



**PENERAPAN *INTERNATIONAL SAFETY MANAGAMENT CODE*
(ISM-CODE) PADA KAPAL-KAPAL PT. KARTIKA SAMUDRA
ADIJAYA DI LINTAS SUNGAI PUTTING BANJARMASIN**

SKRIPSI

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

Oleh

ZANJABIL SATYA PRASAJA
541711306513 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV TATA LAKSANA ANGKUTAN
LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
2021**

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENERAPAN *INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE*
(ISM-CODE) PADA KAPAL-KAPAL PT. KARTIKA SAMUDRA
ADIJAYA DI LINTAS SUNGAI PUTTING BANJARMASIN**

Disusun Oleh:

ZANJABIL SATYA PRASAJA

541711306513 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, ~~12 October 2021~~

Dosen pembimbing I
Materi

Dr. Riyanto, S.E., M.Pd.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19600123 198603 1 002

Dosen pembimbing II
Penulisan

Capt. Hadi Supriyanto, MM, M.Mar
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19561020 198303 1 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Keplabuhan

Nur Rohmah, S.E., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Penerapan *International Safety Management Code* (ISM-CODE) Pada Kapal-Kapal PT. Kartika Samudra Adijaya Di Lintas Sungai Puting Banjarmasin" karya,

Nama : Zanjabil Satya Prasaja

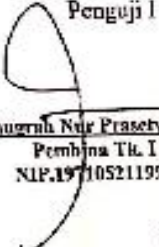
NIT : 541711306513 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kelabuhan


Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Kamis, tanggal 2 September 2021

Semarang, 2 September 2021

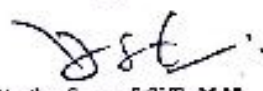
Penguji I


Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.Sc., M.Mn.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP.197105211992031001


Penguji II


Dr. Rikanto, S.R., M.Pd.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP.19600123 198603 1 002
Mengetahui,

Penguji III


Yustina Sapari, S.R.T., M.M.
Pembina Tk. I (III/d)
NIP.197711292005022001

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG


Dr. Cupit, Marudhi Kofik, M.Sc
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP.196706051998081001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Zanjabil Satya Prusaja

NIT : 541711306513 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul **"Penerapan *International Safety Management Code (ISM-CODE)* Pada Kapal-Kapal PT. Kartika Samudra Adijaya Di Lintas Sungai Putting Banjarmasin "** adalah benar hasil karya saya sendiri bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima saksi lain.



Semarang 18 - 10 - 2021



ZANJABIL SATYA PRUSAJA
NIT. 541711306513 K

MOTTO DAN PERSEMBAAN

1. Menyia-nyiakan waktu lebih buruk dari kematian. Karena kematian memisahkanmu dari dunia sementara menyia-nyiakan waktu memisahkanmu dari Allah



PRAKATA

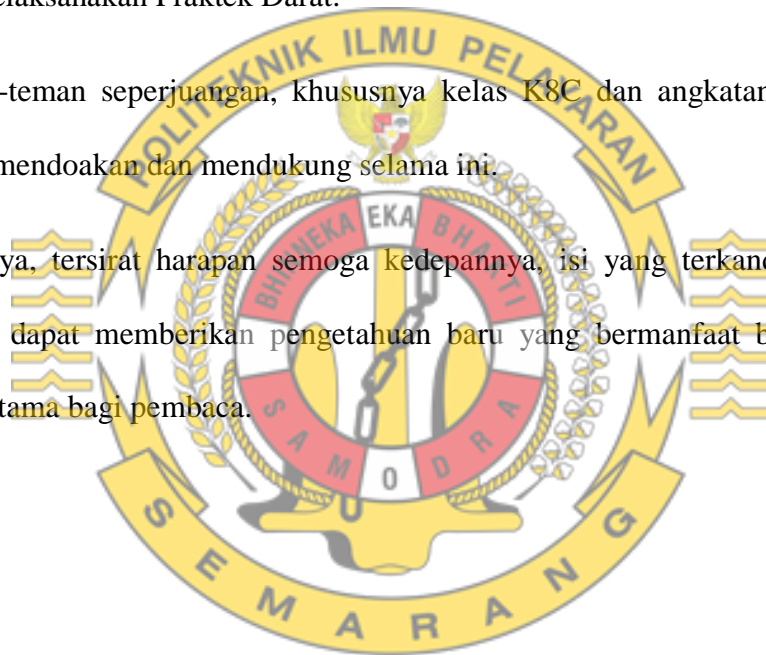
Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala ramat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“Penerapan *International Safety Management Code (ISM-CODE) Pada Kapal-Kapal PT. Kartika Samudra Adijaya Di Lintas Sungai Putting Banjarmasin*”** guna memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang TALK (Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan) program D.IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenankan penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada Yth:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofiq, M.Sc, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M., selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Dr. Riyanto, S.E., M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Bapak Capt. Hadi Supriyono, MM, M. Mar selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.

5. Ibu Nur Azizah dan Bapak Joko Prasojjo sebagai orang tua tercinta yang selalu memberikan dukungan yang tak pernah henti. Seluruh Jajaran Dosen, Staff dan Pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Seluruh Jajaran Perwira PUSBANGKATARSIS (Pusat Pembangunan Karakter Taruna dan Siswa).
7. Seluruh Pegawai PT. Kartika Samudra Adijaya Banjarmasin yang sangat membantu dan memberikan kesempatan serta pengetahuan kepada penulis pada saat melaksanakan Praktek Darat.
8. Teman-teman seperjuangan, khususnya kelas K8C dan angkatan LIV yang selalu mendoakan dan mendukung selama ini.

Akhirnya, tersirat harapan semoga kedepannya, isi yang terkandung dalam skripsi ini dapat memberikan pengetahuan baru yang bermanfaat bagi banyak pihak, terutama bagi pembaca.



Semarang, 2021

ZANJABIL SATYA PRASAJA
NIT. 541711306513 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	I
HALAMAN PERSETUJUAN.....	Ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	Iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	Iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	Vi
DAFTAR ISI.....	Viii
DAFTAR GAMBAR.....	Xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	Xii
ABSTRAK.....	Xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan Penelitian.....	3
1.4 Manfaat Penelitian.....	3
1.5 Sistematika Penulisan.....	4

BAB II LANDASAN TEORI.....	7
2.1 Tinjauan Pustaka.....	7
2.2 Kerangka Pikir.....	15
BAB III METODE PENELITIAN.....	16
3.1 Waktu dan Tempat Penelitian.....	17
3.2 Jenis Data.....	17
3.3 Metode Pengumpulan Data.....	21
3.4 Teknik Analisis Data.....	23
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	26
4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian.....	26
4.2 Analisa Masalah.....	33
4.3 Pembahasan Masalah.....	44
4.4 Keterbatasan Penelitian.....	64
BAB V PENUTUP.....	65
5.1 Kesimpulan.....	65
5.2 Saran.....	67
DAFTAR PUSTAKA	

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Pikir	15
Gambar 4.1	Struktur Organisasi PT. Kartika Samudra Adijaya	29
Gambar 4.2	Bekerja Tidak Menggunakan <i>Safety Helmet</i>	39
Gambar 4.3	<i>Safety Shoes</i> Yang Sudah Licin Dan Tidak Layak.....	40
Gambar 4.4	<i>Workvest</i> Yang Sudah Tidak Layak.....	59

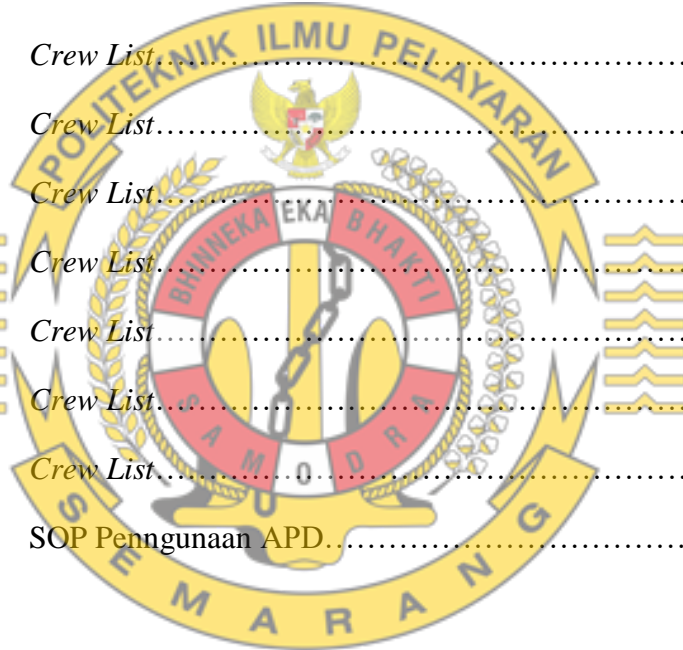


DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Hasil Wawancara.....	66
Lampiran 2	Hasil Wawancara.....	67
Lampiran 3	Hasil Wawancara.....	68
Lampiran 4	Hasil Wawancara.....	69
Lampiran 5	Hasil Wawancara.....	70
Lampiran 6	Hasil Wawancara.....	71
Lampiran 7	Hasil Wawancara.....	72
Lampiran 8	Hasil Wawancara.....	73
Lampiran 9	Hasil Wawancara.....	74
Lampiran 10	Hasil Wawancara.....	75
Lampiran 11	Hasil Wawancara.....	76
Lampiran 12	Hasil Wawancara.....	77
Lampiran 13	Hasil Wawancara.....	78
Lampiran 14	Hasil Wawancara.....	79
Lampiran 15	Hasil Wawancara.....	80
Lampiran 16	Hasil Wawancara.....	81
Lampiran 17	Hasil Wawancara.....	82
Lampiran 18	Hasil Wawancara.....	83
Lampiran 19	Hasil Wawancara.....	84
Lampiran 20	Hasil Wawancara.....	85
Lampiran 21	<i>Crew List</i>	86
Lampiran 22	<i>Crew List</i>	87
Lampiran 23	<i>Crew List</i>	88



Lampiran 24	<i>Crew List</i>	89
Lampiran 25	<i>Crew List</i>	90
Lampiran 26	<i>Crew List</i>	100
Lampiran 27	<i>Crew List</i>	101
Lampiran 28	<i>Crew List</i>	102
Lampiran 29	<i>Crew List</i>	103
Lampiran 30	<i>Crew List</i>	104
Lampiran 31	<i>Crew List</i>	105
Lampiran 32	<i>Crew List</i>	106
Lampiran 33	<i>Crew List</i>	107
Lampiran 34	<i>Crew List</i>	108
Lampiran 35	<i>Crew List</i>	109
Lampiran 36	<i>Crew List</i>	110
Lampiran 37	<i>Crew List</i>	111
Lampiran 38	<i>Crew List</i>	112
Lampiran 40	<i>Crew List</i>	113
Lampiran 41	SOP Penggunaan APD.....	114



ABSTRAKSI

Zanjabil Satya Prasaja, 2021, NIT: 541711306513K, “*Penerapan International Safety Management Code (ISM-CODE) Pada Kapal-Kapal PT. Kartika Samudra Adijaya Di Lintas Sungai Putting Banjarmasin*”, Skripsi, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Riyanto, S.E., M.Pd., Pembimbing II: Capt. Hadi Supriyono, MM, M. Mar.

PT. Kartika Samudra Adijaya Banjarmasin sebagai pemilik kapal berupaya untuk mengurangi kecelakaan kerja dengan cara meningkatkan pemahaman pada aturan-aturan *ISM Code*, akan tetapi dalam penerapannya masih banyak *crew* kapal yang mengabaikan keselamatan, masalah yang timbul di kapal disebabkan karena kurangnya kesadaran dan pengetahuan tentang keselamatan pada saat bekerja dan terlambatnya penggantian alat keselamatan dari pihak manajemen perusahaan.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi, studi pustaka dan dokumentasi berupa foto-foto kerusakan alat-alat keselamatan dan foto-foto kurangnya kesadaran dalam upaya meningkatkan keselamatan pada saat bekerja di kapal-kapal PT. Kartika Samudra Adijaya Banjarmasin

Berdasarkan hasil penelitian terhadap penerapan *ISM Code* pada saat melakukan pekerjaan diatas kapal yang dimana ditemukan kurangnya kesadaran dan pengetahuan *crew* kapal dalam penerapan *ISM Code* dan keterlambatan dalam penggantian alat-alat keselamatan diatas kapal yang membahayakan *crew* yang bekerja, untuk menghindari kesalahan dalam penggunaan alat keselamatan, pemberian sanksi juga diberlakukan bagi siapapun yang mengabaikan keselamatan pada saat bekerja agar yang bersangkutan memiliki rasa jera, untuk penggantian alat-alat keselamatan yang sudah tidak layak akan lebih didahulukan dilakukan penggantian dan dilakukan pengecekan rutin agar bisa meminimalisir ditemukannya alat keselamatan yang sudah tidak layak pakai, dari upaya yang dilakukan tersebut diharapkan dapat meningkatkan keselamatan saat bekerja dan dapat mengurangi resiko kecelakaan kerja diatas kapal.

