

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



SKRIPSI

**UPAYA PENINGKATAN KESELAMATAN KERJA
PADA KAPAL MILIK PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG
CABANG BERAU**

Oleh :

DANIEL SILITONGA

NRP. 4 59 16 9067

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2020**

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



SKRIPSI

**UPAYA PENINGKATAN KESELAMATAN KERJA
PADA KAPAL MILIK PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG
CABANG BERAU**

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

Oleh :

DANIEL SILITONGA

NRP. 4 59 16 9067

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2020

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : DANIEL SILITONGA
Nrp : 4 59 16 9067
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KALK
Judul : UPAYA PENINGKATAN
KESELAMATAN KERJA PADA KAPAL
MILIK PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG
CABANG BERAU

Jakarta, Juli 2020

Pembimbing I

Pembimbing II

SUSILO, S.E., M.T

Pembina (IV/a)

NIP. 19551128 197710 1 001

BAGASKORO, S.Kom., M.M

Pembina (IV/a)

NIP. 19590927 198003 1 002

**Mengetahui
Ketua Jurusan Kalk**

Dr. Larsen Barasa S.E., M.MTr

Penata Tk. I (III/d)

NIP: 19720415 199803 1 002

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



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : DANIEL SILITONGA
Nrp : 4 59 16 9067
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KALK
Judul : UPAYA PENINGKATAN
KESELAMATAN KERJA PADA KAPAL
MILIK PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG
CABANG BERAU

Jakarta, Juli 2020

Penguji I

Penguji II

Penguji III

SUSILO, S.E., M.T

Penata (IV/a)

NIP. 19551128 197710 1 001

SUSILO, S.E., M.T

Penata (IV/a)

NIP. 19551128 197710 1 001

BAGASKORO, S.Kom., M.M

Penata (IV/a)

NIP. 19590927 198003 1 002

**Mengetahui
Ketua Jurusan Kalk**

Dr. Larsen Barasa S.E., M.MTr

Penata Tk. I (III/d)

NIP: 19720415 199803 1 002

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini, sebagai salah satu syarat yang harus dilakukan untuk menyelesaikan pendidikan Program Diploma IV jurusan KALK di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.

Penyusunan skripsi ini didasari oleh pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalani praktek di PT. Dian Ciptamas Agung cabang Berau. Pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan serta melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah :

“UPAYA PENINGKATAN KESELAMATAN KERJA PADA KAPAL MILIK

PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG CABANG BERAU”

Berkat bimbingan dan pengarahan serta dorongan dari berbagai pihak, maka penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu, antara lain kepada :

1. Yth. Bapak Amiruddin, MM. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth. Bapak Larsen Barasa, SE.MMTr, selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Yth. Bapak Susilo, SE.MMTr, selaku Dosen Pembimbing Materi yang telah bersedia memberikan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan pengarahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Yth. Bapak Bagaskoro, S.Kom,MM, selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang telah bersedia memberikan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan pengarahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Seluruh Civitas Akademik, Staff, dan Dosen Pengajar Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.

6. Seluruh Pimpinan dan Karyawan PT. Dian Ciptamas Agung, yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan Prada dan menyelesaikan penulisan ini
7. Kepada kedua orang tua saya yang tercinta Bapak James Henri Silitonga dan Ibu Dameria Sirait yang telah memberikan kasih sayangnya, saran dan semangat yang tiada batasnya kepada saya dan tidak lupa itu semua diiringi dengan doa dan nasehatnya kepada saya sehingga saya bisa menyelesaikan penulisan skripsi ini.
8. Kepada Kakak tercinta saya Ester Christien Silitonga, serta seluruh sanak saudara atas dukungan moril dan spiritual selama penyelesaian skripsi ini.
9. Kepada Novita Fransiska Dianty Simanjuntak yang telah memberi semangat dan memotivasi selama penulisan hingga dapat menyelesaikan skripsi ini, terimakasih atas segala dukungannya.
10. Kepada anggota kamar G106 Senior Ferdy Christian, Billy Juan, Ramadhani Sudrajat, Rizky Muhammad Adhiwirayudi, Randi Aldenius, I Gusti, dan Daniel Prayogi yang telah mengingatkan dalam proses penulisan skripsi ini.
11. Teman-teman taruna/i STIP angkatan LIX, yang telah memberikan motivasi dan dukungan selama ini.
12. Kepada seluruh teman-teman taruna/i KALK dan KALK VIII Delta, terimakasih atas kerjasama dan bantuannya kepada penulis
13. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu penulis secara moral maupun moril dalam penyusunan skripsi ini.

Akhirnya penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih belum dari kata sempurna dan masih terdapat kekurangan-kekurangan, maka dari itu penulis sangat mengharapkan tanggapan dan saran dari semua pihak guna menambah wawasan ilmu yang berguna nantinya bagi para pembaca umumnya dan bagi para perwira kapal khususnya di dalam mengemban tugas di masa yang akan datang.

Jakarta, Juli 2020

Penulis,

DANIEL SILITONGA

NRP. 4 59 16 9067

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR BAGAN	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
BAB I.....	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH	3
C. PEMBATASAN MASALAH.....	4
D. RUMUSAN MASALAH.....	4
E. TUJUAN PENELITIAN DAN MANFAAT PENELITIAN	5
F. SISTEMATIKA PENULISAN.....	6
BAB II	9
A. TINJAUAN PUSTAKA	9
B. KERANGKA PEMIKIRAN.....	20
BAB III.....	21
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN.....	21
B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA	22
C. SUBJEK PENELITIAN	25
D. TEKNIK ANALISIS DATA.....	25
BAB IV.....	28

A. DESKRIPSI DATA	28
B. ANALISIS DATA	34
C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH	40
D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH.....	41
E. PEMECAHAN MASALAH.....	43
BAB V	44
A. KESIMPULAN.....	44
B. SARAN.....	45
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran	20
Bagan 3.1 Struktur Organisasi	22

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 4.1 Tempat Kejadian Kecelakaan	29

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1 Tempat Penelitian	21
Tabel 4.1 Data Klaim Insiden	31

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Ship Particular</i>
Lampiran 2	SIUPAL
Lampiran 3	NPWP
Lampiran 4	AKTA
Lampiran 5	Jumlah Kapal
Lampiran 6	Data Jumlah Kecelakaan Kapal
Lampiran 7	Berita Acara Insiden dan Laporan Investigasi

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Di era globalisasi yang semakin berkembang sekarang ini manusia merupakan sumber daya perusahaan yang produktif dalam melaksanakan aktifitas dan rutinitasnya. Perusahaan dituntut untuk memiliki kemampuan dalam mengolah sumber daya manusia secara terencana, terutama sebagai tenaga pelaksana operasional perusahaan untuk menghasilkan daya guna dan daya hasil dalam setiap kegiatan perusahaan. Untuk mendapatkan hasil yang baik maka para tenaga kerja tersebut harus berpengetahuan dan memiliki keterampilan yang memadai.

Perkembangan suatu perusahaan juga dipengaruhi oleh perkembangan teknologi, karena untuk dapat berkembang, selain didukung oleh sumber daya manusia dan sistem manajemen yang baik juga disertai dengan penggunaan mesin-mesin dan peralatan yang lebih canggih, baik untuk keperluan operasional maupun keselamatan para pekerja agar dapat terbebas dari bahaya yang ada di tempat mereka bekerja.

Dalam sebuah kegiatan operasional suatu perusahaan, ada 2 slogan yang saling berkaitan, yakni keselamatan yang utama (*safety first*) dan produksi yang utama (*production first*). Mungkin bagi perusahaan pelayaran yang menghasilkan sebuah pelayanan jasa, yang mana pelayanan tersebut merupakan faktor utama dalam menjalankan kegiatan operasional dan juga memiliki beberapa bahaya dalam

setiap kegiatannya. Maka dari itu, sebuah perusahaan harus seimbang baik dalam memaksimalkan kegiatan operasional namun tetap memperhatikan keselamatan para pekerja sesuai dengan peraturan keselamatan kerja yang ada.

Keselamatan dan kesehatan kerja adalah salah satu faktor yang mempengaruhi produktivitas kerja karyawan. Produktivitas sumber daya manusia ditentukan oleh sejauh mana sistem yang ada di perusahaan mampu menunjang dan memuaskan keinginan seluruh pihak. Perusahaan yang baik adalah perusahaan yang benar-benar selalu memperhatikan dan menjamin keselamatan karyawannya dari kecelakaan kerja dan akibat yang ditimbulkan dari lingkungan kerjanya. Oleh sebab itu perusahaan membuat peraturan tentang keselamatan kerja yang harus di patuhi dan dilaksanakan oleh seluruh karyawan dan pimpinan perusahaan. Jika dilanggar maka ada sanksi yang tegas untuk seluruh karyawan.

Banyaknya kasus kecelakaan kapal seperti kejadian kapal tenggelam, tubrukan, kebakaran, kandas, orang jatuh ke laut, kerusakan kemudi dan pencemaran dilaut ataupun kecelakaan kerja selama bertugas di atas kapal pada umumnya disebabkan oleh faktor manusia atau *human error*. Hal itu dikarenakan kurang berperannya perusahaan dalam memberikan pelatihan tentang keselamatan pelayaran.

Idealnya segala hal yang menyangkut keselamatan kerja diatas kapal harus berjalan sesuai dengan ketentuan keselamatan dan keamanan pelayaran. Hal ini terkait dengan kesesuaian kompetensi dan keahlian nakhoda dan awak kapal, dengan melakukan penjadwalan pelatihan kepada awak kapal.

PT. Dian Ciptamas Agung. adalah perusahaan yang bergerak dibidang industri maritim sebagai penyedia jasa pengangkutan barang dengan menggunakan kapal laut. Potensi bahaya yang ditimbulkan dari perusahaan ini sangat besar salah satunya adalah kapal tenggelam dan tubrukan kapal. Sedangkan dalam masalah keselamatan menurut pengamatan saya selama hampir satu tahun pada saat melaksanakan praktek disana, pada dasarnya sudah ada peraturan yang berupa *Standing Operation Procedure (SOP)*. Namun dalam penerapannya masih ada awak kapal yang tidak mentaati peraturan yang ada. Padahal supervisor sebagai penanggungjawab dan koordinator yang ikut bekerja dilapangan sudah sering

mengingatkan akan pentingnya peraturan tersebut demi mengantisipasi kecelakaan kerja yang memang sangat tidak diinginkan, baik oleh pekerja itu sendiri maupun bagi perusahaan.

Dalam PT Dian Ciptmas Agung tersebut sebenarnya perusahaan yang sudah sangat memperhatikan keselamatan kerja. Namun, salah satu kendala yang ada adalah belum melakukan pelatihan kepada setiap awak kapal yang akan bergabung sebagaimana diatur dalam ISM Code. Hal ini dibuktikan dengan tidak tersedianya divisi yang menangani pelatihan secara khusus, yang mengakibatkan masih banyaknya awak kapal yang tidak memahami peraturan tentang keselamatan kerja, yang menjadikan mereka kurang memiliki kesiapan dalam menghadapi bahaya yang berdampak kepada terjadinya insiden tubrukan dengan kapal lain pada saat melakukan pekerjaan diatas kapal, Disamping itu juga karena kurangnya pengawasan yang dilakukan oleh supervisor terhadap para awak kapal dilapangan, awak kapal tersebut jadi kurang memiliki kesadaran diri untuk menggunakan alat keselamatan dalam melakukan pekerjaan tanpa dilengkapi dengan alat keselamatan yang telah ditentukan. Para awak kapal tersebut tidak berpikir jika tidak menggunakan peralatan keselamatan kerja secara lengkap akan mengakibatkan kecelakaan ataupun mengganggu kesehatan.

Sehubungan dengan hal tersebut, maka penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam dan mengemukakan dalam bentuk skripsi yang berjudul :

“UPAYA PENINGKATAN KESELAMATAN KERJA DI KAPAL MILIK PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG CABANG BERAU.”

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Dalam suatu penelitian ilmiah perumusan masalah dan problematika merupakan hal yang sangat penting, karena perumusan masalah akan mempermudah dalam melakukan penelitian dan dalam mencari jawaban yang lebih akurat. Serta dengan adanya perumusan masalah ini akan dapat membantu dalam penyusunan skripsi ini.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis melakukan identifikasi masalah sebagai berikut :

1. Awak kapal kurang disiplin dalam bekerja diatas kapal.
2. Kurangnya pemahaman awak kapal mengenai peraturan tentang keselamatan kerja diatas kapal
3. Kurang kordinasi dan komunikasi antar sesama awak kapal
4. Kondisi cuaca yang tidak baik

C. PEMBATASAN MASALAH

Sesuai identifikasi permasalahan yang sudah dijelaskan diatas pada PT.Dian Ciptmas Agung Cabang Berau maka penulis membatasi pembahasan penelitian ini pada beberapa masalah sebagai berikut :

1. Awak Kapal kurang disiplin dalam bekerja diatas kapal.
2. Kurangnya pemahaman awak kapal mengenai peraturan tentang keselamatan kerja di atas kapal

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan pembatasan masalah diatas, maka penulis dapat merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Apakah yang menyebabkan awak kapal kurang disiplin dalam bekerja diatas kapal?
2. Bagaimanakah upaya yang dilakukan perusahaan dalam meningkatkan pemahaman mengenai peraturan tentang keselamatan kerja kepada para awak kapal?

E. TUJUAN PENELITIAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Berkaitan dengan permasalahan yang menjadi latar belakang penelitian, maka tujuan dari penelitian ini adalah :

- a. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan perusahaan dalam meningkatkan keselamatan kerja.
- b. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan perusahaan dalam meningkatkan pemahaman awak kapal mengenai peraturan tentang keselamatan kerja.
- c. Untuk mengetahui penyebab awak kapal kurang disiplin dalam bekerja diatas kapal.

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian skripsi ini adalah

a. Bagi Penulis

Untuk menambah wawasan tentang peraturan keselamatan kerja dan alat-alat keselamatan yang digunakan pada saat awak kapal bekerja diatas kapal dan sebagai bekal penulis untuk menerapkan pengetahuannya di dalam dunia kerja .

b. Bagi Perusahaan

Sebagai bahan masukan bagi perusahaan untuk mengambil kebijakan di masa yang akan datang mengenai pelatihan awak kapal, khususnya untuk mengatasi kurang siapnya awak kapal dalam menghadapi setiap bahaya yang ada.

c. Bagi STIP Jakarta

Penelitian ini bisa menjadi sumbangan pemikiran dan sumber analisa kepada para pembaca, baik dilingkungan kampus STIP Jakarta, ataupun di luar kampus sebagai masukan yang dapat dikembangkan untuk penelitian selanjutnya khususnya dibidang keselamatan dan kesehatan kerja pada awak kapal dalam upaya penambahan referensi bagi taruna-taruni STIP Jakarta.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan dalam mengikuti keseluruhan uraian dan pembahasan skripsi ini, maka penulisan dilakukan dengan membuat sistematika sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab pertama merupakan bab pendahuluan, penulis menguraikan mengenai latar belakang masalah yang merupakan alasan pemilihan judul, identifikasi masalah, Batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, dan diakhiri dengan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam Bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran yang membuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan yang termasuk didalamnya mengenai pengertian dan hal-hal yang berkaitan dalam permasalahan serta kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai pertautan antara variable yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada Bab ini akan diuraikan mengenai metode-metode yang digunakan oleh penulis dalam hal penulisan skripsi ini. Bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metode pedekatan dan teknik pengumpulan data, subjek penelitian yang merupakan

informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian, serta teknik analisis yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas pokok masalah penelitian. Penulis akan membahas tentang deskripsi data, analisis data dari masalah yang ada, alternative pemecahan masalah, evaluasi terhadap alternative pemecahan masalah dan di akhiri dengan pemecahan masalah.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini merupakan bab penutup dimana akan disampaikan kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan analisis data sehubungan dengan masalah penelitian, dan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian dan merupakan masukan untuk perbaikan yang dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Merupakan kajian terhadap teori-teori, aturan-aturan, manual maupun prosedur-prosedur serta penelitian terdahulu yang relevan dengan masalah yang diteliti. Untuk penelitian kualitatif kajian pustaka dibuat sesuai dengan variable penelitian untuk menyusun kerangka pemikiran dan merumuskan hipotesis penelitian. Untuk penelitian pemecahan masalah kajian pustaka digunakan untuk merumuskan kerangka penulisan yang berguna untuk menganalisis penyebab timbulnya masalah dan menemukan pemecahan yang tepat.

Penulisan tinjauan pustaka dibuat secara singkat, padat dan menggambarkan secara jelas variable yang diamati sesuai dengan obyek penelitian. Selain itu dijelaskan konsep variable yang terdapat didalam hipotesis dengan dukungan teori yang relevan dan hasil penelitian sebelumnya. Sebagai dasar untuk penelitian yang akan dilakukan, untuk itu literature review dari setiap terbitan/buku/publikasi/jurnal yang dianggap relevan dibahas secara kritis. Setiap variable minimal menggunakan 2 (dua) referensi.

Untuk memudahkan pemahaman pembaca yang berhubungan dengan penulisan skripsi ini, maka penulis mengambil beberapa referensi para ahli tentang teori-teori yang berhubungan dengan skripsi ini, yaitu :

1. Sumber Daya Manusia

Menurut Wirawan (2009:1) menjelaskan bahwa sumber daya manusia merupakan sumber daya yang digunakan untuk menggerakkan dan menyinergikan sumber daya lainnya untuk mencapai tujuan organisasi.

Tanpa

SDM, sumber daya lainnya menganggur (*idle*) dan kurang bermanfaat dalam mencapai tujuan organisasi.

Istilah SDM menurut Wirawan (2009:1) adalah semua hal yang terdapat dalam diri manusia yang antara lain terdiri dari dimensi-dimensi berikut :

- a. Fisik manusia.
- b. Psikis manusia.
- c. Sifat atau karakteristik manusia.
- d. Pengetahuan dan keterampilan manusia.
- e. Pengalaman manusia.

2. Pelatihan

Veithzal Rivai dan Ella Jauvani Sagala (2010:211-212) mendefinisikan pelatihan sebagai bagian pendidikan yang menyangkut proses belajar untuk memperoleh dan meningkatkan keterampilan di luar sistem pendidikan yang berlaku dalam waktu yang relatif singkat dengan metode yang lebih mengutamakan pada praktek daripada teori. Sementara itu keterampilan adalah meliputi pengertian *physical skill*, *intellectual skill*, *social skill*, *managerial skill*, dan lain-lain.

Hal-hal berikut ini untuk mengetahui konsep pelatihan menurut Veithzal Rivai (2009:212), antara lain :

- 1) Pelatihan adalah proses secara sistematis mengubah tingkah laku pegawai untuk mencapai tujuan organisasi. Pelatihan berkaitan dengan keahlian dan kemampuan pegawai untuk melaksanakan pekerjaan saat ini. Pelatihan memiliki orientasi saat ini dan membantu pegawai untuk mencapai keahlian dan kemampuan tertentu agar berhasil dalam melaksanakan pekerjaannya.

