yang telah peneliti lakukan, peneliti memberikan beberapa saran diantaranya :

1. *Designated Person Ashore* (DPA) dan Nakhoda wajib bersinergi guna memberlakukan SOP (Standar Operasional Prosedur) kepada awak kapal secara disiplin seperti penggunaan PPE (*Personal Protective Equipment*), *Drill* atau *Training* (latihan tanggap darurat).
2. Nakhoda atau *Master* kapal MT. Hanyu Glory patut memfokuskan dengan tegas kepada seluruh awak kapal, sekiranya menggunakan PPE atau APD dengan lengkap sesuai prosedur keselamatan yang berlaku guna menyusutkan tingkat risiko kecelakaan antara pihak kapal dengan pihak perusahaan PT. BSI Manajemen Indonesia melalui DPA, untuk menilai penerapan peraturan manajemen keselamatan kerja di atas kapal yang telah terlaksanakan.
3. Melihat berdasarkan pengendalian risiko kecelakaan, penerapan *ISM-Code* di PT. BSI Manajemen Indonesia cukup baik dan perlu dipertahankan atau ditingkatkan sehingga temuan kegiatan yang sekiranya akan berpotensi pada kecelakaan kerja di atas kapal dapat segera ditindak lanjuti agar kapal yang dioperasikan memenuhi ketentuan serta kebijakan yang ada.
4. Memberikan pembekalan yang lebih sensitif agar terfokus bagi awak kapal mengenai pengendalian risiko kecelakaan kerja di atas kapal. PT. BSI Manajemen Indonesia wajib memenuhi pembekalan yang cakupannya secara detail dan spesifik bagi *crew* agar lebih waspada saat berkerja maupun sedang tidak bekerja. Sehingga *crew* yang tereduksi pengetahuan mengenai manajemen pengendalian resiko kecelakaan di atas kapal dapat bekerja sesuai prosedur dan regulasi yang telah ditetapkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Afrizal. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif : Sebuah Upaya Mendukung Penggunaan Penelitian Kualitatif dalam Berbagai Disiplin Ilmu*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.
- Australian/ New Zealand Standard. (2004). Australian Standad/New Zealand Standar 4360:2004 "Risk Management"
- Djohannputro, Bramantyo. (2004). *Manajmen Risiko Korporat Terintegrasi Memastikan Keamanan dan Kelanggengan Perusahaan Anda*. Jakarta: PPM
- Gunawan, Herry. (2014). *Pengantar Transportasi dan Logistik*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.
- Hasibuan, Malayu. (2011). *Manajemen: Dasar, Pengertian, dan Masalah*. Jakarta: PT Aksara.
- Handoko, T. Hani Handoko. (2003). *Manajemen . Edisi 2 .* Penerbit BPFE Yogyakarta , Yogyakarta .
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : PY-67/1/7-96 tentang *Pemberian Wewenang Kepada BKI Untuk Melaksanakan Verifikasi Manajemen Keselamatan Kapal Pada Kapal-Kapal Berbendera Indonesia*
- Kodranus, Danggur. (2012) *Keselamatan Kesehatan Kerja Membangun SDM Perkerja yang Sehat, Produktif dan Kompetitif*. Jakarta : Bangka Adinatha Mulia
- Mukhtar. (2013). *Metode Penelitian Deskriptif Kualitatif*. Jakarta : GP Press Group
- Santoso, G. (2004). *Manajemen Keselamatan Dan Kesehatan Kerja*. Jakarta: Penerbit PP.
- Sihombing, Sarinah, dan Muljadi (2013). *Pengantar Manajemen*. Jakarta: Mitra Wacana Medika
- Suma'mur. (2009). *Hiegiene Perusahaan dan Keselamatan Kerja*. Jakarta : CV Sagung Seto.
- Suyono. (2005). *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui laut*. Jakarta : PPM
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2012 Tentang Manajemen Keselamatan Kapal

LAMPIRAN

Lampiran 1 - Wawancara

Tanggal wawancara	: 24 Februari 2021 – 25 Februari 2021
Tempat wawancara	: PT. BSI Manajemen Indonesia
Responden 1	: Direktur PT BSI Manajemen Indonesia
Responden 2	: General Manager PT BSI Manajemen Indonesia

Berikut wawancara yang ditanyakan kepada Responden I dan II, untuk mendapatkan informasi berdasarkan jawaban atas pertanyaan dalam penelitian yang dikerjakan.

