

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



**SKRIPSI
UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA
AWAK KAPAL AHTS LOGINDO ENTERPRISE**

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

Oleh:

RAIHAN FADIA ARASYAS

NRP, 18.9720/K

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

J A K A R T A

2022

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



**SKRIPSI
UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA
AWAK KAPAL AHTS LOGINDO ENETERPRISE**

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

Oleh:

RAIHAN FADIA ARASYAS

NRP, 18.9720/K

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

J A K A R T A

2022

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : RAIHAN FADIA ARASYAS
NRP : 18.9720/K
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan Pendidikan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA
AWAK KAPAL AHTS LOGINDO ENTERPRISE

Jakarta, 2022

Pembimbing Materi

Pembimbing Penulisan

ARIF HIDAYAT, S.Pel.,MM
Penata Tk. I (III/D)
NIP. 19740717 199803 1 001

ERNIS, M.Pd

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasdini, M.MTr.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : RAIHAN FADIA ARASYAS
NRP : 18.9720/K
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan Pendidikan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA
AWAK KAPAL AHTS LOGINDO ENTERPRISE

Jakarta, 2022

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Sursina, ST., MT
Penata Tk. I (III/D)
NIP. 19720723 199803 2 001

Laila Puspitasari A., M.Pd
Penata (III/C)
NIP. 19830801 200912 2 001

Arif Hidayat, S.Pel., MM
Penata Tk. I (III/D)
NIP. 19740717 199803 1 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasdini, M.MTr.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji dan syukur kepada Allah SWT, dan shalawat untuk Nabi besar Muhammad SAW, akhirnya skripsi dapat diselesaikan. Penulis menyadari bahwa dengan rahmat dan hidayah-NYA maka dapat di selesaikan penulisan skripsi yang diberi judul:

“UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA AWAK KAPAL AHTS
LOGINDO ENTERPRISE”

Skripsi disusun untuk memenuhi persyaratan kurikulum program Diploma IV yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Penyusunan dan penulisan skripsi didasari oleh pengalaman-pengalaman penulis ketika melakukan praktek darat di di perusahaan PT. Logindo Samudramakmur Tbk. Tahun 2020 hingga 2021.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi tidak lepas dari kesalahan dan kekurangan , disebabkan karena kemampuan dan keterbatasan pengetahuan yang dimiliki penulis. Pada kesempatan ini, penulis tidak lupa mengucapkan terima kasih serta penghargaan yang tidak terhingga kepada semua pihak yang telah membantu hingga skripsi dapat diselesaikan, terutama kepada yang terhormat:

1. Capt. Sudiono, M. Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini M.Mtr. selaku Ketua Jurusan Program Studi KALK.
3. Bapak Arif Hidayat, S.Pel., MM. selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Ibu Ernis, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penulisan.
5. Seluruh Dosen, Staf Pengajar, Perwira, Instruktur atas segala ilmu dan pengetahuan yang telah diberikan selama melaksanakan Pendidikan di STIP.
6. Seluruh karyawan PT. Logindo Samudramakmur Tbk. Yang memberikan tempat, perhatian serta bimbingan selama penulis melaksanakan Praktek Darat.
7. Departemen Health Safety Environtmen PT. Logindo Samudramakmur Tbk. Lapyasonta Naradiarga, Dodi Rachman dan Puji Lestari yang telah memberikaQ1An ilmu dan bimbingan selama penulis mengikuti praktek darat (prada).
8. Ayahanda Mulyadi dan Ibunda Muryanti yang telah memberikan kasih sayang serta doa sejak lahir hingga sekarang. Kepada kakak terkasih Billah Fouza Arasyas dan

adik tersayang Reza Mulia Arasyas yang telah memberikan dukungan, semangat dan doa dalam membantu penyusun skripsi.

9. Sahabatku yang ku banggakan Dimas Yoga, Andri Prianto, dan Daffa Anggara yang selalu memberikan motivasi dan semangat penulis dalam penyelesaian skripsi.
10. Sahabatku K204 dan L306 yang selalu menginspirasi dan memberikan semangat dalam menyelesaikan skripsi.
11. Teman, senior dan junior Tim Depok yang selalu memberikan semangat dan dukungan untuk penulis dalam penyelesaian skripsi.
12. Teman kelas KALK Charlie yang selalu memberikan semangat kepada penulis.
13. Teman-teman Angkatan 61 Program Pendidikan Diploma IV yang selalu memberikan dukungan dan semangat dalam menyelesaikan skripsi.

Akhir kata dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadiran ALLAH SWT penulis berharap semoga skripsi dapat memberikan sumbangan pengetahuan dan manfaat sebagai tambahan yang berguna bagi perkembangan ilmu pengetahuan di dunia pelayaran.

Jakarta, 2022

Penulis

RAIHAN FADIA ARASYAS

18.9720/K

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM.....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	vii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR BAGAN.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	4
C. Batasan Masalah.....	4
D. Rumusan Masalah.....	5
E. Tujuan Dan Manfaat Penelitian.....	5
F. Sistematika Penulisan.....	5
BAB II : LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	7
B. Kerangka Pemikiran.....	12
BAB III : METODOLOGI PENELITIAN	
A. Waktu Dan Tempat Penelitian.....	14
B. Metode Pendekatan.....	14
C. Teknik Pengumpulan Data.....	17
D. Subjek Penelitian.....	18
E. Teknik Analisis Data.....	18

BAB IV :	ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN	
	A. Deskripsi Data.....	20
	B. Analisis Data.....	28
	C. Alternatif Pemecahan Masalah.....	30
	D. Evaluasi Pemecahan Masalah.....	32
	E. Pemecahan Masalah.....	40
BAB V :	KESIMPULAN DAN SARAN	
	A. KESIMPULAN.....	45
	B. SARAN.....	46
DAFTAR PUSTAKA.....		47
LAMPIRAN.....		48

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1	<i>AHTS Logindo Enterprise</i>11
Gambar 4.1	<i>Hasil Rontgen tangan Chief Engineer</i>25
Gambar 4.2	<i>Laporan Kecelakaan</i>25
Gambar 4.3	<i>HSE Performance 2021</i>26
Gambar 4.4	<i>Work Wire yang berkarat</i>27
Gambar 4.5	<i>Cover generator yang pecah</i>28
Gambar 4.6	<i>Komponen mesin generator yang terpentol</i>28

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1 <i>Ship Particular AHTS Logindo Enterprise</i>	24

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2.1	
<i>Kerangka Pemikiran.....</i>	<i>13</i>
Bagan 4.1	
<i>Ship Particular AHTS Logindo Enterprrie.....</i>	<i>23</i>

DAFTAR LAMPIRAN

		Halaman
Lampiran 1	<i>Document Of Compliance</i>	48
Lampiran 2	<i>ISM Code Pasal 3</i>	49
Lampiran 3	<i>ISM Code Pasal 5</i>	49
Lampiran 4	<i>ISM Code Pasal 9</i>	50
Lampiran 5	<i>ISM Code Pasal 12</i>	50
Lampiran 6	<i>Management Visit</i>	51

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dalam mengoperasikan kapalnya, perusahaan bertanggung jawab untuk menciptakan keselamatan kerja seluruh tenaga kerja yang terlibat dalam pengoperasian kapalnya. Perusahaan pelayaran wajib mengusahakan keselamatan kerja dengan menerapkan sistem keselamatannya dan memenuhi sarana kerja yang baik. Berdasarkan ISM Code pasal ke 2 yang menyebutkan bahwa perusahaan harus menyatakan secara tertulis kebijakannya tentang keselamatan dan perlindungan maritim dan memastikan bahwa setiap orang dalam perusahaannya mengetahui dan mematuhi dan juga pada pasal ke 7 ISM Code yang menyatakan bahwa perusahaan wajib mengembangkan program tentang keselamatan kerja di atas kapal dan wajib menerapkan program keselamatan kerja tersebut di atas kapal.

Keselamatan kerja telah menjadi perhatian di antara pemerintah dan bisnis sejak lama. Faktor keselamatan kerja menjadi penting karena terkait erat dengan kinerja karyawan dan pada gilirannya pada kinerja perusahaan. Semakin banyak fasilitas keselamatan kerja, semakin sedikit kemungkinan kecelakaan kerja. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menjelaskan program keselamatan dan kesehatan kerja di atas kapal sebagai bagian dari manajemen. Program keselamatan dan kesehatan kerja, antara lain; penyuluhan, pelatihan, dan alat pelindung diri (APD). Metode penelitian yang digunakan didasarkan pada meta-analisis artikel konseling dan pelatihan yang dilakukan untuk menambah pengetahuan tentang K3.

ISM Code adalah regulasi yang mengatur manajemen perusahaan pelayaran dalam mengoperasikan kapalnya untuk menciptakan keselamatan dan pencegahan pencemaran lingkungan laut. Di dalam mengoperasikan kapalnya, perusahaan pelayaran harus memenuhi peraturan keselamatan internasional yang menyangkut beberapa pasal seperti keselamatan lingkungan dari operasi kapal, kesiapan

menghadapi keadaan darurat, pemeliharaan kapal dan keadaan darurat, dan banyak hal lain yang harus terpenuhi menurut peraturan manajemen keselamatan internasional *ISM Code*.

International Safety Management atau *ISM Code* adalah regulasi Internasional tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran lingkungan sebagaimana yang diatur dalam Bab IX konvensi SOLAS 1974 yang telah diamandemen (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM No.45 Tahun 2012 Pasal 1 Ayat 2). Tujuan dari penerapan *ISM Code* adalah untuk menjamin keselamatan kapal di laut untuk menghindari kecelakaan yang dapat menimbulkan korban jiwa serta dampak kerusakan kapal yang dapat menimbulkan pencemaran lingkungan. *ISM Code* diperuntukan untuk perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu dan pihak yang terlibat dengan pengelolaan atau pengoperasian kapal yang bertujuan dapat memperbaiki kinerja perusahaan dalam operasi kapal yang aman dan bebas pencemaran. *ISM Code* dalam penerapannya mengikuti konsep yang terpapar dalam *International Organization for Standardization* (ISO). Kapal yang beroperasi dengan sistem manajemen yang baik akan meminimalkan kerugian jika terjadi kecelakaan dan pencegahan kecelakaan seperti tabrakan atau kebakaran.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja yang mengatur tentang prinsip-prinsip dasar yang berkaitan dengan pelaksanaan keselamatan kerja. Perusahaan harus memiliki upaya untuk mencegah kecelakaan, mengurangi kemungkinan kebakaran dan setiap tindakan lain yang disebutkan sehubungan dengan tempat kerja. Undang-undang tersebut juga memiliki ketentuan terkait pintu keluar kebakaran; pertolongan pertama jika terjadi cedera, perlindungan dari polutan seperti gas, kebisingan, dll; perlindungan dari penyakit akibat kerja; dan penyediaan alat pelindung diri bagi pekerja.

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) (Mangkunegara, 2015) berpendapat bahwa Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) merupakan suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmaniah maupun rohaniah tenaga kerja pada khususnya, dan manusia pada umumnya, hasil karya dan budaya untuk menjadi masyarakat yang adil dan makmur. (Mathis dan Jackson, 2013) menyatakan bahwa Keselamatan dan Kesehatan Kerja merupakan kegiatan yang menjamin terciptanya kondisi kerja yang aman, terhindari atas gangguan fisik dan mental yang dilakukan melalui pembinaan dan pelatihan,

pengarahan dan kontrol terhadap pelaksanaan tugas dari karyawan serta pemberian bantuan sesuai dengan aturan yang berlaku, baik dari lembaga pemerintah maupun perusahaan dimana karyawan tersebut bekerja. Menurut (Sedarmayanti, 2017) Keselamatan dan Kesehatan Kerja merupakan pengawasan terhadap manusia, mesin, material, metode yang mencakup lingkungan kerja agar pekerja tidak mengalami cedera. Indikator-Indikator Keselamatan, dan Kesehatan Kerja menurut (Sedarmayanti, 2017) terdiri dari 3 (tiga) indikator, diantaranya, Lingkungan kerja, Manusia (karyawan) dan Alat dan mesin kerja

Indonesia memiliki wilayah perairan yang luas dengan beragam potensi sumberdaya alam yang luar biasa negeri untuk memajukan perekonomian nasional. Energi minyak dan gas bumi merupakan salah satu elemen terpenting masyarakat dan industri dalam melakukan aktivitasnya. Perusahaan pelayaran yang bergerak dibidang penyedia armada kapal pendukung operasi eksplorasi minyak dan gas bumi lepas pantai turut berperan dalam upaya pemanfaatan sumber daya alam tersebut.