- 2) Program keahlian formal adalah usaha pemberi kerja untuk memberikan kesempatan kepada pegawai untuk memperoleh pekerjaan atau bidang tugas yang sesuai dengan kemampuan, sikap, dan pengetahuannya.

a. Tujuan Pelatihan Karyawan

Program pelatihan karyawan dapat membantu karyawan untuk memperbaiki berbagai keterampilan dan teknik pelaksanaan agar menjalankan pekerjaannya dengan baik yang secara langsung akan mempengaruhi bisnis perusahaan/organisasi tersebut. Manfaat pelatihan menurut Veithzal Rivai (2005:231) adalah sebagai berikut:

Menurut Veithzal Rivai (2009:215) tujuan dari pelatihan dan pengembangan adalah :

- 1) Untuk meningkatkan kuantitas output.
- 2) Untuk meningkatkan kualitas output.
- 3) Untuk menurunkan biaya limbah dan perawatan.
- 4) Untuk menurunkan jumlah dan biaya terjadinya kecelakaan.
- 5) Untuk menurunkan turnover, ketidakhadiran kerja serta meningkatkan kepuasan kerja.
- 6) Untuk mencegah timbulnya antipasti karyawan.

b. Manfaat Pendidikan dan Pelatihan

Pendidikan dan pelatihan memiliki manfaat yang kita rasakan baik untuk perkembangan karyawan maupun perusahaan.

Menurut Veithzal Rivai (2009:217-219) manfaat pendidikan dan pelatihan adalah sebagai berikut :

Manfaat bagi Perusahaan :

- 1) Mengarahkan untuk meningkatkan profitabilitas atau sikap yang lebih positif terhadap orientasi profit.
- 2) Memperbaiki pengetahuan kerja dan keahlian pada semua level perusahaan.
- 3) Memperbaiki moral sumber daya manusia.

Manfaat untuk karyawan

- 1) Membantu dan mendorong mencapai pengembangan diri dan rasa percaya diri;
- 2) Membantu karyawan mengatasi stress, tekanan kerja, frustrasi dan konflik;
- 3) Meningkatkan kepuasan kerja dan pengakuan;

Manfaat dalam hubungan SDM, intra dan antargrup dan pelaksanaan kebijakan

- 1) Meningkatkan komunikasi antargrup dan individual;
- 2) Membantu dalam orientasi karyawan baru dan karyawan transfer atau promosi;

3. Teori Disiplin

Menurut buku Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia (T. Hani Handoko, 1987 : 208) mengatakan bahwa manajemen sumber daya manusia adalah penarikan, seleksi pengembangan, pemeliharaan, dan penggunaan sumber daya manusia untuk mencapai tujuan-tujuan baik itu individu maupun organisasi. Kurangnya kedisiplinan awak kapal serta para perwira diatas kapal terhadap standar keselamatan kerja akan dapat mempengaruhi tingkat kecelakaan kerja yang disebabkan oleh kelalaian manusia.

Untuk dapat meningkatkan disiplin ini dapat ditempuh melalui berbagai cara :

- a. **Disiplin preventif**, adalah kegiatan yang dilaksanakan untuk mendorong para pekerja agar mengikuti berbagai standard dan aturan sehingga penyelewengan-penyelewengan dapat dicegah.
- b. **Disiplin korektif**, adalah kegiatan yang diambil untuk menangani pelanggaran-pelanggaran terhadap aturan-aturan dan mencoba untuk menghindari terjadinya pelanggaran-pelanggaran lebih lanjut.

Disiplin merupakan sikap, tingkah laku dan perbuatan yang sesuai dengan peraturan perusahaan baik yang tertulis maupun yang tidak tertulis. Peraturan yang dimaksud termasuk absensi, lambat masuk, serta cepat pulang karyawan. Jadi hal ini merupakan suatu sikap indisipliner karyawan yang perlu disikapi dengan baik oleh pihak manajemen.

Banyak yang mengartikan disiplin itu bilamana karyawan selalu datang serta pulang tepat pada waktunya. Pendapat itu hanya salah satu yang dituntut oleh organisasi. Oleh karena itu kedisiplinan dapat diartikan sebagai tingkah laku yang tertulis maupun yang tidak tertulis. **(Hasibuan, 2009:212)**

Disiplin kerja dapat didefinisikan sebagai suatu sikap menghormati, menghargai, patuh dan taat terhadap peraturan-peraturan yang berlaku, baik yang tertulis maupun tidak tertulis serta sanggup menjalankannya dan tidak mengelak untuk menerima sanksi-sanksinya apabila ia melanggar tugas dan wewenang yang diberikan kepadanya. **(Sastrohadiwiryo, 2003 :291).**

Disiplin pegawai adalah perilaku seseorang yang sesuai dengan peraturan, prosedur kerja yang ada atau disiplin adalah sikap, tingkah laku dan perbuatan yang sesuai dengan peraturan dari organisasi baik tertulis maupun yang tidak tertulis. **(Sutrisno, 2009:94).**

Disiplin kerja adalah suatu alat yang digunakan para manajer untuk berkomunikasi dengan karyawan agar mereka bersedia untuk mengubah suatu perilaku serta sebagai suatu upaya untuk meningkatkan kesadaran dan kesediaan seseorang untuk mentaati semua peraturan perusahaan dan norma-norma sosial yang berlaku. **(Veithzal, 2006:444).**

Pembagian disiplin ada 2 jenis **(Moekizat, 2002: 356)** yaitu:

1. Self imposed discipline yaitu disiplin yang dipaksakan diri sendiri. Disiplin yang berasal dari diri seseorang yang ada pada hakikatnya merupakan suatu tanggapan spontan terhadap pimpinan yang cakap dan merupakan semacam dorongan pada dirinya sendiri artinya suatu keinginan dan kemauan untuk mengerjakan apa yang sesuai dengan keinginan kelompok.
2. Command discipline yaitu disiplin yang diperintahkan. Disiplin yang berasal dari suatu kekuasaan yang diakui dan menggunakan cara-cara menakutkan untuk memperoleh pelaksanaan dengan tindakan yang diinginkan yang dinyatakan melalui kebiasaan, peraturan-peraturan tertentu. Dalam bentuknya yang ekstrim “command discipline” memperoleh pelaksanaannya dengan menggunakan hukum.

4. Pengertian Pengawasan

Pengawasan merupakan proses pengamatan dari seluruh kegiatan organisasi guna lebih menjamin bahwa semua pekerjaan yang sedang dilakukan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya. (Siagian, 2004: 258)

1. Pengawasan dari dalam

Yaitu pengawasan yang dilakukan perusahaan atas dasar pekerjaan yang dilaksanakan.

2. Pengawasan dari luar

Yaitu pengawasan yang dilakukan oleh aparat, unit, instansi, atau suatu organisasi yang posisinya diluar perusahaan, mereka bekerja atas instruksi atau permintaan yang diberikan kepadanya.

3. Pengawasan preventif

Yaitu pengawasan yang dilakukan sebelum rencana dilaksanakan, tujuannya untuk mencegah terjadinya kesalahan atau kekeliruan dalam pengawasan terhadap penyusunan perencanaan.

4. Pengawasan represif

Yaitu pengawasan terhadap hasil yang dicapai guna menjamin mutu atau kualitas kerja serta pencapaian target yang dilaksanakan.

Proses pengawasan terdiri atas tiga bagian yaitu:

1. Menetapkan alat pengukur atau standar, berupa:

- a. Standar fisik, yang termasuk kuantitas, kualitas, dan waktu
- b. Standar biaya, termasuk biaya- biaya penghasilan dan investasi

2. Mengadakan penelitian (evaluasi) dengan cara:

- a. Dengan laporan tertulis
- b. Langsung mengunjungi bawahan untuk menanyakan hasil pekerjaan atau bawahan dipanggil untuk memberikan laporan lisan.

3. Mengadakan tindakan perbaikan

Tindakan ini dilaksanakan bila pada fase sebelumnya dapat dipastikan terjadinya penyimpangan, dengan demikian perbaikan diartikan sebagai tindakan yang diambil untuk menyesuaikan hasil pekerjaan nyatanya dengan penyimpangan agar sesuai dengan standar atau rencana yang telah ditentukan sebelumnya.

Pengawasan yang baik akan selalu menciptakan suasana kerja yang nyaman dan menyenangkan bagi pegawai, sehingga hal tersebut akan menimbulkan semangat kerja pegawai, yakni dengan adanya hubungan baik antara pimpinan dan bawahannya, bawahan akan merasa dirinya sebagai bagian yang penting dari organisasi.

5. Keselamatan Pelayaran

a. Definisi Keselamatan Pelayaran

Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran keselamatan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2014) Keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam suatu kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologis, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomi atau kesehatan. Keselamatan pelayaran didefinisikan suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal laut baik dari faktor manusia, faktor teknis, maupun faktor alam untuk itu perlu dilakukan pengkajian lebih tentang keselamatan pelayaran.

b. Kebijakan Keselamatan Pelayaran

Faktor keselamatan pelayaran merupakan salah satu faktor yang penting dalam mendukung fungsi transportasi laut, oleh karena itulah pemerintah setiap tahun melaksanakan kampanye keselamatan pelayaran untuk memberi kesadaran kepada masyarakat, terutama bagi operator (*stakeholder*) dan regulator. kebijakan ini sebagai wujud nyata bangsa Indonesia berperan aktif sebagai anggota *IMO* dalam menerapkan konvensi terutama yang bertuang dalam *SOLAS*. Pada setiap sidang *IMO*, Indonesia selalu aktif serta memberi inisiatif terhadap keselamatan, keamanan, dan perlindungan maritim.

Pada sisi lain pemerintah melakukan pembinaan melalui aturan baik terhadap awak kapal, kapal, maupun muatan kapal (Direktorat Perkapalan dan Kepalutan/ Direktorat Lalulintas Angkutan Laut). Disini regulator menjadi penentu pembinaan ini berjalan atau tidak karena bergantung pada pembinaan, sarana dan prasarana, serta penegakan hukum. Selain pembinaan didukung juga dengan penegakkan aturan, oleh karena itulah pemerintah membangun sarana penunjang untuk itu seperti pembangunan kapal patroli yang berfungsi penegakkan hokum pelayaran, dan untuk membangun kesadaran masyarakat terhadap keselamatan pelayaran. Sarana terhadap kebijakan ini pemerintah membangun sarana dan prasarana seperti rambu navigasi dan fasilitas pelabuhan.

6. Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)

Berdasarkan Undang-undang no.1 tahun 1970 tentang keselamatan kerja pasal 1 (1) menjelaskan bahwa tempat kerja adalah tiap ruangan atau lapangan, tertutup atau terbuka, bergerak atau tetap dimana tenaga kerja bekerja, atau sering dimasuki tempat kerja untuk keperluan suatu usaha dan dimana terdapat sumber atau sumber-sumber bahaya sebagaimana diperinci dalam pasal 2; termasuk tempat kerja ialah semua ruangan, lapangan, halaman dan sekelilingnya yang merupakan bagian-bagian atau berhubungan dengan tempat kerja tersebut.

Menurut Suma'mur (1981:1) keselamatan kerja adalah keselamatan yang bertalian dengan mesin, pesawat, alat kerja, bahan dan proses pengolahannya, landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara-cara melakukan pekerjaan. Keselamatan kerja bersasaran segala tempat kerja, baik di darat, di dalam tanah, di permukaan air, di dalam air, maupun di udara. Tempat-tempat kerja demikian tersebar pada segenap kegiatan ekonomi, seperti pertanian, industry, pertambangan, perhubungan, pekerjaan umum, jasa, dll.

Keselamatan kerja menyangkut segenap proses produksi dan distribusi, baik barang maupun jasa. Salah satu aspek penting sasaran keselamatan kerja, mengingat risiko bahayanya adalah penerapan teknologi, terutama teknologi

yang lebih maju dan mutakhir. Keselamatan kerja adalah tugas semua orang yang bekerja. Keselamatan kerja adalah dari, oleh, dan untuk setiap tenaga kerja serta orang lainnya dan juga masyarakat pada umumnya.

a. Akibat kecelakaan

Goenawan Danuasmoro (2003:8) mengemukakan kerugian atau tambahan biaya bagi pihak-pihak yang terkait atau yang terkena musibah terdiri dari:

1. Biaya nyata

a. Bagi pekerja atau pelaut

- (a) Kematian atau cacat permanen.
- (b) Kejiwaan akibat cacat tetap.
- (c) Kesedihan dan penderitaan bagi keluarganya.

b. Bagi Perusahaan

- Biaya pengobatan dan kegiatan pertolongan.
- Ganti rugi.
- Upah dan lembur selama pekerja tidak bekerja.

c. Bagi Masyarakat

- Menimbulkan korban jiwa.
- Kerusakan lingkungan.
- Kerusakan harta.

2. Biaya Tidak Nyata

a. Biaya asuransi.

b. Kerusakan harta yang tidak diasuransikan.

c. Biaya lain yang tidak diasuransikan.

b. Alat-alat Keselamatan di Kapal

SOLAS 1974, MARPOL 1978 secara rinci mengatur alat-alat perlindungan atau keselamatan kapal, baik jenis maupun persyaratannya, meliputi :

1. Konstruksi dan badan kapal yang harus kuat dan laik laut termasuk :
 - a. Konstruksi bangunan dan bagian-bagian.
 - b. Pembagian atau sub-sub bagian dan stabilitas.
 - c. Instalasi permesinan dan listrik.
 - d. Perlindungan, pendeteksian dan pemadaman kebakaran.
2. Alat-alat penyelamatan orang.
3. Alat-alat keselamatan navigasi.
4. Alat-alat keselamatan radio.
5. Pengangkutan muatan dan muatan berbahaya.
6. Sistem pembuangan limbah.

7. Perusahaan Pelayaran

Pengertian Perusahaan Perkapalan terdapat dalam pasal 323 sampai 340f KUHD, ada 24 buah pasal. Perusahaan Pelayaran (Rederij) adalah suatu badan yang menjalankan perusahaan dengan cara mengoperasikan kapal atau usaha lain yang erat hubungannya dengan kapal.

1). Jenis-jenis Pelayaran

Menurut Pasal 3 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010, jenis-jenis pelayaran dibagi dalam 4 kelompok, antara lain:

- a. Pelayaran dalam negeri.
- b. Pelayaran luar negeri.
- c. Pelayaran khusus.
- d. Pelayaran rakyat

Sedangkan menurut Engkos Kosasih (2007:7), jika dilihat dari bidang kegiatannya, ada dua jenis bidang kegiatan pelayaran, yaitu :

- a) Pelayaran niaga atau dalam Bahasa Inggrisnya *shipping business*, *commercial shipping* atau *merchant marine*, adalah usaha pengangkutan barang (khususnya barang dagangan) atau penumpang melalui laut baik yang dilakukan antar pelabuhan-pelabuhan dalam wilayah sendiri maupun antar negara.
- b) Bukan pelayaran niaga, meliputi pelayaran angkatan perang, dinas pos, dinas perambuan, penjagaan pantai, hidrografi dan sebagainya.

8. Konvensi Internasional SOLAS (*Safety of Life at Sea*)

Konvensi Internasional SOLAS adalah perjanjian/konvensi paling penting untuk melindungi keselamatan kapal dagang. Versi pertama diterbitkan pada tahun 1914 sebagai akibat tenggelamnya kapal RMS Titanic. Di mana diatur mengenai ketentuan tentang jumlah sekoci/rakit penolong dan perangkat keselamatan lain serta peralatan yang dibutuhkan dalam prosedur penyelamatan, termasuk ketentuan untuk melaporkan posisi kapal melalui radio komunikasi.

Dan sejak pertama sekali ditetapkan dilakukan beberapa perubahan/amendemen 1929, 1948, 1960, dan 1974. Konvensi Internasional SOLAS 1974 diratifikasi oleh Pemerintah Republik Indonesia pada tanggal 17 Desember 1980 dengan Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980. Kemudian pada tanggal 12 Desember 2002, Konferensi Diplomatik yang dilaksanakan oleh *Maritime Safety Committee* dari IMO mengadopsi amendemen Konvensi Internasional SOLAS yang dikenal dengan sebutan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, 2002.

9. Awak Kapal

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, pasal 1 butir 40 menyatakan bahwa awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku sijiil.

Persyaratan bekerja sebagai awak kapal harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Harus memiliki sertifikat kepelautan.
- b. Memiliki badan yang sehat jasmani dan rohani yang dibuktikan berdasarkan hal pemeriksaan kesehatan yang khusus dilaksanakan untuk itu dari rumah sakit yang ditunjuk.
- c. Pengukuhan (*endorsement*) bagi yang akan memegang jabatan minimal sebagai *officer on watch*.

- d. Memiliki perjanjian kerja laut.
- e. Memiliki buku pelaut.
- f. Di siji
- g. Memiliki buku kesehatan (yang diterbitkan oleh dinas kesehatan pelabuhan).
- h. Memiliki *passport* (bagi yang berlayar ke luar negeri yang diterbitkan oleh imigrasi pelabuhan).

sebutan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, 2002.

10. International Safety Management (ISM Code)

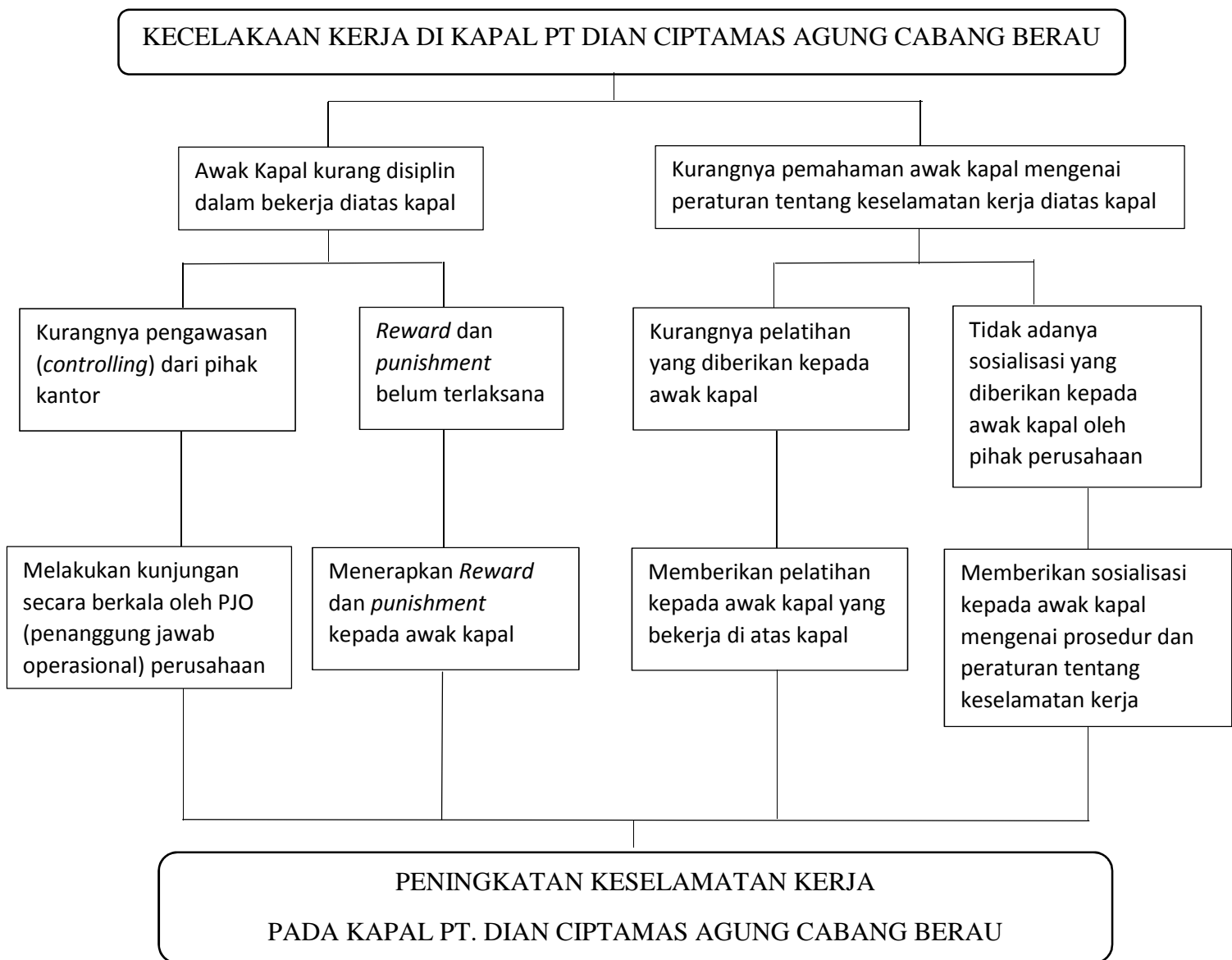
International Safety Management Code (ISM Code) adalah peraturan manajemen keselamatan untuk pengoperasian serta pencegahan polusi yang disahkan oleh IMO dengan resolusi A-741 (18) November 1993, kemudian dimasukkan kedalam ketentuan SOLAS sebagai bab IX bulan Mei 1994. Kemudian perusahaan pelayaran atau mencharter dengan *bareboat charter* akan menindak lanjuti dengan membuat Sistem Manajemen Keselamatan atau *Safety Management System (SMS)*.