1. Bagaimana peran *safety training* bagi *crew* yang akan naik ke atas kapal ?
2. Apakah ada kecelakaan dari *crew* PT. BSI Manajemen Indonesia yang mengakibatkan dampak bagi perusahaan ?
3. Bagaimana cara mengoptimalkan keselamatan, kesehatan dan keamaan kerja bagi *crew* di atas kapal ?
4. Apa yang menjadi permasalahan utama dari PT. BSI Manajemen Indonesia ? Dan apa penyebabnya ?

Lampiran 2 Hasil wawancara Responden I

Responden I : Direktur PT. BSI Manajemen Indonesia

Beberapa pertanyaan dan jawaban yang diajukan saat wawancara adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana peran *safety training* bagi *crew* yang akan naik ke atas kapal ?

Jawab :

Safety Training sebelum on board juga saat di atas kapal (*drill*) memanglah penting dan menjadi konsentrasi penuh bagi perusahaan. Peranan training dan drill sangatlah mendukung terciptanya keselamatan, kesehatan, dan keamanan kerja di atas kapal. Dengan hal tersebut memastikan crew dari PT. BSI Manajemen Indonesia bisa menjamin operasional kapal berjalan sesuai rencana perusahaan dan kapal. PT. BSI Manajemen Indonesia akan men-training *crew* sebelum naik ke atas kapal. Terlepas dari banyaknya pengalaman yang sudah *crew* lalui di atas kapal, PT. BSI Manajemen Indonesia berupaya memberikan pelatihan edukasi guna menjamin crew agar dapat menghindar dan mengantisipasi kecelakaan di setiap kondisi.

2. Apakah ada kecelakaan dari crew PT. BSI Manajemen Indonesia yang mengakibatkan dampak bagi perusahaan ?

Jawab :

Ya, pernah. Kecelakaan yang menimpa seorang Cadet di atas kapal MT. Hanyu Glory.

Ketika kapal hendak lepas sandar, kapal sedang menggulung tali tambat dengan bantuan AB dan Cadet yang bertugas merapihkan tali. Cadet tersebut terlalu lalai sehingga kakinya terjepit antara tali tambat dan Bolder kapal.

3. Bagaimana cara mengoptimalkan keselamatan, kesehatan dan keamanan kerja bagi crew di atas kapal ?

Jawab :

Selain training dan drill yang diberikan sebelum maupun sesudah on board. PT. BSI memberikan pembekalan seperti wearpack, safety shoes, dan gloves.

4. Apa yang menjadi permasalahan utama dari PT. BSI Manajemen Indonesia ? Dan apa penyebabnya ?

Jawab :

Selain masalah yang pernah terjadi. PT. BSI Manajemen Indonesia juga memiliki masalah yang butuh perhatian lebih, dimana perusahaan kami belum menunjuk seseorang untuk menjadi Designated Person Ashore (DPA) sebagai komunikator antara perusahaan dan pihak kapal. Juga keterbatasan Personal Protective Equipment (PPE) atau kerap disebut sebagai Alat Pelindung Diri (APD) bagi crew.

Lampiran 3 Hasil wawancara Responden II

Responden II : General Manager PT. BSI Manajemen Indonesia

Beberapa pertanyaan dan jawaban yang diajukan saat wawancara adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana peran *safety training* bagi *crew* yang akan naik ke atas kapal ?

Jawab :

PT. BSI Manajemen Indonesia berupaya memberikan pengetahuan bagi *crew* yang akan naik ke atas kapal untuk mendapatkan wawasan tentang penanganan kecelakaan saat kerja. Memastikan juga kegiatan drill di atas kapal terlaksana dengan baik dan sesuai prosedur.

2. Apakah ada kecelakaan dari crew PT. BSI Manajemen Indonesia yang mengakibatkan dampak bagi perusahaan ?

Jawab :

Ya, pernah. Kecelakaan tersebut menimpa seorang *Cadet* di atas kapal MT. Hanyu Glory. Saat kapal ingin lepas sandar, kaki cadet tersebut terjepit. Akibatnya cadet tersebut membutuhkan penanganan di rumah sakit akibat luka yang cukup serius dan tidak bisa melanjutkan kontrak dan masa layarnya.

3. Bagaimana cara mengoptimalkan keselamatan, kesehatan dan keamaan kerja bagi *crew* di atas kapal ?

Jawab :

PT. BSI memberikan pembekalan kepada awak kapal seperti APD yang sesuai prosedur keselamatan yang berlaku.