Kata Kunci : Kesadaran, Crew, Keselamatan

ABSTRACT

Zanjabil Satya Prasaja, 2021, NIT: 541711306513.K, “*Application of International Safety Management Code (ISM-CODE) on PT. Kartika Samudra Adijaya at the Putting River in Banjarmasin*”, Thesis, Port and Shipping Department, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, 1st Advisor: Dr. Riyanto, S.E., M.Pd., 2nd Supervisor: Capt. Hadi Supriyono, MM, M. Mar..

PT. Kartika Samudra Adijaya Banjarmasin as a ship owner seeks to reduce work accidents by increasing understanding of the rules ISM Code, but in its application there are still many crews who ignore safety, problems that arise on ships are caused by lack of awareness and knowledge about safety at work and late replacement of safety equipment from the company management.

This study uses a qualitative descriptive method with data collection carried out by interviews, observations, literature studies and documentation in the form of photos of damage to safety equipment and photos of lack of awareness in an effort to improve safety when working on ships PT. Kartika Samudra Adijaya Banjarmasin

Based on the results of research on the application of the ISM Code when doing work on the ship which found a lack of awareness and knowledge of the crew in the application of the ISM Code and delays in replacing safety equipment on board that endanger crew working, to avoid errors in the use of safety equipment, sanctions are also imposed for anyone who ignores safety at work so that the person concerned has a sense of deterrence, for replacement of safety equipment that is no longer feasible, replacement will be prioritized and routine checks carried out in order to minimize the discovery of safety equipment which is no longer suitable for use, from the efforts made it is hoped that it can improve safety while working and can reduce the risk of work accidents on board.

Keywords : Awareness, Crew, Safety

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kelaiklautan adalah hal yang mutlak untuk dilakukan oleh kapal agar dapat berlayar karena keselamatan bagi seluruh awak kapal itu adalah sebuah prioritas, tetapi dalam proses aplikasi, masih banyak kecelakaan kapal yang mengakibatkan banyak kematian. Menurut pendapat dari para yang ahli dalam bidang kemaritiman, insiden kecelakaan kapal ini sering disebabkan oleh kurangnya pantauan dari manajemen dari *ship owner* (Pengusaha Kapal), maupun juga dari pihak kapal itu sendiri.

Pada data lain yang terkumpul juga menunjukkan bahwa penyebab terjadinya insiden kecelakaan kapal yang terjadi di Indonesia ini yaitu bisa dari cuaca dan faktor manusia (Ditjen Hubla, 2011). Ada beberapa penyebab yang dapat dijadikan pembelajaran dari terjadinya kecelakaan transportasi di Indonesia termasuk pada masalah keamanan pada transportasi yaitu peran pemerintah yang wajib untuk menyediakan serta menjamin sarana prasarana transportasi serta penyelenggaraan kegiatan transportasi yang lancar, aman, nyaman, dan menyenangkan bagi para penikmat jasa transportasi baik darat, laut maupun udara, setiap insiden kecelakaan yang terjadi pada kegiatan transportasi disebabkan beberapa faktor berupa perangkat keras, perangkat lunak, lingkungan, dan juga manusia itu sendiri. Terjaminnya keamanan pada penyelaksanaan kegiatan transportasi yang baik, nyaman, dan

menyenangkan itu semua bergantung dari kesadaran para pihak kegiatan atau penentu kebijakan terhadap setiap situasi yang ada di lapangan, setiap insiden transportasi tidak pernah terjadi secara kebetulan melainkan semuanya melewati proses akumulasi dari kegagalan perangkat lunak, perangkat keras, lingkungan/alam, dan manusia yang pada dasarnya bersifat laten, lalu berkembang menjadi sebuah kegagalan yang aktif dan berakhir dengan insiden kecelakaan transportasi yang dapat menyebabkan kerugian atas harta benda dan jiwa manusia.

Jika melihat dari data *The Study For The Maritime Traffic Safety System Development Plan* pada tahun 2002, dasar dari terjadinya insiden kecelakaan kapal umumnya disebabkan oleh bencana alam 38%, kesalahan manusia 41% dan struktur kapal 21% (Setiono, 2010:75). Pada data ini menunjukkan bahwa kesalahan manusia merupakan faktor terbesar terjadinya sebuah insiden kecelakaan kapal.

Dilihat dari fenomena ini, peneliti sangat tertarik untuk memulai riset di kapal-kapal *Tug Boat* dan *Barge* yang melakukan kegiatan pengoprasian di lintas Sungai Puting Banjarmasin yang terkenal padat, dan menuntut pelaut dalam segi teknis operasi dan administratif. Berdasarkan uraian yang peneliti paparkan di atas maka peneliti mengangkat masalah tersebut dengan mengambil pembahasan skripsi yang berjudul, “PENERAPAN *INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE (ISM-CODE)* PADA KAPAL-KAPAL PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA DI LINTAS SUNGAI PUTING BANJARMAASIN”

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang dipaparkan diatas, maka rumusan masalah yang akan dibahas pada penelitian ini adalah:

- 1.2.1. Bagaimana penerapan *International Safety Manajemen Code (ISM-CODE)* pada kapal-kapal di PT. KSA lintas Sungai Puting Banjarmasin?
- 1.2.2. Apa dukungan yang dilakukan manajemen perusahaan dalam penerapan *International Safety Manajemen Code (ISM-CODE)* pada kapal PT. KSA dilintas Sungai Puting Banjarmasin?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan penulisan skripsi ini adalah:

- 1.3.1. Untuk mengetahui bagaimana penerpan *International Safety Management Code (ISM-CODE)* di lintas Sungai Puting Banjarmasin.
- 1.3.2. Untuk mengetahui bagaimana dukungan yang dilakukan manajemen perusahaan untuk menerapkan *International Safety Management Code (ISM-CODE)* pada kapal PT. KSA lintas Sungai Puting Banjarmasin.

1.4. Manfaat Penelitian

Dengan melakukan penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoristis maupun secara praktis, manfaat dari penulisan ini adalah :

1.4.1. Manfaat secara teoristis

1.4.1.1. Penerapan *International Safety Management Code* (ISM-CODE) dapat memperdalam para pembaca yang memiliki landasan di bidang transportasi laut khususnya manajemen keselamatan.

1.4.1.2. Sebagai referensi untuk penelitian yang akan dilakukan oleh orang lain agar dapat menghasilkan data yang lebih akurat.

1.4.2. Manfaat praktis

1.4.2.1. Dengan adanya penelitian ini, penulis berharap para pekerja dibidang perkapalan dapat mengantisipasi terjadinya insiden kecelakaan yang dapat membahayakan crew kapal tersebut.

1.4.2.2. Dapat menjadi referensi untuk perbaikan pelaksanaan *International Safety Management Code* (ISM-CODE) di dalam kegiatan perkapalan.

1.5. Sistematika Penulisan

Dalam penulisan ini terdiri dari lima bab, ditulis sesuai dengan pedoman penulisan yang telah ditentukan, sehingga penulisan lebih sistematis dan mudah dipahami. Selanjutnya, penelitian ini juga menghubungkan bab pertama dengan bab lain, sehingga penulis berharap pembaca dapat dengan

mudah memahami semua uraian dan pembahasan. Penulis secara sistematis menggambarkan artikel ini sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Didalam bab ini menjelaskan tentang uraian yang melatar belakangi pemilihan judul, perumusan masalah yang dipilih, pembatasan masalah, manfaat dari penelitian, ruang lingkup serta sistematika dalam penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Didalam bab ini menjelaskan tentang tinjauan pustaka yang berisikan tentang teori-teori atau pemikiran yang menlandasi judul penelitian yang dibuat sedemikian rupa agar dapat menjadi satu kesatuan utuh yang kemudian dapat dijadikan suatu landasan. Penyusunan kerangka pikir.

BAB III METODE PENELITIAN

Didalam bab ini menjelaskan tentang jenis metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, sumber data yang didapat, teknik menganalisis data dan prosedur saat melakukan penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Didalam bab ini menjelaskan tentang uraian dari hasil penelitian dan pemecahan masalah agar dapat memberikan jalan keluar dari masalah yang sedang dihadapi dalam pelaksanaan kegiatan penelitian.

BAB V PENUTUP

Didalam bab ini berisi akhir dari penulisan skripsi, yang kemudian akan diambil kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah. Didalam bab ini penulis juga akan memberikan saran yang mungkin dapat bermanfaat untuk pihak-pihak yang terkait dalam penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



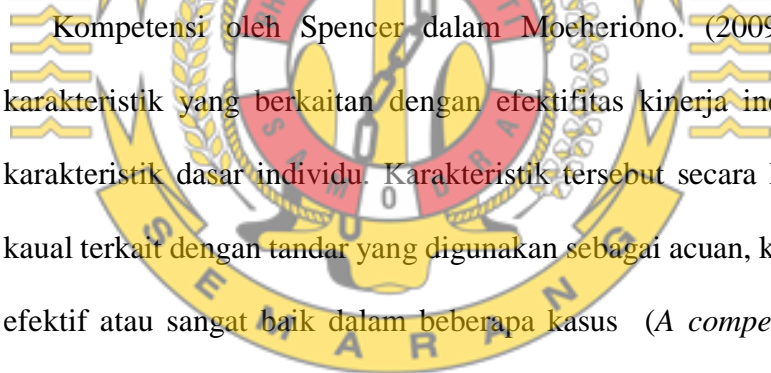
BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

Untuk menunjang pembahasan skripsi tentang Penerapan *International Safety Management Code* (ISM-CODE) Pada Kapal-Kapal PT. Kartika Samudra Adijaya Di Lintas Sungai Puting Banjarmasin, peneliti membuat tinjauan pustaka untuk merangkum data dan informasi yang terkait dengan materi dari sumber-sumber yang relevan terkait dengan pembahasan skripsi ini.

2.1.1. Kompetensi



Kompetensi oleh Spencer dalam Moeheriono. (2009:3) adalah karakteristik yang berkaitan dengan efektifitas kinerja individu atau karakteristik dasar individu. Karakteristik tersebut secara kasual atau kausal terkait dengan tandar yang digunakan sebagai acuan, kinerja yang efektif atau sangat baik dalam beberapa kasus (*A competency is an underlying characteristic of an individual that is causally related to criterion referenced effective and or superior performance in a job or situation*).

Berdasarkan pengertian kemampuan diatas, dapat disimpulkan bahwa kemampuan adalah kemampuan seseorang untuk

mengidentifikasi pengetahuan, keterampilan, dan sikap kerja menurut norma atau aturan yang telah ditentukan.

2.1.2. *International Safety Management Code (ISM-CODE)*

2.1.2.1. Pengertian ISM-Code

International Safety Management Code (ISM-CODE) adalah suatu sistem terstruktur dan terdokumentasi yang memungkinkan personal perusahaan untuk secara efektif menerapkan kebijakan keselamatan dan perlindungan perusahaan. (D. Lasse, 2016).

Menurut Bennet. (2006:188) fungsi manajemen keselamatan dapat dilakukan 2 (dua) cara sebagai berikut: mengungkapkan sebab musabab dari kecelakaan dan meneliti apakah ada pengendalian atau tidak. Selaras dengan yang tersebut diatas.

Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 pasal 1 “Ketentuan Umum” butir 32 tentang keselamatan dan keamanan pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.

Sementara menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 pada poin 42 menjelaskan bahwa “keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material konstruksi,

bangunan, permesinan, dan kelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang di buktikan dengan sertifikat setelah melakukan pemeriksaan pengujian”.

Sertifikat *International Safety Management Code* (ISM-CODE) terdiri dari dua sertifikat yaitu *Document Of Compliance* (DOC)

yang berarti Dokumen Pemenuhan yang diterbitkan untuk perusahaan yang memenuhi kodefikasi manajemen keselamatan

internasional. Dokumen ini diterbitkan oleh pemerintah, atau oleh organisasi yang diakui pemerintah atau atas permintaan

peserta lain. (Pieter Batti,1995) dan yang kedua yaitu *Safety*

Management Certificate (CMC) yang berarti Sertifikat

Manajemen Keselamatan, yaitu sertifikat yang harus

dikeluarkan oleh pemerintah atau suatu organisasi yang diakui

oleh pemerintah untuk setiap kapal. Tetapi sebelum menerbitkan

sertifikat tersebut, Pemerintah atau Organisasi yang ditunjuk

harus memverifikasi manajemen dari perusahaan beserta

kapalnya apakah telah beroperasi sesuai dengan manajemen

keselamatan yang berlaku. (Pieter Batti,1995).