AHTS Logindo Enterprise adalah kapal yang beroperasi dibawah manajemen PT. Logindo Samudramakmur Tbk yang memiliki ukuran sebesar 3594 GT dimana kapal tersebut wajib untuk memenuhi standar *ISM Code* dalam pengoperasiannya *AHTS Logindo Enterprise* merupakan kapal yang melakukan tugas khusus dalam operasinya, yaitu *Anchorhandling*, mendorong atau menarik *rig*, hingga memberikan dukungan lain kepada *rig* perusahaan pengguna jasa. PT. Logindo Samudramakmur Tbk adalah perusahaan pelayaran yang bergerak dibidang penyediaan armada kapal pendukung kegiatan pengeboran minyak dan gas bumi lepas pantai dimana dalam melaksanakan usahanya wajib mengoperasikan kapal tersebut berpedoman pada *ISM Code*. Untuk menerapkan apa yang telah diatur dalam peraturan *ISM Code*, PT. Logindo Samudramakmur Tbk melaksanakan fungsi sebagai *shipowner* dengan melaksanakan pengawasan, pemeliharaan, perawatan dan juga memastikan keselamatan operasi di atas kapal dengan menjalankan sistem dan prosedur keselamatan perusahaan yang ditetapkan. Dalam pelaksanaan *ISM Code*, maka diperlukan upaya dari manajemen yang baik sehingga dapat mendukung operasi yang dilakukan *AHTS Logindo Enterprise*.

Menciptakan kerselamatan kerja merupakan tanggung jawab perusahaan dalam mengoperasikan kapalnya. Untuk menciptakan keselamatan kerja di atas kapal, maka perusahaan harus memiliki sistem manajemen keselamatan kerja awak

kapal yang baik dan diimplementasikan dengan baik pula oleh semua pihak yang terlibat dalam operasi kapal. Sistem manajemen keselamatan itu juga menyangkut pengawasan dan evaluasi bersama agar keselamatan kerja dapat terus ditingkatkan di atas kapal. Namun pada praktek langsung di atas kapal, masih terjadi kecelakaan kerja yang dapat menyebabkan luka ringan, luka berat, korban jiwa dan mempengaruhi *HSE Performance* perusahaan.

Dari latar belakang di atas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul :

“UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA AWAK KAPAL AHTS LOGINDO ENTERPRISE”

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka dapat beberapa masalah pokok yang perlu dikaji dalam penelitian ini. Diantaranya dapat diidentifikasi sebagai berikut :

1. Tingginya angka kecelakaan kerja di atas kapal *AHTS* Logindo Enterprise pada tahun 2021.
2. Kurang baiknya lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal.
3. Kurangnya peran pengawasan mutlak dua sebagai perwira keselamatan di atas kapal.
4. Kurangnya upaya perusahaan untuk melakukan pemeliharaan peralatan kerja.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan uraian yang telah disampaikan dalam latar belakang sebelumnya penulis merumuskan permasalahan. Agar tujuan dari penulisan dapat tercapai dengan baik, maka penulis membatasi permasalahan di dalam ruang lingkup penulisan yaitu penulis akan membatasi masalah dari :

1. Tingginya angka kecelakaan kerja di atas kapal *AHTS* Logindo Enterprise pada tahun 2021.
2. Kurang baiknya lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah, peneliti menyusun rumusan masalah sebagai berikut :

1. Apa yang menyebabkan tingginya angka kecelakaan kerja di atas kapal *AHTS Logindo Enterprise* pada tahun 2021 ?
2. Apa yang menyebabkan kurang baiknya lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN

1. Aspek Teoritis:

- a. Untuk mengetahui penyebab dan pemecahan masalah tingginya kecelakaan kerja di atas kapal *AHTS Logindo Enterprise* pada tahun 2021.
- b. Untuk mengetahui penyebab dan pemecahan masalah kurangnya lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal *AHTS Logindo Energy*.

2. Aspek Praktis:

Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat seperti sebagai berikut:

- a. Sebagai bahan evaluasi perusahaan pelayaran dalam melakukan operasi kapal di bidang penyediaan jasa maritim terpadu sehingga dapat tercipta keselamatan kerja dan pencegahan pencemaran lingkungan laut selama kapal beroperasi.
- b. Sebagai tugas akhir dan karya ilmiah dalam bentuk skripsi yang wajib dikerjakan oleh penulis.
- c. Mendapatkan Ijazah Diploma IV (D-IV) jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan penulis dalam menambahkan data mengkaji materi skripsi ini, maka sistematika penulisan skripsi ini menjadi 5 (lima) bab yang diawali hal-hal bersifat umum, dan dengan penulisan yang disajikan pada bab-bab selanjutnya penulis membahas tentang hal-hal yang berkaitan langsung dengan

judul dan disusun sedemikian rupa sehingga diharapkan akan sangat menambahkan para pembaca memahaminya apa yang dijelaskan oleh penulis dalam skripsi ini :

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini penulis akan memaparkan mengenai latar belakang masalah penulisan skripsi, menguraikan mengenai alasan mengapa penulis memilih judul tersebut, tujuan dan kegunaan penelitian, perumusan masalah, pembatasan masalah dan sistematika penulisan

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini penulis akan memaparkan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu yang terdapat dalam pustaka ilmu pengetahuan pendukung lainnya serta menjelaskan teori-teori yang relevan dengan masalah yang diteliti, kerangka pemikiran yang memuat asumsi-asumsi yang timbul atau terbentuk setelah adanya dalil, hukum yang relevan dan hipotesis yang memuat tentang anggapan sementara.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini penulis memaparkan mengenai waktu dan tempat penulis dalam mengamati dan melakukan penelitian melalui teknik pengumpulan data yang penulis pilih, teknik tersebut dapat berupa populasi, sampel serta teknik analisis.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini penulis menjelasn tentang data yang diperoleh penulis selama melakukan penelitian, dengan pendeskripsian yang jelas serta selama melakukan evaluasi untuk pemecahan masalah.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini penulis menyimpulkan dari hasil-hasil pengkajian seluruh bab yang berisi tentang jawaban yang telah dibuat berdasarkan hasil analisis dan pembahasan serta saran-saran yang berguna untuk bagian operasional di PT. Logindo Samudramakmur Tbk.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL

Pada bagian ini penulis menyampaikan beberapa pengertian yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas didalam penulisan penelitian ini. Adapun pengertian-pengertian tersebut sebagai berikut:

1. Keselamatan Kerja

Di dalam perusahaan terdapat beberapa aspek dalam perlindungan untuk para karyawan salah satunya yaitu keselamatan, perlindungan yang di berikan untuk karyawan bertujuan agar karyawan merasa aman dalam pekerjaannya sehari-hari untuk meningkatkan produktivitas di dalam perusahaan. Para karyawan dalam suatu perusahaan harus memperoleh perlindungan dari permasalahan yang ada di sekitarnya dan pada diri karyawan sendiri yang dapat menimpa atau menggangu dirinya serta pelaksanaan pekerjaannya. Keselamatan dan kesehatan kerja, menurut stopiah dan etta mamang (2018:324), “mengelola kesehatan dan keselamatan kerja adalah suatu keharusan. Mengelola tempat kerja yang sehat dan aman dan meminimalisir secara maksimal bahaya kesehatan dan keselamatan kerja merupakan tanggung jawab setiap orang (pemimpin maupun bawahan) dalam organisasi. Namun, tanggung jawab menurut organisatoris terletak pada pimpinan organisasi.”

Menurut armtsrong dalam stopiah dan etta mamang (2018:324) berpendapat bahwa, kesehatan adalah suatu keadaan dari seorang pekerja yang terbebas dari gangguan fisik dan mental sebaga akibat dari pengaruh interaksi pekerjaan dan lingkungan, sedangkan keselamatan kerja adalah suatu keadaan yang aman dan selamat dari penderitaan dan kerusakan serta kerugian di tempat kerja, baik berupa pada saat memakai alat, bahan, mesin-mesin, dalam proses

pengolahan, teknik pengepakan, penyimpanan, maupun menjaga dan mengamankan tempat serta lingkungan kerja.

2. *International Safety Management Code*

International Safety Management Code (ISM Code) merupakan suatu kode internasional tentang manajemen pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran lingkungan laut yang disahkan dalam sidang umum *International Maritime Organization (IMO)*, dan akan terus disesuaikan sesuai dengan perubahan yang terjadi mengikut perkembangan moda transportasi laut. *International Safety Management Code* yang di singkat *ISM Code* merupakan kebijakan internasional maupun nasional untuk standar mutu bagi setiap perusahaan pelayaran beserta kapal-kapalnya dalam menjamin terwujudnya keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan laut. *ISM Code* terdiri dari 16 elemen:

1. Umum.
2. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan.
3. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan.
4. *Designated person*.
5. Tanggung jawab dan wewenang nakhoda.
6. Sumber daya dan tenaga kerja.
7. Pengembangan pengoperasian kapal.
8. Kesiapan menghadapi keadaan darurat.
9. Pelaporan dan analisa ketidak sesuaian kecelakaan dan berbahaya.
10. Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya.
11. Dokumentasi.
12. Verifikasi tinjauan dan evaluasi perusahaan.
13. Sertifikasi, verifikasi dan pengawasan.
14. Sertifikasi sementara.
15. Formulir sertifikat.
16. Verifikasi

International Safety Management Code (ISM Code) merupakan ketentuan ketentuan internasional yang mengatur manajemen perusahaan maupun kapal untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan polusi dilaut. Sedangkan *ISM Code* ini mempunyai tujuan yaitu :

1. Memastikan keselamatan di laut.
2. Mencegah cedera atau hilangnya jiwa manusia.
3. Menghindari kerusakan lingkungan khususnya lingkungan dilaut dan kerusakan harta benda.

Dengan adanya penelitian ini, dapat diketahui betapa pentingnya implementasi dari *ISM Code* melalui manajemen yang diterapkan perusahaan di atas kapal. Hasil dari komitmen implementasi *ISM Code* yang dilakukan perusahaan terhadap kapal yang dioperasikannya adalah keselamatan operasi kapal, mengurangi kerugian materil maupun non materil jika terjadi kecelakaan kapal, meminimalisir terjadinya korban jiwa, dan menjaga kelestarian lingkungan perairan tempat kapal beroperasi. *ISM Code* harus ditaati oleh setiap perusahaan pelayaran pemilik kapal. di seluruh dunia dan bersifat wajib bagi semua jenis kapal bertonase minimal 500 *gross tonnage* sesuai dengan konvensi SOLAS 74 *Chapter IX*, maka perusahaan-perusahaan yang menerapkan akan dipandang sebagai suatu perusahaan yang memiliki standar keselamatan dan kemampuan manajemen kapal yang baik. Hal tersebut penting bagi perusahaan pelayaran dalam daya saing antar sesama perusahaan penyedia armada kapal dan akan lebih menjamin kelangsungan usaha yang dilakukan oleh perusahaan. *ISM Code* bertujuan untuk menjamin keselamatan dilaut, mencegah kecelakaan meminimallisir kerugian yang ditimbulkan dari kecelakaan, dan juga mencegah pencemaran pada lingkungan tempat kapal beroperasi. *ISM Code* membentuk suatu standar internasional untuk manajemen dan operasi kapal yang aman. Maka, setiap perusahaan harus mengembangkan, melaksanakan dan mempertahankan *Safety Management System (SMS)*. *Safety Management System (SMS)* adalah suatu sistem yang dibuat oleh suatu perusahaan pelayaran untuk menjamin keselamatan di laut, pencegahan kecelakaan manusia dan menghindari pencemaran lingkungan khususnya lingkungan maritim.

3. Kapal

Kapal adalah sebuah sarana transportasi air dengan jenis dan bentuk tertentu sesuai dengan fungsi dan tujuan kapal tersebut. Kapal dibuat untuk dapat mengapung dan melakukan perpindahan di atas permukaan air untuk mengangkut penumpang, barang muatan dan melakukan tugas atau fungsi

khusus dari kapal tersebut. Didalam Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Pengangkutan Laut, yang disebut dengan kapal adalah “alat apung dengan bentuk dan jenis apapun.” Definisi ini sangat luas jika dibandingkan dengan pengertian yang terdapat di dalam pasal 309 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) yang menyebutkan kapal sebagai “alat berlayar, bagaimanapun namanya, dan apapun sifatnya.” Dari pengertian berdasarkan KUHD ini dapat dipahami bahwa benda-benda apapun yang dapat terapung dapat dikatakan kapal selama ia bergerak, misalnya mesin penyedot lumpur atau mesin penyedot pasir. Menurut Bambang Triadmodjo (2010:26) definisi kapal adalah panjang lebar dan sarat (*draft*) kapal yang akan menggunakan pelabuhan berhubungan langsung pada perencanaan pelabuhan dan fasilitas-fasilitas yang harus tersedia di pelabuhan.