4. Apa yang menjadi permasalahan utama dari PT. BSI Manajemen Indonesia ? Dan apa penyebabnya ?

Jawab :

PT. BSI Manajemen Indonesia belum menunjuk seseorang untuk menjadi *Designated Person Ashore* (DPA) sebagai komunikator antara perusahaan dan pihak kapal, sampai saat ini (25 Februari 2021) untuk segala hal antara kapal dan perusahaan masih berkoordinasi dengan *General Manager*. Serta pembekalan (PPE) yang kurang lengkap bagi crew.

Lampiran 4 – Akta Perusahaan



HANSEN SURYADINATA, S.H., M.Kn.

NOTARIS

KABUPATEN BOGOR

Office Park Cibinong City Centre Blok E No. 29
Jl. Tegar Beriman I, Pakansari, Cibinong, Bogor 16915
Telp. : 0851 0175 5677 , (021) 29577414, Fax. : (021) 29577415 , (021) 4526349
Hp : 0856 909 1987
E-mail : hansen_suryadinata@yahoo.com

AKTA

PERNYATAAN KEPUTUSAN SIRKULAR

PARA PEMEGANG SAHAM

PT. BSI MANAJEMEN INDONESIA

Tanggal : 20 Juni 2016.-

Nomor : 03.-

PERNYATAAN KEPUTUSAN SIKULAR

PARA PEMEGANG SAHAM

PT. BSI MANAJEMEN INDONESIA

Nomor : 03.-

-Pada hari ini, Senin, tanggal 20-06-2016 (duapuluh ----
Juni tahun duaribu enambelas). -----

-Pukul 10.30 WIB (sepuluh lebih tigapuluh menit Waktu --
Indonesia Barat). -----

-Berhadapan dengan saya, **HANSEN SURYADINATA, Sarjana ---
Hukum, Magister Kenotariatan, Notaris di Kabupaten ----
Bogor, dengan dihadiri oleh saksi-saksi yang saya, ----
Notaris kenal dan akan disebut nama-namanya pada akhir -
akta ini : -----**

-Nona **JULIANA ELISABETH PATTIMAHU**, dalam Kartu Tanda
Penduduk ditulis **JULIANA E. PATTIMAHU**, lahir di ----
Jakarta, pada tanggal 05-05-1981 (lima Mei tahun ----
seribu sembilanratus delapanpuluh satu), Warga -----
Negara Indonesia, swasta, bertempat tinggal di -----
Kabupaten Bekasi, Perumahan Bumi Lestari Blok H.15 --
Nomor 6, Rukun Tetangga 007, Rukun Warga 014, -----
Kelurahan Mangunjaya, Kecamatan Tambun Selatan, ----
pemegang Kartu Tanda Penduduk Nomor -----
3216064505810028 yang berlaku hingga tanggal -----
05-05-2018 (lima Mei tahun duaribu delapanbelas), ---
untuk sementara berada di Bogor. -----

-Penghadap telah dikenal oleh saya, Notaris. -----

-Penghadap dengan ini menerangkan terlebih dahulu : ---

-bahwa seluruh Pemegang Saham Perseroan Terbatas-----

PT. BSI MANAJEMEN INDONESIA, berkedudukan di Kota -----

Administrasi Jakarta Utara (untuk selanjutnya -----



disebut "**Perseroan**"), yang Anggaran Dasarnya dimuat ----
dalam Akta Pendirian Perseroan Terbatas tanggal -----
05-06-2015 (lima Juni tahun duaribu limabelas) -----
Nomor 3, yang dibuat dihadapan TUTY TJAHOJO, -----
Sarjana Hukum, Notaris di Kabupaten Serang dan -----
telah mendapat Pengesahan dari Menteri Hukum dan -----
Hak Asasi Manusia Republik Indonesia tanggal-----
16-06-2015 (enambelas Juni tahun duaribu limabelas) ----
Nomor AHU-2443794.AH.01.01.Tahun 2015, terakhir-----
telah diubah dengan Akta Pernyataan Keputusan -----
Sirkular Para Pemegang Saham tanggal 11-01-2016 -----
sebelas Januari tahun duaribu enambelas) Nomor 06, ----
dibuat dihadapan saya, Notaris, dan telah mendapat -----
Persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia ---
Republik Indonesia tanggal 12-01-2016 (duabelas Januari
tahun duaribu enambelas) Nomor -----
AHU-0000530.AH.01.02.TAHUN 2016, telah menyetujui dan
menandatangani suatu keputusan, tanggal 20-06-2016 -----
(duapuluh Juni tahun duaribu enambelas) aslinya -----
bermeterai cukup dilekatkan pada minuta.akta ini -----
(selanjutnya disebut juga "**Keputusan Para Pemegang** -----
Saham"); -----
-bahwa Keputusan Para Pemegang Saham, telah -----
ditandatangani oleh : -----
1. Tuan **AGUS SUSANTO, Sarjana Sains Terapan**, lahir di--
Sukabumi, pada tanggal 11-08-1973 (sebelas -----
Agustus tahun seribu sembilanratus tujuh puluh tiga),
Warga Negara Indonesia, swasta, bertempat tinggal di
Kabupaten Sukabumi, Kampung Pojok Indah, Rukun -----
Tetangga 001, Rukun Warga 015, Kelurahan Cibadak, ---