2.1.3. *TugBoat/TB*

TugBoat merupakan kapal pemandu yang biasa digunakan untuk menarik dan mendorong kapal besar dipelabuhan, memandu kapal besar di jalur berbahaya, memperbaiki kapal di laut, melakukan penyelamatan seperti memadamkan api dan *salvage*. (Lestari Damanik, Imam Pujiono Mulyanto, Berlian Arswendo A, 2016).

Selain itu, *Tug Boat* adalah sejenis perahu yang fungsinya untuk menarik atau mendorong perahu lain. Dibagi menjadi beberapa jenis, antara lain kapal tunda laut, kapal tunda pelabuhan dan lain-lain. Medan yang dihadapi kapal tunda biasanya cukup sulit, seperti sungai –sungai kecil yang berkelok-kelok dan laut dangkal, laut berbatu, hingga lautan luas di antara pulau-pulau besar, sehingga kapal tunda harus memiliki kemampuan manuver yang baik. Menurut kedudukan dan fungsinya yang berbeda, kapal tunda dapat dibedakan menjadi 3 jenis, yaitu : *Sea Tug* untuk navigasi bebas, menarik atau mendorong kapal tanpa alat penggerak sendiri, *Escort Tug*, yaitu kapal tunda, yang digunakan untuk mengawal kapal besar melewati bahaya dan *Harbour Tug* yaitu kapal tunda berperan di perairan dalam dan daerah pesisir

Berdasarkan jenisnya kapal *TugBoat* dibedakan menjadi *TugBoat Konvensional* atau *Stan Tug* yang merupakan kapal *TugBoat* paling murah dalam pembuatannya dan paling simpel, teknologinya tetapi memiliki ruang gerak yang terbatas. Sehingga *TugBoat* ini hanya cocok untuk tugas yang tidak terlalu sulit, seperti kapal

tunda/tongkang. Kapal tunda ini hanya dilengkapi dengan baling-baling tetap biasa atau baling-baling yang sedikit lebih rumit menggunakan baling-baling CPP (*Controllable Pitch Propeller*). Hanya dilengkapi dengan bilah kemudi biasa. Sistem kontrol hanya mengopraikan motor maju dan mundur yang digerakkan oleh *gearbox*, ASD Tug (*Azimuth Stern Drive*) adalah kapal tunda dengan sistem catu daya. Baling-baling dibungkus dalam nosel tanpa roda gila. Disinilah baling-baling ini dapat bergerak 360 derajat azimuth dan karenanya memberikan tenaga yang lebih baik dari pada kapal tunda. Jenis kapal tunda ini cocok untuk membantu/memiringkan kapal di pelabuhan, pekerjaan towing, dan memiringkan kapal saat kapal STS (*Ship to Ship*) merapat. Karena kemampuan manuvernya yang baik, kapal ini cocok digunakan di berbagai kondisi seperti arus kuat dan angin kencang untuk meningkatkan keselamatan. Sayangnya, anda harus menggunakan buritan saat menarik, dan anda harus bergerak dan membantu tali tunda, yang memakan waktu lama karena masalah memaksa buritan atau buritan kapal jenis ini untuk membantu. Agak sulit dilakukan, aksinya mirip dengan *Stanug*, tetapi lebih baik sedikit. ATD Tug (*Azimuth Tractor Drive*) Tug ini memiliki sistem penggerak sama dengan ASD hanya saja perbedaannya terdapat pada posisi *thruster* atau posisi baling-baling berada didepan. Sehingga pada posisi *towing* atau *assisting* tidak perlu memindahkan tali *towing* kedepan atau kebelakang hanya cukup memindahkan tali *towing* dan kemudian bisa langsung melakukan *assist tug*. Tug ini banyak ditemukan dipelabuhan karena bisa bergerak lebih leluasa dan

keselamatan yang lebih baik dibanding ASD. VOITH THRUSTER merupakan tipe tug yang paling unik karena memiliki baling-baling seperti papan panjang yang menjulur kebawah kemudian papan itu berada dalam satu roda, sumbu yang berputar membuat papan itu seperti mendayung. Pada prinsipnya tug ini memiliki tingkat *manouver* yang mirip dengan ASD. Hanya propellernya saja yang memiliki bentuk berbeda.

2.1.4. Crew/Anak Kapal

Menurut Undang-Undang RI No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Bab 1 ketentuan umum Pasal 1 Ayat 40, Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik kapal atau operator kapal melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil. Semua posisi di kapal mulai dari kapten sampai *messboy* adalah awak kapal. Didalam ayat 41 disebutkan bahwa Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi diatas kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan perarturan perundang-undangan, dan pada ayat 42 Nakhoda cukup diistimewakan oleh Undang-Undang Negara yang berbunyi “Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda”. Jabatan diatas kapal dibagi menjadi dua yaitu Perwira kapal yang terdiri dari *Captain*, *Chieff Officer*, *Second Officer* dan *Third Offic* untuk bagian *deck*. Sedangkan dibagian *engine* adalah *Chieff Engineer*, *First Engineer*, *Second Enginer* dan *Third Enginer*. Yang kedua yaitu Anak Buah

Kapal yang terdiri dari *Bosun*, *Able Seaman (AB)*, *Ordinary Seaman (OS)*, *Mess Boy*, *Chief Cook* untuk dibagian *deck*, sedangkan dibagian *engine* terdapat *Oiler* dan *Wiper*.

Dari beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa *crew* atau awak kapal adalah seseorang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas yang telah disesuaikan dengan jabatannya yang tercantum didalam buku sijil yang dapat dibagi menjadi dua bagian yaitu Perwira kapal dan Anak Buah Kapal Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan Dan Penempatan Awak Kapal (Bab 1 Pasal 1 Butir 8)

2.1.5. Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran merupakan badan usaha milik Negara maupun Swasta, yang berbentuk Perusahaan Negara Persero, Perseroan Terbatas (PT), Perseroan Comanditer (CV), dan lainnya, yang melakukan kegiatan usaha jasa didalam bidang penyediaan ruang kapal laut yang digunakan untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang) dan barang (dagangan) dari pelabuhan asal (muat) kepelabuhan tujuan (bongkar), baik didalam negeri (*interinsulair*) maupun ke luar negeri (*ocean going shipping*), (Suwarno, 2011:128).

Pelayaran niaga merupakan usaha dibidang jasa dalam penyediaan ruang pada angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan

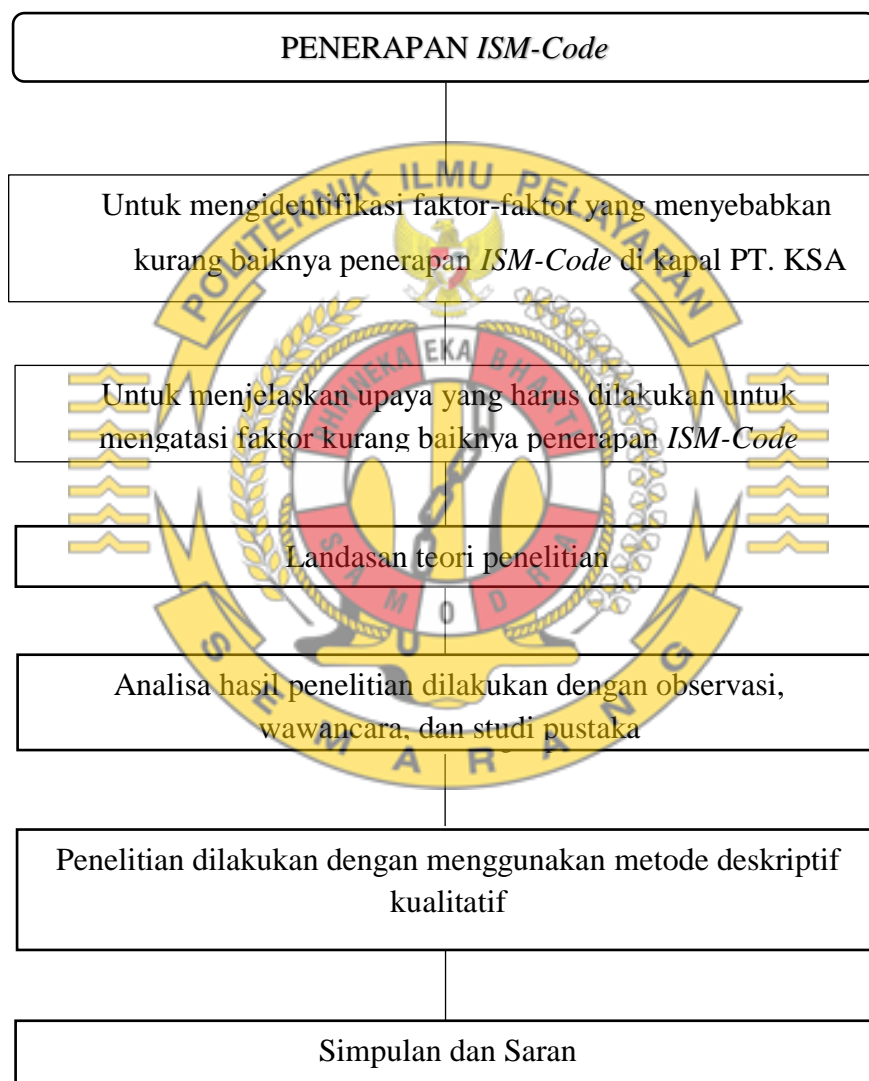
kepelabuhan tujuan (bongkar), baik dalam negeri maupun luar negeri (Suwarno, 2011:127).

Pelayaran Niaga (*Merchant Marine*) adalah usaha pengangkutan barang (khususnya barang dagang) maupun penumpang melalui laut, baik yang dilakukan antar pelabuhan didalam wilayah sendiri maupun diluar negeri (Engkos Kosasih & Hananto Soewedo, 2007:6).

Macam-macam perusahaan pelayaran, menurut Engkos Kosasih Soewedo (2007:31-33) jika ditinjau dari sifat usahanya perusahaan pelayaran dibedakan menjadi dua yaitu Pelayaran Tetap (*Linier Service*) yang memiliki ciri-ciri jalur pelayaran (*trade line*) yang teratur, umumnya menyinggahi pelabuhan yang ditetapkan sebelumnya sesuai dengan jadwal, dapat menerima semua jenis muatan, *freight trade* (daftar biaya tarif angkutan) yang telah ditetapkan dan bersifat umum, pengusaha pelayaran harus memiliki aturan atau syarat-syarat pengangkutan yang tercantum pada lembar *Bill of Lading* (B/L) atau mungkin dalam perjanjian khusus. Kemudian ada Pelayaran Tidak Tetap (*Tramper Service*) yang merupakan kegiatan pelayaran bebas dan tidak memiliki ketentuan formal, tidak terdapat jalur pelayaran tetap, dan kapal dapat berlayar kemana saja. Kapal dapat membawa muatan jenis apapun. Syarat pengangkutan dan uang tambang (*freight rate*) dalam pelayaran tidak tetap merupakan hasil pemufakatan kedua belah pihak.

2.2. Kerangka Pikir

Agar dapat mempermudah dalam penguasaan materi skripsi tentang Penerapan *International Safety Management Code* (ISM-CODE) Pada Kapal-Kapal PT. Kartika Samudra Adijaya Di Lintas Sungai Puting Banjarmasin, peneliti merangkai skema sebagai pola kerangka berfikir yang digambarkan dalam diagram dibawah ini:



Gambar 2.1. Kerangka pikir

BAB V

PENUTUP

Berdasarkan pembahasan dan uraian dari bab yang sebelumnya tentang “Penerapan *International Safety Management Code* (ISM-CODE) pada kapal-kapal PT. Kartika Samudra Adijaya dilintas Sungai Puting Banjarmasin”. Maka sebagai penutup dari skripsi ini peneliti akan memberi beberapa kesimpulan dan saran yang berkaitan dengan masalah tersebut, sebagai berikut :

5.1. KESIMPULAN

Kesimpulan yang dapat diambil dalam permasalahan penelitian ini adalah sebagai berikut :

5.1.1. Penerapan *ISM Code* pada kapal-kapal PT. KSA Banjarmasin masih kurang baik yang dapat dilihat dari hasil presentasi keseluruhan crew yang sudah menerapkan berjumlah 35% dan yang belum baik berjumlah 65% dan minimnya pemahaman crew tentang *ISM Code* yang juga dapat menghambat implementasi *ISM Code* diatas kapal.