Dalam sistem pengelolaan keselamatan, biasanya direktur armada atau manajer armada bertindak sebagai D/P (*Designated Person*) untuk memimpin pengelolaan keselamatan pelayaran. Bila direktur armada berhalangan, ditunjuk yang mewakilinya biasanya kepala bagian atau divisi nautika. Sesuai struktur organisasi yang telah diterangkan diatas, tugas bidang armada adalah mengelola, mengendalikan, memberi pembinaan bagi pelaksanaan kegiatan berbagai pekerjaan mencakup bagian perawatan dan perbaikan, masalah-masalah yang berhubungan dengan awak kapal, izin pelayaran dan perkembangan teknologi pelayaran dengan didukung oleh bidang Nautika dan Teknik.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran adalah suatu konsepsi dari penelitian yang menyajikan hubungan antara variable yang akan terjadi dan diperoleh dari hasil dan penjabaran tinjauan pustaka. Maka berdasarkan uraian keputusan tersebut, penulisan membuat suatu pokok kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang akan menjadi pembahasan pokok-pokok yang terjadi pada kapal-kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung Cabang Berau, dalam hal ini meningkatkan sistem keselamatan pada awak kapal.

Bagan 2.1
Kerangka Pemikiran



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penulis melakukan penelitian pada saat melakukan praktek darat di perusahaan PT. Dian Ciptamas Agung tersebut selama 12 bulan, terhitung dari tanggal 06 Agustus 2018 sampai dengan 12 Agustus 2019.

2. Tempat Penelitian

Adapun tempat pelaksanaan penelitian tersebut adalah kantor cabang perusahaan pelayaran PT. Dian Ciptamas Agung, Tbk. perusahaan ini memiliki kantor pusat di Jakarta dan kantor cabang di berbagai kota di Indonesia, sehingga terdapat banyak divisi dan departemen. Dari banyaknya macam usaha jasa yang dilakukan, salah satunya adalah divisi safety yang akan di teliti.

Berikut ini adalah tempat informasi umum mengenai data-data perusahaan :

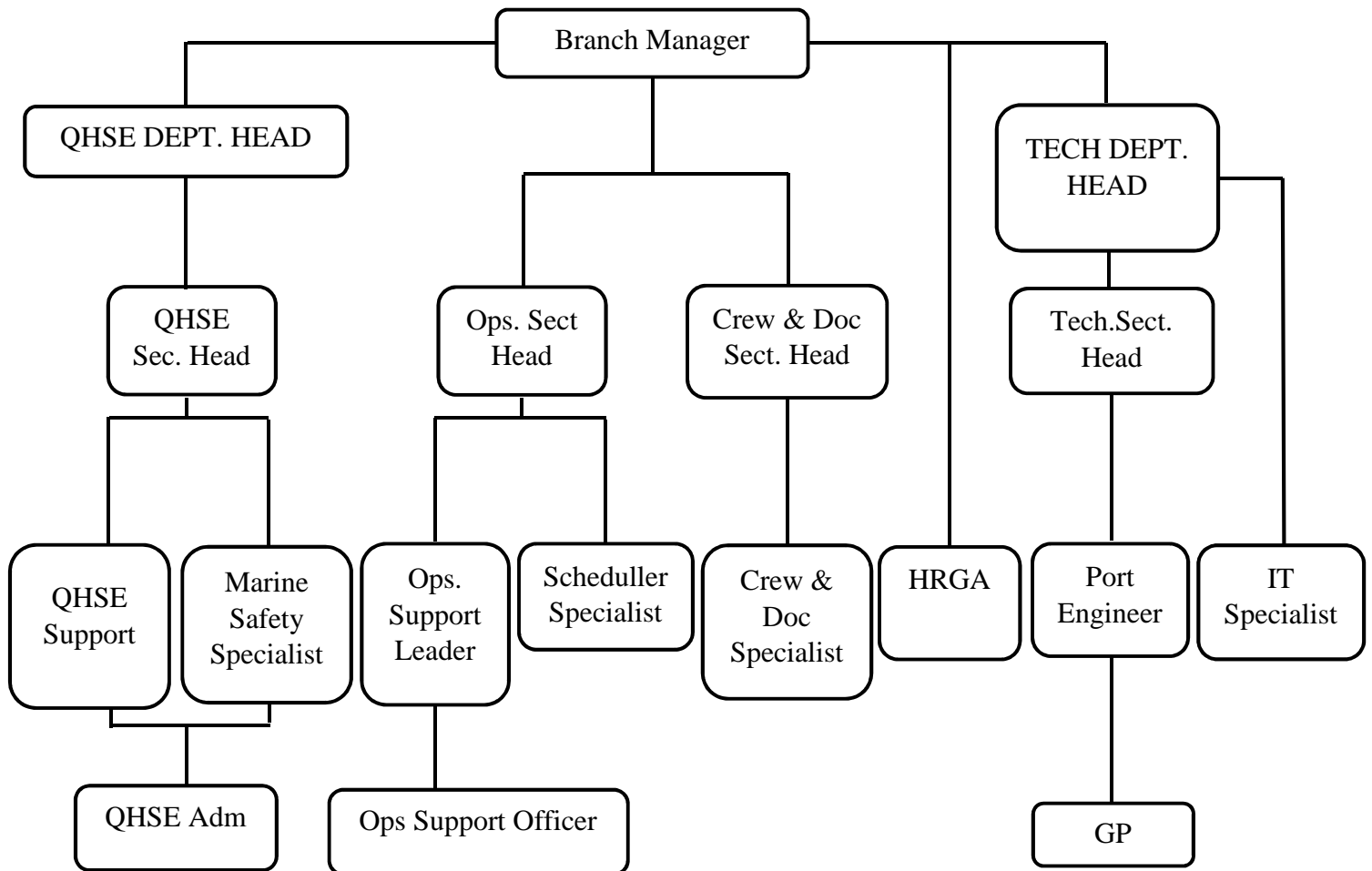
Tabel 3.1
Tempat Penelitian

Nama perusahaan	:	PT. Dian Ciptamas Agung, Tbk.
Alamat	:	Jl. Gatot Subroto Ruko A1 Kel. Sei Bedungun Kab. Berau – Tanjung Redeb Kalimantan Timur
Telepon	:	0554 202 4229
Jenis usaha	:	Perusahaan Pelayaran (<i>Ship Owner</i>)

a. Struktur Organisasi PT. Dian Ciptamas Agung Cabang Berau

Bagan 3.1

Struktur Organisasi



Sumber : PT. Dian Ciptamas Agung

B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metode Pendekatan

Metode yang penulis pilih adalah metode penelitian sebagai berikut :

a. Studi Kasus

Dalam hal ini metode studi kasus digunakan karena permasalahan yang terjadi dalam rumusan masalah merupakan kondisi yang terdapat di tempat penulis praktek darat yaitu PT. Dian Ciptamas Agung.

b. Metode Deskriptif Kualitatif

Dalam hal ini penulis menggunakan metode deskriptif kualitatif karena penyebab terjadinya masalah tidak disebabkan oleh satu faktor saja melainkan banyak faktor sehingga perlu adanya penjelasan tentang faktor-faktor tersebut. Penggunaan metode ini berdasarkan bukti yang nyata atau objektif dan menggunakan analisis dan perlu dilakukan secara sistematis, teratur, tertib dan cermat dengan segala keadaan yang terjadi, hal ini dilakukan untuk mendapatkan hasil yang baik serta bertujuan untuk memecahkan masalah-masalah aktual yang dihadapi untuk mengumpulkan data-data atau informasi untuk disusun, dijelaskan dan dianalisa.

2. Teknik Pengumpulan Data

Data adalah sesuatu yang diperoleh melalui metode pengumpulan data yang akan diolah dan dianalisis dengan suatu metode wawancara dengan crew yang selanjutnya akan menghasilkan suatu hal yang dapat menggambarkan atau mendedikasikan sesuatu. Pada penelitian kualitatif, bentuk data berupa kalimat dari subjek atau responden penelitian yang diperoleh melalui suatu teknik pengumpulan data. Teknik pengumpulan data dilakukan oleh penulis untuk memperoleh informasi-informasi dan data-data yang lengkap beserta objek penelitian yang akan digunakan oleh penulis untuk mendukung menyelesaikan skripsi.

Dalam penelitian kualitatif dikenal beberapa metode pengumpulan data yang umum digunakan. Beberapa metode tersebut, antara lain :

a. Observasi

Observasi adalah suatu kegiatan mencari data yang dapat digunakan untuk memberikan suatu kesimpulan atau diagnosis. Inti dari observasi adalah adanya perilaku yang tampak dan adanya tujuan yang ingin dicapai. Perilaku yang tampak dapat berupa perilaku yang dapat dilihat langsung oleh mata, dapat didengar, dapat dihitung dan dapat diukur. Observasi haruslah mempunyai tujuan tertentu. Pengamatan yang tanpa tujuan bukan merupakan observasi.

Dalam hal ini penulis melakukan proses pengumpulan data secara visual, maksudnya adalah penulis melihat langsung dengan indera penglihatan

penulis dan mendapatkan data serta informasi dari perkataan dan perilaku karyawan dan crew kapal PT. Dian Ciptamas Agung.

Observasi ini dilakukan dengan mengamati dan mencatat langsung terhadap objek penelitian, yaitu dengan mengamati kegiatan-kegiatan yang ada di PT. Dian Ciptamas Agung, sehingga peneliti dapat menentukan informan yang akan diteliti dan juga untuk mengetahui jabatan, tugas/kegiatan, alamat, nomor telepon dari calon informan sehingga mudah untuk mendapatkan informasi untuk kepentingan penelitian.

b. Dokumentasi

Dokumen adalah catatan tentang berbagai kegiatan atau peristiwa pada waktu yang lalu, semua dokumen yang berhubungan dengan penelitian yang bersangkutan perlu dicatat sebagai sumber informasi (Gulo, 2002:123). Menurut Prof. Dr. Suharsimi Arikunto (2006:158), dokumentasi berasal dari asal katanya dokumen, yang artinya barang-barang tertulis.

Pengumpulan data dengan cara studi dokumentasi adalah dengan melihat atau menganalisis dokumen-dokumen yang dibuat oleh subjek sendiri atau orang lain tentang subjek. Studi dokumentasi merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan peneliti kualitatif untuk mendapatkan gambaran dari sudut pandang objek melalui suatu media tertulis dan dokumen lainnya yang ditulis atau dibuat langsung oleh subjek yang bersangkutan. Dua bentuk dokumen yang dapat dijadikan bahan dalam studi dokumentasi adalah dokumen pribadi dan dokumen resmi.

c. Wawancara

Wawancara merupakan metode pengumpulan data dengan jalan tanya jawab dengan awak kapal yang dilakukan secara sistematis dan berlandaskan kepada tujuan penelitian (Lerbin,1992 dalam Hadi, 2007). Tanya jawab sepihak berarti bahwa pengumpul data yang aktif bertanya, sementara pihak yang ditanya aktif memberikan jawaban atau tanggapan. Dari definisi tersebut juga dapat mengetahui bahwa tanya jawab dilakukan secara sistematis, telah terencana, dan mengacu pada tujuan penelitian yang dilakukan. Dalam hal ini penulis melakukan wawancara langsung kepada crew kapal, serta karyawan PT. Dian Ciptamas Agung.

d. Studi Pustaka

Metode ini dilakukan dengan cara mempelajari tulisan yang berasal dari berbagai buku, karangan ilmiah, catatan perkuliahan serta sumber lainnya yang berhubungan dengan pokok masalah skripsi serta mengutip sebagian bahan referensi yang dapat dijadikan data pendukung yang erat hubungannya dengan masalah yang akan dibahas dalam penulisan skripsi dan memudahkan penulis untuk membahas serta memberikan pengetahuan yang berhubungan dengan permasalahan yang akan disusun oleh penulis.

C. SUBJEK PENELITIAN

Yang menjadi subjek penelitian diantaranya :

a. Orang

Yang dimaksud dari orang tersebut adalah karyawan dan awak kapal di PT. Dian Ciptamas Agung.

b. Benda

Benda yang menjadi subyek penelitian adalah kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung.

c. Peristiwa

Peristiwa yang dituju untuk diteliti adalah peristiwa yang telah terjadi pada kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Dalam teknik analisis ini, penulis menggunakan teknik deskriptif data dan teknik *Job Safety Analysis (JSA)*. Metode deskriptif data adalah teknik analisis yang digunakan untuk memaparkan suatu kejadian atau peristiwa yang terjadi di suatu organisasi ataupun lembaga. Dalam hal ini, penulis memaparkan data kejadian atau peristiwa yang terjadi di PT. Dian Ciptamas Agung yang berhubungan dengan insiden kecelakaan kapal ketika penulis melaksanakan praktek darat selama 12 bulan di *department* tersebut, yang berdasarkan atas pengamatan dan pandangan penulis dengan melihat data-data yang ada. Metode *Job Safety Analysis (JSA)*, yang meliputi mempelajari dan melaporkan setiap langkah pekerjaan, mengidentifikasi bahaya pekerjaan yang sudah ada atau potensi (baik

kesehatan maupun keselamatan), dan menentukan jalan terbaik untuk mengurangi dan mengeliminasi bahaya. Dalam hal ini, penulis menggunakan metode Job Safety Analysis karena peneliti ingin mengidentifikasi bahaya yang berfokus pada interaksi antara pekerja, tugas atau pekerjaan, alat dan lingkungan. Setelah diketahui bahaya yang tidak bisa dikendalikan, maka dilakukan usaha untuk menghilangkan atau mengurangi resiko bahaya ke tingkat level yang bisa diterima. Tahapan-tahapan *Job safety Analysis*: Data yang dibutuhkan dalam karya akhir ini diperoleh dari data primer dan data sekunder, yaitu:.

1. Data Primer

Data primer adalah data yang didapat dengan melakukan pengamatan dan penelitian secara langsung dilapangan. Data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kondisi daerah kerja yang dianggap rawan kecelakaan kerja dan data pengamatan alat pelindung diri yang dipakai pekerja.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang tidak langsung diamati oleh peneliti. Data ini merupakan dokumen perusahaan, hasil penelitian yang telah lalu dan data-data lainnya yang berhubungan dengan penerapan *JSA*. Data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah data kecelakaan kerja selama periode 2018 hingga 2019.

Pengolahan data dilakukan dengan menggunakan metode *Job Safety Analysis* (*JSA*) atau analisa keselamatan kerja yaitu sebagai berikut :

1. Memilih Pekerjaan

Dalam memilih pekerjaan yang dianalisa, proses pengolahan data dilakukan dengan menggunakan 2 cara yaitu:

- a. Penghitungan statistik kecelakaan kerja dengan menghitung tingkat kekerapan dari data yang diperoleh.
- b. Penilaian resiko (*Risk Assessment*) dengan melihat tingkat kemungkinan (*Likelihood*) dan tingkat keparahannya (*Severity*).

2. Menguraikan Pekerjaan

Setelah dilakukan pemilihan pekerjaan yang akan dianalisa, selanjutnya dilakukan penguraian pekerjaan kedalam suatu urutan langkah-langkah berdasarkan *work instruction* dari aktivitas pekerjaan yang dianalisis

berdasarkan aturan-aturannya. Penguraian ini menjelaskan langkah-langkah yang dilakukan secara umum.

3. Mengidentifikasi Bahaya dan Potensi Kecelakaan Kerja

Setelah tahapan penguraian pekerjaan dilakukan, maka selanjutnya dilakukan proses pengidentifikasian bahaya dari setiap aktivitas kerja yang dilakukan. Proses pengidentifikasian bahaya ini bertujuan untuk mengetahui bahaya-bahaya yang terdapat di dalam semua aktivitas kerja. Sumber bahaya yang termasuk disini adalah bahaya yang berhubungan dengan mesin, peralatan, prosedur kerja, pembangkit dan keadaan lingkungan sekitar.

4. Melakukan kontrol terhadap resiko kerja yang mungkin terjadi (*Hazard control*) dengan menemukan solusi (*Develop the solutions*).

Tahapan ini terjadi dari empat kategori yang biasa digunakan untuk mengontrol bahaya yang terjadi sebagai berikut :

- a. Merubah lingkungan fisik.
- b. Mengurangi frekuensi pekerjaan.
- c. Menggunakan pakaian pelindung.
- d. Melakukan prosedur kerja yang baik.

BAB IV

ANALISA DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Untuk memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi mengenai data-data yang berkaitan dengan masalah-masalah yang ditulis oleh penulis merupakan gambaran nyata sesuai kejadian di lapangan. Data-data ini mencakup tentang kecelakaan kapal. Berikut ini adalah deskripsi data pada masalah diperusahaan saya.

1. Studi Kasus

Pada tanggal 8 Maret 2019 pukul 12:00 WITA, tugboat KSA 100 yang menggandeng BG ISA 303 dari Jetty Lati ke Transshipment Muara Pantai, pada perjalanan tersebut tepatnya di daerah Sukan (N 02°09'113" – E 117°43'344") BG ISA 303 kandas, saudara Muhajir menyuruh saudara Abustam (second officer), saudara Wawan Darmawan (korban) dan cadet untuk mengamankan tali towing. Saudara Muhajir (chief officer) menginformasikan untuk menghindari dari buritan melalui pengeras suara. "tolong yang diburitan menghindar". Dimana ada saudara Abustam, korban dan Amri Amir berada di deck bawah sisi kanan buritan. Setelah memberikan informasi saudara Muhajir menoleh kebelakang dan melihat posisi korban sudah tersantung stopper dan terjatuh ke bawah deck dengan ketinggian 103 cm dengan posisi terlentang tanpa helmet kemudian saudara Muhajir menetralkan tugboat dan korban terlihat sudah dilakukan pertolongan pertama oleh Sdr. Fahri Safta (KKM) dan crew lainnya, kemudian Korban dilakukan evakuasi ke Rumah Sakit Abdul Rivai Tanjung Redeb.