Kecamatan Cibadak, pemegang Kartu Tanda Penduduk ----
Nomor 3202111108730002, bertindak selaku pemilik 990
(sembilanratus sembilanpuluh) saham dalam Perseroan;
2. Penghadap Nona **JULIANA ELISABETH PATTIMAHU** tersebut,
bertindak selaku pemilik 10 (sepuluh) saham dalam ---
Perseroan; -----
-Semuanya merupakan pemilik 1.000 (seribu) saham -----
yang merupakan seluruh saham yang telah dikeluarkan ----
oleh Perseroan hingga tanggal Keputusan Para Pemegang --
Saham dibuat; -----
-bahwa sesuai dengan ketentuan Pasal 91 Undang -----
Undang Nomor 40 Tahun 2007 (duaribu tujuh) tentang -----
Perseroan Terbatas, para pemegang saham dapat -----
mengambil Keputusan yang sah dan mengikat Perseroan ----
tanpa mengadakan Rapat Umum Pemegang Saham dengan -----
ketentuan semua pemegang saham memberikan persetujuan --
dan menandatangani Keputusan tersebut; -----
-bahwa Keputusan Para Pemegang Saham tersebut adalah ---
Keputusan yang diambil tanpa mengadakan Rapat Umum -----
Pemegang Saham dan telah disetujui serta ditandatangani
oleh seluruh pemegang saham, sehingga Keputusan Para ---
Pemegang Saham adalah Keputusan yang sah dan memiliki --
kekuatan yang sama dengan keputusan yang diambil dalam -
Rapat Umum Pemegang Saham serta mengikat bagi -----
Perseroan; -----
-bahwa para pemegang saham Perseroan telah memberi -----
kuasa kepada Penghadap untuk menyatakan Keputusan Para -
Pemegang Saham tersebut ke dalam akta Notaris. -----
-Sehubungan dengan apa yang diuraikan diatas, maka -----
penghadap menjalani sebagaimana tersebut, menyatakan---

keputusan yang telah diambil adalah sebagai berikut:---

PERTAMA : -----

-Memberikan persetujuan kepada Tuan **AGUS SUSANTO,** -----
Sarjana Sains Terapan tersebut, untuk menjual seluruh --
saham miliknya dalam Perseroan, yaitu sebanyak **990**-----
(sembilanratus sembilanpuluh) saham kepada dan dengan --
pembagian sebagai berikut: -----

i. -390 (tigaratus sembilanpuluh) saham dijual kepada
Penghadap Nona **JULIANA ELISABETH PATTIMAHU**-----
tersebut;-----

ii. -600 (enamratus) saham dijual kepada Tuan **DAVID** ---
BASTIAN SIHOMBING, lahir di Bandung, pada tanggal -
21-10-1983 (duapuluh satu Oktober tahun seribu ----
sembilanratus delapanpuluh tiga), Warga Negara ----
Indonesia, swasta, bertempat tinggal di Jakarta, --
Apartemen Greenhill Tower B/20/12, Rukun Tetangga -
004, Rukun Warga 003, Kelurahan Pegangsaan Dua, ---
Kecamatan Kelapa Gading, Kota Jakarta Utara, -----
pemegang Kartu Tanda Penduduk Nomor -----
3277022110830001; -----