5.1.2. Dukungan yang diberikan oleh manajemen perusahaan untuk mendukung penerapan *ISM Code* sudah baik, dimulai dari pergantian alat keselamatan yang ada dikapal selalu dilakukan pergantian untuk memastikan tingkat keselamatan yang tinggi, memberikan informasi tentang wewenang nakhoda dalam implementasi *ISM Code* untuk meningkatkan ketertiban dalam pelaksanaan aturan keselamatan,

pemberian arahan kepada seluruh *crew* kapal untuk meningkatkan pengetahuan tentang keselamatan kerja, penyeleksian *crew* yang baru akan naik keatas kapal agar dapat mengetahui apakah *crew* tersebut memiliki kemampuan yang baik sesuai dengan srtifikat yang dimiliki dan memastikan pelaksanaan *Safety Management System* (SMS) berjalan dengan baik serta pemberian sanksi terhadap *crew* yang tidak melaksanakan aturan keselamatan yang berlaku diatas kapal agar memberikan efek jera terhadap pelanggar.

5.2. SARAN

Berdasarkan dari kesimpulan yang didapatkan dalam penelitian, peneliti memiliki beberapa saran sebagai berikut :

- 5.2.1. Dalam penerapan *ISM Code* pada kapal-kapal PT. KSA Banjarmasin sebaiknya lebih sering dilakukan evaluasi supaya dapat dibenahi dalam pelaksanaannya. Memberikan saran tentang bahaya yang dapat terjadi selama bekerja dan menyadarkan *crew* akan pentingnya menggunakan peralatan keselamatan sesuai dengan peraturan yang berlaku untuk menghindari kecelakaan kerja. Meningkatkan pemantauan dari pihak kantor dan nakhoda untuk memastikan pelaksanaan *ISM Code* yang berjalan bisa sesuai dengan aturan yang berlaku. Memberikan arahan dan pembelajaran tentang *ISM Code* kepada *crew* kapal untuk meningkatkan pengetahuan *crew* tentang keselamatan bekerja.

5.2.2. Pihak perusahaan harus meningkatkan pengawasan terhadap *crew* kapal dengan cara memberikan seorang perwakilan dari perusahaan untuk melakukan *checking* rutin dikapal mulai dari implementasi *ISM Code* sampai ke alat-alat keselamatan yang ada diatas kapal,, jika ditemukan ketidaksesuaian dari implementasi *ISM Code* harus segera diberi tindakan agar tidak menjadi ancaman bagi *crew* kapal dan jika ditemukan alat keselamatan yang rusak dapat segera dilakukan penggantian yang baru untuk meningkatkan jaminan keselamatan *crew*.



DAFTAR PUSTAKA

- Batti, P. (1995). *Dasar-dasar Peraturan Keselamatan Pelayaran dan Pencegahan Pencemaran Dari Kapal*. Jakarta Timur: PT. Indo Asia.
- Damanik, L. (2016). *Kajian Teknik Kekuatan Konstruksi Kapal Tugboat 2 x 800 Hp Dengan Metode Elemen Hingga*. Semarang: Universitas Undip.
- Kosasih, E., & Soewedo, H. (2012). *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Lasse, D. (2016). *Manajemen Kepelabuhan Edisi Kedua*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Mamahit, C. B. (2013). *Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah*. Jakarta: LAKIP.
- Margono. (2010). *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Moehersono. (2012). *Pengukuran Kinerja Berbasis Kompetensi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 84 Tahun. (2013).
- Rianto, A. B. (2013). Analisis Keselamatan Kerja Pengawakan Pada Kapal Penangkap Ikan Alat Tangkap Long Line Di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN PALABUHANRATU). 22.
- Sadly, A. D. (2014). *Kompetensi Pelaut Dalam Penerapan International Safety Management Code (ISM-CODE) Pada Kapal-kapal Di Lintas Penyebrangan Ketapang-Gilimanuk*. xi.
- Saebani, B. A. (2008). *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Pustaka Setia.
- ShipsApp. (n.d.). Retrieved from <https://shipsapp.co.id/Artikel/perusahaan-pelayaran.html#!>
- Sugiyono. (2010). *Metode Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

LAMPIRAN 1

Hasil wawancara responden 1.

Nama : Abdul Latif

Kapal : TB. KSA 68

Jabatan : Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : masih belum sesuai, masih banyak *crew* yang melakukan pekerjaan di tongkang tidak menggunakan *safety helmet* yang dapat membahayakan pekerja saat melakukan pekerjaannya

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : Masih belum karena banyak yang kurang kesadarannya dalam menerapkan keselamatan yang menjadi penyebab keselamatan bukan menjadi prioritas mereka

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : Dikapal ini masuk ke kategori minoritas karena hanya 4 orang saja yang memiliki pemahan dan kesadaran lebih terhadap keselamatan saat bekerja

LAMPIRAN 2

Hasil wawancara responden 2.

Nama : Pardi

Kapal : TB. KSA 85

Jabatan : Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : Masih belum sesuai dengan aturan yang ada, banyak *crew* yang masih lalai dalam pekerjaan terutama dalam hal kelengkapan keselamatan kerja

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : Prioritas keselamatan masih belum ada disini, kebanyakan bekerja dengan menyepelekan keselamatan, mereka berpikir kalau hanya bekerja sebentar tidak perlu menggunakan alat keselamatan

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : Disini *crew* yang mementingkan keselamatan masih minoritas, hanya berjumlah tiga sampai empat orang saja yang sadar akan keselamatan saat bekerja

LAMPIRAN 3

Hasil wawancara responden 3.

Nama : Syaifur Rohman

Kapal : TB. ATK 2011

Jabatan : Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : Pelaksanaannya sudah baik dan sesuai aturan, setiap *crew* yang bekerja selalu menggunakan alat keselamatan yang diperlukan tanpa terlewatkan.

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : Sudah menjadi prioritas karena tingginya kesadaran *crew* terhadap keselamatan bekerja

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : Sudah termasuk minoritas, tidak ada yang tidak menaati aturan tentang keselamatan dan tidak ada yang kesadarannya kurang pada saat bekerja

LAMPIRAN 4

Hasil wawancara responden 4.

Nama : Kakas Adis

Kapal : TB. KSA 50

Jabatan : Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : Masih belum baik, banyak *crew* yang tidak menggunakan alat keselamatan saat sedang bekerja

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : Masih belum, ada yang sudah mengutamakan keselamatan ada juga yang belum

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : Masih minoritas karena hanya terdapat 4 orang saja yang bisa taat dengan aturan keselamatan

LAMPIRAN 5

Hasil wawancara responden 5.

Nama : Ronny Nanna

Kapal : TB. RHYMAN 19

Jabatan : Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : Belum sesuai, sebagian besar masih belum dapat melaksanakan aturan keselamatan dengan baik, banyak yang bekerja dengan mengabaikan keselamatan

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : Untuk prioritas masih belum, masih banyak yang mengabaikan keselamatan saat bekerja, seperti tidak menggunakan masker pada saat di tongkang yang sedang ada muatan batu bara, itu dapat menyebabkan gangguan pernapasan bagi pekerja yang berada didekat area tersebut

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : masih minoritas, masih sebagian besar yang belum menerapkan aturan keselamatan yang berlaku, masih banyak yang mengabaikan aturan-aturan yang telah ditetapkan, hanya sebagian kecil saja yang mampu menerapkan aturan tersebut

LAMPIRAN 6

Hasil wawancara responden 6.

Nama : M. Nurcholis

Kapal : TB. KSA 67

Jabatan : Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : Belum sesuai dengan aturan, ada beberapa *crew* yang kurang dalam hal pengetahuan tentang *ISM Code* yang mengakibatkan kurangnya penerapan aturan keselamatan yang harusnya diberlakukan dengan benar

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : Keselamatan belum menjadi prioritas, banyak *crew* yang lalai dalam penerapan keselamatan

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : Masih menjadi minoritas, hanya 3 orang yang mampu melaksanakan dengan baik dan sesuai dengan aturan, yang lainnya bisa melaksanakan tetapi tidak selalu sesuai dengan aturan yang berlaku

LAMPIRAN 7

Hasil wawancara responden 7.

Nama : Bahrullah

Kapal : TB. KSA 48

Jabatan : Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : Pelaksanaan sudah berjalan dengan sangat baik, seluruh *crew* mampu menerapkan *ISM Code* sesuai dengan aturan yang ada

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : keselamatan sudah menjadi prioritas, dengan tingginya kesadaran akan keselamatan, maka saat bekerja tidak ada *crew* yang tidak menerapkan aturan keselamatan yang sudah ditentukan diatas kapal

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : penerapan keselamatan di kapal ini sudah menjadi mayoritas, karena tidak ada yang tidak menerapkan keselamatan di kapal ini, semua *crew* yang ada sudah dan akan menerapkan keselamatan dalam bekerja

LAMPIRAN 8

Hasil wawancara responden 8.

Nama : Habibi

Kapal : TB. ARMADA KALTIM 01

Jabatan : Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : belum sesuai dengan aturan yang berlaku, masih banyak *crew* yang tidak melaksanakan aturan keselamatan saat bekerja dikapal

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : belum menjadi prioritas, banyaknya yang tidak memperhatikan keselamatan menjadi penyebab keselamatan belum menjadi prioritas *crew* yang sedang melakukan pekerjaan

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : masih menjadi minoritas, kurang dari 50% *crew* yang mampu menerpakan aturan keselamatan dengan baik dan sebagian besar memiliki pemahaman yang kurang terhadap aturan keselamatan

LAMPIRAN 9

Hasil wawancara responden 9.

Nama : Asram

Kapal : TB. KSA 90

Jabatan : Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : pelaksanaan sudah sangat baik dan sesuai dengan aturan yang berlaku, seluruh *crew* sudah bisa menerapkan *ISM Code* dengan baik dan benar

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : keselamatan sudah menjadi prioritas utama, akrena tingginya kesadaran *crew* dalam hal keselamatan

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : sudah termasuk dalam mayoritas karena seluruh *crew* kapal mampu memahami dan menerapkan aturan keselamatan dengan baik

LAMPIRAN 10

Hasil wawancara responden 10.

Nama : Nurdin

Kapal : TB. KSA 26

Jabatan : Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : masih belum sesuai, masih banyak *crew* yang melakukan pekerjaan di tongkang tidak menggunakan *safety helmet* yang dapat membahayakan pekerja saat melakukan pekerjaannya

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : Masih belum karena banyak yang kurang kesadarannya dalam menerapkan keselamatan yang menjadi penyebab keselamatan bukan menjadi prioritas mereka

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : Dikapal ini masuk ke kategori minoritas karena hanya 4 orang saja yang memiliki pemahan dan kesadaran lebih terhadap keselamatan saat bekerja

LAMPIRAN 11

Hasil wawancara responden 11.

Nama : Baso Satria

Kapal : TB. KOMPAS 02

Jabatan :Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : Belum sesuai dengan aturan, ada beberapa *crew* yang kurang dalam hal pengetahuan tentang *ISM Code* yang mengakibatkan kurangnya penerapan aturan keselamatan yang harusnya diberlakukan dengan benar

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : Keselamatan belum menjadi prioritas, banyak *crew* yang lalai dalam penerapan keselamatan

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : Masih menjadi minoritas, hanya 3 orang yang mampu melaksanakan dengan baik dan sesuai dengan aturan, yang lainnya bisa melaksanakan tetapi tidak selalu sesuai dengan aturan yang berlaku

LAMPIRAN 12

Hasil wawancara responden 12.

Nama : Hizbullah

Kapal : TB. BINTANG 01

Jabatan : Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : Pelaksanaannya sudah baik dan sesuai aturan, setiap *crew* yang bekerja selalu menggunakan alat keselamatan yang diperlukan tanpa terlewatkan.

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : Sudah menjadi prioritas karena tingginya kesadaran *crew* terhadap keselamatan bekerja

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : Sudah termasuk minoritas, tidak ada yang tidak menaati aturan tentang keselamatan dan tidak ada yang kesadarannya kurang pada saat bekerja

LAMPIRAN 13

Hasil wawancara responden 13.

Nama : Djoko Kuswan

Kapal : TB. KSA 23

Jabatan : Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : Belum sesuai, sebagian besar masih belum dapat melaksanakan aturan keselamatan dengan baik, banyak yang bekerja dengan mengabaikan keselamatan

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : Untuk prioritas masih belum, masih banyak yang mengabaikan keselamatan saat bekerja, seperti tidak menggunakan masker pada saat di tongkang yang sedang ada muatan batu bara, itu dapat menyebabkan gangguan pernapasan bagi pekerja yang berada didekat area tersebut

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : masih minoritas, masih sebagian besar yang belum menerapkan aturan keselamatan yang berlaku, masih banyak yang mengabaikan aturan-aturan yang telah ditetapkan, hanya sebagian kecil saja yang mampu menerapkan aturan tersebut

LAMPIRAN 14

Hasil wawancara responden 14.

Nama : Sayyed Makka

Kapal : TB. KSA 60

Jabatan : Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : belum sesuai dengan aturan yang berlaku, masih banyak *crew* yang tidak melaksanakan aturan keselamatan saat bekerja dikapal

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : belum menjadi prioritas, banyaknya yang tidak memperhatikan keselamatan menjadi penyebab keselamatan belum menjadi prioritas *crew* yang sedang melakukan pekerjaan

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : masih menjadi minoritas, kurang dari 50% *crew* yang mampu menerpakan aturan keselamatan dengan baik dan sebagian besar memiliki pemahaman yang kurang terhadap aturan keselamatan

LAMPIRAN 15

Hasil wawancara responden 15.