4. *Anchor Handling Tug Supply Vessel*

Anchor Handling Tug Supply Vessel (AHTS) merupakan sebuah kapal yang dibangun secara khusus untuk menunjang operasional di perairan bangunan instalasi lepas pantai. Kapal ini memiliki karakteristik fungsional yang spesifik, kapal harus dapat beroperasi di lingkungan yang sangat ekstrim. Oleh karena itu performa dari kapal sangat dipertimbangkan dalam proses perancangan. Desain dari kapal *AHTS* sangat bervariasi, tergantung kapasitas dari galangan kapal pembangun dan area operasi dari kapal *AHTS* itu sendiri. Kapal *AHTS* memiliki *cargo area* yang melebar dibagian belakang. Bentuk ini dibuat sebagai tempat membawa muatan dan operasional dari *anchor handling* juga *towing* dari kapal itu sendiri. Di bagian samping dari *cargo area* terdapat *bulwark* yang tinggi. Hal ini bertujuan untuk melindungi muatan atau peralatan serta personel yang berada di atas *cargo area* dari bahaya lingkungan lepas pantai. Di bagian belakang kapal tampak bahwa area tersebut terbuka. Pada bagian tersebut diberi *stern roller* yang bisa bergerak memutar dengan tujuan membantu dalam proses operasi penurunan jangkar atau pengangkatan jangkar pada bangunan lepas pantai serta memungkinkan proses *towing* guna menarik sebuah platform atau kapal lain. Pada bagian depan *cargo area* terdapat *towing winch house* dan blok akomodasi. *Towing winch house* tepat berada di *main deck* sejajar dengan *deck* untuk *cargo*

handling. *Towing winch*, *Towing wire* dan peralatan *anchor handling* lainnya berada di ruangan ini. Meskipun desain dari *AHTS* sangat bervariasi tergantung akan kebutuhan, namun secara umum fungsi, sistem dan peralatan pada kapal hampir sama pada sebagian besar kapal. Berikut adalah kriteria operasional sebuah kapal *AHTS*:

- a) Desain lambung kapal yang memberikan *cargo deck area* pada bagian belakang, hal ini memungkinkan untuk membawa muatan/ peralatan dari suatu *platform* atau menuju *platform* serta area yang terbuka pada bagian belakang untuk operasional *anchor handling*.
- b) Bentuk lambung yang meminta perhatian lebih guna menjaga kemampuan manuver saat kapal pada operasional kecepatan rendah atau keadaan diam (statis). Tingginya luas area yang terkena terpaan angin merupakan kekurangan tersendiri bagi kapal *AHTS* saat melakukan penyebaran dan pengambilan jangkar ataupun ketika pengoperasian *towing*. Area terpaan angin yang tinggi membuat *AHTS* rentan mendapat gaya dari luar saat butuh akan *static operation*, sehingga kebutuhan daya akan meningkat untuk menjaga kapal *AHTS* tetap pada posisinya.



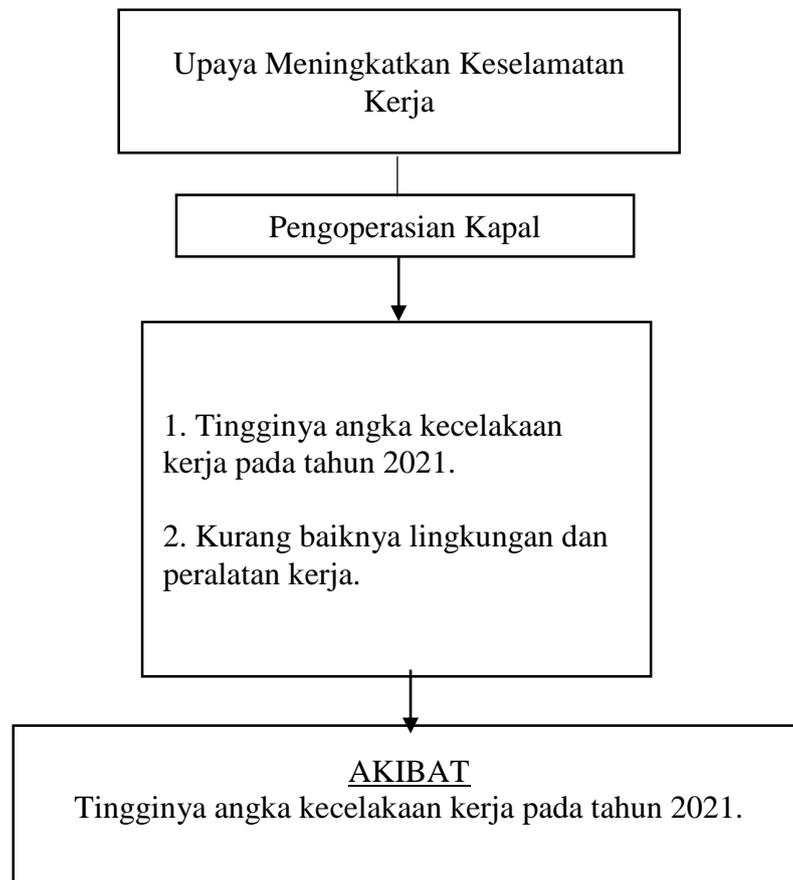
Gambar 2.1
AHTS Logindo Enterprise

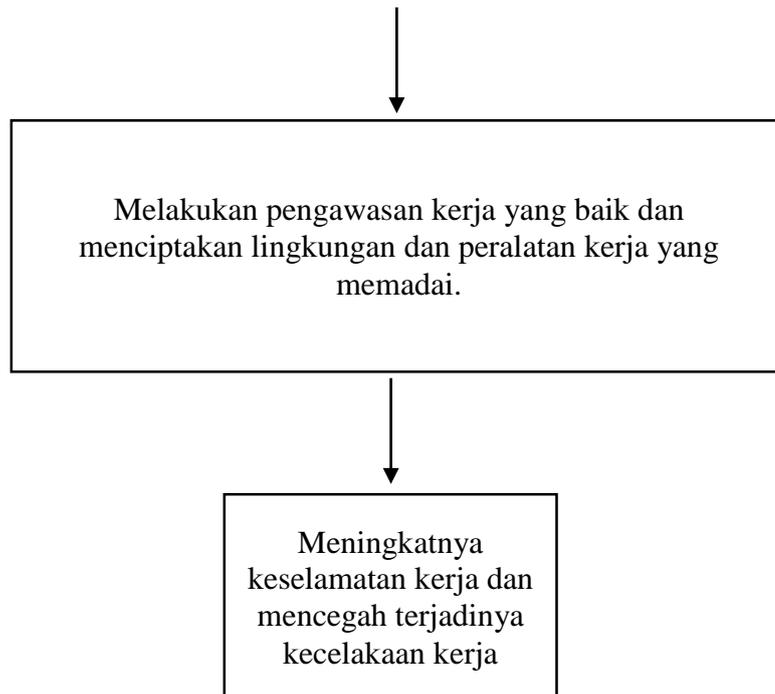
5. *Anchor Handling Operation*

Anchor handling atau disebut juga dengan *anchor job* adalah suatu kegiatan peletakan, pemindahan dan penanganan jangkar dari suatu *rig/platform* yang dilakukan oleh kapal *AHTS* yang dirancang secara khusus untuk melakukan pekerjaan tersebut dengan menggunakan peralatan-peralatan yang terpasang di atas kapal untuk seperti *anchor winch*, *Anchor handling wire*, *stern roller*, *shark jaws*, dan sebagainya yang dapat membantu kapal melakukan pekerjaan tersebut.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran adalah pemaparan dari kerangka pikir atau pentahapan pemikiran secara kronologis dalam menjawab atau menyelesaikan suatu pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep-konsep. Pemaparan ini dilakukan dalam bentuk bagan alir yang sederhana yang disertai dengan penjelasan singkat mengenai bagan tersebut.





Bagan 2.1
Kerangka Pemikiran

Pembuatan kerangka pemikiran sangat membantu para penulis untuk :

1. Membantu melihat wujud ide-ide dalam sekilas pandang sehingga dapat dipastikan apakah susunan dan hubungan timbal balik antara ide-ide itu sudah tepat dan harmonis dalam perimbangannya. Kerangka pemikiran mencegah penulisan keluar dari sasaran.
2. Dengan memperhatikan sebuah kerangka pemikiran, penulis dapat melihat dengan jelas materi pembantu mana yang diperlukan. Dengan dibuatnya kerangka fikir, maka akan jelas arah penulisan suatu penelitian, sehingga akan memudahkan penulis dalam menyelesaikan suatu pokok permasalahan.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada saat penulis melaksanakan praktek darat dari bulan Agustus 2020 sampai dengan bulan Juni 2021 bertempat di bagian *Health Safety Environment* PT. Logindo Samudramakmur Tbk.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilaksanakan pada:

- a. Nama Perusahaan : PT. Logindo Samudramakmur Tbk
- b. Alamat : Graha Corner Stone, Jl. Rajawali Selatan 2 No. 1, RT.05/RW 06, Gunung Sahari Utara, Kecamatan Sawah Besar, Kota Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- c. Telepon/Fax : (021) 64713088
- d. Email : corporate@logindo.com

B. METODE PENDEKATAN

Metode pendekatan merupakan cara yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data penelitiannya. Dengan menggunakan metode pendekatan akan diketahui hubungan yang signifikan antara data yang diteliti sehingga menghasilkan kesimpulan yang akan memperjelas gambaran mengenai objek yang diteliti. Pendekatan penelitian yang digunakan dalam skripsi ini adalah penelitian kualitatif dengan melihat sebagian besar kehidupan sosial dengan instrinsik. Menurut Burns dan Grove dikutip Khan (2014), penelitian kualitatif adalah sebuah sistem dan pendekatan subjektif untuk menjelaskan dan menyoroti pengalaman hidup sehari-hari. Menurutnya, setelah proses, langkah-langkah dilanjutkan untuk memaknai data yang ditemukan. Dengan pendekatan kualitatif

ini, peneliti dapat mengeksplorasi secara mendalam sikap-sikap manusia, perbedaan perspektif, dan pengalaman hidup untuk menemukan kompleksitas dalam situasi melalui kerangka secara menyeluruh.

Penelitian kualitatif tetap terbuka untuk berubah, peneliti kualitatif siap untuk mengubah arah atau fokus proyek penelitian dan dapat meninggalkan pertanyaan penelitian asli mereka selama proyek penelitian mereka. Merangkum dari beberapa definisi tentang studi kualitatif yang ada, dapat disimpulkan ada beberapa unsur-unsur pokok didalamnya yaitu:

1. Penelitian ini memfokuskan pada keaslian dan kealamiah data sehingga tidak ada istilah perlakuan atau pengkondisian tertentu pada subjek/objek penelitian
2. Instrumen kunci dalam studi kualitatif adalah si peneliti sendiri
3. Melakukan interaksi yang intensif di lapangan
4. Data penelitiannya berupa kata-kata, gambar, maupun video, dan tidak berkaitan dengan kuantitas yang berupa angka yang dominan
5. Menggunakan pendekatan induktif
6. Hasil penelitiannya lebih menitikberatkan pada makna atau *value*.

Jenis penelitian yang digunakan dalam skripsi ini adalah jenis penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Di dalam penelitian kualitatif, Sugiyono (2017) menjelaskan langkah ke tiga dalam analisis data deskriptif kualitatif yaitu penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan asli bersifat sementara dan akan berubah jika tidak ditemukan bukti yang kuat untuk tahap pengumpulan data berikutnya. Namun, jika kesimpulan tahap awal didukung oleh bukti yang valid dan konsisten saat peneliti kembali ke lapangan untuk mengumpulkan data, maka kesimpulan yang ditarik merupakan kesimpulan yang kredibel.

Berdasarkan langkah ke tiga dalam analisis data di atas dapat disimpulkan bahwa kesimpulan dalam penelitian deskriptif kualitatif mungkin dapat menjawab rumusan masalah yang dirumuskan sejak awal, tetapi mungkin juga tidak. Kesimpulan ini dikarenakan sejak awal masalah dan rumusan masalah dalam penelitian deskriptif kualitatif masih bersifat sementara dan akan berkembang setelah penelitian berada di lapangan. Kesimpulan dalam penelitian kualitatif diharapkan sebagai penemuan baru yang belum pernah dilakukan sebelumnya.