-sehingga setelah dilaksanakan jual beli saham -----
tersebut, maka susunan pemegang saham Perseroan akan ---
menjadi sebagai berikut :-----

a. Penghadap Nona **JULIANA** -----

ELISABETH PATTIMAHU -----

tersebut :-----

-400 (**empatratus**) saham-----

dengan nilai nominal -----

sebesar empatratus-----

juta Rupiah.....Rp.400.000.000,--

b. Tuan **DAVID BASTIAN** -----

SIHOMBING tersebut : -----

-600 (**enamratus**) saham -----

dengan nilai nominal -----

sebesar enamratus -----

juta Rupiah.....Rp.600.000.000,--

-seluruhnya berjumlah **1.000** -----

(**seribu**) saham dengan nilai -----

nominal seluruhnya sebesar -----

satu milyar RupiahRp.1.000.000.000,-

KEDUA : -----

-Terhitung dari tanggal ditandatanganinya Keputusan----

Para Pemegang Saham, para pemegang saham memberhentikan

dengan hormat Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan ----

yang lama, serta memberikan pembebasan dan pelunasan ---

(*acquit et de charge*) atas segala tindakan hukum yang --

mereka lakukan selama menjalankan masa jabatannya -----

masing-masing; -----

-dan pada saat yang bersamaan mengangkat Direksi dan ---

Dewan Komisaris yang baru, dengan susunan selengkapnya -

sebagai berikut :-----

-Direktur : Tuan **DAVID BASTIAN SIHOMBING** -----

tersebut; -----

-Komisaris : Penghadap Nona **JULIANA ELISABETH** -----

PATTIMAHU tersebut; -----

-Penghadap dengan ini menerangkan bertanggung jawab ----

terhadap keabsahan seluruh data dan/atau dokumen yang --

disampaikan sehubungan dengan pembuatan Akta ini, dan --

menjamin sepenuhnya kebenaran serta keabsahan tanda----

tangan yang ada dalam Keputusan Para Pemegang Saham ----

tersebut diatas.-----

-Untuk menjadi bukti yang sah, dibuatlah :-----

----- **A k t a - i n i** :-----

-Dibuat sebagai minuta, dibacakan dan ditandatangani ---

di Bogor, pada hari, tanggal, bulan dan tahun seperti --

yang tersebut pada permulaan akta ini, dihadapan : ----

1. Nona **RINI LISTYAWATI**, lahir di Surakarta, pada ----

tanggal 23-10-1970 (duapuluh tiga Oktober tahun ----

seribu sembilanratus tujuh puluh), Warga Negara ----

Indonesia, swasta, bertempat tinggal di Kota -----

Surakarta, Jalan Merak VI Nomor 11, Rukun Tetangga --

001, Rukun Warga 001, Kelurahan Gilingan, Kecamatan -

Banjarsari, pemegang Kartu Tanda Penduduk Nomor ----

3372056310700002 yang berlaku hingga tanggal -----

23-10-2017 (duapuluh tiga Oktober tahun duaribu ----

tujuhbelas); -----

2. Tuan **SAID VANDRIAN**, lahir di Bekasi, pada tanggal ---

16-07-1993 (enambelas Juli tahun seribu sembilan ----

ratus sembilan puluh tiga), Warga Negara Indonesia, --

swasta, bertempat tinggal di Jakarta, Jalan Sawo ----

Kecik V, Rukun Tetangga 003, Rukun Warga 007, -----

Kelurahan Bukit Duri, Kecamatan Tebet, Kota -----

Jakarta Selatan, pemegang Kartu Tanda Penduduk ----

Nomor 3174011607930004 yang berlaku hingga tanggal --

16-07-2020 (enambelas Juli tahun duaribu duapuluh); -

-keduanya pegawai kantor notaris dan untuk sementara ---

berada di Bogor sebagai saksi-saksi. -----

-Segera setelah akta ini dibacakan oleh saya, Notaris, -

kepada penghadap dan saksi-saksi, maka akta ini -----

ditanda-tangani oleh penghadap, saksi-saksi dan -----

saya, Notaris.-----

-Dilangsungkan dengan tanpa perubahan.-----

-Minuta akta ini telah ditandatangani dengan -----
semestinya.-----

-Diberikan sebagai salinan yang sama bunyinya.-----



Notaris di Kabupaten Bogor



HANSEN SURYADINATA, S.H., M.Kn.