Nama : Andi Karim

Kapal : TB. KSA 56

Jabatan : Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : pelaksanaan sudah sangat baik dan sesuai dengan aturan yang berlaku, seluruh *crew* sudah bisa menerapkan *ISM Code* dengan baik dan benar

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : keselamatan sudah menjadi prioritas utama, akrena tingginya kesadaran *crew* dalam hal keselamatan

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : sudah termasuk dalam mayoritas karena seluruh *crew* kapal mampu memahami dan menerapkan aturan keselamatan dengan baik

LAMPIRAN 16

Hasil wawancara responden 16.

Nama : Romi

Kapal : TB. KSA 40

Jabatan : Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : Masih belum sesuai dengan aturan yang ada, banyak *crew* yang masih lalai dalam pekerjaan terutama dalam hal kelengkapan keselamatan kerja

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : Prioritas keselamatan masih belum ada disini, kebanyakan bekerja dengan menyepelekan keselamatan, mereka berpikir kalau hanya bekerja sebentar tidak perlu menggunakan alat keselamatan

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : Disini *crew* yang mementingkan keselamatan masih minoritas, hanya berjumlah tiga sampai empat orang saja yang sadar akan keselamatan saat bekerja

LAMPIRAN 17

Hasil wawancara responden 17.

Nama : Burhnuddin

Kapal : TB. TTB 2006

Jabatan : Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : pelaksanaan sudah sangat baik dan sesuai dengan aturan yang berlaku, seluruh *crew* sudah bisa menerapkan *ISM Code* dengan baik dan benar

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : keselamatan sudah menjadi prioritas utama, akrena tingginya kesadaran *crew* dalam hal keselamatan

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : sudah termasuk dalam mayoritas karena seluruh *crew* kapal mampu memahami dan menerapkan aturan keselamatan dengan baik

LAMPIRAN 18

Hasil wawancara responden 18.

Nama : Hasanuddin

Kapal : TB. KSA 91

Jabatan : Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : Pelaksanaannya sudah baik dan sesuai aturan, setiap *crew* yang bekerja selalu menggunakan alat keselamatan yang diperlukan tanpa terlewatkan.

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : Sudah menjadi prioritas karena tingginya kesadaran *crew* terhadap keselamatan bekerja

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : Sudah termasuk minoritas, tidak ada yang tidak menaati aturan tentang keselamatan dan tidak ada yang kesadarannya kurang pada saat bekerja

LAMPIRAN 19

Hasil wawancara responden 19.

Nama : M. Hidayatullah

Kapal : TB. KSA 82

Jabatan : Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : Pelaksanaannya sudah baik dan sesuai aturan, setiap *crew* yang bekerja selalu menggunakan alat keselamatan yang diperlukan tanpa terlewatkan.

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : Sudah menjadi prioritas karena tingginya kesadaran *crew* terhadap keselamatan bekerja

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : Sudah termasuk minoritas, tidak ada yang tidak menaati aturan tentang keselamatan dan tidak ada yang kesadarannya kurang pada saat bekerja

LAMPIRAN 20

Hasil wawancara responden 20.

Nama : Muh. Asdar

Kapal : TB. KSA 76

Jabatan : Nahkoda

1. Bagaimana pelaksanaan *International Safety Management* (ISM Code) diatas kapal, apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku ?

Jawab : Belum sesuai, sebagian besar masih belum dapat melaksanakan aturan keselamatan dengan baik, banyak yang bekerja dengan mengabaikan keselamatan

2. Apakah keselamatan sudah menjadi prioritas dalam bekerja ?

Jawab : Untuk prioritas masih belum, masih banyak yang mengabaikan keselamatan saat bekerja, seperti tidak menggunakan masker pada saat di tongkang yang sedang ada muatan batu bara, itu dapat menyebabkan gangguan pernapasan bagi pekerja yang berada didekat area tersebut

3. Penerapan keselamatan dikapal ini termasuk minoritas atau mayoritas yang melaksanakannya?

Jawab : masih minoritas, masih sebagian besar yang belum menerapkan aturan keselamatan yang berlaku, masih banyak yang mengabaikan aturan-aturan yang telah ditetapkan, hanya sebagian kecil saja yang mampu menerapkan aturan tersebut

LAMPIRAN 21

Crew list TB. KSA 68

7/25/2021

https://aps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen?peleau_lampiran/U0wwwMTkuRE4SURCREAMJEMvYwMDE4OTY-

PENGSAHAN AWAK KAPAL
NOMOR : SL0191JDBDJ40721001959

NAMA KAPAL : KSA 68
 ASAL : SUNGAI PUTING
 NAMA PERUSAHAAN : PT. PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADHARA
 TUJUAN : SUNGAI PUTING
 TANGGAL KEBERANGKATAN : 2021-07-25 23:00:00
 JUMLAH AWAK : 11 ORANG

NO	NAMA	KELAMIN	Tgl. Lahir	KEBANEGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	ABDUL LATIF	M	01-07-1973	INDONESIA	6200096447	E 084854	25-04-2024	NAHKOBA	Ahli Nautika Tingkat IV Manajemen	6200096447M40316
2.	AHMAD SOLIHAN ARIF	M	13-07-1984	INDONESIA	6201019103	E 027108	19-11-2012	MUJALIM I	ANT - IV M	6201019108 M 40518
3.	NURHIDAYAT	M	05-02-1994	INDONESIA	6214532099	E 006039	16-09-2012	MUJALIM II	ANT - IV	6211532099 N 40617
4.	USIR	M	07-11-1972	INDONESIA	6200908552	D 038867	31-05-2022	KKM	ATT - III M	6200508552 S 30516
5.	NURDIN ANWAR	M	30-04-1991	INDONESIA	621605502	F 211523	30-03-2022	MASINIS II	ATT - IV M	621605502 S 40519
6.	M.S. REZKY FIRDAUS A	M	24-05-1992	INDONESIA	6201307186	G 036911	05-03-2024	MASINIS III	Ahli Teknik Tingkat III	6201307186T30619
7.	DUDI YUDISTRITA	M	12-02-1991	INDONESIA	6201320052	E 269900	04-09-2022	JURU MUDI	ABLE	6201320052340518
8.	RISMAN ANWAR	M	17-09-1997	INDONESIA	6211534132	E 019334	15-10-2022	JURU MUDI	ABLE	6211534132340618
9.	MUJI SAEFUL	M	30-07-1996	INDONESIA	6211428065	F 259534	15-10-2022	JURU MUDI	ABLE	6211428065340718
10.	RAHMAT	M	09-09-1993	INDONESIA	6201070680	F 334094	01-04-2023	JURU MINYAK	ABLE	6201070680420617
11.	RAIS ZULKARWAN	M	05-12-1999	INDONESIA	6211914896	F 327230	19-08-2023	CADET	BST	6211914896010619


 DEPHUB.GO.ID/INDEX.PHP/PRINTDOKUMEN?PELEAU_LAMPIRAN/U0wwwMTkuRE4SURCREAMJEMvYwMDE4OTY-

DIKELUARKAN : BANJARMASIN
PADA TANGGAL : 25 JULI 2021
PADA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
BANJARMASIN

1/2

LAMPIRAN 23

Crew list TB. ATK 2011

PENGESAHAN AWAK KAPAL
NOMOR : SL019.IDBJ.0721.001765


NAMA PERUSAHAAN : PT. PELAYARAN KARTIKASAMUDRAADIRAYA
 TANGGAL KEBERANGKATAN : 2021-07-23 23:00:00
 NAMA KAPAL : ATK 2011
 ASAL : SUNGAI PUTING
 TUJUAN : SUNGAI PUTING
 JUMLAH AWAK : 10 ORANG

NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	SYAFUR ROHMAN	M	14-11-1986	INDONESIA	6200365683	D 013671	04-11-2021	NAKHODA	Abil Naulika Tingkat IV Manajemen	6200355583M40520
2.	KUMPUL WIBOWO	M	20-12-1977	INDONESIA	6201014626	E 058905	22-12-2023	MUALIM I	ANTI IV Manajemen	6201014626M40316
3.	ARISMINANDAR	M	17-06-1986	INDONESIA	6202003756	G 012680	18-11-2023	MUALIM II	ANTI IV	6202003756M40620
4.	MAHFUDHI	M	08-04-1978	INDONESIA	6200612612	F 175882	15-11-2022	KAPAL	ATT III Manajemen	6200612212S30518
5.	TRIMO	M	11-11-1983	INDONESIA	6200186602	G 013831	08-08-2023	MASINIS II	ATT IV Manajemen	6200186602S40317
6.	LISMAN	M	05-10-1981	INDONESIA	6200417770	F 132666	24-07-2023	MASINIS III	ATT IV Manajemen	6200417770S40516
7.	AJI PRIANTORO	M	25-12-1984	INDONESIA	6201440237	F 256861	08-10-2022	JURU MUDI	RATINGS	6201440237
8.	ACHMAD AROFIQ	M	12-02-1991	INDONESIA	6200366923	E 067339	26-05-2023	JURU MUDI	RATINGS	6200366923
9.	MUH. DIRHAM	M	03-06-1995	INDONESIA	6200921644	E 068388	01-07-2022	JURU MUDI	RATINGS	6200921644
10.	TRISKA DEPRI YULIANTO	M	24-07-1993	INDONESIA	621147739	E 026949	24-08-2022	JURU MUDI	RATINGS	621147739

DIKELUARKAN : BANJARMASIN
 PADA TANGGAL : 23 JUL 2021
 AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
 BANJARMASIN

LAMPIRAN 24


Crew list TB. KSA 50



PENGESAHAN AWAK KAPAL
NOMOR : SL019.IBBDJ-0721-001893

NAMA KAPAL : KSA 50 NAMA PERUSAHAAN : PT PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIAYA TANGGAL KEBERANGKATAN : 2021-07-24 23:00:00
 ASAL : SUNGAI PUTING TUJUAN : SUNGAI PUTING JUMLAH AWAK : 10 ORANG

NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	KAKAS ADIS SUDARNO	M	31-12-1988	INDONESIA	620116864	F 134460	05-05-2023	NAHKODA	ANT. IV M	620116864M40316
2.	SALAHUDDIN	M	10-10-1974	INDONESIA	6200516429	D 011770	20-01-2022	MUDALAM I	ANT. III M	6200516429M30216
3.	MUH. HILFAN ALIF NURDIN	M	17-05-1999	INDONESIA	621447639	D 042210	02-12-2022	MUDALAM II	ANT. IV	621447639M40620
4.	MUHAMAD SOLIKHIN	M	27-10-1973	INDONESIA	6200073823	D 003224	22-08-2021	KRM	ATT. I	6200073823T10317
5.	SIGIT PRASETIYO	M	18-07-1988	INDONESIA	6201325437	F 318520	05-02-2023	MASINIS II	ATT. III M	6201325437S30219
6.	MISKAN	M	03-05-1967	INDONESIA	6200511657	F 112964	26-02-2023	MASINIS III	ATT. IV	6200510657S40620
7.	MUHAMAD FARID	M	21-05-1982	INDONESIA	6201115233	F 016319	26-04-2022	JURU MUDI	RATINGS	620111523340716
8.	FAISAL TANJUNG	M	28-05-1997	INDONESIA	6211635505	F 161750	07-09-2023	JURU MUDI	RATINGS	6211635505340219
9.	DESRIANTO KARMI ABU	M	14-12-1993	INDONESIA	6211521429	D 036568	23-01-2022	JURU MUDI	RATINGS	6211521429340619
10.	ABDUL SHOLEH	M	02-05-1983	INDONESIA	6201398885	E 154886	07-02-2022	JURU MINYAK	RATINGS	6201398885010717



DIKELUARKAN : BANJARMASIN
PADA TANGGAL : 24 JUL 2021
A.M. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
BANJARMASIN

LAMPIRAN 25

Crew list TB. RHYMAN 19


https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut_lampiran/U0wwMTkuRE4USURCREouMjEwNy4wMDE1NDA-
PENGESAHAN AWAK KAPAL
NO.UDR : SL019-IDBDJ.0721.004597

: P. PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADJAYA
 : SUNGAI PUTING
 : SUNGAI KEBERANGKATAN
 : LUMPAH AWAK
 : 2021-07-21 23:00:00
 : 11 ORANG