Penelitian deskriptif kualitatif menghasilkan dan mengolah data yang sifatnya deskriptif, seperti transkrip wawancara, catatan lapangan, gambar, foto, rekaman video, dan sebagainya. Selain itu, penelitian kualitatif juga memiliki beberapa pandangan mendasar, yaitu:

1. Realitas sosial adalah sesuatu yang subjektif dan diinterpretasikan, bukan sesuatu yang berada diluar individu-individu.
2. Manusia secara sederhana tidak mengikuti hukum-hukum alam diluar diri, melainkan menciptakan rangkaian makna dalam menjalani kehidupannya.
3. Ilmu didasarkan pada pengetahuan sehari-hari, bersifat induktif, ideografis dan bebas nilai, serta
4. Penelitian bertujuan untuk memahami kehidupan sosial.

Adapun metode pendekatan yang digunakan penulis dalam penelitian:

1. Studi kasus

Penulis melakukan metode pendekatan studi kasus dengan mempelajari masalah-masalah yang sedang dihadapi. Artinya, masalah-masalah yang ada dipelajari terlebih dahulu dengan mengacu kepada Manual, *Standar Operation Procedure* (SOP) dan dokumen-dokumen lain yang dapat membantu penulis dalam pemecahan masalah.

2. Studi Pustaka

Penulis melakukan metode pendekatan studi pustaka dengan cara membaca buku-buku petunjuk tentang implementasi *ISM Code* atau buku-buku lain yang dapat dijadikan sebagai referensi dalam pengimplementasian *ISM Code*. Studi pustaka merupakan studi yang bertujuan untuk mencari data tentang masalah penelitian dengan mencari jawaban atas permasalahan dengan berpedoman pada buku. Tahap tersebut sangat penting karena studi pustaka dilakukan dengan cara mempelajari buku atau hasil penelitian terdahulu.

3. *Problem Solving*

Metode pendekatan dengan cara *problem solving* merupakan lanjutan dari pendekatan studi kasus yang telah dilakukan terlebih dahulu oleh peneliti yang mana telah dijelaskan di atas, sehingga *problem solving* adalah suatu proses menemukan masalah dan memecahkan berdasarkan data dan informasi yang akurat, sehingga dapat diambil kesimpulan yang tepat.

C. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Data dikumpulkan dengan tujuan memperoleh informasi yang mana bila diperlukan untuk tujuan penyelidikan. Pengumpulan data dilakukan pada sampel yang sudah ditentukan. Data sendiri merupakan suatu yang belum memiliki sebuah arti bagi penerimanya dan juga masih membutuhkan pengolahan. Data juga merupakan salah satu kompetensi riset yang mempunyai arti jika tanpa data tidak akan ada data riset. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

1. Observasi.

cara ini dilakukan oleh peneliti sebagai teknik pengumpulan data melalui penamatan yang disertai beberapa pencatatan terhadap perilaku obyek sasaran. Sutrisno Hadi (1986) dalam Sugiyono (2011:196) menyatakan bahwa, suatu proses yang rumit serta suatu proses yang tersusun dari berbagai proses psikologis dan biologis merupakan arti sebuah observasi. Observasi pada penelitian ini dilakukan di PT. Logindo Samudramakmur Tbk.

2. Wawancara

Wawancara adalah pengumpulan data dengan cara mengajukan pertanyaan secara langsung. Teknik pengumpulan data dengan cara mengadakan pertanyaan, percakapan dan tanya jawab secara lisan dan langsung dengan tatap muka pada informan dengan menggunakan interview guide (pedoman wawancara) tujuannya untuk mengetahui mengenai masalah yang ada tidak dapat diobservasi, kemudian jawaban-jawaban responden dicatat atau direkam dengan alat perekam (Moleong, 2006: 67). Wawancara dilakukan oleh peneliti sebagai metode pengumpulan data dengan melakukan tanya jawab dan dengan berkomunikasi secara langsung dengan informan-informan yang penulis telah paparkan mengenai narasumber atau informan yang dianggap mengetahui banyak mengenai objek permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini.

3. Dokumentasi.

Teknik ini dilakukan oleh peneliti sebagai metode pengumpulan data secara kualitatif dengan melihat serta juga menganalisis yang telah dibuat oleh seorang subjek. Teknik digunakan juga guna memperoleh atau melalui sumber pustaka, dokumen, beberapa peraturan, keputusan-keputusan, undang-undang dan berbagai literatur terkait.

Oleh karena itu, pendekatan penelitian dalam ini menggunakan jenis penelitian deskriptif kualitatif guna mendeskripsikan upaya peningkatan keselamatan kerja di PT. Logindo Samudramakmur pada kapal *AHTS Logindo Enterprise*.

D. SUBJEK PENELITIAN

Subjek penelitian dalam hal ini adalah orang yang memberikan informasi dan juga menguasai informasi serta dapat menyajikan informasi yang valid tentang apa yang dapat diharapkan peneliti selama melakukan penelitian. Sukandarumudi (2002) dalam Rina Hayati (2022), informan penelitian merupakan beberapa orang yang dapat memberikan informasi, dimana informan penelitian tersebut dapat berupa lembaga, orang atau benda, yang sifat keadaanya diteliti. Sugiyono mengatakan bahwa purposive sampling merupakan teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu yakni sumberdaya yang dianggap paling mengerti tentang apa yang diharapkan, sehingga mempermudah peneliti menjelajahi objek sosial yang diteliti. Pengumpulan informasi dengan berbagai variasi yang ada, buka dari sampelsumber data yang banyak merupakan hal yang harus diperhatikan dalam penelitian sampel kualitatif.

Subjek yang diambil dari penelitian ini adalah karyawan departemen *Health, Safety, Environment (HSE)* dan departemen *operation* PT. Logindo Samudramakmur Tbk yang terlibat dalam upaya peningkatan keselamatan kerja pada kapal *AHTS Logindo Enterprise*. Untuk itu informan atau narasumber yang dimaksud dalam penelitian ini adalah seluruh karyawan PT. Logindo Samudramakmur Tbk.

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Dalam penelitian kualitatif terdapat istilah analisis yaitu, dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung, dan setelah data selesai pengumpulan data dalam waktu tertentu. Setelah dilakukan pengumpulan data, ada beberapa langkah-langkah dalam analisis data yaitu:

1. Reduksi Data.

Reduksi data dapat diartikan sebagai sebuah proses pemilihan hal-hal pokok, memfokuskan pada beberapa hal yang penting dengan mencari tema dan

polanya. Reduksi data ini juga dapat diartikan suatu bentuk analisa yang mengarahkan, membuang yang tidak perlu serta mengorganisi data dengan sedemikian rupa. Dapat disimpulkan dengan data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang cukup jelas, serta mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya. Reduksi data ini akan terus berlangsung sesudah penelitian dilapangan, sampai laporan akhir tersusun lengkap.

2. Penyajian Data.

Penyajian data ini dibatasi sebagai kumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan serta pengambilan sebuah tindakan. Dalam sebuah penelitian kualitatif, penyajian data biasa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, *flowchart*, bagan, hubungan antar kategori dan apapun yang sejenisnya. Tetapi yang paling sering digunakan dalam penyajian data peneliti

an kualitatif adalah dengan teks yang bersifat naratif. Dengan penyajian tersebut akan dapat dipahami apa yang terjadi serta apa yang harus dilakukan, menganalisis atau mengambil tindakan berdasarkan pemahaman yang di dapat dari beberapa penyajian. Dengan demikian maka peneliti dapat mengetahui apa yang terjadi dan menarik kesimpulan yang tepat.

3. Penarikan Kesimpulan.

Dalam analisis data kualitatif penarikan kesimpulan atau verifikasi hanyalah sebagian dari satu kegiatan konfigurasi yang utuh. Beberapa kesimpulan juga diverifikasi selama penelitian berlangsung. Didalam kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara, dan akan berubah bila ditemukan hal yang kuat yang mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Tetapi jika kesimpulan yang dikemukakan pada tahap awal, didukung oleh beberapa bukti yang valid serta konsisten saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan adalah kesimpulan yang kredibel.

BAB IV

ANALISA DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Sejarah Perusahaan PT. Logindo Samudramakmur Tbk

PT Logindo Samudramakmur, Tbk didirikan di tahun 1995 dan saat ini, Logindo telah menjadi salah satu operator utama di bidang penyediaan kapal pendukung lepas pantai (*offshore support vessel*). Dimulai dengan beberapa kapal tunda dan tongkang yang dimiliki, pada tahun 1997 perseroan memfokuskan aktivitas usahanya sebagai penyedia jasa pendukung kelautan hulu migas dan memperoleh kontrak kerja pertamanya dari Total E&P Indonesia (sekarang Pertamina Hulu Mahakam).

PT Logindo Samudramakmur Tbk didirikan pada tahun 1995 oleh Eddy Kurniawan Logam & Rudy Kurniawan Logam dan sejak tahun 1997 berkomitmen untuk fokus di bidang penyediaan jasa maritim terpadu untuk mendukung industri hulu minyak & gas bumi. Pada awal masa berdirinya, PT. Logindo Samudramakmur Tbk memulai usahanya dengan menyediakan tongkang-tongkang untuk disewa mengantar muatan batu bara. Untuk pengembangan usaha ke skala yang lebih besar, pada tahun 2011 Perseroan mengundang *Pacific Radiance Pte Ltd* menjadi mitra strategis dan pada akhir tahun 2013 melakukan penawaran saham perdananya ke bursa modal Indonesia. Hingga tahun 2021 PT. Logindo Samudramakmur Tbk tercatat memiliki lebih dari 60 kapal yang terdiri dari beragam jenis kapal pendukung kegiatan perusahaan pengeboran minyak dan gas bumi baik dalam dan luar negeri. PT. Logindo Samudramakmur Tbk merupakan perusahaan pelayaran yang melayani penyediaan armada kapal pendukung terpadu kegiatan pengeboran minyak dan gas bumi lepas pantai seperti kapal berjenis *Anchor Handling Tug and Supply (AHTS)*, *Diving Support Vessel (DSV)*, *Anchor Handling and Tug*

(AHT), *Utility Boat (UB)*, *Platform Support Vessel (PSV)*, *Accommodation Work Barge (AWB)*, *Crewboat (CB)* dan *Tug Boat (TB)*, dimana masing-masing kapal memiliki fungsi dan kegunaannya masing masing dalam mendukung kegiatan pengeboran minyak lepas pantai yang dilakukan perusahaan pengeboran minyak dan gas bumi dari dalam negeri maupun dari luar negeri. PT. Logindo Samudramakmur Tbk yang lebih dikenal dengan nama PT. Logindo berkantor pusat di Jakarta Pusat dan memiliki kantor cabang di kota Balikpapan memiliki. PT. Logindo Samudramakmur Tbk memiliki visi sebagai berikut:

Visi : Menjadi perusahaan jasa maritim terpadu Indonesia yang terdepan dan bermanfaat bagi industri dan bangsa.

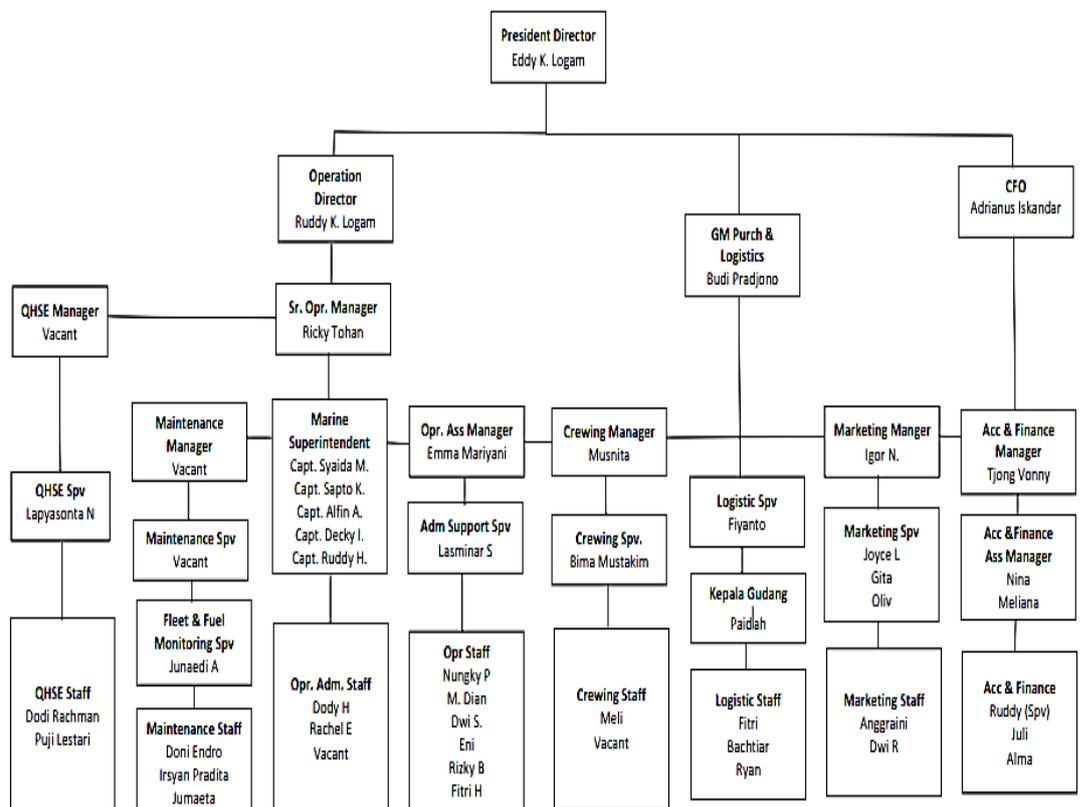
- Misi :
1. Senantiasa memberikan kepuasan kepada pelanggan
 2. Memberikan nilai yang optimum dan berkesinambungan kepada para pemangku Kepentingan
 3. Mengembangkan karyawan hingga mencapai potensi maksimalnya
 4. Menjalankan usaha dengan penuh integritas dan mengutamakan mutu, kesehatan, keselamatan kerja dan perlindungan lingkungan.