Gambar 4.1
Tempat Kejadian Kecelakaan



Sumber : PT. Dian Ciptamas Agung

Berikut laporan kecelakaan kapal TB. KSA 100 di alur Sungai Segah (Sukan) :

PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG

LAPORAN KECELAKAAN KAPAL (LAPORAN PERTAMA DARI KEJADIAN)

Laporan Investigasi

Tanggal Insiden : 8 Maret 2019

Lokasi Kejadian : Alur Sungai Segah (Sukan)

Lampiran : 1. Foto Kejadian
2. BA Nahkoda dan Sketsa Insiden

a. Berita Acara (Terlampir)

b. Kerugian Akibat Insiden

1. Korban terluka atas nama Darmawan yang mengalami benturan di bagian kepala sehingga cedera yang diderita terdapat benjolan di bagian kepala
2. Biaya medis sebesar Rp.32.000.000,00

c. Hasil Investigasi dan Analisa

1. Insiden terjadi pada pukul 12.00 WITA
2. Lokasi insiden di alur Sungai Segah Sukan (N 02°09'113" – E 117°43'344")
3. Terdapat korban terluka atas nama Darmawan (Juru Mudi).
4. Terdapat APD *helmet* korban dengan kondisi tali dagu kendur

d. Data - Data Insiden

Adapun beberapa data insiden sebagai berikut:

Tabel 4.1

Data Klaim Insiden

No	Nama Korban	Keterangan	Jumlah Klaim (IDR)
1	Darmawan	Biaya Pengobatan	32.000.000

Sumber : PT. Dian Ciptamas Agung

Sebagai perusahaan yang memiliki armada dan mengoperasikan kapal, maka PT. Dian Ciptamas Agung akan secara efektif dan konsisten menerapkan sistem manajemen keselamatan sebagai komitmen dan jaminan bahwa mutu dan kehandalan perusahaan dalam mengoperasikan kapal dengan mengutamakan aspek keselamatan, perlindungan terhadap jiwa di laut dan pencemaran lingkungan serta kedisiplinan dan kesungguhan dalam menerapkan standar keselamatan.

Tipe kapal yang dioperasikan : Kapal *Tug Boat*

Perusahaan telah menetapkan sistem manajemen keselamatan sesuai dengan persyaratan kode manajemen keselamatan internasional (*ISM Code*) untuk mengoperasikan armadanya secara aman dan perlindungan terhadap pencemaran lingkungan serta telah dilaksanakan pada seluruh unit kerja terkait yang ada di darat maupun di kapal. Perusahaan berjanji dan bertanggung jawab penuh untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan dan menjamin bahwa semua personil yang terlibat dan bagian terkait, nahkoda dan awak kapal telah dilatih dan dididik untuk melakukan tugas-tugasnya sesuai dengan persyaratan yang tercantum dalam sistem manajemen keselamatan.

Perusahaan mempercayakan tanggung jawab dan wewenang untuk mengawasi/mengendalikan sistem manajemen keselamatan kepada seorang *Quality and Safety Departement* yang selalu memantau permasalahan yang berkaitan dengan manajemen keselamatan dan memberi solusi yang diperlukan dalam rangka mempertahankan dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan perusahaan. Kebijakan sistem manajemen keselamatan perusahaan ini bersifat mengikat dan semua unit kerja terkait (kantor dan kapal) serta sumber daya manusianya yang ada di dalam perusahaan berkewajiban serta bertanggung jawab dalam pelaksanaan dan menaati kebijakan ini.

Standar-standar yang ada di perusahaan PT. Dian Ciptamas Agung di dalam bidang *Quality and Safety Departement* di area kerja sesuai standar mutu manajemen keselamatan yaitu:

- a. Induksi dan familirisasi bagi setiap karyawan atau crew kapal baru.
- b. Melengkapi crew kapal dengan APD standar yang berlaku di area kerja.
- c. Program manajemen *review*, *safety meeting* dan lain-lain.
- d. Inspeksi dan audit.

Dari standar mutu yang ada terdapat kondisi di area kerja, data-data sampel kecelakaan yang terjadi di atas kapal, dan kemudian ditemukan hasil penelitian yaitu sebagai berikut :

a. Kondisi kerja di atas Kapal

Sesuai dengan penelitian dari data yang ada di lampiran bahwa kapal yang dimiliki PT. Dian Ciptamas Agung telah memenuhi standar keselamatan kerja di atas kapal sesuai dengan SOP manajemen keselamatan kerja. Adapun jabatan-jabatan yang ada di atas kapal yaitu :

1) Nahkoda

Nahkoda mempunyai wewenang dan tanggung jawab istimewa untuk membuat keputusan atau tindakan yang mendesak di laut, demi kepentingan keselamatan kapal, awak kapal dan untuk perlindungan lingkungan hidup meskipun tidak sesuai/bertentangan dengan peraturan tertulis ini.

- a) Nahkoda mempunyai kekuasaan mutlak di atas kapal dan mempunyai wewenang penuh pada semua tahapan pengoperasian di laut, dipelabuhan, maupun di darat. Nahkoda mempunyai wewenang yang sah menurut undang-undang terhadap semua orang yang berada di atas kapal.
- b) Nahkoda mempunyai tanggung jawab secara keseluruhan untuk pelaksanaan sistem manajemen keselamatan kapal di atas kapal, dan mempunyai tanggung jawab serta wewenang dalam penerapan sistem manajemen keselamatan kapal.

2) Perwira kapal

Semua perwira kapal bertanggung jawab kepada nahkoda melalui kepala departemen masing-masing dan harus melaksanakan semua perintah dari nahkkoda maupun dari kepala departemen.

3) Awak buah kapal (ABK)

ABK harus melaksanakan dengan baik dan dengan segala kemampuan mereka pada semua perintah yang dilindungi undang-undang dari nahkoda maupun dari perwira pejabat yang bertugas.

Namun tidak dipungkiri bahwa penyebab lainnya adalah faktor manusia itu sendiri yaitu dari awak kapal. Untuk itu penulis menekankan tentang faktor manusia itu sendiri.

Berikut beberapa deskripsi data tentang faktor manusia itu sendiri :

Secara umum PT. Dian Ciptamas Agung adalah sebagai perusahaan pelayaran yang memiliki dan mengoperasikan kapal, dengan mengutamakan kualitas untuk mencapai kesempurnaan dalam pengoperasian kapal dan memprioritaskan aspek keselamatan serta perlindungan terhadap lingkungan, dan dalam hal ini PT. Dian Ciptamas Agung telah bekerjasama dengan perusahaan lain diantaranya adalah PT. Berau Coal sebagai perusahaan tambang yang berada di sepanjang alur Sungai Segah untuk melaksanakan kegiatan *Shipment* batu bara untuk *Transshipment* di sekitar Muara Pantai dengan menggunakan sejumlah armada *Tug & Barge* milik PT. Dian Ciptamas Agung. Kegiatan dari *Quality and Safety Departement* utamanya adalah sebagai pengkoordinir untuk penerapan sistem manajemen keselamatan baik di darat maupun diatas kapal dijalankan secara konsekuen dan bertanggung jawab kepada *Branch Operation*, dengan tugas-tugas sebagai berikut:

- a. Implementasi dan mempertahankan sistem manajemen keselamatan perusahaan secara efektif dan mendokumentasikan semua aktifitas yang berkaitan dengan sistem manajemen keselamatan.
- b. Membuat rencana audit tahunan dan melaksanakan audit sistem manajemen keselamatan yang dilakukan setiap 6 (enam) bulan sekali pada semua departemen dan kapal.
- c. Menyelidiki terjadinya ketidaksesuaian/*non-conformance* yang dilaporkan bersama dengan nahkoda kapal dan manajemen senior didarat.

- d. Memastikan bahwa nahkoda dan seluruh personil yang terkait benar-benar menguasai sistem manajemen keselamatan.
- e. Membuat program dan mengadakan pertemuan pengkajian sistem (*management review meeting*) dan membuat catatannya untuk kemudian mendistribusikan hasil pertemuan kepada semua departemen yang terkait dan kapal.
- f. Melakukan koordinasi dengan nahkoda mengenai persoalan yang rutin mengenai sistem manajemen keselamatan.
- g. Mengidentifikasi persyaratan pelatihan yang berkenaan dengan personil darat dan laut yang terlibat dengan sistem manajemen keselamatan.
- h. Mengadakan pelatihan yang berkaitan dengan aspek keselamatan kapal dan perlindungan terhadap lingkungan.
- i. Memonitor ketidaksesuaian yang terjadi dan memastikan bahwa tindakan perbaikan/ pencegahan telah dilakukan dengan baik.
- j. Bertanggung jawab mengkoordinasikan tim tanggap darurat.
- k. Mengkoordinir rapat komite keselamatan setiap 3 (tiga) bulan sekali dan rapat manajemen review 1 (satu) kali setahun.

2. Jumlah Kapal Milik PT. Dian Ciptamas Agung

Data jumlah kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung berdasarkan data yang penulis dapatkan dari Kepala Operasional, maka dapat diketahui rincian mengenai jumlah kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung. Rincian data jumlah kapal terlampir

3. Jumlah Kecelakaan Kapal Periode Tahun 2018-2019

Data jumlah kecelakaan kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung berdasarkan data yang penulis dapatkan dari *Quality and Safety Departement*, maka dapat diketahui rincian mengenai jumlah catatan terjadinya kecelakaan kapal periode tahun 2018-2019. Rincian data jumlah kecelakaan terlampir.

B. ANALISIS DATA

Analisis data yang dilakukan dengan menggunakan metode *Job Safety Analysis* (JSA) atau analisa keselamatan kerja adalah sebagai berikut :

1. Memilih pekerjaan

Dari hasil pencatatan jumlah kecelakaan kapal oleh *Quality and Safety Departement*, selanjutnya akan diketahui faktor kecelakaan tersebut. Berikut adalah data kecelakaan kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung :

a. 26 Desember 2018

Pukul 13:50 LT di Kelapa-kelapa

Kejadian Singkat:

TB. Perkasa 11 kandas dia area kelapa-kelapa. Dibelakang terdapat TB. Belibis dan ingin mencoba BG. PSPM 11 sehingga menyebabkan senggolan antara BG. PSPM 11 dengan BG Belibis, terdapat sobekan di dinding BG PSPM 11

b. 6 Januari 2019

Pukul 04:50 LT di Muara Pantai

Kejadian Singkat:

TB. Perkasa 2 melakukan olah gerak untuk sandar ke FC. Bulk Borneo, Perkasa 2 hanya menggunakan mesin kanan untuk menghindari tali masuk ke propeller kiri, nahkoda melihat posisi tali tidak dalam kondisi lurus, dan tali terbelit di propeller

c. 24 Januari 2019

Pukul 14:50 LT di Suaran

Kejadian Singkat:

TB. Selwyn 1 melakukan olah gerak untuk cast off dari jetty Suaran, kapal menggunakan kedua propeller untuk berusaha lepas dari BG. Soekawati 808 dikarenakan tekanan arus dari sisi kanan sangat kuat, crew yang berjaga di buritan TB. Selwyn 1 menjaga kondisi tali di air terlambat melakukan komunikasi kepada perwira, sehingga tali towing tersangkut pada propeller kiri

d. 7 Februari 2019

Pukul 21:45 LT di Suaran

Kejadian Singkat:

TB. Pancaran 315 – BG PST 311 sedang melakukan kegiatan muat di jetty Suaran. Pada saat itu air pada posisi pasang di 2.6 serta kondisi tali layang haluan dalam kondisi kencang sementara tali layang buritan dalam kondisi kendur, TB. Pancaran 315 berusaha maksimal untuk melepaskan BG. PST 311 dari kondisi tersebut sehingga BG. PST 311 dapat lepas dari tiang *dolphin* tersebut.

e. 15 Februari 2019

Pukul 16:50 LT di Sambarata

Kejadian Singkat:

Pada saat menaikkan awak kapal di TB. KSA 84, nahkoda yang saat itu mengemudikan kapal maju memakai satu mesin kanan kapal, tiba-tiba mesin kanan mati, ternyata tali sudah terbelit di propeller kanan kapal. Nahkoda tidak melihat tali tongkang berada di sebelah kanan bawah kapal

f. 17 Februari 2019

Pukul 11:15 LT di Sukan

Kejadian Singkat:

Pada saat akan melakukan pasing di alur kelapa-kelapa dengan TB. Pancaran 1212. TB. Mandiri 8 mengambil sisi sungai dan saat air surut kapal terkena kandas di alur, untuk menghindari tabrakan langsung dengan tongkang maka kapal mencoba melakukan manuver ke kanan dan tali yang kendur tersebut ke propeller kanan kapal

g. 19 Februari 2019

Pukul 15:15 LT di Alur Sukan

Kejadian Singkat:

Pada hari Selasa 19 Februari 2019 pukul 09:50 LT. Posisi sebelum alur Sukan, TB. KSA 100 – BG ISA 303 kandas posisi kapal tender di sisi kiri. TB. Global Mandiri XVI akan melambung melalui sisi kanan BG. ISA 303, dan TB. Global Mandiri XVI tiba-tiba kekiri terus pada saat mendengar percakapan awak kapal bahwa tongkangnya bergerak ke kiri dan terjadi lah senggolan.

h. 23 Februari 2019

Pukul 05:50 LT di Muara Pantai

Kejadian Singkat:

Keadaan Laut berombak tinggi. TB KSA 58 terbelit tali di propeller sebelah kanan. Ketika kapal ingin melambung ke tongkang untuk menaikkan anggota untuk persiapan sandar di FC. Sumatra, ketika mesin dimajukan sebelah kanan tali terhisap di propeller

i. 11 Maret 2019

Pukul 15:50 LT di Sambarata

Kejadian Singkat:

Pada cast off dari Sambarata TB. KSA 34/BG RMN 2714 menggunakan mesin kiri karena kondisi tali terbelit

Dari beberapa data kejadian tersebut, penulis dapat menganalisa penyebab terjadinya kecelakaan kapal yang diakibatkan oleh beberapa factor, yaitu factor yang dominan adalah sebab langsung (*Direct Cause*), yaitu factor yang diakibatkan oleh perbuatan manusia yang salah (*Unsafe Uman Act*), seperti :

- a. Kurang hati-hati dalam melaksanakan suatu pekerjaan.
- b. Tidak tahu dalam menggunakan alat keselamatan.
- c. Tidak mampu melaksanakan suatu pekerjaan.

Oleh karena itu untuk meningkatkan kedisiplinan crew di atas kapal dalam bekerja dan dalam penggunaan alat-alat keselamatan maka diharapkan kepada *Quality and Safety Departement* dapat meningkatkan pengawasan terhadap

awak kapal dan memberikan himbauan-himbauan tentang bahaya dan akibat-akibat yang akan terjadi apabila tidak disiplin dalam bekerja dan tidak menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

2. Menguraikan Pekerjaan

Dalam proses menguraikan pekerjaan dilakukan untuk mengetahui urutan-urutan langkah kerja dari aktivitas kerja berdasarkan aturan-aturannya.

Penguraian ini menjelaskan langkah-langkah yang dilakukan secara umum.

Adapun urutan langkah-langkah dari aktivitas pekerjaan berdasarkan dari urutan yang diperoleh berdasarkan *risk rating* adalah sebagai berikut:

a. Peningkatan Disiplin Crew Tentang Keselamatan Kerja di Kapal

Bekerja di kapal sangat menuntut suatu kedisiplinan yang timbul dari kesadaran sendiri. Sebagai contoh seorang ABK yang tidak memakai alat pelindung diri, Alasannya sengaja tidak menggunakan alat keselamatan kerja karena hanya merepotkan saja dan membuat pergerakan pada saat bekerja tidak bebas, oleh karena ia pikir hal itu tidak perlu. Ini adalah bukti bahwa kepatuhan/kedisiplinan ABK tersebut kurang. Kalau sikap ABK dapat membahayakan dirinya sendiri dan kawan sekerjanya, perlu adanya tindakan-tindakan untuk penegakkan disiplin. Tindakan-tindakan penegakkan disiplin dapat dilakukan dengan pendekatan psikologis antara perwira dan bawahan yaitu dengan pengawasan dan penyuluhan secara akrab dan kekeluargaan pada saat ABK tersebut akan melaksanakan tugasnya. Selain itu tindakan penegakkan kedisiplinan ini dapat pula dilaksanakan dengan sistem peringatan bahkan sampai kepada pemberhentian atau pemecatan jika benar-benar membahayakan, dan ABK tersebut telah berulang-ulang melanggar peringatan tersebut. Namun demikian baik pihak perusahaan maupun seluruh awak kapal yang bertanggung jawab dalam keselamatan kerja, harus sama-sama menegakkan disiplin kerja yang baik. Dimana pihak pengusaha kapal harus berdisiplin dalam pengadaan alat-alat pendukung keselamatan kerja dan sebaliknya ABK harus mematuhi ketentuan yang telah digariskan dalam keselamatan kerja di kapal. Di atas kapal suatu proses kegiatan kerja sangat dibutuhkan suatu kedisiplinan dan keterampilan oleh para awak

kapal tentang pekerjaan tersebut. Dalam hal peningkatan kualitas dan kedisiplinan kerja dari anak buah kapal dapat ditempuh dengan cara pengadaan pelatihan dan mengadakan study perbandingan yang memadai dan memenuhi syarat atau standar yang baik. Mengingat kebanyakan kecelakaan terjadi pada anak buah kapal baru yang belum terbiasa bekerja secara aman. Ketidaktahuan tentang bahaya atau ketidaktahuan cara mencegahnya dan mengetahui tentang adanya suatu resiko bahaya tersebut. Adapula tenaga kerja baru yang sebenarnya menaruh perhatian terhadap adanya bahaya, tapi ia tidak mau disebut takut dan akhirnya menderita kecelakaan, untuk mencegah hal tersebut diatas dengan mengadakan latihan. Latihan untuk bekerja secara selamat tidak berbeda dari latihan untuk mencapai efisiensi kerja yang tinggi. Pentingnya segi keselamatan harus ditekankan oleh pelatih bagi anak buah kapal. Latihan keselamatan ini diadakan guna meningkatkan kemampuan dan keterampilan terhadap pekerjaannya dan lingkungan dimana tingkat pertama dari latihan keterampilan adalah petunjuk-petunjuk tentang ketentuan keselamatan umum. Anak buah baru dididik dan dilatih tentang ketentuan-ketentuan yang berlaku di perusahaan. Ketentuan keselamatan penggunaan alat, keselamatan dalam penggunaan alat dan kewaspadaan dalam bekerja khusus ABK yang belum mempunyai pengalaman bekerja di kapal. Oleh karena itu maka *Quality and Safety Departement* berkewajiban untuk memberi pemahaman tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja, memberikan pemahaman tentang kegunaan dari alat-alat keselamatan, serta tindakan untuk mencegah terjadinya kecelakaan

b. Peningkatan Koordinasi Kerja Yang Baik Antara Atasan dan Bawahan

Untuk dapat mencapai sasaran tersebut diatas maka antara atasan dan bawahan harus sesering mungkin mengadakan konsultasi dan tanya jawab tentang berbagai macam hal khususnya sehubungan dengan keselamatan dalam kerja. Untuk itu maka di kapal harus :

a) Safety Commitee Meeting

Dimana pada meeting tersebut dibahas berbagai macam hal yang menyangkut keselamatan kerja, baik di deck maupun di kamar mesin.

b) Working Instruction

Instruksi yang jelas dan tegas dari pimpinan mengenai tugas-tugas dari setiap bawahan pada saat sedang bertugas (jaga) yaitu dengan membuat instruksi yang nantinya ditanda tangani oleh setiap ABK yang bertugas dan jika ada hal-hal yang kurang dimengerti harus segera ditanyakan sebelum dilaksanakan.

c) Reporting

ABK yang bertugas harus segera melaporkan segala hal yang dijumpai tidak pada tempatnya atau pada semestinya

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan hasil pengamatan yang telah penulis lakukan, maka dapat dinyatakan bahwa pelatihan dan pengawasan terhadap penerapan pelaksanaan prosedur keselamatan mempunyai peranan terhadap pengurangan jumlah kecelakaan kapal. Pengambilan alternatif pemecahan masalah adalah proses yang berlanjut dan merupakan tantangan yang harus dicarikan solusi atau langkah-langkah pemecahannya.