Lampiran 5 – SK Pendirian Perusahaan



**KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL ADMINISTRASI HUKUM UMUM**
Jl. H.R. Rasuna Said Kav. 6-7 Kuningan, Jakarta Selatan
Telp. (021) 5202387 - Hunting

Nomor : AHU-AH.01.03-0064942
Lampiran :
Perihal : Penerimaan Pemberitahuan
Perubahan Data Perseroan
PT BSI MANAJEMEN INDONESIA

Kepada Yth.
Notaris HANSEN SURYADINATA, SH., M.KN.
OFFICE PARK CIBINONG CITY CENTRE BLOK E NO.
29 JL. TEGAR BERIMAN I
KABUPATEN BOGOR

Sesuai dengan data dalam format Isian Perubahan yang disimpan di dalam sistem Administrasi Badan Hukum berdasarkan Akta Notaris Nomor 03 Tanggal 20 Juni 2016 yang dibuat oleh Notaris HANSEN SURYADINATA, SH., M.KN. , berkedudukan di KABUPATEN BOGOR, mengenai perubahan Direksi Dan Komisaris, Peralihan Saham, **PT BSI MANAJEMEN INDONESIA**, berkedudukan di KOTA ADMINISTRASI JAKARTA UTARA, telah diterima dan dicatat di dalam Sistem Administrasi Badan Hukum.

Diterbitkan di Jakarta, Tanggal 18 Juli 2016.

a.n. MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA
DIREKTUR JENDERAL ADMINISTRASI HUKUM UMUM,

DR. FREDDY HARRIS, SH, LL.M, ACCS.



DICETAK PADA TANGGAL 18 Juli 2016

DAFTAR PERSEROAN NOMOR AHU-0084363.AH.01.11.TAHUN 2016 TANGGAL 18 Juli 2016

Surat ini dicetak dari Sistem Administrasi ---
Badan Hukum (SABH) Kementerian -----
Hukum Dan Hak Asasi Manusia Republik --
Indonesia.-----
Notaris di Kabupaten Bogor,



(HANSEN SURYADINATA, S.H., M.Kn.)

Lampiran 6 – SIUPPAK PT. BSI Manajemen Indonesia



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Ministry of Transportation
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Directorate General of Sea Transportation

SURAT IJIN USAHA PEREKRUTAN DAN PENEMPATAN AWAK KAPAL
Recruitment and Placement Seafarers Agency's License

No. : SIUPPAK 84. 10. TAHUN 2017

diberikan kepada : **PT. BSI MANAJEMEN INDONESIA**
issued to
Alamat Perusahaan : Komp. Rukan Artha Gading Niaga I-24, Kelapa Gading
Address Barat, Kelapa Gading, Jakarta Utara 14240
No Telp / Fax /alamat email : +62 (21) 45850989 / +62 (21) 45850990
No telp/fax/email Address : bsmid@bsmid.net
Nama Pemilik : DAVID BASTIAN SIHOMBING
The Owner
Alamat Pemilik Usaha : Apt Greenhill Tower B/20/12 RT. 004 RW. 003, Kel.
Owner's address Pegangsaan Dua, Kec. Kelapa Gading, Jakarta Utara
NPWP : 73.279.066.2-043.000

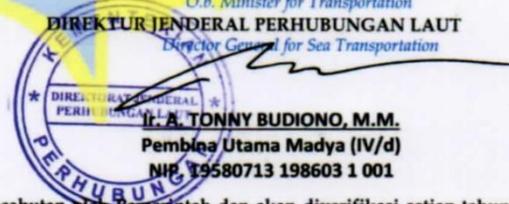
telah memenuhi persyaratan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 84 Tahun 2013 Tentang Perekruitment dan penempptatan Awak Kapal dan ketentuan sebagaimana diatur dalam *Maritime Labour Convention (MLC), 2006 beserta amandemennya.*

Has complied the requirement based on Ministerial Regulation Number PM. 84 Year 2013 Concerning Recruitment and Placement of Seafarers on Board Vessel and comply to the provision under the Maritime Labour Convention (MLC), 2006 and its Amendments.

Diterbitkan di Jakarta..... pada tanggal 13..April. 2017
Issued at on

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
O.b. Minister for Transportation

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Director General for Sea Transportation



Catatan :
note

Surat Ijin berlaku selama tidak ada pencabutan oleh Pemerintah dan akan diverifikasi setiap tahun pada tanggal SIUPPAK diterbitkan sesuai ketentuan yang berlaku.

This license is valid and will be verified annually in accordance with the regulations. For any violations of the law incurred, therefore this license is subject to be revoked.

**Lampiran 7 – Foto kegiatan proses dokumentasi saat praktek darat di kapal MT.
Hanyu Glory pada PT. BSI Manajemen Indonesia**