PT. Logindo Samudramakmur Tbk memiliki kantor utama di Jakarta Pusat, Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta menempati gedung milik sendiri setinggi 4 lantai dan menjadi satu gedung dengan anak perusahaannya yaitu PT. Servewell Offshore yang bergerak di bidang yang sama yaitu pelayanan jasa terpadu armada kapal pendukung kegiatan pengeboran minyak dan gas bumi lepas pantai dan PT. Steadfast Marine yang bergerak dibidang pembangunan dan galangan kapal yang dimiliki oleh kepemilikan dan kepengurusan yang sama dengan induk perusahaannya yaitu PT. Logindo Samudramakmur Tbk Gedung tersebut memiliki fasilitas operasional seperti ruang kerja, ruang rapat, ruang serbaguna, ruang *fuel monitoring*, ruang musala, ruang tamu, ruang generator listrik, ruang *interview*, ruang makan, *lift*, area parkir kendaraan, gudang suku cadang kapal, gudang peralatan, gudang alat pelindung diri atau *personal protective equipment (PPE)*, gudang alat keselamatan atau *life saving appliance (LSA)*, dan gudang alat pemadam api ringan (APAR).

2. Struktur Organisasi PT. Logindo Samudramakmur Tbk

Perusahaan tempat penulis menyelesaikan praktek darat (prada) merupakan perusahaan pelayaran penyedia jasa terpadu armada pendukung kegiatan pengeboran minyak dan gas bumi lepas pantai perusahaan pengeboran minyak dan gas bumi lepas pantai dalam negeri maupun luar negeri. PT.Logindo Samudramakmur Tbk menerapkan struktur organisasi, sistem struktu organisasi yang diterapkan oleh PT. Logindo Samudramakmur Tbk adalah *unity of command* yang berarti bahwa setiap bawahan hanya bertanggung jawab kepada atasannya di masing-masing bidang atau divisi. Pembagian tugas dan wewenang ditentukan oleh manual perusahaan dan *Standard Operational Procedure (SOP)* yang di buat perusahaan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi masing-masing divisi, kompetensi dan penempatan yang diberikan bagian *Human Resources Development (HRD)* Berikut ini adalah struktur organisasi PT. Logindo Samudramakmur Tbk:

STRUKTUR ORGANISASI PT. Logindo Samudramakmur Tbk.



Bagan 4.1

Struktur Organisasi PT. Logindo Samudramakmur Tbk

3. *AHTS Logindo Enterprise*

AHTS Logindo Enterprise adalah kapal bertipe *Anchor Handling Supply and Tug Vessel (AHTS)* yang dimiliki dan dioperasikan oleh perusahaan PT. Logindo Samudramakmur Tbk *AHTS* Logindo Enterprise adalah kapal dengan spesifikasi tertinggi yang dimiliki PT. Logindo Samudramakmur dijenisnya sendiri dari sekian jenis kapal yang dimiliki dan dioperasikan oleh perusahaan PT. Logindo Samudramakmur Tbk

Kapal jenis ini bekerja untuk menangani pemasangan jangkar *untuk rig buoy* ataupun untuk pemindahan titik penempatan jangkar. Selain itu, kapal juga dapat digunakan dengan memasang alat-alat survei bawah laut seperti sensor batimetri dan membantu kegiatan inspeksi rantai dan jangkar di dalam laut menggunakan ROV. Maka dari itu diperlukan rancangan stabilitas kapal yang baik yaitu lambung kapal dengan *draft* yang cukup dalam sehingga *stern roller* yang berada dibelakang kapal dapat menyentuh air sehingga penarikan *catcher buoy* dari jangkar dibawah air dapat dengan mudah diambil oleh awak kapal. Kapal *AHTS* Logindo Enterprise dilengkapi dengan *work wire* yang tergulung di dalam *winch drum* yang digunakan untuk mengangkat *buoy* dan jangkar ataupun untuk menarik *oil rig* atau sebuah *barge*. Apabila diperlukan atau dalam keadaan darurat *AHTS* Logindo Enterprise juga bisa dipakai sebagai kapal penyelamat dan untuk membantu pemulihan. Untuk itu kapal *AHTS* Logindo Enterprise disebut juga sebagai *Support vessel*.

Dalam pengoperasiannya, *AHTS* Logindo Enterprise dioperasikan oleh awak kapal yang bekerja dibawah PT. Logindo Samudramakmur Tbk, *AHTS* Logindo Enterprise dioperasikan oleh perusahaan dengan disewakan ke perusahaan pengeboran minyak dan gas bumi lepas pantai atau perusahaan survei kelautan yang memanfaatkan fasilitas dan peralatan yang terintegrasi di atas kapal. Kapal tersebut di sewa dan dioperasikan untuk melakukan pekerjaan untuk mendukung kegiatan pengeboran dan eksplorasi minyak dan gas bumi lepas pantai seperti :

- a. *Anchor Handling*, yaitu pengangkatan, peletakan, penurunan, dan perbaikan posisi jangkar dari *rig*/instalasi pengeboran lepas pantai seperti ; *Jack Up Rig*,

Accommodation Work Barge (AWB), Drill Ship, Submerable Rig, dan Semi Submersible Rig dengan menggunakan alat bantu dan peralatan yang terinstalasi pada kapal seperti *Anchor Handling Winch, Stern Roller, Shark Jaws* dan peralatan lain.

- b. *Tugging*, yaitu kapal digunakan untuk membantu pergerakan atau perpindahan sebuah kapal, tongkang, bangunan instalasi pengeboran minyak dan gas bumi lepas pantai ke titik yang ditentukan.
- c. *Supply dan Cargo Handling*, yaitu kapal digunakan sebagai pengangkut muatan milik pencharter yang berupa logistik, permesinan, dan peralatan lain untuk mendukung pekerjaan pengeboran minyak di atas instalasi pengeboran minyak dan gas bumi lepas pantai dengan adanya area kargo di atas kapal, di dalam melakukan kegiatan tersebut, kapal diharuskan untuk mendekat dan bersandar di salah satu sisi bangunan instalasi. Berikut ini adalah data *Ship Particular* kapal *AHTS Logindo Enterprise* :

Ship Particular <i>AHTS Logindo Enterprise</i>	
Nomor IMO	9524956
Nama Kapal	<i>AHTS LOGINDO ENTERPRISE</i>
Tipe Kapal	Anchor Handling Tug and Supply Vessel
Call Sign	JZTD
Bendera	Indonesia
Pelabuhan Asal	Jakarta
Gross Tonnage	2924
Summer Deadweight	2971 T
Length Of All	74.1 Meter
Lebar	17 Meter
Tahun Pembangunan	2012
Pemilik	PT. Logindo Samudramakmur Tbk
Operator	PT. Logindo Samudramakmur Tbk

Tabel 4.1
Ship particular *AHTS* Logindo Enterprise.

Selama penulis melaksanakan pratek darat pada PT. Logindo Samudramakmur Tbk sebagai *cadet* di departemen *Health Safety Environment*, penulis menemukan masalah yang berkaitan dengan upaya perusahaan dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal *AHTS* Logindo Enterprise sebagai berikut :

- a) Tingginya angka kecelakaan kerja pada tahun 2021.

Pada tahun 2021, *Health, Safety, Environment Key Performance Indicator* PT. Logindo Samudramakmur Tbk merekam setidaknya 20 insiden, baik itu kecelakaan kerja yang menyebabkan cedera, kerusakan mesin, *near miss* dan *grounding*. *Supervisor HSE* mendapatkan laporan insiden kecelakaan kerja dari kapal *AHTS* Logindo Enterprise bahwa *Chief Engineer* terkena pecahan mata gerinda saat melakukan pemotongan besi yang menyebabkan salah satu jari di tangan kanan *chief engineer* hampir putus.



Gambar 4.1
Foto hasil rontgen kecelakaan kerja

**LAPORAN KECELAKAN
INCIDENT REPORT**

*PT. Logindo Samudramakmur
No. Dok : F/LSM/VES-17A
Rev.01 01 mei 2015*

NAMA KAPAL	: AHTS Logindo Enterprise
LOKASI	: Jakarta
Hari/Tanggal	: Selasa 12 Januari 2021
Waktu	: 15.30 WIB
Kronologi	: Pada saat melakukan perbaikan pipa di maindeck, KKM memerintahkan salah satu AB untuk memotong besi pipa dari panel untuk dilakukan pengelasan, kemudian setelah besi pipa terlepas, KKM mengambil gerinda untuk mengambil alih pekerjaan tersebut, lalu saat gerinda sedang menyala tiba-tiba mata gerinda terlepas dalam kondisi pecah berkeping-keping dan salah satu bagian mata gerinda terkena tangan kanan KKM, sehingga menyebabkan jari jempol kanan KKM hampir terputus dan mengalami pendarahan hebat.

Gambar 4.2

Laporan kecelakaan kerja

Setelah *Chief Engineer* dievakuasi untuk dibawa ke rumah sakit, maka *supervisor HSE* naik ke atas kapal untuk melakukan investigasi atas kecelakaan tersebut. Berdasarkan hasil investigasi yang dilakukan maka diketahui penyebab insiden tersebut, yaitu *Chief Engineer* tidak menggunakan alat pelindung diri (APD) berupa sarung tangan kerja serta tidak melakukan *toolbox meeting* sebelum melakukan pekerjaan *grinding*. Insiden tersebut merupakan salah satu dari 20 insiden kecelakaan kerja yang menyebabkan korban luka pada awak kapal dan direkapitulasi di dalam *HSE Performance AHTS Logindo Enterprise* tahun 2021.

Key Performance Indicator 2021
PT. LOGINDO SAMUDRAMAKMUR
AHTS LOGINDO ENTERPRISE

YEAR	2022												TOTAL
	Jan	Feb	Maret	April	Mav	June	July	Aug	Sept	Oct	Nov	Dec	
Klasifikasi of Incident													
FAT (Fatality)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LTI (Lost Time Injury)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RWDC (Restricted Work Day Case)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MTC (Medical Treatment Case)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
First Aid Case	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HIPO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NM (Near Miss) Incident	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Vessel Collision	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Property Damage Caused Incident	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Motor Vehicle	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ENV SPL (Environmental Spills)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Criminal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	2	0	1	0	3								
Type of Incident													
Vessel Collision/Contact	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mechanical Failure/Engine Failure	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Cut Off Object	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Man over board	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impact / bump	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grounding	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Occupational Illness	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vehicle Incident	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Injury	2	1	3	1	0	2	3	1	0	0	1	0	14
Fire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stealing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	3	1	4	1	1	2	3	1	0	0	1	0	17

Gambar 4.3

HSE performance AHTS Logindo Enterprise 2021.

- b) Kurang baiknya lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal. Perusahaan pelayaran dalam mengoperasikan kapalnya wajib menyediakan lingkungan kerja, peralatan kerja dan tenaga kerja yang memenuhi aspek keselamatan. Hal tersebut bertujuan menciptakan keselamatan kerja dan mengurangi angka kecelakaan kerja di atas kapal.. Namun berdasarkan observasi yang dilakukan oleh, penulis menemukan bahwa peralatan kerja di atas kapal *AHTS Logindo Enterprise* masih kurang dari pemenuhan peralatan kerja yang aman dari standar

perusahaan. Berikut ini adalah data berupa dokumentasi keadaan peralatan kerja di atas kapal *AHTS Logindo Enterprise*:



Gambar 4.4
Work wire yang berkarat.