1. Awak Kapal Kurang Disiplin dalam Bekerja Diatas Kapal

Adapun alternatif-alternatif pemecahan masalah tersebut antara lain sebagai berikut:

- a. Meningkatkan pengawasan oleh pihak perusahaan secara berkala dan terjadwal kepada awak kapal agar tidak terjadi tindakan atau sikap tidak disiplin.
- b. Pemberian *reward* kepada awak kapal yang bekerja dengan baik atau *punishment* yang tegas terhadap awak kapal yang ditemukan tidak melaksanakan kegiatan atau pekerjaan yang sesuai dengan prosedur atau aturan yang berlaku oleh perusahaan.

2. Kurangnya Pemahaman Awak Kapal Mengenai Peraturan Tentang Keselamatan Kerja Diatas Kapal

Adapun alternatif-alternatif pemecahan masalah tersebut antara lain sebagai berikut:

- a. Memberikan sosialisasi kepada para awak kapal TB. KSA 100 dan seluruh awak kapal-kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung sebelum dan sesudah bekerja diatas kapal.
- b. Memberikan pelatihan kepada para awak kapal yang akan bekerja diatas kapal sehingga dapat mengerti dan meningkatkan pengetahuan awak kapal

D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Dari alternatif pemecahan masalah yang telah dikemukakan di atas, penulis mencoba untuk mengevaluasi pemecahan masalah dari alternatif pemecahan masalah yang dipilih, yaitu dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Awak Kapal Kurang Disiplin dalam Bekerja Diatas Kapal

- a. Meningkatkan pengawasan terhadap seluruh kegiatan diatas kapal TB. KSA 100 dan kapal lainnya.

Adapun keuntungan dan kerugian dari alternatif pemecahan masalah tersebut yaitu :

- 1) Keuntungan : dengan melakukan meningkatkan pengawasan oleh *Quality and Safety Departement* diharapkan para awak kapal akan lebih optimal dalam mengawasi apakah ditemukan masalah atau sudah berjalannya tujuan dari peningkatan disiplin dalam bekerja itu sendiri serta cepat mengambil keputusan dan melaporkan kegiatan kepada kantor sesuai situasi dan kondisi sesungguhnya dilapangan.
- 2) Kerugian : dengan meningkatkan pengawasan dibutuhkan jumlah sumber daya manusia yang berkualitas serta sepadan dengan jumlah kapal yang ada di PT. Dian Ciptamas Agung, yang saat ini belum dicapai oleh manajemen perusahaan karena terbatasnya anggaran untuk menambah pegawai baru

- b. Menerapkan system *reward* dan *punishment* terhadap seluruh kegiatan operasional di atas kapal.

Adapun keuntungan dan kerugian dari alternatif pemecahan masalah tersebut yaitu :

- 1) Keuntungan : dengan memberikan peringatan atau sanksi langsung terhadap awak kapal yang ditemukan melakukan kegiatan yang tidak didasari oleh prosedur maka akan membuat awak kapal tersebut lebih optimal dan tercapainya tujuan perusahaan dalam bekerja.

- 2) Kerugian : para awak kapal yang tidak senang diberi peringatan ataupun sanksi yang tegas akan mengundurkan diri dari perusahaan dan pihak perusahaan harus cepat mencari pengganti yang sesuai dengan jabatan dan posisi yang ditinggalkan.

2. Kurangnya Pemahaman Awak Kapal Mengenai Peraturan tentang Keselamatan Kerja Diatas Kapal

- a. Memberikan pelatihan kepada para awak kapal TB. KSA 100 dan seluruh awak kapal-kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung sebelum dan sesudah bekerja diatas kapal.

Adapun keuntungan dan kerugian dari alternatif pemecahan masalah tersebut yaitu :

- 1) Keuntungan : dengan memberikan pelatihan kepada para awak TB. KSA 100 dan seluruh awak kapal-kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung sebelum dan sesudah bekerja diatas kapal diharapkan agar para awak kapal lebih memahami akan prosedur keselamatan pelayaran dan terciptanya keamanan serta optimal dalam bekerja.
- 2) Kerugian : kurangnya pemahaman isi prosedur keselamatan itu sendiri oleh beberapa pelatih atau karyawan yang memberikan sosialisasi diatas kapal.

- b. Memberikan sosialisasi kepada para awak kapal TB. KSA 100 dan seluruh awak kapal-kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung sebelum dan sesudah bekerja diatas kapal.

Adapun keuntungan dan kerugian dari alternatif pemecahan masalah tersebut yaitu :

- 1) Keuntungan : dengan memberikan sosialisasi kepada para awak TB. KSA 100 dan seluruh awak kapal-kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung sebelum dan sesudah bekerja diatas kapal diharapkan agar para awak kapal lebih memahami akan prosedur keselamatan pelayaran dan terciptanya keamanan serta optimal dalam bekerja.
- 2) Kerugian : kurangnya pemahaman isi prosedur keselamatan itu sendiri oleh beberapa auditor yang memberikan sosialisasi diatas kapal.

E. PEMECAHAN MASALAH

Setelah dilakukan evaluasi terhadap setiap alternatif pemecahan masalah maka penulis memilih salah satu dari setiap alternatif pemecahan masalah yang paling tepat setelah memperhatikan situasi dan kondisi subjek penelitian.

1. Awak Kapal Kurang Disiplin dalam Bekerja Diatas Kapal

Branch Manager atau Kepala Operasional perlu meningkatkan pengawasan dan oleh perusahaan PT. Dian Ciptamas Agung.

Hal ini penting dilakukan karena untuk mengetahui apakah kinerja crew kapal sesuai yang diharapkan. Langkah-langkah yang dapat digunakan antara lain:

- a. Menerapkan *reward* dan *punishment* bagi setiap awak kapal
Sistem ini akan membuat awak kapal sadar dan akan bekerja sesuai tugas pokok dan fungsi nya. *Reward* itu sendiri akan diberikan kepada awak kapal yang bekerja dengan baik, dan *Punishment* akan diberikan kepada awak kapal yang tidak disiplin dalam bekerja
- b. Melakukan pengawasan secara terjadwal untuk mengecek kinerja awak kapal yang bekerja diatas kapal

2. Kurangnya Pemahaman Awak Kapal Mengenai Peraturan tentang Keselamatan Kerja Diatas Kapal

Quality and Safety Departement perlu meningkatkan pelatihan dan sosialisasi secara terjadwal terhadap pelaksanaan sistem manajemen keselamatan di dalam perusahaan PT. Dian Ciptamas Agung.

Hal ini penting dilakukan karena untuk mengetahui apakah awak kapal paham mengenai sistem manajemen keselamatan yang telah dibuat oleh pihak perusahaan yang telah diterapkan dan dilaksanakan dengan baik oleh para personil yang bertanggung jawab di dalam perusahaan dan khususnya pada *Quality and Safety Departement*. Langkah-langkah yang dapat digunakan antara lain :

- a. Memberikan pelatihan kepada awak kapal yang bekerja di atas kapal untuk meningkatkan *skill* dan pengetahuan mengenai keselamatan kerja
- b. Memberikan sosialisasi kepada awak kapal sebelum dan setelah naik kapal oleh pihak perusahaan terutama oleh *Quality and Safety Departement*.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Adapun kesimpulan yang penulis ambil dari analisa dan pemecahan masalah adalah sebagai berikut :

1. PT. Dian Ciptamas Agung perlu meningkatkan pengawasan dan system reward dan punishment secara terjadwal terhadap pelaksanaan operasional armada terutama kinerja crew kapal yang dioperasikan. Menerapkan *reward* dan *punishment* diharapkan dapat membuat awak kapal sadar dan akan bekerja sesuai tugas pokok dan fungsi nya. Reward itu sendiri akan diberikan kepada awak kapal yang bekerja dengan baik, dan *punishment* akan diberikan kepada awak kapal yang tidak disiplin dalam melakukan suatu pekerjaan.
2. PT. Dian Ciptamas Agung perlu meningkatkan pelatihan dan sosialisasi secara terjadwal terhadap pelaksanaan sistem manajemen keselamatan di dalam perusahaan PT. Dian Ciptamas Agung. Hal ini penting dilakukan karena untuk mengetahui apakah awak kapal paham mengenai sistem manajemen keselamatan yang telah dibuat oleh pihak perusahaan yang telah diterapkan dan dilaksanakan dengan baik oleh para personil yang bertanggung jawab di dalam perusahaan dan khususnya pada Quality and Safety Departement. Pelatihan yang diberikan kepada awak kapal yang bekerja di atas kapal untuk meningkatkan *skill* dan pengetahuan mengenai keselamatan kerja dan memberikan sosialisasi kepada awak kapal sebelum dan setelah naik kapal oleh pihak perusahaan terutama oleh *Quality and Safety Departement* sehingga awak kapal dapat mengerti dan mengingat kembali peraturan dan prosedur keselamatan kerja yang ditetapkan oleh pihak perusahaan

B. SARAN

Adapun saran yang penulis berikan adalah sebagai berikut :

1. Kedisiplinan dalam bekerja di atas kapal harus diterapkan terutama dalam melakukan suatu pekerjaan harus selalu menggunakan alat-alat keselamatan kerja yang sesuai dengan standar internasional, sehingga seluruh awak kapal dapat terhindar dari akibat fatal kecelakaan dalam bekerja.

Oleh sebab itu pihak perusahaan berperan penting untuk meningkatkan kedisiplinan awak kapal dalam bekerja diatas kapal dengan cara yaitu : meningkatkan pengawasan oleh pihak perusahaan dan menerapkan system *reward* dan *punishment* seperti promosi jabatan serta dapat memberikan bonus berupa uang gaji terhadap karyawan perusahaan maupun awak kapal yang memiliki prestasi, kualitas dan kinerja yang baik atau telah mempunyai jenjang kerja yang lama di perusahaan. Dengan begitu dapat menimbulkan sebuah motivasi untuk terus bekerja dengan baik.

PT. Dian Ciptamas Agung juga dapat memberikan *punishment* seperti surat teguran dan pengurangan bonus berupa uang gaji terhadap awak kapal yang tidak bekerja secara disiplin dan tidak memiliki kinerja yang baik

2. Pemahaman mengenai prosedur dan peraturan keselamatan kerja diatas kapal sangatlah penting sehingga awak kapal dapat mengerti tindakan pencegahan atau penanganan pada saat terjadi kecelakaan kerja diatas kapal. Kegiatan pelatihan keselamatan sebelum naik di atas kapal dan awak kapal yang baru melaksanakan cuti sangatlah penting untuk dilakukan sehingga hal tersebut dapat meningkatkan kompetensi dan pemahaman dalam bekerja diatas kapal, selain hal tersebut kegiatan sosialisasi oleh pihak perusahaan sebelum dan sesudah bekerja diatas kapal dapat dilaksanakan sehingga awak kapal dapat terus mengingat dan paham akan pentingnya keselamatan kerja diatas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

Danuasmoro, Goenawan, 2003, *Kesehatan Keselamatan Kerja untuk Pelaut*. Jakarta : Yayasan Bina Citra Samudera.

Depdiknas, 2008, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta : Gramedia Pustaka Utama

Dr. H.B. Siswanto, M.Si. *Pengantar Manajemen*. 2013. Jakarta : Bumi Aksara

Kosasih, Engkos dan Hananto Soewedo, 2007, *Manajemen Keuangan & Akuntansi Perusahaan Pelayaran*, Jakarta : RajaGrafindo Persada.

Modul International Safety Management.(Kode Manajemen Keselamatan Internasional). 2000 Jakarta : Badan Diklat Perhubungan, DEPHUB.

Republik Indonesia, *Undang-Undang No.1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja*.

Republik Indonesia, 2010, *Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, Bandung : Citra Umbara.

Republik Indonesia, 2010, *Peraturan Pemerintah no 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan*, Bandung : Citra Umbara.

Rivai, Veithzal, 2009, *Manajemen Sumber Daya Manusia untuk Perusahaan*. Jakarta : RajaGrafindo Persada.

Suma'mur P.K, 1981, *Keselamatan Kerja & Pencegahan Kecelakaan*. Jakarta : Haji Masagung.

Undang-Undang R.I Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. 2008. Bandung : Citra Umbara.

Wirawan, 2009, *Evaluasi Kinerja Sumber Daya Manusia*, Jakarta : Salemba Empat.



KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PAJAK

NPWP : 03.333.652.0-027.000
PT. DIAN Ciptamas Agung

GEDUNG JAYA LT. 6 / 43 JL MH THAMRIN NO. 12
KEBON SIRIH MENTENG
JAKARTA PUSAT DKI JAKARTA

KPP PRATAMA JAKARTA MENTENG SATU



Penguatan SIUPAL PT. DIAN
CIPTAMAS AGUNG dikarenakan
SIUPAL Asli dilaminating.

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**
Jl. Medan Merdeka Barat No. 8, Jakarta 10110

SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL)

(Berdasarkan PP No. 20 Tahun 2010 Jo. PP No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan)

NOMOR : **AB-X-254/AL 001**

Berdasarkan surat permohonan Saudara No. **004/DCA-Dir/VI/2014** tanggal **02 Juni 2014**
diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada :

Nama Perusahaan	: PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG
Alamat Kantor Perusahaan	: Graha Cempaka Mas Blok E 26, Jl. Letjend Suprpto Kel. Sumur Batu Kec. Kemayoran, Jakarta Pusat
Nama Direktur Utama / Penanggung Jawab	: JOSEPH JO LIAT TJANG (Direktur Utama)
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab	: Jl. Duta Indah I/25 RT.001 RW.014, Kel. Pondok Pinang Kec. Kebayoran Lama, Jakarta Selatan
Nomor Pokok Wajib Pajak	: 03.333.652.0-027.000
Nilai Modal Perusahaan	: Rp. 6.000.000.000,00
Status Perusahaan	: PMDN

Kewajiban Pemegang SIUPAL :

1. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan dan perlindungan lingkungan maritim.
2. Bertanggungjawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
3. Melaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut setiap terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan, susunan Direksi / Komisaris, domisili perusahaan, NPWP perusahaan dan pengurangan serta penambahan kapal.
4. Setiap kapal yang dimiliki harus dilengkapi dengan spesifikasi kapal yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan SIUPAL ini.
5. Mengumumkan jadwal baik untuk pelayaran tetap dan teratur atau liner maupun pelayaran yang tidak tetap dan tidak teratur atau trampet melalui media massa ataupun organisasi yang mempunyai kepentingan pengguna dan penyedia jasa angkutan laut.
6. Menyampaikan laporan tahunan perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
7. Menyampaikan laporan perkembangan komposisi kepemilikan modal per tahun paling lama 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
8. Menyampaikan laporan kinerja keuangan perusahaan paling lama 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
9. Menyediakan fasilitas akomodasi untuk taruna / calon perwira yang akan ditugaskan untuk berlayar (Proyek Laut), bagi kapal yang berukuran GT.750 keatas.
10. Menyediakan ruangan untuk angkutan pos.

SIUPAL ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan dalam hal melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan Negara, mengoperasikan kapal tidak laik laut yang mengakibatkan korban jiwa dan harta benda, memperoleh izin usaha secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membubarkan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.

Surat Izin Usaha ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya.

Dikeluarkan di : **JAKARTA**

Pada tanggal : **27 JUNI 2014**

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

Penanggung Jawab

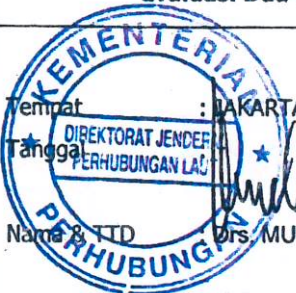

JOSEPH JO LIAT TJANG
(Direktur Utama)



Capt. BOBBY R. MAMAHIT
Pembina Utama (IV/e)
NIP. 19560912 198503 1 002

PENGUKUHAN
PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG
SIUPAL NO. B.X-254/AL.001 Tanggal 27 Juni 2014
EVALUASI PEMEGANG IZIN SETIAP 2 (DUA) TAHUN

Dengan ini dinyatakan bahwa hasil evaluasi berkala telah sesuai dengan PERMENHUB No. PM. 93 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, Bab IV pasal 69 butir (6) tentang tata cara pemberian Izin Usaha Angkutan Laut sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 74 Tahun 2016

<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Pertama</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;">  <p>Tempat : JAKARTA</p> <p>Tanggal : 15 Agustus 2016</p> <p>Nama & TTD : Drs. MUCHSANUDDIN, MM</p> </div> <div style="width: 45%; text-align: right;"> <p>15 Agustus 2016</p> </div> </div>	<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Kedua</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;">  <p>Tempat : JAKARTA</p> <p>Tanggal : 23 Agustus 2018</p> <p>Nama & TTD : MUHAMMAD SYAIFUL, ST. M.MTR.</p> </div> <div style="width: 45%; text-align: right;"> <p>23 Agustus 2018</p> </div> </div>
<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Ketiga</p> <p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>	<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Keempat</p> <p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>
<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Kelima</p> <p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>	<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Keenam</p> <p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>
<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Ketujuh</p> <p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>	<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Kedelapan</p> <p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>
<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Kesembilan</p> <p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>	<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Kesepuluh</p> <p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>

KANTOR NOTARIS & PPAT
HANNYWATI GUNAWAN, SH
 Jl. Mangga Besar V No. 10, Jakarta Barat
 Tel. (021) 6241822, 6241833
 Fax. (021) 6241730

PERNYATAAN KEPUTUSAN RAPAT

P.T. DIAN Ciptamas Agung

Nomor : 41.