NAMA KAPAL : RHYMAN - 19
 NAMA PERUSAHAAN : SUNGAI PUTING
 TUJUAN : SUNGAI KEBERANGKATAN
 ASAL : SUNGAI PUTING

NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	RONNY NAINA	M	16-05-1985	INDONESIA	6210259760	F 209406	26-03-2022	MAKHODA	Kategori 1 Tingkat III Manajemen	6200465760M0420
2.	RENDY ALKAN	M	16-04-1962	INDONESIA	6201313211	F 324652	19-02-2023	MUALIMI	ANT. IV Manajemen	6201313211M0517
3.	ALFREDO PORAYOW	M	25-04-1995	INDONESIA	621203739	F 337538	07-08-2023	MUALIM II	ANT. IV Manajemen	62020303739M0617
4.	HASBUDI	M	22-11-1990	INDONESIA	6210107670	E 096430	01-05-2025	AKK	ANT. III Nelayan	6200107670S0920
5.	ASMADI SAPAR	M	05-02-1987	INDONESIA	6210316244	G 027521	22-09-2023	MASINIS II	ANT. IV Manajemen	6200316244S0520
6.	GIDEON TOLA	M	04-05-1997	INDONESIA	6202102081	F 338873	13-10-2023	MASINIS III	ANT. III	6202102081T0920
7.	ALEX	M	05-09-1990	INDONESIA	6201315590	F 169420	03-07-2022	JURU MUJI	AFDE	6201315590 340F16
8.	RUBEN	M	10-11-1978	INDONESIA	6201003485	E 14525	18-11-2025	JURU MUJI	ANT. V	6201033685N50F19
9.	APRISAL HIDAYAT	M	27-04-1996	INDONESIA	6211522271	D 071773	28-05-2021	JURU MUJI	ABLE	6211522271 340F18
10.	BURHANUDDIN	M	22-09-1980	INDONESIA	6200400760	F 167389	15-08-2021	JURU MUJI	ABLE	6200400760 420B17
11.	MURSALIM	M	17-03-2000	INDONESIA	6212001878	G 024606	13-10-2023	KODET	BST	6212001878 010620

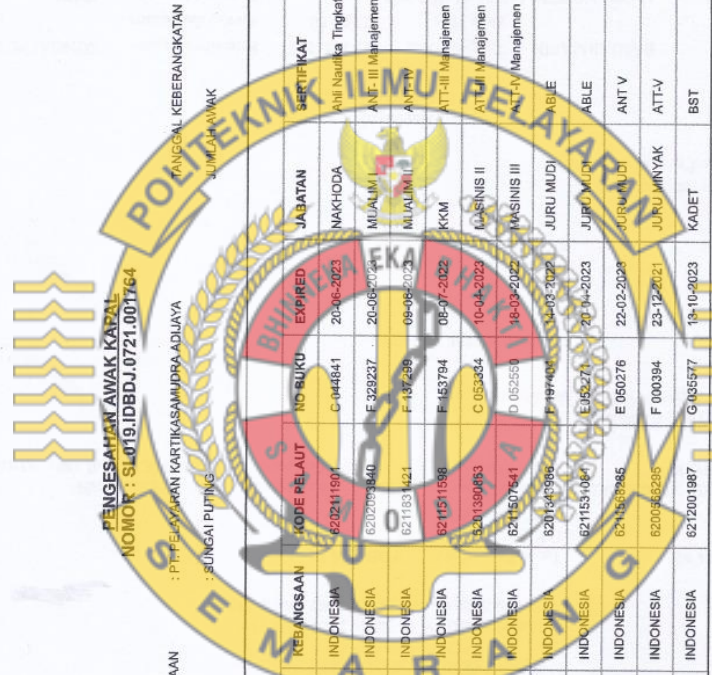
AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
BANJARMASIN
 DIKELUARKAN : BANJARMASIN
 PADA TANGGAL : 21 JUL 2021



LAMPIRAN 26

Crew list TB. KSA 67

7/23/2021 https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut_lampiran/U0wwMTkuRE4uSURCREouMjEwNy4wMDE2ODc-



PENGESAHAN AWAK KAPAL
 NOMOR : SU.019.IDBDJ.0721.001764

NAMA KAPAL : KSA 67
 ASAL : SUNGAI PUTING
 NAMA PERUSAHAAN : PEPERUSAHAAN KARTIKASAMUDRA ADIAYA
 TUJUAN : SUNGAI PUTING
 TANGGAL KEBERANGKATAN : 2021-07-23 23:00:00
 JUMLAH AWAK : 11 ORANG

DATA AWAK KAPAL										
NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	MUH. NURCHOLIS ASHARI	M	02-04-1986	INDONESIA	6202411901	C 044841	20-06-2023	NAKHODA	Abdi Nautika Tingkat III Manajemen	620211901M30620
2.	SUNALDI	M	02-04-1986	INDONESIA	6202093940	F 329237	20-06-2023	MUJALIM	ANP-III Manajemen	6202093940M30621
3.	ALIF FIRMAN INDRA	M	18-09-2000	INDONESIA	6211831421	F 187396	09-09-2023	MUJALIM III	ANT-IV	6211831421M40620
4.	HASRUL	M	27-06-1992	INDONESIA	6211511598	F 143794	05-07-2022	KKM	ATT-III Manajemen	6211511598S30420
5.	HILAL	M	01-08-1992	INDONESIA	6211390953	C 053334	10-04-2023	MASINIS II	ATT-III Manajemen	6211390953S30618
6.	MUH. ALFI FATTAH	M	10-04-1996	INDONESIA	6211507541	D 062550	16-09-2022	MASINIS III	ATT-IV Manajemen	6211507541S40618
7.	BAHARUDDIN	M	15-08-1973	INDONESIA	6201341906	F 197406	11-09-2022	JURU MUDI	ABLE	6201343986 340618
8.	ELSON PARLIN SIMAMORA	M	14-03-1995	INDONESIA	6211531061	E 05271	20-04-2023	JURU MUDI	ABLE	6211531084 340218
9.	ILHAMSyah	M	05-12-1997	INDONESIA	6211669985	E 060276	22-02-2023	JURU MUDI	ANT V	6211668285N50421
10.	RISMAN	M	08-02-1990	INDONESIA	6200562205	F 000394	23-12-2021	JURU MNYAK	ATT-V	6200562295T50617
11.	STARHUL	M	14-04-2004	INDONESIA	6212001987	G 065577	13-10-2023	KADET	BST	6212001987 010620



DIKELUARKAN : BANJARMASIN
 PADA TANGGAL : 23 JUL 2021
 AN: KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
 BANJARMASIN

https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut_lampiran/U0wwMTkuRE4uSURCREouMjEwNy4wMDE2ODc-

LAMPIRAN 27

Crew list TB. KSA 48



PENGESAHAN AWAK KAPAL
 NOMOR : SL019.IDBDJ.0721.000663

PT PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADJUVA
 : Balikpapan

TANGGAL KEBERANGKATAN : 2021-07-09 23:00:00
 JUMLAH AWAK : 10 ORANG

DATA AWAK KAPAL		KEANGGARAN		NO BUKU		JABATAN		SERTIFIKAT		NO BERTIFIKAT	
NO	NAMA	KEANGGARAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO BERTIFIKAT			
1.	BAHARULLAH	INDONESIA	6970542081	F 32587	31-01-2023	NAKHODA	Ahli Nautika Tingkat IV Manajemen	6200542081M40616			
2.	ANDRY RISALDI TANGKE	INDONESIA	6201005957	G 022870	18-11-2023	MUALIM I	ANT IV Manajemen	6201036957M40517			
3.	AGUS SALIM	INDONESIA	6202100627	C 032892	12-16-2021	MUALIM II	ANT IV Manajemen	6202100627M40820			
4.	SAMBODO	INDONESIA	6200125534	E 28323	06-10-2021	KKM	ATT III Manajemen	6200125534S30116			
5.	ANDY SANJAYA	INDONESIA	6201005987	F 340543	28-03-2024	MASINIS II	ATT IV Manajemen	6201005987S40516			
6.	WANNAS SUKRI	INDONESIA	6200571775	F 029283	02-08-2022	MASINIS III	ATT IV	6200571775T40418			
7.	JUFRADI	INDONESIA	6201304212	G 026158	24-06-2022	JURU MUDI	ANT V Manajemen	6201304212M50818			
8.	ERWAN YULIANTO	INDONESIA	6201016002	F 023707	16-14-2023	JURU ANCI	RATINGS	6201016002 340717			
9.	FIRMAN	INDONESIA	620071M16	D 006394	23-11-2023	JURU ANCI	ANT V	620071416H0620			
10.	SUPARNO	INDONESIA	6200076470	E 014327	30-09-2022	JURU JUKYAK	ATT V Manajemen	6200076470S50619			

DIKELUARKAN : BANJARMASIN
 PADA TANGGAL : 09 JUL 2021
 AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
 BANJARMASIN



LAMPIRAN 28

Crew list TB. ARMADA KALTIM 01

7/7/2021

https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut_lampiran/U0wwMTkuRE4uSRURReuMJEwNy4wMDA0Nzg-

PENGESAHAN AWAK KAPAL
NOMOR : SI.019.JIBDJ.0721.000501

NAMA KAPAL : ARMADA KALTIM 01
 ASAL : PAMBEAN
 NAMA PERUSAHAAN : SPT PELABARAN KARTIKASAMUDRA ADUYA
 TUJUAN : SUPPLI PUTING
 TANGGAL KEBERANGKATAN : 2021-07-07 23:00:00
 JUDUL AWAK : 11 ORANG

NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EMPREC	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	HABBI	M	21-08-1986	INDONESIA	6201456283	F 16688	11-10-2012	NAKHODA	Juli Nautika Tingkat III Manajamen	6201456283M0216
2.	SUDIR BIN SAMISIR	M	13-08-1987	INDONESIA	6200346803	F 73889	08-10-2011	MUALIMI	ANT IV Manajamen	6200346803M0618
3.	KSATRIA HIDAYAT ANISAR	M	27-05-1983	INDONESIA	621440819	F 10928	18-04-2013	MUALIM III	ANT IV	621440819M40819
4.	M. SYAHRUL RAUF H.	M	22-08-1992	INDONESIA	621132654	F 19957	31-12-2011	KOK	ANT III Manajamen	6201328554S30620
5.	YUDHA SULISTYO BUDI UTOMO	M	08-05-1991	INDONESIA	620014170	F 00785	08-04-2012	MASINIS II	ANT IV Manajamen	620014170S40520
6.	HAMZAH BURHANUDDIN	M	22-03-1990	INDONESIA	621142101	D 05228	11-03-2012	MASINIS III	ANT III	621142910T30418
7.	FASAL WAKYUDI	M	02-04-1992	INDONESIA	6201349189	F 27308	12-06-2012	JURU MUJI	RTINGS	6201349188 340617
8.	VERRY DIWANTO	M	03-10-1983	INDONESIA	6200405174	F 18864	16-12-2011	JURU MUJI	ANT V Manajamen	6200405174M50517
9.	TRESMUS OKTOVIANUS S.	M	17-10-1986	INDONESIA	6201469995	F 23488	21-02-2013	JURU MUJI	ABE	6201698206 340717
10.	CANDRA PUJA KESUMA	M	12-08-1991	INDONESIA	6201348180	F 11191	13-06-2012	JURU MUJI	RATINGS	6201342198 420716
11.	REZA MAULANA	M	10-01-2000	INDONESIA	621183118	F 33872	14-09-2013	GADET	BST	6211831119 010619



DIKELUARKAN : BANJARMASIN
 PADA TANGGAL : 07 JUL 2021
 AN. KEPALA KANTOR KESWAHABANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
 BANJARMASIN

https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut_lampiran/U0wwMTkuRE4uSRURReuMJEwNy4wMDA0Nzg-

LAMPIRAN 29

Crew list TB. KSA 90

https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut_lampiran/U0wwMTkure4iSURCREouMjEwNy4wMDEwODk-

7/15/2021

PENGESAHAN AWAK KAPAL
NO MOR : 91019.IDBDJ.0721.001165
 : PT. PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADUAYA
 : SUNGAI PUTING
 : ANGGAL, KEBERANGKATAN
 : JUALAH AWAK
 : 2021-07-15 23:00:00
 : 11 ORANG

NAMA KAPAL : KSA 90
 NAMA PERUSAHAAN : PT. PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADUAYA
 ASAL : PATIMBAN
 TUJUAN : SUNGAI PUTING