Berdasarkan gambar 4.6 di atas, penulis bersama *supervisor HSE* menemukan bahwa *work wire* di atas kapal dalam keadaan berkarat, ini tentu menjadi potensi bahaya saat awak kapal melakukan pekerjaan yang menggunakan *work wire* tersebut. Selain temuan tersebut penulis juga menemukan temuan lain yaitu berdasarkan data perusahaan *Log Status Inspection AHTS Logindo Enterprise* pada bulan maret 2021.

Selain insiden tersebut, pada bulan Januari 2021 terjadi insiden pecahnya *cover* mesin *generator* saat kapal berlabuh di pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta Utara. Saat masinis 3 menjalankan *generator* untuk keperluan listrik kapal tiba-tiba terdengar ledakan besar di ruang mesin dan menyebabkan listrik kapal padam. Masinis 3 yang sedang berjaga langsung menyalakan alarm darurat dan memeriksa keadaan *generator* tersebut. Saat memeriksa sumber ledakan tersebut, masinis 3 menemukan komponen mesin *generator* terpental disekitar area *generator* di ruang mesin Berdasarkan investigasi insiden tersebut, pihak kapal menyatakan bahwa penyebab pecahnya *cover* mesin *generator* tersebut adalah tidak dilakukannya pemeliharaan secara tepat waktu. Peristiwa tersebut di catat ke dalam *HSE performance* kategori *engine failure* atau kegagalan mesin.



Gambar 4.5

Cover mesin generator yang pecah.



Gambar 4.6

Komponen mesin generator yang terpendal.

Insiden tersebut pun direkapitulasi ke dalam *Log Status Inspection AHTS* Logindo Enterprise, temuan tersebut dapat masuk ke dalam kategori *unsafe condition* atau kondisi tidak aman, sehingga tidak layak dijadikan sebagai lingkungan kerja yang aman.

B. ANALISIS DATA

Sebelum melakukan pemecahan masalah maka perlu dilakukan analisis data terlebih dahulu seperti yang telah diuraikan pada bagian sebelumnya.

Adapun analisis datanya sebagai berikut :

1. Apa yang menyebabkan tingginya angka kecelakaan kerja di atas kapal AHTS Logindo Enterprise pada tahun 2021?

Berdasarkan rumusan masalah tersebut maka didapatkan penyebab-penyebab permasalahan tersebut.

Adapun penyebab-penyebab masalahnya adalah :

- a) Kurang baiknya keadaan peralatan kerja di atas kapal *AHTS Logindo Energy*.

Berdasarkan insiden kecelakaan kerja yang penulis tuliskan pada bagian sebelumnya, keadaan peralatan kerja yang kurang baik di atas kapal *AHTS Logindo Enterprise* menyebabkan kecelakaan kerja yang di alami oleh *Chief Engineer* sehingga menyebabkan jari di tangan kanan *Chief Engineer* hampir terputus.

- b) Awak kapal tidak menggunakan alat pelindung diri (APD) saat bekerja.

Berdasarkan laporan kecelakaan dan investigasi dari *supervisor HSE* yang menemukan bahwa kecelakaan tersebut diperparah oleh awak kapal yang tidak menggunakan alat pelindung diri sebagaimana mestinya saat melakukan pekerjaan.

- c) Tidak dilaksanakannya *Toolbox Meeting* sebelum melakukan pekerjaan.

Toolbox meeting adalah rapat yang dilakukan oleh para pekerja yang terlibat dalam melakukan sebuah pekerjaan untuk membicarakan dan mengingatkan potensi-potensi bahaya dari suatu pekerjaan. *Toolbox meeting* dipersyaratkan kepada seluruh awak kapal yang akan melakukan suatu pekerjaan yang diamanatkan oleh manual, dan prosedur perusahaan di dalam Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan. Berdasarkan laporan kecelakaan pada bagian sebelumnya, *Chief Engineer* dan *AB* yang melakukan pekerjaan tersebut tidak melakukan *toolbox meeting* untuk mengingatkan potensi bahaya yang ditimbulkan dari pekerjaan menggerinda.

2. Apa yang menyebabkan kurang baiknya lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal?

- a) Kurangnya peninjauan lingkungan dan peralatan kerja dari manajemen perusahaan.

Berdasarkan observasi yang telah dilakukan selama masa praktek darat, penulis menemukan bahwa manajemen perusahaan melewatkan jadwal *management visit* yang telah dibuat untuk melaksanakan inspeksi, audit dan peninjauan ke atas kapal, Sehingga lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal luput dalam perhatian manajemen perusahaan.

- b) Awak kapal tidak melaporkan temuan tentang kondisi keadaan lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal.

Manajemen PT. Logindo Samudramakmur Tbk memberikan sarana kepada awak kapal berupa *safe card* untuk melaporkan temuan di atas kapal untuk menjadi bahan koreksi dan evaluasi perusahaan. Namun departemen *HSE* sebagai departemen yang bertanggung jawab menerima *safe card* tidak pernah mendapatkan laporan dari awak kapal tentang kondisi lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal.

- c) Kurang baiknya komunikasi antara manajemen perusahaan dan kapal.

Komunikasi adalah salah satu faktor penting bagi perusahaan elayaran agar operasi kapal yang dilakukannya memenuhi keselamatan. Namun berdasarkan observasi penulis, komunikasi antara manajemen perusahaan dan kapal hanya terjadi saat dilakukannya *management visit* dan laporan kapal saja. Hal tersebut tentu sangatlah kurang dalam membangun komunikasi kerja yang baik agar lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal dapat dipperbaiki.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan permasalahan-permasalahan yang terjadi pada upaya perusahaan dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal, maka perlu dipecahkan bagaimana cara mengatasinya. Berikut adalah alternatif pemecahan masalah sebagai berikut :

1. Tingginya angka kecelakaan kerja di atas kapal *AHTS* Logindo Enterprise pada tahun 2021.

Dalam mengatasi tingginya angka kecelakaan kerja pada tahun 2021 di atas kapal *AHTS* Logindo Enterprise maka diadakan alternatif pemecahan masalah sebagai berikut:

- a) Kurang baiknya keadaan peralatan kerja di atas kapal *AHTS* Logindo Enterprise.
 - 1) Departemen *HSE* melakukan koordinasi dengan mualim dua kapal terkait dengan keadaan peralatan kerja di atas kapal.
 - 2) Melakukan inspeksi terhadap peralatan kerja di atas kapal secara rutin.
 - 3) Memberikan penggantian peralatan kerja baru apabila dilaporkan terjadi kerusakan dengan efisien.
- b) Awak kapal tidak menggunakan alat pelindung diri saat bekerja.
 - 1) Berkoordinasi dengan Nahkoda dan Mualim dua kapal untuk mengawasi penggunaan Alat pelindung diri selama dilakukannya pekerjaan di atas kapal.
 - 2) Memberikan *Safety Alert* di atas kapal sebagai pengingat penyebab kecelakaan kerja di atas kapal.
 - 3) Memperbanyak *safety stiker Personal Protective Equipment (PPE)* penggunaan alat pelindung diri di atas kapal agar awak kapal selalu ingat untuk menggunakan alat pelindung diri saat bekerja.
- c) Tidak dilakukannya *toolbox meeting* sebelum melakukan pekerjaan.
 - 1) Berkoordinasi dengan Nahkoda dan mualim dua kapal untuk menegakkan prosedur kerja tersebut.
 - 2) Mengingatkan pentingnya melakukan rapat keselamatan prakerja atau *toolbox meeting* saat awak kapal diberikan *safety induction* sebelum naik ke atas kapal.
 - 3) Memenuhi dokumentasi *toolbox meeting* agar dapat dibuktikan bahwa *toolbox meeting* sudah dilakukan.

2. Kurang baiknya lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal.

Dalam mengatasi permasalahan kurang baiknya lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal yang berhubungan langsung dengan upaya perusahaan dalam meningkatkan keselamatan kerja awak kapal pada kapal *AHTS* Logindo Enterprise maka diadakan alternatif pemecahan masalah sebagai berikut :

- a) Kurangnya peinjauan lingkungan dan peralatan kerja dari manajemen perusahaan.

- 1) Manajemen perusahaan harus mematuhi dan melaksanakan jadwal *management visit* yang telah ditetapkan.
 - 2) Nahkoda dan Mualim dua selaku perwira keselamatan di atas kapal dapat menggantikan peran manajemen perusahaan untuk meninjau lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal.
 - 3) Menunggu hasil audit atau inspeksi eksternal untuk mengetahui keadaan lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal.
- b) Awak kapal tidak melaporkan temuan tentang kondisi keadaan lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal.
- 1) Mengoptimalkan penggunaan *safe card* sebagai wadah pelaporan tentang segala kondisi yang menyangkut tentang keselamatan kerja di atas kapal.
 - 2) Nahkoda sebagai orang yang bertanggung jawab di atas kapal melaporkan temuan tentang kondisi lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal kepada DPA dan *Marine Superintendent* terkait.
 - 3) Memberikan penyuluhan kepada awak kapal untuk menggunakan *safe card* secara rutin agar menjadi evaluasi perusahaan.
- c) Kurang baiknya komunikasi antara manajemen dengan kapal.
- 1) Meningkatkan koordinasi tentang kondisi lingkungan dan peralatan kerja kapal, sehingga terdapat sinergi antara manajemen dan kapal untuk mengatasi permasalahan tersebut.
 - 2) Mengoptimalkan jadwal *management visit* sebagai sarana komunikasi antara manajemen dan kapal.
 - 3) Meningkatkan komunikasi melalui laporan kapal terutama laporan *general ship condition*.

D. EVALUASI PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan alternatif pemecahan masalah yang dijabarkan di atas maka akan diutarakan evaluasi pemecahan masalah guna mendapatkan jawaban dari permasalahan yang diangkat oleh penulis, dapat diambil keuntungan dan kerugian dari alternatif pemecahan masalah yang dilakukan perusahaan. Kekurangan dan kerugian dalam upaya peningkatan keselamatan kerja awak kapal *AHTS Logindo Enterprise* sebagai berikut.

1. Tingginya angka kecelakaan kerja awak kapal *AHTS Logindo Energy* pada tahun 2021.

Berdasarkan batasan masalah yang diambil penulis maka disimpulkan keuntungan dan kerugian dari pemecahan masalah yang diambil. Permasalahan yang ditimbulkan adalah :

a) Kurang baiknya keadaan alat kerja di atas kapal.

Adapun alternatif pemecahan masalah yang diambil sebagai berikut:

1) Departemen *HSE* melakukan koordinasi dengan mualim dua kapal terkait dengan keadaan peralatan kerja di atas kapal.

Keuntungan :

Dengan melakukan koordinasi dengan orang yang terlibat secara langsung di atas kapal, manajemen perusahaan dapat langsung mengetahui penyebab kecelakaan kerja dan memberikan arahan kepada perwira keselamatan kapal untuk meningkatkan pengawasannya.

Kerugian :

Koordinasi dengan mualim dua kapal menjadikan mualim dua kapal sebagai penanggung jawab keselamatan kerja di atas kapal, dan akan berdampak semakin bergantungnya awak kapal lain dengan mualim dua.

2) Melakukan inspeksi peralatan kerja di atas kapal secara rutin.

Keuntungan :

Dengan melakukan inspeksi atau peninjauan terhadap peralatan kerja di atas kapal secara rutin maka dapat diketahui kondisi peralatan kerja tersebut serta dapat dilakukannya langkah korektif dan evaluatif setelah dilakukannya peninjauan secara rutin.

Kerugian :

Dibutuhkannya waktu dan sumberdaya manusia yang selalu harus siap melaksanakan peninjauan peralatan kerja di atas kapal secara rutin dan dapat menyebabkan kekurangan tenaga kerja karena pengalihan pekerjaan tersebut.

3) Memberikan penggantian peralatan kerja baru apabila dilaporkan terjadi kerusakan dengan efisien.

Keuntungan :

Peralatan kerja di atas kapal akan selalu dalam keadaan baik karena setiap kali ada kerusakan maka akan dilakukan perbaikan dan penggantian.

Kerugian :

Langkah tersebut tidak bisa dilakukan secara terus menerus karena suplai logistik atau peralatan ke atas kapal tergantung pada waktu, jarak dan anggaran perusahaan.

b) Awak kapal tidak menggunakan alat pelindung diri saat bekerja.