-Pada hari ini, Senin, tanggal tujuh Agustus dua ribu tujuh belas (07-08-2017) pukul 15.10 (lima belas lewat sepuluh menit) Waktu - Indonesia Barat. -----

-Hadir di hadapan saya, **HANNYWATI GUNAWAN, Sarjana** ---
Hukum, Notaris di Jakarta, dengan dihadiri oleh saksi-saksi yang nama-namanya akan disebut pada bagian akhir akta ini: -----

-Tuan **BUDI SETIAWAN**, lahir di Semarang, tanggal tiga ---
 belas Januari seribu sembilan ratus tujuh puluh dua -----
 (13-01-1972), Warga Negara Indonesia, swasta, bertempat tinggal di Jakarta, Jalan Mangga VI/375, Rukun Tetangga 005, Rukun Warga 003, Kelurahan Duri Kepa, Kecamatan Kebon Jeruk, pemegang Kartu Tanda Penduduk Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Jakarta Barat dengan Nomor Induk ---
 Kependudukan: 3173051301720004; -----

-menurut keterangannya dalam hal ini bertindak berdasarkan kekuatan kuasa yang diberikan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa perseroan yang akan disebut dibawah ini, yang diadakan pada tanggal empat Agustus dua ribu tujuh belas (04-08-2017) dengan demikian bertindak untuk dan atas nama serta sah mewakili Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa perseroan terbatas **P.T. DIAN Ciptamas Agung**, berkedudukan di Jakarta Pusat (selanjutnya disebut "Perseroan"), yang anggaran dasarnya dimuat dalam akta Pendirian tertanggal empat September dua ribu tiga belas - (04-09-2013) Nomor: 18 dan telah memperoleh pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat Keputusannya tertanggal dua puluh



empat Oktober dua ribu tiga belas (24-10-2013) Nomor: -----
AHU-53754.AH.01.01.Tahun 2013, anggaran dasar mana
telah diubah lagi sebagaimana dimuat dalam: -----

a. akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham
tertanggal dua puluh lima April dua ribu empat belas -----
(25-04-2014) Nomor: 57 dibuat dihadapan ARDI
KRISTIAR, Sarjana Hukum, Master of Business
Administration, pada waktu itu pengganti dari YULIA,
Sarjana Hukum, Notaris di Kota Jakarta Selatan dan telah
memperoleh persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak
Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat
Keputusannya tertanggal empat belas Mei dua ribu empat
belas (14-05-2014) Nomor: AHU-02678.40.20.2014; -----

b. akta Pernyataan Keputusan Rapat tertanggal tujuh April
dua ribu tujuh belas (07-04-2017) Nomor: 16 dibuat
dihadapan saya, Notaris dan telah memperoleh ----
persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia
Republik Indonesia dengan Surat Keputusannya -----
tertanggal tujuh April dua ribu tujuh belas (07-04-2017)
Nomor: AHU-0008228.AH.01.02.TAHUN 2017; -----

-dan berhubungan dengan akta yang memuat susunan
terakhir anggota Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan
sebagaimana ternyata dari akta Pernyataan Keputusan Rapat
tertanggal sembilan belas Oktober dua ribu enam belas -----
(19-10-2016) Nomor : 101 dibuat dihadapan saya, Notaris,
yang Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data -----
Perseroannya telah diterima dan dicatat di dalam database
Sistem Administrasi Badan Hukum Kementerian Hukum dan
Hak Asasi Manusia Republik Indonesia tertanggal dua puluh
Oktober dua ribu enam belas (20-10-2016) Nomor: -----

AHU-AH.01.03-0091247; -----

-dan menurut keterangan Direksi Perseroan tidak ada perubahan anggaran dasar lagi selain dari yang tersebut di atas; -----

-Penghadap bertindak sebagaimana tersebut di atas terlebih ---
dahulu menerangkan: -----

-bahwa pada tanggal empat Agustus dua ribu tujuh belas -----
(04-08-2017) pukul 14.00 (empat belas) Waktu Indonesia Barat, Perseroan telah mengadakan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa Perseroan (selanjutnya disebut "**Rapat**");---
-bahwa dalam Rapat tersebut telah hadir dan mewakili 1.500 (seribu lima ratus) saham yang merupakan seluruh saham yang telah ditempatkan hingga hari ini, sehingga dengan demikian Rapat tersebut adalah sah dan berhak untuk mengambil keputusan-keputusan yang sah dan mengikat tentang segala hal yang dibicarakan walaupun tidak diadakan panggilan terlebih dahulu; -----

-bahwa Rapat dipimpin oleh penghadap Tuan **BUDI SETIAWAN**, selaku Direktur Utama Perseroan, bertindak selaku ketua Rapat sesuai dengan ketentuan pasal 9 ayat 6 anggaran dasar Perseroan; -----
-bahwa acara Rapat adalah : -----

-Memberi persetujuan perubahan susunan pengurus Perseroan. -----

-bahwa untuk Rapat tersebut telah dibuat Notulen Rapat -----
sebagaimana ternyata dari Notulen Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa P.T. DIAN Ciptamas Agung dibuat dibawah tangan tanggal empat Agustus dua ribu tujuh belas ---
(04-08-2017) bermeterai cukup dan aslinya dijahitkan pada minuta akta ini; -----

 -bahwa keputusan semacam itu perlu diberitahukan kepada ---
 Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia ---
 dan didaftarkan pada instansi yang berwenang; -----
 -bahwa untuk memenuhi prosedur tersebut di atas perlu dibuat
 akta Pernyataan Keputusan Rapat tersendiri yang terlepas
 dari Notulen Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa ----
 sebagaimana tersebut diatas; -----
 -bahwa untuk keperluan tersebut dengan ini penghadap ---
 menyatakan bahwa Rapat tersebut memutuskan: -----

 -Memberhentikan dengan hormat seluruh anggota Direksi
 dan Dewan Komisaris Perseroan yang lama dengan
 mengucapkan terima kasih atas jasa-jasanya yang telah
 diberikan kepada Perseroan serta memberikan
 pembebasan pelunasan (*acquitt et de charge*) atas
 pengurusan dan pengawasan terhadap Perseroan pada
 masa-masa yang lampau sejauh tindakan tersebut
 tercermin dalam Laporan Keuangan Perseroan dan
 selanjutnya mengangkat anggota Direksi dan Dewan
 Komisaris Perseroan yang baru, sehingga susunan anggota
 Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan yang baru
 terhitung sejak Rapat ditutup, adalah sebagai berikut: -----

-Direktur Utama : Tuan **BUDI SETIAWAN**, tersebut; --
 -Direktur : Tuan **BAMBANG WIJONO**, -----

lahir di Surabaya, tanggal enam
 belas Agustus seribu sembilan ratus
 lima puluh dua (16-08-1952), Warga
 Negara Indonesia, swasta, -----
 bertempat tinggal di Kota Bandung,
 Jalan Terusan Babakan Jeruk I
 Nomor 126, Rukun Tetangga 003,

Rukun Warga 001, Kelurahan ----
 Sukagalih, Kecamatan Sukajadi, ----
 pemegang Kartu Tanda Penduduk
 Provinsi Jawa Barat Kota Bandung
 dengan Nomor Induk ----
 Kependudukan: ----
 3273071608520006;-----

-Direktur

: Tuan **THEOPHYLUS HARTONO**, --
 lahir di Jepara, tanggal dua belas
 Oktober seribu sembilan ratus enam
 puluh empat (12-10-1964), Warga
 Negara Indonesia, swasta, -----
 bertempat tinggal di Jakarta, Jalan
 Waru I/25, Rukun Tetangga 014,
 Rukun Warga 009, Kelurahan ----
 Kapuk, Kecamatan Cengkareng, --
 pemegang Kartu Tanda Penduduk
 Provinsi Daerah Khusus Ibukota
 Jakarta dengan Nomor Induk ---
 Kependudukan: -----
 3173011210640005;-----

-Direktur

: Tuan **YOEL SETIAWAN ISKANDAR**,
 lahir di Jakarta, pada tanggal dua
 puluh enam September seribu
 sembilan ratus tujuh puluh sembilan
 (26-09-1979), Warga Negara -----
 Indonesia, swasta, bertempat tinggal
 di Jakarta, Jalan Jelambar Baru
 III/49, Rukun Tetangga 010, Rukun
 Warga 007, Kelurahan Jelambar,

Kecamatan Grogol Petamburan,
 pemegang Kartu Tanda Penduduk
 Provinsi Daerah Khusus Ibukota
 Jakarta, Jakarta Barat dengan
 Nomor Induk Kependudukan:
 3173022609790003; -----

-Komisaris

: Tuan **HERRY HERMANA S** -----

lahir di Sumedang, tanggal tiga
 puluh satu Juli seribu sembilan ratus
 lima puluh enam (31-07-1956), ---
 Warga Negara Indonesia, swasta,
 bertempat tinggal di Kota Bekasi,
 Pondok Pekayon Indah Jalan Pakis I
 Blok BB46 Nomor 12, Rukun
 Tetangga 009, Rukun Warga 012,
 Kelurahan Pekayon Jaya, -----
 Kecamatan Bekasi Selatan, -----
 pemegang Kartu Tanda Penduduk
 Provinsi Jawa Barat Kota Bekasi
 dengan Nomor Induk -----
 Kependudukan: -----
 3275043107560007;-----

-Akhirnya penghadap Tuan **BUDI SETIAWAN** yang bertindak -----
 dalam kedudukannya tersebut diatas menyatakan dengan -----
 ini menjamin akan kebenaran identitas penghadap sesuai -----
 tanda pengenalan yang disampaikan kepada saya, Notaris -----
 dan bertanggung jawab sepenuhnya atas hal tersebut dan
 selanjutnya penghadap menyatakan telah mengerti dan
 memahami isi akta ini. -----

-Penghadap saya, Notaris kenal. -----

----- DEMIKIANLAH AKTA INI -----

-Dibuat sebagai minuta dan dilaksanakan di Jakarta pada hari, tanggal dan pukul sebagaimana tertulis dalam kepala akta ini dengan dihadiri oleh: -----

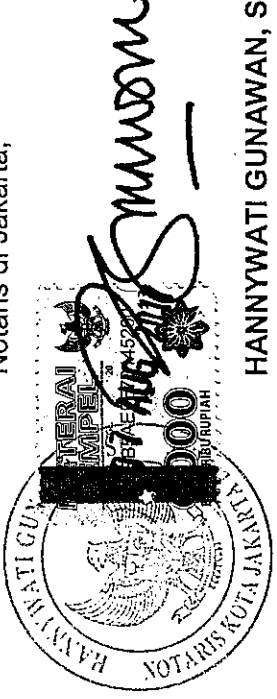
1. Nona VICTORIA, Sarjana Hukum, Magister Kenotariatan, lahir di Nanga Pinoh, pada tanggal dua April seribu sembilan ratus sembilan puluh (02-04-1990), Warga Negara Indonesia, bertempat tinggal di Jakarta, Sunter Paradise Blok F.21/20, Rukun Tetangga 012, Rukun Warga 012, Kelurahan Sunter Agung, Kecamatan Tanjung Priok, pemegang Kartu Tanda Penduduk Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Jakarta Utara dengan Nomor Induk Kependudukan: -----
6110024204900002; -----

2. Nona NOV I, lahir di Jakarta, pada tanggal dua puluh sembilan - November seribu sembilan ratus sembilan puluh dua -----
(29-11-1992), Warga Negara Indonesia, swasta, -----
bertempat tinggal di Jakarta, Jalan Rawa Bebek, -----
Rukun Tetangga 006, Rukun Warga 010, Kelurahan Penjarangan, Kecamatan Penjarangan, pemegang Kartu -----
Tanda Penduduk Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Jakarta Utara dengan Nomor Induk Kependudukan: -----
3172016911920003; -----

-kedua-duanya pegawai kantor Notaris yang saya, Notaris kenal sebagai saksi-saksi; -----
-Segera setelah akta ini saya, Notaris bacakan kepada -----
penghadap dan saksi-saksi maka akta ini ditandatangani -----
oleh penghadap, saksi-saksi dan saya, Notaris sedangkan penghadap selain menandatangani minuta akta -----
ini juga membubuhkan cap jempol tangan kanan pada l-----
lembaran tersendiri. -----

- Dilangsungkan dengan tanpa perubahan. -----
- Minuta akta ini telah ditandatangani sebagaimana mestinya. -----
- DIKELUARKAN SEBAGAI SALINAN YANG SAMA BUNYINYA -

Notaris di Jakarta,



HANNYWATI GUNAWAN, S.H

DATA KECELAKAAN ATAU INSIDEN PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG CABANG BERAU

No.	Tanggal	Nama Perusahaan	Nama Armada	Waktu	Area	Kejadian Insiden
1	26 Desember 2018	PT. DCA	TB. Perkasa 11	13:50	Kelapa-kelapa	senggolan
2	06 January 2019	PT. DCA	TB. Perkasa 2	04:50	Muara Pantai	Terbeli Tali
3	24 January 2019	PT. DCA	TB. Selwyn	14.50	Jetty Suaran	Terbeli Tali
4	07 Febuary 2019	PT. DCA	TB. Pancaran 315	21.45	Jetty Suaran	Kerusakan BG
5	15 February 2019	PT. DCA	TB. KSA 84	16.50	Transshipment	Terbeli Tali
6	17 February 2019	PT. DCA	TB. Mandiri 8	11.15	Lati, Kelapa - kelapa	Terbeli Tali
7	19 February 2019	PT. DCA	TB. KSA 100	15.15	Sukan	Benturan Barge
8	23 February 2019	PT. DCA	TB. KSA 58	05.50	Transshipment	Terbelit tali
9	08 Maret 2019	PT. DCA	TB. KSA 100	12.00	Alur Sokan	Terjatuh
10	11 Maret 2019	PT. DCA	TB. KSA 34	15.50	Jetty Sambarata	Terbeli Tali

Total Armada Transhipment Tug/Barge (52 Unit)

PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG CABANG BERAU

No	Contractor	Vessel / Barge	House Power
1	PT.DIAN CIPTAMAS AGUNG (DCA) Armada TugBoat 2000HP / 300ft = 8 unit	PERKASA 1 / PSPM 1	2000 HP/ 300 ft
2		PERKASA 2 / PSPM 2	2000 HP / 300 ft
3		PERKASA 3 / PSPM 3	2000 HP / 300 ft
4		PERKASA 11 / PSPM 11	2000 HP / 300 ft
5		PERKASA 12 / PSPM 12	2000 HP / 300 ft
6		PERKASA 13 / PSPM 13	2000 HP / 300 ft
7		BERAU 21 / PSPM 21	2000 HP / 300 ft
8		BERAU 22 / PSPM 22	2000 HP / 300 ft
9		SELWYN 1 / SOEKAWATI 808	2000 HP / 300 ft
10	PT.KARTIKA SAMUDERA ADIJAYA (KSA) Total Armada 21 Unit Armada TugBoat /Barge 270 = 9 Unit Armada TugBoat 1600 HP / 300 ft = 10 Unit Armada TugBoat 2000 HP / 300 ft = 2 Unit	KSA 05 / TBG 303	1600 HP / 300 ft
11		KSA 17 / RMN 2720	1600 HP / 270 ft
12		KSA 31 / RMN 366	1600 HP / 300 ft
13		KSA 33 / RMN 2718	1600 HP / 270 ft
14		KSA 34 / RMN 2714	1600 HP / 270 ft
15		KSA 35 / RMN 2717	1600 HP / 270 ft
16		KSA 36 / RMN 386	1600 HP / 300 ft
17		KSA 42 / RMN 2712	1600 HP / 270 ft
18		KSA 100 / ISA 303	1600 HP / 300 ft
19		KSA 44 /RMN 388	2000 HP / 300 ft
20		KSA 49 /RMN 384	2000 HP / 300 ft
21		KSA 58 / RMN 312	1600 HP / 300 ft
22		KSA 72 / RMN 2719	1600 HP / 270 ft
23		KSA 78 / RMN 2721	1600 HP / 270 ft
24		KSA 88 / TBG 310	1600 HP / 300 ft
25		KSA 94 / RMN 2711	1600 HP / 270 ft
26		KSA LOTUS 18-03 / RMN 2710	1600 HP / 270 ft
27		KSA 96 / ISA 302	1600 HP / 270 ft
28		KSA DIAMOND / RMN 344	1600 HP / 300 ft
29		KSA 97 / ISA 301	1600 HP / 300 ft
30	PT.MITRA	SEGARA SEJATI 6 / FINACIA 80	1600 HP / 300 ft
31	BAHTERA SEGARA SEJATI (MBSS) Armada TugBoat	ENETEBE EMERALD 69 / FINACIA 82	1600 HP / 300 ft
32	PT.TANJUNG	JAYA MANGGALA / SAMUDRA 3007	1600 HP / 300 ft
33	Armada TugBoat 1600HP / 270ft = 1	MANDIRI 8 / DIAMOND H	1600 HP / 300 ft
34	Armada TugBoat 1600HP / 300ft = 2	PRIMA BAHARI / DIAMOND I	1600 HP / 270 ft

35	PT.TRANS SARANA MAKMUR (TSM) = 7 Unit	TRANS 11 / TSM 18	1600 HP / 300 ft
36		TRANS 14 / TSM 14	1600 HP / 270 ft
37		TRANS 15 / TSM 15	1600 HP / 300 ft
38		TRANS 16 / TSM 16	2000 HP / 300 ft
39		TRANS 17 / TSM 17	2000 HP / 300 ft
40		TRANS 22 / TSM 23	1600 HP / 270 ft
41		SVS STAR / SVS 301	1600 HP / 300 ft
42	Armada TugBoat 2000HP / 300 Ft = TugBoat 1600HP/ TugBoat 1600 HP /	SVS STAR 03 / STAR 302	1600 HP / 300 ft
43	PT.PANCARAN SAMUDERA TRASPORT (PST)	PANCARAN 115 / PST 611	1600 HP / 300 ft
44		PANCARAN 213 / PST 213	1600 HP / 300 ft
45		PANCARAN 215 / PST 212	1600 HP / 300 ft
46		PANCARAN 313 / PST 313	1600 HP / 300 ft
47		PANCARAN 315 / PST 311	1600 HP / 300 ft
48		PANCARAN 713 / PST 211	1600 HP / 300 ft
49		PANCARAN 812 / PST 812	1600 HP / 300 ft
50		PANCARAN 613 / PST 613	1600 HP / 300 ft
51		PANCARAN 1112 / PST 1112	1600 HP / 300 ft
52		PANCARAN 210 / PST 210	1600 HP / 300 ft


SHIPS PARTICULARS

TUG BOAT

1. Name of Vessel	:	KSA 100
2. Type of Vessel	:	Tug Boat
3. Construction	:	Baja
4. Call Sign	:	YDB 6765
5. Flag	:	Indonesia
6. Owners	:	PT. Kartika Samudra Adijaya
7. Year of Build	:	2018
8. Main Engine Type	:	YANMAR
9. Horse Power	:	2 X 610 KW
10. Aux. Engine Type	:	YANMAR
11. Horse Power	:	41,4 - 50,1 KW
12. Clasification	:	BKI
13. Length	:	26,21 MTRS
14. Breadth	:	8,28 MTRS
15. Depth	:	3,95 MTRS
16. Gross Tonnage	:	225
17. Nett Tonnage	:	68
18. Port of Register	:	Samarinda - Indonesia
19. Speed	:	10 knots

BARGE

1. Name of vessel	:	ISA 303
2. Type of Vessel	:	Steel Flate Top Deck Cargo Barge
3. Construction	:	Baja
4. Flag	:	Indonesia
5. Owners	:	PT. Kartika Samudra Adijaya
6. Year of build	:	2018
7. Clasification	:	BKI
8. Length	:	87,78 MTRS
9. Breadth	:	24,38 MTRS
10. Depth	:	5,49 MTRS
11. Gross Tonnage	:	3145
12. Nett Tonnage	:	944
13. Cargo Capacity	:	7.500 MT
14. Port of Register	:	Batam

	BERAU COAL GREEN MINING SYSTEM	
	FORMULIR	
	Pelaporan dan Investigasi Insiden Serta Pelanggaran <i>Golden Rules</i>	

LAPORAN INCIDENT BERAKIBAT RESTRICTED WORK INJURY

A.N. SDR. DARMAWAN PT DIAN CIPTAMAS AGUNG – PT KARTIKA SAMUDERA ADIJAYA, KONTRAKTOR PT BERAU COAL

YANG TERJADI PADA HARI JUMAT, TANGGAL 8 MARET 2019 PUKUL 12.00 WITA

DI TUG BOAT KSA 100 – ALUR SUNGAI SEGAH (DAERAH SUKAN) KABUPATEN BERAU, PROVINSI KALIMANTAN TIMUR

I. DATA KORBAN/PELAKU *(data korban bisa ditambahkan jika ada dua korban dalam satu kejadian)*

Nama	: Sdr. Darmawan
No. ID/ NPK	:
Umur	: 39 Tahun 11 Bulan (21-04-1979)
Pendidikan	: SLTA
Jabatan	: Juru Mudi
Perusahaan	: PT. Dian Ciptamas Agung - PT Kartika Samudera Adijaya
Masa Kerja	: 3 Bulan PT Berau Coal (6 Bulan PT KSA)

II. DATA KECELAKAAN/PELANGGARAN

Hari	: Jum at
Tanggal	: 08 Maret 2019
Lokasi Spesifik	: Alur Sungai Segah (Daerah Sukan)
Jam	: 12:00 Wita
Shift	: 1
Saksi Langsung	:

III. DATA TEKNIS

SHIP PARTICULAR
Name of Barge : TB. KSA 100
Port Of Registry : Samarinda - Indonesia
Flag : Indonesia
Gross Tonnage : 225
Net Tonnage : 68
Year Of Build : 2018
Breadth : 8 m
Class : BKI
Owner : PT. Kartika Samudra Adijaya

IV. FAKTA KECELAKAAN *(Tuliskan fakta kejadian yang ditemukan)*

- Lokasi kejadian berada di koordinat = N 02° 09'113" – E 117° 43'344"
- Quaca cerah
- Kondisi BG ISA 303 posisi kandas
- Terdapat APD helmet Korban dengan kondisi tali dagu kendur
- Tinggi antara deck atas dan bawah = 103 cm