NO	NAMA	KELAMIN	TOLLAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	ASRAM	M	10-11-1979	INDONESIA	6200402604	F 178528	13-12-2021	NAHKODA	ANT. IV M	6200402604MM0616
2.	BUYUNG	M	26-10-1983	INDONESIA	6200330580	F 039636	15-09-2022	MUALIM I	ANT. IV M	6201365090MA0618
3.	RANDY AMAL	M	04-10-1998	INDONESIA	6211737470	F 054634	17-10-2022	MUALIM III	ANT. IV	6211737470NA0619
4.	RISMAN	M	24-05-1988	INDONESIA	6200457662	D 020569	24-07-2022	KKM	ATT. III M	6200457662S0419
5.	PAISAL	M	14-10-1979	INDONESIA	6200542763	E 418937	01-02-2023	MASINIS I	ATT. IV M	6200542763SA0616
6.	SAHAR	M	25-12-1984	INDONESIA	6200703396	E 073592	17-04-2023	MASINIS III	ATT. IV	6201020395T40418
7.	MUJH. YAKUB BAHTIAR	M	13-02-2001	INDONESIA	6211374939	F 250110	19-11-2022	JURU MUJI	RATINGS	6211944838S30620
8.	MUSTAMIN	M	27-06-1986	INDONESIA	6209006123	F 277363	28-01-2023	JURU MUJI	RATINGS	6202060625010618
9.	ANWAR	M	30-07-1988	INDONESIA	6201323605	F 169084	22-10-2021	JURU MUJI	RATINGS	6201323605340616
10.	IRWANTO MUKJUN	M	14-06-1994	INDONESIA	6206130644	D 021881	02-12-2021	JURU MINYAK	ATT. V	6202190644T50421
11.	RAHWANDANI AMIR	M	28-11-2001	INDONESIA	621853415	G 013894	28-08-2023	KADET	BST	621853415010618



DIKELUARKAN : BANJARMASIN
 PADA TANGGAL : 15 JUL 2021
 AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
 BANJARMASIN

https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut_lampiran/U0wwMTkure4iSURCREouMjEwNy4wMDEwODk-

LAMPIRAN 30

Crew list TB. KSA 28

7/9/2021

https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut_lampiran/U0wwMTkuRE4uSURCRCEuMEwNy4wMDA0MjA-

PENGESAHAN AWAK KAPAL
NOMOR : SU019.IDBDJ.0721.000172

NAMA KAPAL : KSA 28
 NAMA PERUSAHAAN : PT PELAYANAN KARTIKASAMUDRA ADIJAYA
 ASAL : SUNGAI PUTING
 TUJUAN : Bujuti
 TANGGAL KEBERANGKATAN : 2021-07-03 23:00:00
 JUMLAH AWAK : 11 ORANG

DATA AWAK KAPAL										
NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	REBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	NURDIN	M	02-10-1987	INDONESIA	6200472449	C 086480	28-05-2022	NAKHODA	Ahli Nautika Tingkat IV Manajemen	6200472449M0816
2.	SYAMSUDDIN R.	M	28-11-1977	INDONESIA	6290153054	F 337561	04-08-2023	MUALIM I	ANAM Manajemen	6200153854M0816
3.	ALWI	M	02-03-1987	INDONESIA	6244110817	C 078875	16-07-2022	MUALIM II	ANETV	6211410217M0618
4.	SUHAR	M	17-04-1979	INDONESIA	6200080983	G 007881	20-06-2023	KOK	AT III Manajemen	6200080983S30618
5.	RIJAL	M	12-05-1980	INDONESIA	6201320087	F 25378	12-05-2022	MASINIS II	AT IV Manajemen	6201320087S40620
6.	SIRMAN	M	01-07-1986	INDONESIA	624176373	F 045008	08-07-2022	MASINIS III	AT III	6211755373T30419
7.	MOHAMMAD SAIFUDIN	M	13-04-1983	INDONESIA	6241237609	E 153803	25-04-2022	JURU MUDI	RATINGS	6201237983
8.	AHMAD	M	12-08-1989	INDONESIA	6201805386	F 339683	04-10-2023	JURU MUDI	ANT V Manajemen	6201309386M50618
9.	ALPIAN GASTANUR	M	19-09-2001	INDONESIA	6211816149	F 288601	04-11-2022	JURU MUDI	RATINGS	6211816149
10.	ANWAR	M	05-11-1986	INDONESIA	6201307826	E 119501	14-10-2021	JURU MUDIAK	RATINGS	6201307826
11.	RUDISTRANDA	M	31-10-1999	INDONESIA	6241723835	F 047823	14-08-2022	KADET	BST	6211723835



DIKELUARKAN : BANJARMASIN
 PADA TANGGAL : 03 JUL 2021
 AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
 BANJARMASIN

https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut_lampiran/U0wwMTkuRE4uSURCRCEuMEwNy4wMDA0MjA-

LAMPIRAN 31

Crew list TB. KOMPAS 02

https://sps-ineportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut_lampiran/U0wwMTkuRE4uSRURCREouMjEwNy4wMDAzMDY-

7/5/2021

PENGESAHAN AWAK KAPAL
NOMOR : SL0151DBDJ.0721.000340
 : PT. PELAYARAN KARTINGASAMUDRA ADIAYA : ANGGAL KEBERANGKATAN
 : SUNGAI PUTING : SUNGAI AWAK
 : 2021-07-05 23:00:00
 : 10 ORANG

NAMA KAPAL : KOMPAS 02
 NAMA PERUSAHAAN :
 ASAL : PATIMBAN
 TUJUAN :

NO	NAMA	TGL LAHIR	KELAMIN	KERANGSANGAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	BASO SATRIA	07-07-1987	M	INDONESIA	6201145944	C 091710	10-02-2023	MARPODA	ANT. III M	6201455644M30416
2.	ARSYAD	22-01-1997	M	INDONESIA	6200465532	D 0110504	15-10-2021	MURUMAI	ANT. IV M	6200465532M18620
3.	RUSDI LAMJUNTA	23-06-1983	M	INDONESIA	6200473721	F 100540	25-07-2003	M. AKHM II	ANT. IV	6200473721H40618
4.	HUSAIN	05-05-1975	M	INDONESIA	6200627100	F 203840	09-03-2022	KRM	ATT. III M	6201027100S30416
5.	AGUS SALIM ISRA PRATAMA	29-08-1985	M	INDONESIA	6202083732	G 070443	01-07-2023	MASINSJI	ATT. IV M	6202083732S40618
6.	I GEDE ADITYA SUMAHANDIKA .S	21-05-1997	M	INDONESIA	6211077697	D 532483	23-03-2022	MASINS III	ATT. IV	6211077697S40618
7.	RANIGI GUSNI	02-01-1998	M	INDONESIA	6201335500	E 085321	2-05-2023	JURUJUDI	RATINGS	6201335500N50617
8.	MUHAMMAD ARIF	18-04-1975	M	INDONESIA	6202144121	D 054417	18-03-2022	JURUJUDI	RATINGS	6202144121340610
9.	SAPADI	25-04-1986	M	INDONESIA	6206203972	B 048477	06-01-2023	JURUMUDI	RATINGS	6206203972340616
10.	MUHAMMAD YUSUF	08-05-1965	M	INDONESIA	6211584862	E 015548	17-03-2023	JURU MNYAK	RATINGS	6211584862420621



DIKEJARKAN : BANJARMASIN
 PADA TANGGAL : 05 JUL 2021
 AN. KEPALA KANTOR KESYARHUKUN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
 BANJARMASIN

https://sps-ineportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut_lampiran/U0wwMTkuRE4uSRURCREouMjEwNy4wMDAzMDY-

LAMPIRAN 32

Crew list TB. BINTANG 01

PENGESAHAN AWAK KAPAL
NOMOR : SL019.IDBUJ.021.001695


PT. PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADUNYA
 : SUNGAI PUTING
 : SUNGAI PUTING
 : 11 ORANG

TANGGAL KEBERANGKATAN
 : 2021-07-24 20:00:00

JUALAH AWAK
 : 11 ORANG

NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	HIZBULLAH	M	20-05-1989	INDONESIA	6200487268	F 278148	30-09-2022	NAKHODA	ANI Nautika Tingkat IV Manajemen	6200481268M40618
2.	ARIF BUDIADJI	M	01-11-1978	INDONESIA	6206501737	F 090233	04-01-2023	MUALIM I	ANT IV Manajemen	6200601737M40516
3.	MUH. ASMAR	M	24-01-2000	INDONESIA	6215864271	E 086462	28-08-2023	MUALIM II	ANI IV	6211684271M0619
4.	SUPRIYANTO	M	25-08-1973	INDONESIA	6200084705	F 014905	17-04-2022	KKM	ATT III Manajemen	6200084706S30216
5.	SUGIARTO	M	15-11-1978	INDONESIA	6201005281	F 288093	04-11-2022	MASINIS II	ATT IV Manajemen	6201005281S40216
6.	JOKO SUSILO	M	07-03-1978	INDONESIA	6201109280	E 008283	20-08-2022	MASINIS III	ATT IV Manajemen	6201109290S40519
7.	SUGIARTO	M	10-05-1989	INDONESIA	6201457209	F 138929	03-10-2021	JURU MUDI	ANT V	6201457909N50619
8.	ARIF ALAMSYAH	M	26-11-1996	INDONESIA	6211423160	F 147853	06-05-2022	JURU MUDI	RATINGS	6211423160 340618
9.	MUJIONO	M	11-11-1994	INDONESIA	6211404964	D 055244	10-03-2022	JURU MUDI	RATINGS	6211404964 330518
10.	RIVO WIDODO	M	04-09-1999	INDONESIA	6212029424	G 048340	06-01-2024	JURU MINYAK	RATINGS	6212029424 360521
11.	ARYA GAU UTAMA	M	11-10-1999	INDONESIA	6211723731	F 047869	27-08-2022	KADET	BST	6211723731 010617

DIKELUARKAN : BANJARMASIN
 PADA TANGGAL : 24 JUL 2021
 AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
 BANJARMASIN



LAMPIRAN 34

Crew list TB. KSA 60

7/12/2021
https://sps-naportrel.dephub.go.id/index.php/printdokumen/petaul_lampiranU0wwMTkrRE4sURCREouMjEwY4wMDA4NTg-


NAMA KAPAL : KSA 60
ASAL : Rangoen Bung

NAMA PERUSAHAAN : PT. BELAVANANTARIKASAMUDRA ADJANA
TUJUAN : SUNGAI PUTING

PENGESAHAN AWAK KAPAL
NO. OR : SL0719.IDBDDJN/21-000990

TANGGAL KEBERANGKATAN : 2021-07-12 23:00:00
JUMLAH AWAK : 11 ORANG

NO	NAMA	KELAMIN	TGL LAHIR	KEWARGISIAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	SAYED MUKKA	M	30-01-1992	INDONESIA	620207518	F-103738	18-04-2023	N/A/KODA	ANTI V M	6201307515M40816
2.	ISWADI	M	19-06-1980	INDONESIA	620054007	F-300932	23-01-2023	MUL/LAM I	ANTI IV M	6200540307M40817
3.	ABDUL FATH	M	07-02-1990	INDONESIA	620147282	G-063155	18-02-2024	MUL/LAM II	ANTI III	6201475292M40817
4.	JAMALIDDIN	M	11-11-1988	INDONESIA	6200156719	F-328888	21-02-2023	KKM	ATT III M	6200156218S30117
5.	AHMAD FAROQI	M	27-07-1992	INDONESIA	6201028537	G-026039	02-11-2023	MASINIS II	ATT IV M	6201028537S40816
6.	ANJAS	M	13-03-1988	INDONESIA	6211539074	E-069192	18-02-2023	MASINIS III	ATT IV M	6211539074S40819
7.	PUTRA MUHARRAM	M	09-05-1985	INDONESIA	6214552948	E-038023	19-11-2022	JURU MUDI	ANTI V	6211545243S65319
8.	A. ABDILLAH TALIB	M	10-01-1998	INDONESIA	620063081	E129794	14-12-2021	JURU MUDI	RATINGS	6.20056398 13408E*15
9.	IDAM	M	23-05-1993	INDONESIA	6201495888	F-278198	05-10-2022	JURU MUDI	RATINGS	6.2013523883408E*15
10.	BURHAN KAPLALE	M	31-12-1991	INDONESIA	6201729136	F-019465	11-08-2022	JURU MINYAK	RATINGS	6.2012831354208E*15
11.	MOCHAMMAD GUNTUR ARIWI P.	M	17-04-2004	INDONESIA	6212018700	G-034468	22-10-2023	CADET	BST	6.212018700108E*15



DIKELUARKAN : BANJARMASIN
 PADA TANGGAL : 12 JUL 2021
 AM-KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
 BANJARMASIN


no.id/index.php/printdokumen/petaul_lampiranU0wwMTkrRE4sURCREouMjEwY4wMDA4NTg-

1/1

LAMPIRAN 35

Crew list TB. KSA 56

7/20/2021 https://sps-inportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut_LampiranUdwmwTtuREAUStURCREAMJEWny4wMDEIMDU-




PENGESAHAN AWAK KAPAL
NOMOR : SL019 IDB010221.001519

NAMA KAPAL : KSA 56 NAMA PERUSAHAAN : PT PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADIRMA
 ASAL : PATIMBAN TUJUAN : SUNGAI PUTING