Adapun alternatif pemecahan masalah sebagai berikut :

1) Berkoordinasi dengan Nahkoda dan Mualim dua kapal untuk mengawasi penggunaan Alat pelindung diri selama dilakukannya pekerjaan di atas kapal.

Keuntungan :

Awak kapal dapat disiplin menggunakan alat pelindung diri saat bekerja berkat pengawasan yang dilakukan Nahkoda dan Mualim dua, sehingga dampak dari kecelakaan atau insiden yang terjadi dapat diminimalisir.

Kerugian :

Awak kapal akan cenderung mematuhi untuk menggunakan alat pelindung diri secara lengkap hanya pada saat mereka dalam pengawasan.

2) Memberikan *Safety Alert* di atas kapal sebagai pengingat penyebab kecelakaan kerja di atas kapal.

Keuntungan :

Safety Alert memberikan peringatan dan instruksi aman dalam melakukan pekerjaan kepada awak kapal sehingga kesadaran awak kapal dalam keselamatan bekerja akan terbangun.

Kerugian :

Safety Alert hanya sebatas informasi yang mungkin tidak dibaca oleh awak kapal, selain itu *safety alert* kurang diperhatikan awak kapal saat sebelum melakukan pekerjaannya.

- 3) Memperbanyak *safety stiker Personal Protective Equipment (PPE)* penggunaan alat pelindung diri di atas kapal agar awak kapal selalu ingat untuk menggunakan alat pelindung diri saat bekerja.

Keuntungan :

Awak kapal yang akan bekerja akan teringat kembali apakah sudah menggunakan alat pelindung diri secara lengkap sebelum melakukan pekerjaannya.

Kerugian :

Pemasangan *safety sticker PPE* berpotensi tidak diperhatikan oleh awak kapal yang akan memulai pekerjaannya.

- c) Tidak dilakukannya *toolbox meeting* sebelum melakukan pekerjaan.

Adapun pemecahan masalah beserta evaluasi pemecahan masalah sebagai berikut:

- 1) Berkoordinasi dengan mualim dua kapal untuk menegakkan prosedur kerja tersebut.

Keuntungan :

Prosedur melaksanakan *toolbox meeting* yang dipersyaratkan perusahaan dapat dilaksanakan sehingga dapat menjadi pengingat akan potensi bahaya saat awak kapal melakukan pekerjaannya.

Kerugian :

Pelaksanaan *toolbox meeting* akan memakan waktu kerja dan cenderung hanya melakukan pengulangan materi rapat saja.

- 2) Mengingatkan pentingnya melakukan rapat keselamatan prakerja atau *toolbox meeting* saat awak kapal diberikan *safety induction* sebelum naik ke atas kapal.

Keuntungan :

Jika *toolbox meeting* selalu dilakukan sebelum awak kapal melakukan pekerjaannya maka akan tertanam kesadaran akan keselamatan kerja

sehingga dapat mengurangi angka kecelakaan kerja di atas kapal *AHTS* Logindo Enterprise.

Kerugian :

Pelaksanaan *toolbox meeting* akan memakan waktu kerja dan cenderung hanya melakukan pengulangan materi rapat saja.

- 3) Memenuhi dokumentasi *toolbox meeting* agar dapat dibuktikan bahwa *toolbox meeting* sudah dilakukan.

Keuntungan :

Dengan memenuhi dokumentasi *toolbox meeting* maka kapaltelah melaksanakan pelaporan *toolbox meeting* seperti yang dipersyaratkan perusahaan dan juga memastikan *toolbox meeting* benar-benar dilaksanakan awak kapal sebelum melakukan pekerjaan.

Kerugian :

Pelaksanaan *toolbox meeting* akan memakan waktu kerja dan cenderung hanya melakukan pengulangan materi rapat saja

2. Kurang baiknya lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal.

Berdasarkan batasan masalah yang diambil penulis maka disimpulkan keuntungan dan kerugian dari pemecahan masalah yang diambil. Permasalahan yang ditimbulkan adalah :

- a) Kurangnya peinjauan lingkungan dan peralatan kerja dari manajemen perusahaan.

- 1) Manajemen perusahaan harus mematuhi dan melaksanakan jadwal *management visit* yang telah di tetapkan.

Keuntungan :

Dengan lebih seringnya dilakukan peninjauan maka perusahaan akan lebih mengetahui kondisi dari lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal, sehingga dapat dilakukan langkah selanjutnya dalam memberikan lingkungan dan peralatan kerja yang aman.

Kerugian :

Untuk melakukan *management visit* ke atas kapal dibutuhkan waktu dan biaya yang harus dikeluarkan perusahaan selain itu perusahaan

akan kekurangan personel di darat jika terlalu sering melakukan kunjungan kapal.

- 2) Nahkoda dan Muallim dua selaku perwira keselamatan di atas kapal dapat menggantikan peran manajemen perusahaan untuk meninjau lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal.

Keuntungan :

Pengawasan dapat langsung dilaksanakan oleh internal kapal sehingga tidak membutuhkan orang tambahan sebagai *safety officer*.

Kerugian :

Perusahaan terlalu menitikberatkan tanggung jawab pada perwira kapal tanpa memberikan pendidikan bagi awak kapal lain yang harusnya memiliki kesadaran akan keselamatan kerja.

- 3) Menunggu hasil audit atau inspeksi eksternal untuk mengetahui keadaan lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal.

Keuntungan :

Perusahaan tidak perlu melakukan usaha ekstra untuk naik kelas kapal sebagai bagian dari peninjauan lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal.

Kerugian :

Hasil audit bisa saja menjadi penghambat operasi kapal jika kapal ditemukan dalam keadaan banyak kondisi yang tidak aman, selain itu tidak terwujudnya langkah preventif untuk mencegah kecelakaan kerja di atas kapal.

- b) Awak kapal tidak melaporkan temuan tentang kondisi keadaan lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal.

- 1) Mengoptimalkan penggunaan *safe card* sebagai wadah pelaporan tentang segala kondisi yang menyangkut tentang keselamatan kerja di atas kapal.

Keuntungan :

Program *safe card* perusahaan akan terlaksana dengan baik dan tersalurkannya temuan-temuan yang ditemukan secara langsung oleh awak kapal sendiri.

Kerugian :

Temuan yang ditemukan awak kapal bukanlah hasil peninjauan perusahaan dimana peninjauan harus dilakukan oleh personel yang mengerti kondisi lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal.

- 2) Nahkoda sebagai orang yang bertanggung jawab di atas kapal melaporkan temuan tentang kondisi lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal kepada DPA dan *Marine Superintendent* terkait.

Keuntungan ;

Penyederhanaan komunikasi dapat terwujud dengan pemecahan masalah ini karena hanya membutuhkan usaha dari nahkoda, DPA dan *Marine Superintendent* saja sehingga pengambilan keputusan dapat dengan cepat dilakukan.

Kerugian :

Dengan dilakukannya hal tersebut kurang berdampak edukatif bagi awak kapal lain karena hanya menitikberatkan peran menjaga kondisi lingkungan dan peralatan kerja pada Nahkoda saja.

- 3) Memberikan penyuluhan kepada awak kapal untuk menggunakan *safe card* secara rutin agar menjadi evaluasi perusahaan.

Keuntungan :

Perusahaan dapat memberikan edukasi tentang keselamatan kerja dan pelaporan ketidaksesuaian kepada awak kapal serta pelaksanaan program *safe card* dengan maksimal.

Kerugian :

Safe card adalah bentuk laporan ketidaksesuaian, keadaan berbahaya serta potensi terjadinya bahaya, dimana seharusnya perusahaan lebih mengutamakan upaya preventif agar tidak terjadi

kecelakaan kerja sehingga dapat meningkatkan angka keselamatan kerja perusahaan.

- c) Kurang baiknya komunikasi antara manajemen dengan kapal.
- 1) Meningkatkan koordinasi tentang kondisi lingkungan dan peralatan kerja kapal, sehingga terdapat sinergi antara manajemen dan kapal untuk mengatasi permasalahan tersebut.

Keuntungan :

Dengan meningkatkan koordinasi maka akan timbul sinergi antara manajemen perusahaan dengan kapal yang baik sehingga dapat dilakukan usaha meningkatkan keselamatan kerja awak kapal.

Kerugian:

Koordinasi antara manajemen perusahaan dan kapal masih sulit untuk ditingkatkan karena kepadatan operasi kapal dan jika kapal beroperasi diluar jangkauan perusahaan maka hal tersebut akan sulit untuk dilakukan,

- 2) Mengoptimalkan jadwal *management visit* sebagai sarana komunikasi antara manajemen dan kapal.

Keuntungan :

Dengan lebih seringnya dilakukan peninjauan maka perusahaan akan lebih mengetahui kondisi dari lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal, sehingga dapat dilakukan langkah selanjutnya dalam memberikan lingkungan dan peralatan kerja yang aman.

Kerugian :

Untuk melakukan *management visit* ke atas kapal dibutuhkan waktu dan biaya yang harus dikeluarkan perusahaan selain itu perusahaan akan kekurangan personel di darat jika terlalu sering melakukan kunjungan kapal.

- 3) Meningkatkan komunikasi melalui laporan kapal terutama laporan *general ship condition*.

Keuntungan :

Perusahaan tidak perlu melakukan peninjauan secara langsung di atas kapal dan dapat menggantikannya dengan pengawasan laporan kapal.

Kerugian :

Tindakan peninjauan kapal yang dihilangkan dapat menyebabkan keadaan lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal menjadi semakin buruk karena manajemen perusahaan tidak mengetahui kekurangannya secara langsung.

E. PEMECAHAN MASALAH

Setelah dilakukan evaluasi terhadap setiap alternatif pemecahan masalah dapat ditentukan alternatif mana yang paling tepat untuk dipilih sebagai pemecahan masalah, setelah memperhatikan situasi dan kondisi dari subjek penelitian. Pemecahan masalah yang tepat pada kedua masalah tersebut adalah :

1. Tingginya angka kecelakaan kerja di atas kapal *AHTS* Logindo Enterprise pada tahun 2021.

Dalam mengatasi tingginya angka kecelakaan kerja pada tahun 2021 di atas kapal *AHTS* Logindo Enterprise maka diadakan pemecahan masalah sebagai berikut:

- a) Kurang baiknya keadaan peralatan kerja di atas kapal *AHTS* Logindo Enterprise.
 - 1) Departemen *HSE* melakukan koordinasi dengan mualim dua kapal terkait dengan keadaan peralatan kerja di atas kapal.
 - 2) Melakukan inspeksi terhadap peralatan kerja di atas kapal secara rutin.

- b) Awak kapal tidak menggunakan alat pelindung diri saat bekerja.
 - 1) Berkoordinasi dengan Nahkoda dan Mualim dua kapal untuk mengawasi penggunaan Alat pelindung diri selama dilakukannya pekerjaan di atas kapal.
 - 2) Memperbanyak safety stiker Personal Protective Equipment (PPE) penggunaan alat pelindung diri di atas kapal agar awak kapal selalu ingat untuk menggunakan alat pelindung diri saat bekerja.

- c) Tidak dilakukannya *toolbox meeting* sebelum melakukan pekerjaan.
 - 1) Berkoordinasi dengan Nahkoda dan muallim dua kapal untuk menegakkan prosedur kerja tersebut.
 - 2) Mengingatkan pentingnya melakukan rapat keselamatan prakerja atau *toolbox meeting* saat awak kapal diberikan *safety induction* sebelum naik ke atas kapal.

2. Kurang baiknya lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal.

Dalam mengatasi permasalahan kurang baiknya lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal yang berhubungan langsung dengan upaya perusahaan dalam meningkatkan keselamatan kerja awak kapal pada kapal *AHTS* Logindo Enterprise maka diadakan alternatif pemecahan masalah sebagai berikut :

- a) Kurangnya peinjauan lingkungan dan peralatan kerja dari manajemen perusahaan.
 - 1) Manajemen perusahaan harus mematuhi dan melaksanakan jadwal *management visit* yang telah ditetapkan.
- b) Awak kapal tidak melaporkan temuan tentang kondisi keadaan lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal.
 - 1) Mengoptimalkan penggunaan *safe card* sebagai wadah pelaporan tentang segala kondisi yang menyangkut tentang keselamatan kerja di atas kapal.
 - 2) Nahkoda sebagai orang yang bertanggung jawab di atas kapal melaporkan temuan tentang kondisi lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal kepada DPA dan *Marine Superintendent* terkait.
- c) Kurang baiknya komunikasi antara manajemen dengan kapal.
 - 1) Meningkatkan koordinasi tentang kondisi lingkungan dan peralatan kerja kapal, sehingga terdapat sinergi antara manajemen dan kapal untuk mengatasi permasalahan tersebut.
 - 2) Mengoptimalkan jadwal *management visit* sebagai sarana komunikasi antara manajemen dan kapal.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pemaparan dari berbagai permasalahan yang terjadi beserta dengan penyelesaiannya, Upaya PT. Logindo Samudramakmur dalam meningkatkan keselamatan kerja awak kapal *AHTS* Logindo Enterprise dapat disimpulkan.