V. KEJADIAN SINGKAT KECELAKAAN *(tuliskan kronologis kejadian sebelum, kejadian dan setelah kejadian)*

Pada hari Jumat tanggal 8 Maret 2019 Pukul 12:00 Wita Tag Boat KSA 100 yang mengandeng BG ISA 303 dari Jetty Lati ke Transshipment Muara Pantai, pada perjalanan tersebut tepatnya di daerah Sukan (N02° 09'113"–E117° 43'344") BG ISA 303 kandas. Sdr. Muhajir (Chief Officer) melakukan olah gerak agar supaya bisa melewati daerah kandas tersebut. Kemudian Sdr. Muhajir menyuruh Sdr. Abustam (Second Officer), Sdr. Wawan Darmawan (Korban) dan Cadet untuk mengamankan tali towing. Sdr. Muhajir (Chief Officer) menginformasikan untuk menghindari dari buritan melalui pengeras suara..."tolong yang diburitan menghindari". Dimana ada Sdr. Abustam, Korban dan Amri Amir berada deck bawah buritan sisi kanan. Setelah memberikan informasi Sdr. Muhajir menoleh kebelakang dan melihat posisi korban sudah tersantung stopper dan terjatuh ke bawah deck dengan ketinggian 103 cm dengan posisi terlentang tanpa helmet, kemudian Sdr. Muhajir menetralkan Tag Boat dan Korban terlihat sudah dilakukan pertolongan pertama oleh Sdr. Fahri

VI. PELANGGARAN ELEMEN GOLDEN RULES

<input type="checkbox"/> Kelayakan Kendaraan & Unit <input type="checkbox"/> Pengoperasian Kendaraan & Unit <input type="checkbox"/> Lock Out & Tag Out <input type="checkbox"/> Keselamatan Bekerja Di Ketinggian <input type="checkbox"/> Keselamatan Bekerja Di Ruang Terbatas <input type="checkbox"/> Keselamatan Alat Angkat & Angkut	<input type="checkbox"/> Bekerja Di Dekat Tebing Atau Dinding Galian <input type="checkbox"/> Bekerja Pada Area Peledakan <input type="checkbox"/> Bekerja Di Dekat Air <input type="checkbox"/> Bekerja Di Disposol <input type="checkbox"/> Bekerja Pada Area Pembersihan Lahan
--	---

Ket : _____

VII. JENIS KONTAK

<input checked="" type="checkbox"/> Terjatuh/terpeleset/tergelincir/tersenggol/tersandung/terbentur <input type="checkbox"/> Percikan material/kemasukan benda <input type="checkbox"/> Tertusuk/tergores/terpotong/terpukul <input type="checkbox"/> Tertabrak/ditabrak/menabrak/tergilas/terlindas <input type="checkbox"/> Terpapar/terkena/kontak dengan panas, listrik & bahan bakar <input type="checkbox"/> Tertimpa/kejatuhan benda <input type="checkbox"/> Tumpahan/kebocoran/terkontaminasi	<input type="checkbox"/> Terguling/rebah/ Ambias <input type="checkbox"/> Terhimpit/terjebak/terjepit/terkait <input type="checkbox"/> Tekanan/beban berlebih <input type="checkbox"/> Peledakan/kebakaran <input type="checkbox"/> Tertimbun/longsor <input type="checkbox"/> Tenggelam <input type="checkbox"/> Lain-lain
--	--

Ket : _____

Terjatuh dari ketinggian 103cm

VIII. SUMBER KECELAKAAN *(boleh diisi lebih dari satu)*

<input type="checkbox"/> Permesinan <input type="checkbox"/> Lift <input type="checkbox"/> Pesawat Angkat & Angkut <input type="checkbox"/> Alat Angkut Orang <input type="checkbox"/> Alat Gali/Angkat/Muat <input type="checkbox"/> Alat Angkut Material <input type="checkbox"/> Peralatan/Instalasi Listrik	<input type="checkbox"/> Perkakas Kerja Manual <input type="checkbox"/> Bejana Bertekanan <input type="checkbox"/> Bahan Peledak <input type="checkbox"/> Debu & Gas Berbahaya <input type="checkbox"/> Radiasi/Bahan Radioaktif <input type="checkbox"/> Api <input type="checkbox"/> Binatang	<input type="checkbox"/> Perkakas Kerja Mekanis (digerakkan mesin/listrik/tekanan) <input checked="" type="checkbox"/> Permukaan lantai Kerja <input type="checkbox"/> Bahan Berbahaya & Beracun B3 <input type="checkbox"/> Faktor Lingkungan (iklim kerja,getaran, kebisingan, pencahayaan, dsb) <input type="checkbox"/> Lain-lain Tali Traju
---	---	--

Ket : _____

Diarea stoper room

**IX. KESIMPULAN TERJADINYA KECELAKAAN****A. Penyebab Langsung** (*S-OHS-10.02 Daftar Penyebab Komprehensif (Comprehensif List Of Causes (CLC))*)**a. Tindakan Tidak Aman**

- ☐ 1. Mengikuti Prosedur
- ☐ 2. Penggunaan Perkakas atau Peralatan
- ☐ 3. Penggunaan Metode Perlindungan
- ☒ 4. Tidak Memperhatikan/ Tidak Menyadari

Ket :**4.1 Membuat keputusan yang tidak tepat atau tidak memperhitungkan****4.3 Tidak memperhatikan pijakan kaki dan lingkungan tepat sekitarnya**

- Pada saat proses menghindari tali sdr darmawan tidak memutuskan dengan tepat proses menghindari tali tersebut malah memilih berjalan mundur ke arah ke kanan dari area
- Tidak memperhatikan atau memperhitungkan pada saat proses menghindar sehingga tersandung oleh stoper yang ada.
- Sdr. Darmawan menggunakan clear zone area untuk aktifitas menarik tali towing pada saat kapal melambung.
- Sdr. Darmawan melangkah mundur dengan posisi berjalan cepat untuk menghindari regangan pada tali towing

b. Kondisi Tidak Aman

- ☐ 5. Sistem Pengaman yang Memadai
- ☐ 6. Perkakas, Peralatan dan Kendaraan
- ☐ 7. Pengaruh yang Mengenai Pekerjaan
- ☒ 8. Bahaya Tempat Kerja

Ket :**8.1 Kepadatan atau gerakan yang terbatas**

- Kondisi area kerja terbatas karna terdapat stoper dan memiliki perbedaan ketinggian dari deck 1.5m
- Clear zone area dipergunakan untuk kerja
- Lokasi area kerja pada after deck / buritan sempit dan tidak ada sand painting dan
- Terdapat beda tinggi antara deck bawah dan Clear Zone Area setinggi 103 cm

B. Penyebab Dasar (*S-OHS-10.02 Daftar Penyebab Komprehensif (Comprehensif List Of Causes (CLC))*)**a. Faktor Pribadi/Manusia**

- ☐ 1. Kemampuan Fisik
- ☐ 2. Kondisi Fisik
- ☐ 3. Kondisi Mental
- ☐ 4. Stres Mental
- ☒ 5. Perilaku
- ☐ 6. Tingkat Keterampilan

Ket :**5.9 Lain-lain**

- Perilaku sdr darmawan pada saat menghindari tali yang sedang mengencang dengan posisi berjalan mundur
- Sdr. Darmawan melangkah mundur dengan posisi berjalan cepat agar regangan tali towing bisa terlihat dan dapat mengamankan dirinya dari tali towing yang mengencang akibat pergerakan kapal sehingga tidak memperhatikan bahwa adanya beda tinggi dan terdapat
- Pimpinan tertinggi/ Nahkoda Tag Boat KSA 100 tidak berada di Tag Boat tanpa keterangan

b. Faktor Pekerjaan

- ☐ 7. Pelatihan/Alih Pengetahuan
- ☐ 8. Kepemimpinan, Manajemen/Supervisi/Karyawan
- ☐ 9. Seleksi dan Pengawasan Kontraktor
- ☐ 10. Rekayas
- ☐ 11. Rencana Kerja
- ☐ 12. Pembelian, Penanganan Bahan dan Kendali Bahan
- ☐ 13. Perkakas dan Peralatan
- ☐ 14. Peraturan/ Kebijakan/ Standar/ Prosedur Kerja
- ☒ 15. Komunikasi

Ket :

15.4 Komunikasi yang tidak memadai antar kelompok kerja

- Pada saat tali mulai mengencang tidak terdapat saling komunikasi antaran rekan kerja untuk proses menghindari tali
- Kurangnya pengawasan PT DCA terhadap PT KSA
- Pimpinan tertinggi/ Nahkoda Tag Boat KSA 100 tidak berada dilokasi kerjanya tanpa keterangan dan diketahui secara administrasi oleh pihak PT DCA
- Tidak adanya daftar awak kapal (crew list) yang resmi dan disetujui pemerintah/syahbandar
- Kurangnya pemahaman crew kapal terkait SOP/ cara bekerja dengan aman
- Crew Tag Boat melakukan aktifitas pengecekan tali towing berada pada Clear Zone Area yang dimana tidak boleh ada aktifitas dilokasi tersebut terkecuali dalam kondisi
- Tidak dipahaminya SOP pelaporan insiden ke CCR PT Berau Coal dikarenakan masih status Crew Baru serta pengalaman sebelumnya ditempat lain bahwa ketika ada Korban tugas crew melakukan pertolongan pertama dan evakuasi menggunakan service speed yang
- Tidak terdapat SOP terkait pekerjaan di Tag KSA 100 khusus oleh gerak saat Tag dan Barge
- Pada Dokumen HIRA No. KSA - P20/HIRA pertanggal 12 Mei 2018 tidak teridentifikasi proses olah gerak saat Tag dan Barge kandas.
- APD helmet yang digunakan Korban sudah tidak layak dimana pada tali pengait dagu sudah longgar/ molor

C. Tinjauan Penilaian Resiko

Apakah perlu dilakukan revisi/penambahan Penilaian Resiko K3L (HIRA)?

☒ Ya ☐ Tidak Jika Ya, Tanggal Penyelesain

Apakah perlu dilakukan revisi/penambahan Dokumen Kerja?

☐ Ya ☒ Tidak Jika Ya, Tanggal Penyelesain

Tanda Tangan Kepala Departemen

C. Akibat Kecelakaan

a. Terhadap Manusia

- Treatment medis sdr darmawan mengalami benturan di bagian kepala sehingga cedera yang di derita terdapat benjolan di bagian kepala

Loss Cost Rp. 32.000.000

b. Terhadap Alat

Nihil

Loss Cost Rp.

c. Terhadap Lingkungan

Nihil

Loss Cost Rp.

d. Terhadap Bangunan

Nihil

Loss Cost Rp.

X. TINDAKAN PERBAIKAN & PENCEGAHAN (REKOMENDASI)

(SOHS-10.02 Daftar Penyebab Komprehensif (Comprehensif List Of Causes (CLC))

NO	REKOMENDASI TINDAKAN PERBAIKAN	PENANGGUNG JAWAB	DUE DATE
1	Penanganan korban untuk diobati	Suhardi	08 Maret 2019
2	Melakukan Investigasi	Saridi, Suparli, Heru Prastyo, Suhardi & Faisal. A	08 Maret 2019
3	Insiden Safety Recall ke Seluruh Crew / Karyawan DCA dan MitranYa	Dimas Prasetyo	09 Maret 2019
4	Memberi sanksi administrasi kepada PJO PT. DCA & PT. KSA	Dimas Prasetyo	10 Maret 2019
5	Memberi sanksi administrasi kepada Nahkoda dan Chief Officer TB. KSA 100	Suhardi	10 Maret 2019
6	Memberikan painting sand pada buritan kapal TB. KSA 100	Suhardi	08 Maret 2019
7	Melakukan assessment lokasi yang rawan di deck kapal dan pemberian safety sign	Dimas Prasetyo & Suhardi	11 Maret 2019
8	Melakukan assessment perihal waktu / penggunaan clear zone area.	Dimas Prasetyo & Suhardi	11 Maret 2019
9	Revisi HIRA PT KSA tambahan serta SOP/JSanya untuk seluruh pekerjaan yang sudah masuk dalam proses HIRA	Suhardi	15 Maret 2019
10	mengingkatkan kompetensi pengawas dengan diikutkan KMPP dan KPO Teknik untuk level perwira	Dimas Prasetyo	31 April 2019
11	Pemeriksaan dan penggantian APD yang sesuai dengan pekerjaan	Suhardi	09 Maret 2019

NO	REKOMENDASI TINDAKAN PENCEGAHAN	PENANGGUNG JAWAB	DUE DATE
1	Memberikan pemahaman prosedur pelaporan insiden kepada CCR dan melengkapi stiker dan campaign terkait prosedur pelaporan insiden ke CCR	Dimas Prasetyo	11 Maret 2019
2	Membuat rencana Drill Emergency untuk seluruh armada PT KSA	Suhardi	31 Maret 2019
3	Inspeksi terencana dilakukan PT. Dian Ciptamas Agung di seluruh lokasi operasional	Dimas Prasetyo	11 Maret 2019
4	Melengkapi seluruh administrasi pada Tag Boat khususnya Daftar awak kapal (crew list)	Suhardi	11 Maret 2019
5	Pembuatan Roster dan Komunikasi terhadap cuti crew Tag Boat	Suhardi	31 Maret 2019
6	PT Dian Ciptamas Agung bersama-sama dengan Mitranya untuk memastikan tidak ada aktifitas orang di area "Clear Zone".	Dimas Prasetyo	31 April 2019
7	PT Dian Ciptamas Agung bersama-sama dengan Mitranya untuk melakukan modifikasi pengikatan fender ban pada Clear Zone Buritan agar kemungkinan tali towing untuk terjepit diantara	Dimas Prasetyo	31 April 2019

XI. TIM INVESTIGASI

NO	NAMA	INSTANSI/ DEPT	JABATAN	TANDA TANGAN
1	Hassanul Haq Batubara	PT. BC/ Marine Div	WKTT Marine	
2	Saridi	PT. BC/ OHS Dept	OHS Manager	
3	Ishak	PT. BC/ PBO Dept	PBO Manager	
4	Heru Prasetyo	PT. BC/ OHS Dept	Safety Marine Supt	
5	Suparli	PT. BC/ OHS Dept	Safety Investigation & Risk Control	
6	Dimas Prasetyo	PT. DCA / Ops Dept	PJO PT DCA	
7	Faisal Anggari Ang	PT. DCA / QHSE Dept	QHSE Sect. Head	

XII. PENGESAHAN PELAPORAN INVESTIGASI

DIPERIKSA	
Manager Dept Terkait/Kabag HSE/ Project Manager/ PJO	WKTT/ Manager Site/ PJA K3L PT Berau Coal

DISETUJUI
Feri Indrayana
KTT PT Berau Coal *)

Ket:

*) Ditanda tangani jika K3 : Minor, Major, Fatal
Lingkungan : Berat & Fatal

Lampirkan : Sketsa Lokasi Kejadian
Foto Kejadian,
Keterangan Korban dan Saksi
Dokumen pendukung lainnya jika diperlukan.

TINDAKAN PERBAIKAN & PENCEGAHAN (REKOMENDASI)					
(S-OHS-10.02 Daftar Penyebab Komprehensif (Comprehensif List Of Causes (CLC))					
NO	REKOMENDASI TINDAKAN PERBAIKAN	PENANGGUNG JAWAB	DUE DATE	ACTUAL	STATUS
1	Penanganan korban untuk diobati	Suhardi	08 Maret 2019	08 Maret 2019	CLOSE
2	Melakukan Investigasi	Saridi, Suparli, Heru Prastyo, Suhardi & Faisal. A	08 Maret 2019	08 sd 09 Maret 2019	CLOSE
3	Insiden Safety Recall ke Seluruh Crew / Karyawan DCA dan Mitranya	Dimas Prasetyo	09 Maret 2019	09 Maret 2019	CLOSE
4	Memberi sanksi administrasi kepada PJO PT. DCA & PT. KSA	Dimas Prasetyo	10 Maret 2019		OPEN
5	Memberi sanksi administrasi kepada Nahkoda dan Chief Officer TB. KSA 100	Suhardi	10 Maret 2019	11 Maret 2019	CLOSE
6	Memberikan painting sand pada buritan kapal TB. KSA 100	Suhardi	08 Maret 2019		OPEN
7	Melakukan assessment lokasi yang rawan di deck kapal dan pemberian safety sign	Dimas Prasetyo & Suhardi	11 Maret 2019	11 Maret 2019	CLOSE
8	Melakukan assessment perihai waktu / penggunaan clear zone area.	Dimas Prasetyo & Suhardi	11 Maret 2019	11 Maret 2019	CLOSE
9	Revisi HIRA PT KSA tambahan serta SOP/JSanya untuk seluruh pekerjaan yang sudah masuk dalam proses HIRA	Suhardi	15 Maret 2019	29 Maret 2019	CLOSE
10	Meningkatkan kompetensi pengawas dengan diikutkan KMPP dan KPO Teknik untuk level perwira	Dimas Prasetyo	31 April 2019		OPEN
11	Pemeriksaan dan penggantian APD yang sesuai dengan pekerjaan	Suhardi	09 Maret 2019		OPEN
NO	REKOMENDASI TINDAKAN PENCEGAHAN	PENANGGUNG JAWAB	DUE DATE	ACTUAL	STATUS
1	Sosialisasi dan pemahaman Prosedur pelaporan insiden kepada CCR dan melengkapi stiker dan campaign terkait perosedur pelaporan insiden ke CCR	Dimas Prasetyo	11 Maret 2019	01 April 2019	CLOSE
2	Membuat rencana Drill Emergency untuk seluruh armada PT KSA	Suhardi	31 Maret 2019	25 Maret 2019	CLOSE
3	Inspeksi terencana dilakukan PT. Dian Optamas Agung di seluruh lokasi operasional	Dimas Prasetyo	11 Maret 2019	25 Maret 2019	CLOSE
4	Melengkapi seluruh administrasi pada Tag Boat khususnya Daftar awak kapal (crew list)	Suhardi	11 Maret 2019		
5	Pembuatan Roster dan Komunikasi terhadap cuti crew Tag Boat	Suhardi	31 Maret 2019	29 Maret 2019	CLOSE
6	PT Dian Optamas Agung bersama-sama dengan Mitranya untuk memastikan tidak ada aktifitas orang di area "Clear Zone".	Dimas Prasetyo	31 April 2019		
7	PT Dian Optamas Agung bersama-sama dengan Mitranya untuk melakukan modifikasi pengikatan fender ban pada Clear Zone Buritan agar kemungkinan tali towing untuk terjepit diantara fender bisa dihilangkan	Dimas Prasetyo	31 April 2019		

Dibuat Oleh,

Faisal Anggari Ang
(QHSE Sect. Head)

Disetujui Oleh,

Dimas Rinto Prasteyo
(PJO)

**BERITA ACARA PEMERIKSAAN KECELAKAAN
BERAKIBAT RESTRICTED WORK INJURY A.N. SDR. DARMAWAN
PT DIAN CIPTAMAS AGUNG – PT KARTIKA SAMUDERA ADIJAYA,
KONTRAKTOR PT BERAU COAL
YANG TERJADI PADA HARI JUMAT, TANGGAL 8 MARET 2019 PUKUL 12.00 WITA,
DI TUG BOAT KSA 100 – ALUR SUNGAI SEGAH (DAERAH SUKAN)
KABUPATEN BERAU, PROVINSI KALIMANTAN TIMUR**

I. KEJADIAN SINGKAT KECELAKAAN

Pada hari Jumat tanggal 8 Maret 2019 Pukul 12:00 Wita Tag Boat KSA 100 yang mengandeng BG ISA 303 dari Jetty Lati ke Transshipment Muara Pantai, pada perjalanan tersebut tepatnya di daerah Sukan (N02°09'113"–E117°43'344") BG ISA 303 kandas, Sdr. Muhajir (Chief Officer) melakukan olah gerak agar supaya bisa melewati daerah kandas tersebut. Kemudian Sdr. Muhajir menyuruh Sdr. Abustam (Second Officer), Sdr. Wawan Darmawan (Korban) dan Cadet untuk mengamankan tali towing. Sdr. Muhajir (Chief Officer) menginformasikan untuk menghindari dari buritan melalui pengeras suara..."tolong yang diburitan menghindari". Dimana ada Sdr. Abustam, Korban dan Amri Amir berada deck bawah buritan sisi kanan. Setelah memberikan informasi Sdr. Muhajir menoleh kebelakang dan melihat posisi korban sudah tersantung *stopper* dan terjatuh ke bawah deck dengan ketinggian 103 cm dengan posisi terlentang tanpa helmet, kemudian Sdr. Muhajir menetralkan Tag Boat dan Korban terlihat sudah dilakukan pertolongan pertama oleh Sdr. Fahri Safta (KKM) dan crew lainnya, kemudian Korban dilakukan evakuasi ke Rumah Sakit Abdul Rivai Tanjung Redeb.