Untuk dapat meningkatkan keselamatan kerja awak kapal *AHTS* Logindo Enterprise dengan baik, memerlukan pelaksanaan yang baik agar semua dapat berjalan dengan efisien. Berdasarkan uraian pada bab-bab di atas dapat disimpulkan uraian sebagai berikut:

1. Tingginya angka kecelakaan kerja di atas kapal *AHTS* Logindo Enterprise pada tahun 2021.

Tingginya angka kecelakaan kerja dapat berdampak pada tingginya *lost time injury* yang secara langsung dapat menyebabkan terhambatnya operasi kapal dan berpotensi menyebabkan korban jiwa atau luka di atas kapal. Berdasarkan penelitian yang dilakukan penulis maka terdapat kesimpulan bahwa tingginya angka kecelakaan kerja di atas kapal disebabkan oleh beberapa faktor yaitu kurang baiknya kondisi peralatan kerja di atas kapal seperti mesin *generator* yang kurang pemeliharaan, *work wire* berkarat yang berpotensi terputus saat digunakan dalam keadaan *high tension*, kecenderungan awak kapal tidak menggunakan alat pelindung diri saat bekerja, dan tidak melakukan *toolbox meeting* untuk mengetahui dan mengingatkan akan potensi bahaya yang terdapat dalam pekerjaan yang dilakukan sebelum melakukan pekerjaan.

2. Kurang baiknya lingkungan dan peralatan kerja.

Kondisi lingkungan dan peralatan kerja merupakan faktor penting dalam upaya meningkatkan keselamatan kerja, berdasarkan penelitian yang dilakukan penulis yang menemukan bahwa kondisi lingkungan dan peralatan

kerja yang kurang baik disebabkan oleh kurangnya peninjauan lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal oleh manajemen, tidak adanya umpan balik dari awak kapal selaku pekerja di atas kapal tentang kondisi kualitas lingkungan dan peralatan kerja, serta kurang baiknya komunikasi antara manajemen perusahaan dengan pihak kapal tentang pemeliharaan lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal.

B. SARAN

Saran yang dituliskan oleh penulis disini merupakan masukan dan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah yang ditemukan selama penelitian untuk perbaikan yang akan dicapai terhadap tingginya angka kecelakaan kerja di atas kapal *AHTS* Logindo Enterprise pada bulan tahun 2021 dan kurang baiknya lingkungan dan peralatan kerja di atas kapal.

Adapun usaha-usaha yang dapat dilakukan untuk mendapatkan hasil maksimal dalam upaya meningkatkan keselamatan kerja pada kapal *AHTS* Logindo Enterprise adalah:

1. Memberikan pemahaman akan keselamatan kerja kepada awak kapal dengan baik.
2. Meningkatkan pengawasan saat melakukan pekerjaan, seperti kesiapan peralatan kerja, keamanan lingkungan kerja, pemakaian alat pelindung diri dengan baik dan saat melakukan pekerjaan
3. Memperhatikan keamanan lingkungan kerja dengan melakukan peninjauan secara rutin.
4. Memastikan lingkungan kerja dalam keadaan aman dan selalu menyiapkan lingkungan dan sarana kerja yang baik.
5. Tetap melakukan perbaikan berkelanjutan dalam meningkatkan keselamatan kerja.

DAFTAR PUSTAKA

- Sopiah, & Sangadji, E. M. (2018). *Manajemen Sumber Daya Manusia Strategik*. (D. Prabantini, Ed.) (Ed.1). Yogyakarta: CV Andi Offset.
- International Maritime Organization (IMO). 2002. *ISM CODE*. London
- International Maritime Organization, *International Safety Management Code and Guidelines on Implementation*, Edition 1997, London, IMO 1997
- Triatmodjo, B. 2010. *Perencanaan Pelabuhan*. Penerbit BETA OFFSET, Edisi Pertama, Yogyakarta.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut,
<http://infoseaman.blogspot.com/2017/12/apa-itu-anchor-handler-atau-anchor.html>
https://id.wikipedia.org/wiki/Laut_Natuna
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung : Alfabeta, CV.
- Sutrisno, Hadi. (2003 : 106). *Metodologi Research. Jilid 1, 2, UGM. Sebagaimana dikutip oleh Sugiyono dalam bukunya yang berjudul "Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D"*. CV. Alfabeta, Bandung 2013.
- Moleong, j, Lexy. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Hayati, Rina. (2019, Juni). *Pengertian Pendekatan Penelitian, Jenis, dan Contohnya*. Retrieved From <https://penelitianilmiah.com/pendekatanpenelitian-contoh-dan-penjelasan/>.
<https://logindo.co.id/en/about-us/ataglance/>

LAMPIRAN I

REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA



DOKUMEN PENYESUAIAN MANAJEMEN KESELAMATAN
DOCUMENT OF COMPLIANCE
No. AL.601/333/13/DK/2019

Diterbitkan berdasarkan ketentuan KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974, sebagaimana telah diamandemen
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

berdasarkan wewenang PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
under the authority of the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA

oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
by DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

NAMA PERUSAHAAN <small>Company Name</small>	ALAMAT PERUSAHAAN <small>Company Address</small>	NOMOR IDENTIFIKASI PERUSAHAAN <small>Company Identification Number</small>
PT. LOGINDO SAMUDRAMAKMUR	JL. RAJAWALI SELATAN II NO. 1 KEL. GUNUNG SAHARI UTARA, KEC. SAWAH BESAR JAKARTA PUSAT 10720 - INDONESIA	IMO 5021552

DENGAN INI MENYATAKAN BAHWA Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan telah diaudit dan memenuhi ketentuan Kode Manajemen Internasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran (ISM Code), untuk tipe kapal tersebut di bawah ini (coret yang tidak perlu).
THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), for the types of ships listed below (deleted as appropriate).

- Kapal penumpang
Passenger Ship
- Kapal penumpang dengan kecepatan tinggi
Passenger-high-speed craft
- Kapal barang dengan kecepatan tinggi
Cargo-high-speed craft
- Kapal-pengangkut muatan curah
Bulk carrier
- Kapal tangki minyak
Oil-tanker
- Kapal tangki-pengangkut bahan kimia
Chemical-tanker
- Kapal tangki-pengangkut gas
Gas carrier
- Unit pengeboran lepas pantai berpindah
Mobile offshore drilling unit
- Kapal barang lainnya
Other cargo ship

Dokumen ini berlaku sampai dengan 04th AUGUST 2024 dengan kewajiban dilaksanakan verifikasi berkala.
This Document of Compliance is valid until 04th AUGUST 2024 subject to periodical verification.

Tanggal verifikasi terakhir yang dijadikan dasar penerbitan Sertifikat: 18th JULY 2019
Completion date of the verification on which this certificate is based: 18th JULY 2019

Diterbitkan di JAKARTA Tanggal 22nd JULY 2019
Issued at Date of issue

PUP, NO. 820190723649907

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
O.b. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
U.b.
KEPALA SUBDIREKTORAT
PENCEGAHAN PENCEMARAN DAN
MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL DAN
PERLINDUNGAN LINGKUNGAN DI PERAIRAN
Pelaksana Harian
Acting/Officer in Charge

YUSERIZAL S. S.T. M.M.Tr
Pembina (IV/a)
NIP. 19771130 200212 1 001

LAMPIRAN II

3. Company Responsibilities and Authority

- 3.1 Jika entitas yang bertanggung jawab untuk pengoperasian kapal selain pemilik, pemilik harus melaporkan nama lengkap dan detail entitas tersebut kepada Administrasi.
- 3.2 Perusahaan harus menetapkan dan mendokumentasikan tanggung jawab, wewenang dan keterkaitan semua personel yang mengelola, melakukan, dan memverifikasi pekerjaan yang berkaitan terhadap dan mempengaruhi keselamatan dan pencegahan polusi.
- 3.3 Perusahaan bertanggung jawab untuk memastikan bahwa sumber daya yang memadai dan dukungan berbasis darat (kantor) disediakan untuk mengizinkan orang yang ditunjuk untuk menjalankan fungsinya.

LAMPIRAN III

5. Mater's Responsibility and Authority

5.1 Perusahaan harus secara jelas menetapkan dan mendokumentasikan tanggung jawab Nakhoda sehubungan dengan:

1. Menerapkan kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan Perusahaan,
2. Memotivasi kru dalam mengamati kebijakan itu,
3. Mengeluarkan perintah dan instruksi yang sesuai dengan cara yang jelas dan sederhana,
4. Memverifikasi bahwa persyaratan yang ditentukan diamati, dan
5. Mereview SMS dan melaporkan kekurangannya ke manajemen berbasis darat secara berkala

5.2 Perusahaan harus memastikan bahwa SMS yang digunakan di atas kapal berisi pernyataan yang jelas yang menekankan otoritas Nakhoda. Perusahaan harus menetapkan dalam SMS bahwa Nakhoda memiliki wewenang utama (*Overriding Authority*) dan tanggung jawab untuk membuat keputusan sehubungan dengan keselamatan dan pencegahan polusi dan untuk meminta bantuan Perusahaan sebagaimana diperlukan.

LAMPIRAN IV

9. Reports and Analysis of Non- Conformities, Accidents and Hazardous Occurrences*

- 9.1 SMS harus mencakup prosedur yang memastikan bahwa ketidaksesuaian, kecelakaan, dan situasi berbahaya dilaporkan kepada Perusahaan, diselidiki dan dianalisis dengan tujuan meningkatkan keselamatan dan pencegahan polusi.
- 9.2 Perusahaan harus menetapkan prosedur untuk pelaksanaan tindakan korektif, termasuk langkah-langkah yang dimaksudkan untuk mencegah terulangnya.

LAMPIRAN V

12. Company Verification, Review and Evaluation

- 12.1 Perusahaan harus melakukan audit keselamatan internal di kapal dan darat dengan interval tidak lebih dari dua belas bulan untuk memverifikasi apakah kegiatan keselamatan dan pencegahan polusi sesuai dengan SMS. Dalam keadaan luar biasa, interval ini dapat dilampaui, namun tidak lebih dari tiga bulan.
- 12.2 Perusahaan harus secara berkala memverifikasi apakah semua orang yang melakukan tugas terkait ISM bertindak sesuai dengan tanggung jawab Perusahaan berdasarkan Standar ini.
- 12.3 Perusahaan harus secara berkala mengevaluasi efektivitas SMS sesuai dengan prosedur yang ditetapkan oleh Perusahaan.
- 12.4. Audit dan kemungkinan tindakan korektif harus dilakukan sesuai dengan prosedur yang terdokumentasi
- 12.5 Personel yang melakukan audit harus independen dari area yang diaudit kecuali ini tidak dapat dilakukan karena ukuran dan sifat Perusahaan.
- 12.6 Hasil audit dan review harus diperhatikan oleh semua personel yang memiliki tanggung jawab di area yang terlibat.
- 12.7 Personil manajemen yang bertanggung jawab untuk area yang terlibat harus mengambil tindakan korektif tepat waktu atas ketidaksesuaian yang ditemukan.

LAMPIRAN VI



PT. LOGINDO SAMUDRAMAKMUR TBK
MANAGEMENT VISIT 2020

PT. LOGINDO SAMUDRAMAKMUR
No. Dok. : F/LSM-OPR-01A
Rev. 01 1Mei 2015

No	Nama Kapal	JAN	FEB	MAR	APR	MEI	JUN	JUL	AGU	SEP	OKT	NOV	DES
1	AHTS Logindo Energy		■			■			■		■		■
2	AHTS Logindo Enterprise	■			■	■				■			■
3	AHTS Logindo Stamina		■				■				■		■
4	AHTS Logindo Sturdy	■			■			■		■		■	
5	AHTS Logindo Stature		■		■				■			■	
6	AHTS Logindo Destiny	■				■			■		■		
7	AHTS Logindo Braveheart			■			■						
8	AHTS Logindo Overcomer		■		■				■				
9	AHT Logindo Progress	■		■			■		■			■	
10	PSV Logindo Sincere		■		■			■					■
11	UB Logindo Dunamos	■				■		■			■		
12	DSV Logindo Provider		■			■			■				
13	AWB Logindo Reliance		■				■				■		
14	AWB Logindo Radiance			■			■		■				