II. KASUS KECELAKAAN

- Pukul 05.45 Wita *Cast Off* dari jetty Lati
- Pukul 06.00 Wita Sdr. Muhajir dan Korban melakukan dinas jaga di anjungan
- Pukul 11.30 Wita BG. ISA 303 mengalami kandas di daerah Sukan (N 02°09'113" – E 117°43'344")
- Pukul 11.30 – 11.50 Wita Sdr. Muhajir melakukan olah gerak berusaha untuk lepas kandas
- Pukul 11.55 Wita Sdr. Muhajir memerintahkan Sdr. Abustam (Second Officer), Korban dan Cadet untuk mengamankan tali towing diburitan BG ISA 303 kandas.
- Pukul 12.00 Wita Sdr. Muhajir menginformasikan untuk menghindari dari buritan melalui pengeras suara..."tolong yang diburitan menghindari", diburitan ada Sdr. Abustam, Korban berada di buritan bagian atas dan Sdr. Amri Amir berada deck bawah buritan sisi kanan. Setelah memberikan informasi Sdr. Muhajir menoleh kebelakang dan melihat Korban menghindari dengan posisi melangkah cepat dengan posisi mundur dan kemudian Korban tersantung *stopper* dan terjatuh ke bawah deck dengan posisi terlentang dan helmet terlepas.
- Kemudian Sdr. Muhajir menetralkan Tag Boat dan melihat sudah ada Sdr. Fahri Safta (KKM) yang melakukan pertolongan pertama bersama crew lainnya.

- Pukul 12.14 Wita Sdr. Muhajir menelpon service speed boat Sdr. Coy dan menyampaikan ada emergency bahwa Korban mau dibawah Tanjung Redeb.
- Pukul 12.33 Wita Sdr. Muhajir kembali menelpon Sdr. Coy dan menanyakan posisinya dimana dan dijawab oleh Sdr. Coy bahwa posisi sudah di daerah Sukan.
- Pukul 12.50 Wita Service speed boat sudah sampai di Tug boat KSA 100 dan korban langsung dievakuasi menuju Tanjung Redeb.
- Pukul 12.53 Wita Sdr. Muhajir menelpon Sdr. Suhardi (PJO KSA) akan tetapi tidak direspon.
- Pukul 12.54 Wita Sdr. Suhardi mengirimkan sms bahwa lokasi masih dimasjid dan Sdr. Muhajir menjawab sms tersebut bahwa korban sudah turun bersama Sdr. Irwan dan kemudian Sdr. Coy menyarankan untuk sandar di Pelabuhan KP3.
- Pukul 13.43 Wita Sdr. Muhajir diinformasikan oleh Sdr. Suhardi untuk melaporkan ke CCR PT Berau Coal.
- Pukul 13.44 Wita Sdr. Muhajir menelpon dan melaporkan kejadian ke CCR PT Berau Coal
- Pukul 14:00 Wita Korban tiba RSUD Abdul Rivai dan dilakukan penanganan lanjutan.

III. HASIL PEMERIKSAAN

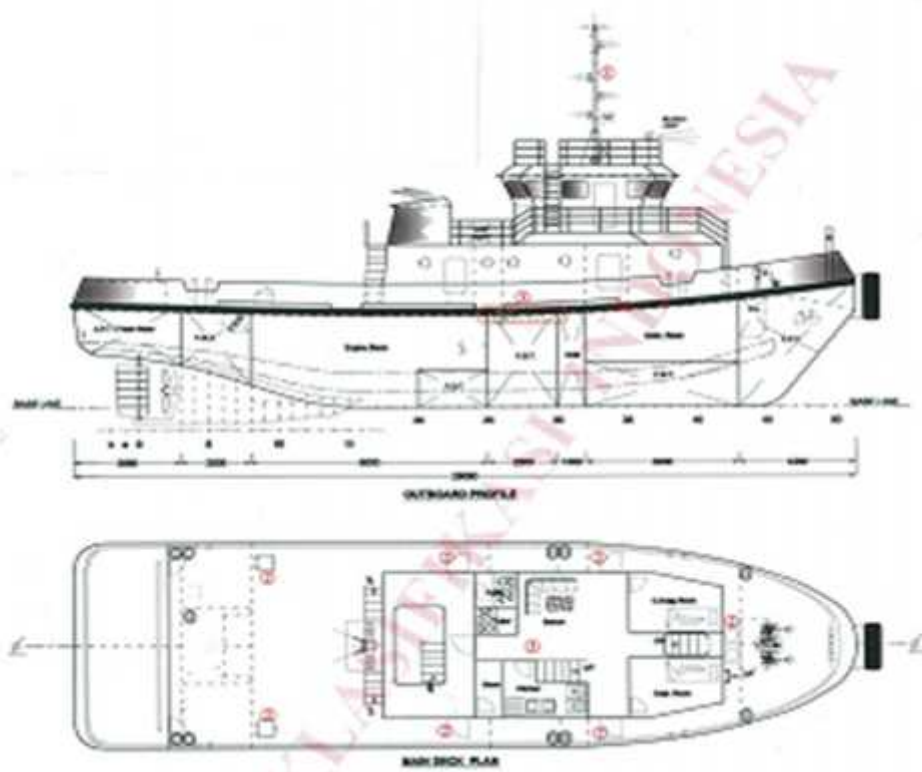
A. DATA KORBAN

Nama : Sdr. Darmawan
 NPK : -
 Umur : 39 Tahun 11 Bulan (21-04-1979)
 Pendidikan : -
 Perusahaan : PT Kartika Samudera Adijaya
 Jabatan : Juru Mudi
 Lama bekerja : 3 Bulan PT Berau Coal (6 Bulan PT KSA)

B. DATA TEKNIS

1) TAG BOAT

1. Name of Vessel	: KSA 100
2. Type of Vessel	: Tug Boat
3. Construction	: Baja
4. Call Sign	: YDB 6765
5. Flag	: Indonesia
6. Owners	: PT. Kartika Samudra Adijaya
7. Year of Build	: 2018
8. Main Engine Type	: YANMAR
9. Horse Power	: 2 X 610 KW
10. Aux. Engine Type	: YANMAR
11. Horse Power	: 41,4 - 50,1 KW
12. Clasification	: BKI
13. Length	: 26,21 MTRS
14. Breadth	: 8,28 MTRS
15. Depth	: 3,95 MTRS
16. Gross Tonnage	: 225
17. Nett Tonnage	: 68
18. Port of Register	: Samarinda - Indonesia
19. Speed	: 10 knots



2) BARGE

1. Name of vessel	ISA 303
2. Type of Vessel	Steel Plate Top Deck Cargo Barge
3. Construction	Baja
4. Flag	Indonesia
5. Owners	PT. Kartika Samudra Adijaya
6. Year of build	2018
7. Clasification	BKI
8. Length	87,78 MTRS
9. Breadth	24,38 MTRS
10. Depth	5,49 MTRS
11. Gross Tonnage	3145
12. Nett Tonnage	944
13. Cargo Capacity	7 500 MT
14. Port of Register	Batam

C. FAKTA LAPANGAN

1. Lokasi kejadian berada di koordinat = N 02°09'113" – E 117°43'344"
2. Cuaca cerah
3. Kondisi BG ISA 303 posisi kandas
4. Terdapat APD helmet Korban dengan kondisi tali dagu kendur
5. Tinggi antara deck atas dan bawah = 103 cm

1) DATA DOKUMEN

1. Ship Particular KSA 100
2. GA KSA 100 dan BG ISA 303
3. SO PT KSA
4. CV Personil
5. Daftar awak kapal (crew list)
6. Jadwal Inspeksi, Absen P5M dan Safety Talk
7. HIRA
8. SOP kegiatan/pekerjaan (Nihil)
9. Roster
10. Hasil Training (KMPD, KMPP dan KMKPO)
11. Foto ID Card Crew List
12. SIO PT KSA
13. Pengangkatan PJO

D. RINGKASAN WAWANCARA

(Terlampir)

IV. KESIMPULAN TERJADINYA KECELAKAAN

A. ANALISIS TERJADINYA KECELAKAAN

1. Pada hari Jumat tanggal 8 Maret 2019, Tag Boat KSA 100 yang mengandeng BG ISA 303 dari Cast Off Jetty Lati ke Transshipment Muara Pantai, diperjalanan BG ISA 303 kandas tepatnya di daerah Sukan dengan koordinat (N 02°09'113"– E117°43'344")
2. Sdr. Muhajir (Chief Officer) melakukan olah gerak agar supaya bisa melewati daerah kandas tersebut. Kemudian Sdr. Muhajir menyuruh Sdr. Abustam (Second Officer), Sdr. Wawan Darmawan (Korban) dan Cadet untuk mengamankan tali towing. Sdr. Muhajir (Chief Officer) menginformasikan untuk menghindari dari buritan melalui pengeras suara..."tolong yang diburitan menghindari". Dimana ada Sdr. Abustam, Korban dan Amri Amir berada deck bawah buritan sisi kanan.
3. Setelah memberikan informasi Sdr. Muhajir menoleh kebelakang dan melihat posisi korban sudah tersantung *stopper* dan terjatuh ke bawah deck dengan ketinggian 103 cm dengan posisi terlentang tanpa helmet,
4. Kemudian Sdr. Muhajir menetralkan Tag Boat dan Korban terlihat sudah dilakukan pertolongan pertama oleh Sdr. Fahri Sattar, Sdr. Amri Amir, Sdr. Abustam dan Sdr. Musfar melakukan penanganan dengan memberikan balsem kebagian dada Korban dan mengganti baju Korban untuk persiapan evakuasi ke Tanjung Redeb.
5. Pada saat kejadian kecelakaan kapal tersebut tidak dilaporkan ke Pihak CCR PT Berau Coal

6. Pimpinan tertinggi/ Nahkoda Tag Boat KSA 100 tidak berada di Tag Boat tanpa keterangan yang jelas.
7. Aktivitas pengecekan tali towing berada pada Clear Zone Area yang dimana tidak boleh ada aktivitas dilokasi tersebut terkecuali dalam kondisi tertentu (emergency)
8. Clear Zone Area tidak ada lapisan sand painting.
9. Tercapat beda tinggi antara deck bawah dan Clear Zone Area setinggi 103 cm yang berpotensi terjatuh dan menyebabkan cedera.
10. Tidak terdapat SOP terkait oleh gerak saat Barge kandas serta di dokumen HIRA No. KSA - P20/HIRA pertanggal 12 Mei 2018 tidak teridentifikasi proses olah gerak saat Tag dan Barge kandas.
11. APD helmet yang digunakan Korban sudah tidak layak dimana pada tali pengait dagu sudah longgar/ molor.
12. Berdasarkan hasil pemeriksaan Dokter Sdr. Darmawan mengalami luka pada kaki kiri dan benjolan pada kepala dan dilakukan penanganan lanjutan

B. KESIMPULAN TERJADINYA KECELAKAAN

1. PENYEBAB LANGSUNG

➤ Tindakan Tidak Aman :

1. Sdr. Darmawan menggunakan clear zone area untuk aktivitas menarik tali towing pada saat kapal melambung.
2. Sdr. Darmawan melangkah mundur dengan posisi berjalan cepat untuk menghindari regangan pada tali towing

➤ Kondisi Tidak Aman :

1. Clear zone area dipergunakan untuk kerja
2. Lokasi area kerja pada after deck / buritan sempit dan tidak ada sand painting dan terdapat stopper
3. Terdapat beda tinggi antara deck bawah dan Clear Zone Area setinggi 103 cm

2. PENYEBAB DASAR

➤ Faktor Pribadi :

1. Sdr. Darmawan melangkah mundur dengan posisi berjalan cepat agar regangan tali towing bisa terlihat dan dapat mengamankan dirinya dari tali towing yang mengencang akibat pergerakan kapal sehingga tidak memperhatikan bahwa adanya beda tinggi dan terdapat stopper.
2. Pimpinan tertinggi/ Nahkoda Tag Boat KSA 100 tidak berada di Tag Boat tanpa keterangan yang jelas.

➤ Faktor Pekerjaan :

1. Kurangnya pengawasan PT DCA terhadap PT KSA

2. Pimpinan tertinggi/ Nahkoda Tag Boat KSA 100 tidak berada dilokasi kerjanya tanpa keterangan dan diketahui secara administrasi oleh pihak PT DCA
3. Tidak adanya daftar awak kapal (crew list) yang resmi dan disetujui pemerintah/syahbandar
4. Kurangnya pemahaman crew kapal terkait SOP/ cara bekerja dengan aman
5. Crew Tag Boat melakukan aktifitas Aktifitas pengecekan tali towing berada pada Clear Zone Area yang dimana tidak boleh ada aktifitas dilokasi tersebut terkecuali dalam kondisi tertentu (emergency)
6. Tidak dipahaminya SOP pelaporan insiden ke CCR PT Berau Coal dikarenakan masih status Crew Baru serta pengalaman sebelumnya ditempat lain bahwa ketika ada Korban tugas crew melakukan pertolongan pertama dan evakuasi menggunakan service speed yang belum terdaftar
7. Tidak terdapat SOP terkait pekerjaan di Tag KSA 100 khusus oleh gerak saat Tag dan Barge kandas
8. Pada Dokumen HIRA No. KSA - P20/HIRA pertanggal 12 Mei 2018 tidak teridentifikasi proses olah gerak saat Tag dan Barge kandas.
9. APD helmet yang digunakan Korban sudah tidak layak dimana pada tali pengait dagu sudah longgar/ molor.

3. KURANG KENDALI MANAJEMEN

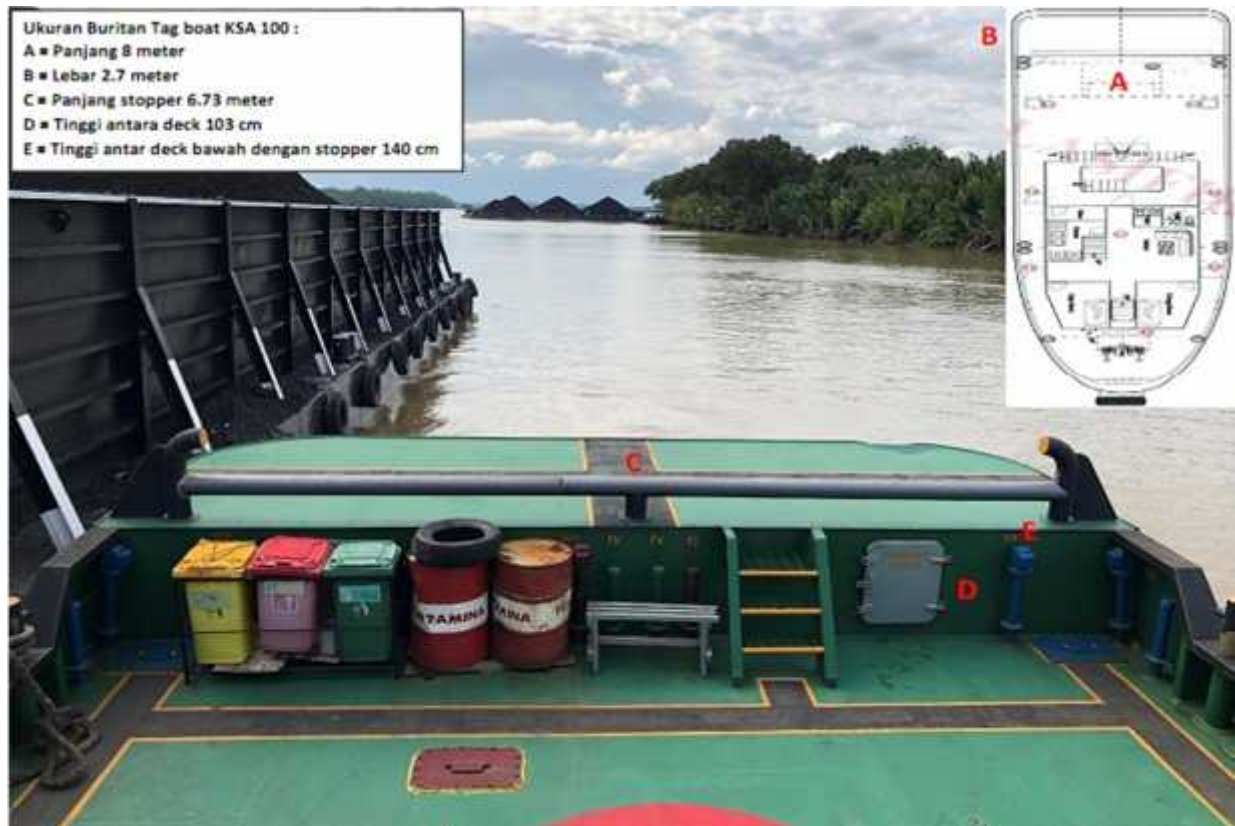
- Belum memadainya system pengawasan PT DCA terhadap PT KSA
- Sistem administrasi belum berjalan dengan baik dimana belum adanya pengesahan pemerintah/syahbandar untuk daftar awak kapal (crew list) serta sistem cuti personil
- Standarisasi dan daftar service speed untuk crew Tag Boat
- Tidak dijalankannya Prosedur Pelaporan Insiden
- Tidak adanya SOP Pekerjaan
- Dokumen HIRA tidak memadai
- Kurangnya Inspeksi, Pemeriksaan dan Pengujian yang dilakukan oleh PT DCA dan PT KSA

V. TINDAKAN KOREKSI

1. Sosialisasi kejadian kepada seluruh karyawan PT Dian Ciptamas Agung dan PT KSA
2. Sangksi administrasi kepada PJO PT. KSA dan PT DCA
3. Sangksi administrasi kepada Nahkoda dan Chief Officer
4. Sosialisasi dan pemahaman Prosedur pelaporan insiden kepada CCR dan melengkapi stiker dan campaign terkait perosedur pelaporan insiden ke CCR
5. Membuat rencana Drill Emergency untuk seluruh armada PT KSA
6. Memberikan painting sand pada buritan kapal
7. Melakukan assessment lokasi yang rawan di deck kapal dan pemberian safety sign
8. Melakukan assessment perihal waktu / penggunaan clear zone area.

DOKUMENTASI

a. Lokasi Kejadian



b. Tempat Kejadian Kecelakaan





Korban tersandung stopper kemudian terjatuh ke deck bawah dengan ketinggian 103 cm total dengan stopper 140 cm



Posisi Korban terlentang saat terjatuh dan helm terlepas