TANGGAL KEBERANGKATAN : 2021-07-20 23:00:00
 JUMLAH AWAK : 11 ORANG

NO	NAMA	KELAMIN	TGL LAMIR	KEANGKAPAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	ANDI KARIM	M	24-01-1982	INDONESIA	620103091	F-230906	20-10-2023	MARSDIA	ANTIN M	6201030941M03416
2.	ABRAR	M	21-02-1991	INDONESIA	62011312489	D 000385	24-09-2027	MUALIM I	ANT. IV M	62011312468M0620
3.	RISWANTO	M	04-09-1991	INDONESIA	62010489917	E 000003	08-11-2022	MUALIM II	ANT. IV M	62010489917M0617
4.	HAERUDIN	M	24-02-1973	INDONESIA	62010048973	F-723416	23-03-2023	KRM	ATT. III M	62010048973M0618
5.	FALAJIR FIRMANI	M	16-02-1994	INDONESIA	6202093735	G 0104215	12-09-2023	MASINSIS II	ATT. IV M	6202093735S0618
6.	NUR AGUNG MULYADIL	M	23-06-1992	INDONESIA	62013915109	F-709817	28-04-2023	MASINSIS III	ATT. IV M	62013915109S0619
7.	TAUKR ALHIDAYAT	M	04-04-1988	INDONESIA	6201040617	F-077740	07-12-2022	JURU MUDI	ABLE	6201040617J0617
8.	SAPNI SAFAR	M	15-12-1980	INDONESIA	62010265091	D 059679	07-04-2022	JURU MUDI	ABLE	62010265091S0617
9.	ZULKARNAN	M	10-04-1997	INDONESIA	6214589806	E 000297	14-05-2023	JURU MUDI	ABLE	6214589806S0618
10.	SUHARDANTO SAMPE	M	08-07-1999	INDONESIA	6211734646	F-100833	30-06-2023	JURU MINYAK	ABLE	6211734646J0617
11.	MUHL GILANK ERHAMMAN	M	22-11-2002	INDONESIA	6216202035	G 034976	28-10-2023	KOET	BST	6216202035J010620



DIMELUKARKAN : BANJARMASIN
PADA TANGGAL : 20 JUL 2021
ATAU KEPALA KAWTOR KESEYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
BANJARMASIN

1/1

LAMPIRAN 36

Crew list TB. KSA 40

PENGESAHAN AWAK KAPAL
NOMOR : SLO19-IPBDJ.0721.002025

: PT PELAYARAN KARTIKASAMUDERAADJAYA
 : SUNGAI TUPING

: KSA 40
 : PATIMBAN

NAMA PERUSAHAAN : NAMA PERUSAHAAN
 TUJUAN : TUJUAN

: 2021-07-26 23:00:00
 : 10 ORANG

TANGGAL KEBERANGKATAN :
 JUMLAH AWAK :

DATA AWAK KAPAL										
NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	ROMI	M	25-05-1984	INDONESIA	6200483985	G 065873	10-03-2024	NAIKKCSA	ANT. IV M	6200483885M0618
2.	ICHSAN	M	30-05-1990	INDONESIA	6200307176	F 103376	28-04-2023	MUALAM I	ANT. IV M	6201387176M0617
3.	ANDREW RESKY AGUNG	M	22-08-1996	INDONESIA	6211738845	F 102233	14-01-2023	MUALAM II	ANT. III	6211738845M0619
4.	SAHUDDIN	M	30-12-1988	INDONESIA	6201813221	F 169817	20-11-2021	KRM	ATT. III M	620133221S0419
5.	RESTU FAHMI JAWA J	M	28-06-1998	INDONESIA	6200488915	G 078180	04-01-2024	MASINIS I	ATT. IV M	6200488915S0616
6.	MUHAJIR	M	11-11-1980	INDONESIA	6200493846	F 147889	08-05-2022	MASINIS I	ATT. IV	6200493846T0619
7.	HUSAIN USMAN	M	12-11-1998	INDONESIA	6200470917	E 014472	05-11-2022	JURU MUDI	RATINGS	6200470917S0620
8.	MUJ. YUSUF ADAM	M	01-02-1981	INDONESIA	6200481782	E 013869	28-10-2022	JURU MUDI	RATINGS	6200481782T0616
9.	ANWAR	M	27-05-1991	INDONESIA	621140684	D 071088	30-04-2022	JURU MUDI	RATINGS	621140684S0619
10.	ERRI RASYD	M	17-07-1979	INDONESIA	6200494838	F 198379	05-11-2021	JURU MINYAK	RATINGS	6200494838T0620

DIKELUARKAN : BANJARMASIN
 PADA TANGGAL : 26 JUL 2021
 AN. KEPALA KANTOR RESMI BAKDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
 BANJARMASIN

LAMPIRAN 37

Crew list TB. TTB 2006


PENGESAHAN AWAK KAPAL
NOMOR : SLR19 JBBDU.0621.002415

TANGGAL KEBERANGKATAN : 2021-06-30 23.00.00
 JUMLAH AWAK : 10 ORANG

NAMA KAPAL : TTB 2006 NAMA PERUSAHAAN : PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADI KARYA
 ASAL : BIRINGKASSI TUJUAN : Bontol

NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAJAR	KEBANGSAAN	IDP PELAJAR	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	BURHANUDDIN	M	07-04-1978	INDONESIA	620051030	E 059121	07-02-2023	MAKRODA	Anti Narkotika Tingkat III Manajemen	6200511030MK0418
2.	MUHAMMAD RUSDI	M	10-11-1984	INDONESIA	6201326418	D 023366	18-12-2021	MUALIM I	ANT. IV Manajemen	6201320418MA40618
3.	ALIHUDDIN	M	07-09-1982	INDONESIA	620127510	D 071077	29-04-2022	MUALIM II	ANT. III	6211427510NS30417
4.	ADITYA TANJUNG BAHARI	M	14-12-1993	INDONESIA	6201913141	E 072599	27-06-2023	KKM	ATT. III Manajemen	6201313141S30418
5.	SUHARI YUNANDA	M	01-05-1988	INDONESIA	6200479541	E 051759	07-02-2023	MASINIS II	ATT. IV Manajemen	6200479541SA40818
6.	SUWARDI	M	31-12-1975	INDONESIA	6200096719	D 046889	05-03-2022	MASINIS III	ATT. IV	6200096719T40820
7.	BUDI SYAH PUTRA DAMANIK	M	03-04-1988	INDONESIA	620111994	D 059194	05-03-2022	JURU MUJDI	ANT. V Manajemen	620111994MS2418
8.	ARFANI	M	29-08-1983	INDONESIA	6201314286	E 078164	01-12-2021	JURU MUJDI	RATINGS	6201314286340617
9.	SYAMSIL BAHRI	M	18-10-1982	INDONESIA	6200138418	D 002447	12-12-2021	JURU MUJDI	ABLE	6200138418340517
10.	MUHAMMAD YUSUF	M	24-02-1995	INDONESIA	6211733506	F 147897	15-04-2022	JURU MINYAK	RATINGS	6211733506350820

DIKELUARKAN : BANJARMASIN
 PADA TANGGAL : 30 JUN 2021
 AN. KEPALA KANTOR KESTYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
 BANJARMASIN



LAMPIRAN 38

Crew list TB. KSA 91

PELENGKAPAN AWAK KAPAL
NOMOR : SL/19,DBDU.0721.002254
 NAMA KAPAL : KSA 91 NAMA PERUSAHAAN : PT. PELAYARAN KRITIK/SAMUDRA ADIAYA
 ASAL : SUNGAI PUTING TUJUAN : SUNGAI PUTING
 TANGGAL KEBERANGKATAN : 2021-07-29 23:00:00
 JUMLAH AWAK : 11 ORANG

NO	NAMA	KELAMIN	TGL LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	HASANUDDIN	M	05-10-1986	INDONESIA	6201114882	F 000391	13-03-2022	MKCH-ODA	Ahli Naulika Tingkat IV Manajemen	620114652M0518
2.	MUHAEMIN	M	15-11-1989	INDONESIA	6202555664	F 308161	09-09-2023	MUJALIMI	ANT IV Manajemen	620255264M0319
3.	MUHAMMAD SANRES AULIA S.	M	16-07-1988	INDONESIA	6241739138	F 002225	25-01-2023	MALAM II	ANT III	621739138M0619
4.	MUHAMMAD NATSIR	M	07-04-1972	INDONESIA	6200026155	F 698220	25-10-2021	KKKI	ATT III Manajemen	620026155S30216
5.	RIUAL KAHARUDDIN	M	30-04-1991	INDONESIA	6201034600	F 066054	29-08-2023	MASINIS II	ATT IV Manajemen	6201034600S40516
6.	IRFANDI	M	15-07-1988	INDONESIA	6200254127	G 072588	22-04-2024	MASINIS III	ATT IV	6200254127T04030
7.	ARMAN	M	21-01-1990	INDONESIA	6200172085	F 002566	16-03-2022	JURU MUJDI	RATINGS	6200172085 340817
8.	TAMAKKAL	M	16-03-1989	INDONESIA	6201398628	G 659423	25-07-2021	JURU MUJDI	ABLE	6201398628 340821
9.	RUDINI	M	31-07-1990	INDONESIA	6211415307	G 068572	07-06-2024	JURU MUJDI	RATINGS	6211415307 340818
10.	HERMAN BITE	M	08-12-1979	INDONESIA	6201017546	E 002231	26-06-2022	JURU MINYAK	ABLE	6201017546 420717
11.	ALAMSYA PUTRA	M	16-01-2001	INDONESIA	6211713714	F 034023	25-07-2022	KADET	BST	6211713714 015117



DIKELUARKAN : BANJARMASIN
 PADA TANGGAL : 29 JUL 2021
 AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
 BANJARMASIN

LAMPIRAN 39

Crew list TB. KSA 82


PENGESAHAN AWAK KAPAL
NOMOR : SL019.IBBDJ.0721.002178

: PT PELAYARAN KARTIKA SAUNDIKA ADIANKA
 : SUNGAI PUTING

TANGGAL KEBERANGKATAN : 2021.07.28 23.00.00
 JUMLAH AWAK : 11 ORANG

NO	NAMA	KELAMIN	TGL LAHIR	KEREGISTRASIAN	KODE PELAUT	NO BIRUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	MUH HIDAYATULLAH	M	12-04-1990	INDONESIA	620132859	F-115778	14-01-2022	MANCHODA	Anti Naudika Tingkat IV Manajemen	620132859M40617
2.	MUH RIZALDI	M	28-07-1993	INDONESIA	6201007099	D 033270	09-02-2022	MUALIM	ANT III Manajemen	6201307189M30417
3.	SYAFEL	M	07-02-1984	INDONESIA	620103566	E 059007	23-02-2023	MUALIM II	ANT IV	620133566SM40620
4.	AGAR AFRANDI	M	15-05-1991	INDONESIA	620106357	F 069056	03-04-2023	KKM	ATT III Manajemen	620145854S430417
5.	DIT CAHYONO	M	24-12-1986	INDONESIA	620042084	E 129749	13-12-2021	MASINSIS II	ATT IV Manajemen	620043005S4S40317
6.	IRSAN ALHA M	M	19-05-1984	INDONESIA	620122546	F 079969	25-07-2022	MASINSIS III	ATT IV Manajemen	620132054S4S40617
7.	RAHMAT HADIMAH	M	17-04-1990	INDONESIA	6201191134	C 052986	31-03-2023	JURU MUJI	ABLE	6202194134
8.	RAJU	M	05-11-1986	INDONESIA	6202087741	G 007099	16-05-2023	JURU MUJI	ABLE	6202087741
9.	AGSANI AFRALDI	M	12-07-1993	INDONESIA	6211026599	F 135371	11-07-2022	JURU MUJI	ANT IV	6211805659M40620
10.	IDIL	M	25-05-2000	INDONESIA	6211833440	F 290670	29-12-2022	JURU MINYAK	ABLE	6211833440
11.	MUH ISMANDY MULIZAM	M	23-02-2004	INDONESIA	621201890	G 034546	15-02-2023	KODE	BST	621201890

DIELUARKAN : BANJARMASIN
 PADA TANGGAL : 28 JUL 2021
 AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
 BANJARMASIN



LAMPIRAN 40


Crew list TB. KSA 76


PENGESAHAN AWAK KAPAL
NOMOR : SL.019.IDPDJ.0621.001729

NAMA KAPAL : KSA 76 NAMA PERUSAHAAN : PT. PELAYARAN KEMITRASAMUDRA ADIBANA
 ASAL : BIRINGKASSI TUJUAN : SUNGAI PUTING
 TANGGAL KEBERANGKATAN : 2021-06-22 23:00:00
 JUMLAH AWAK : 11 ORANG

NO	NAMA	KELAMIN	TGL LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	MUH. ASDAR	M	10-01-1978	INDONESIA	6200500818	C 082932	14-05-2022	NAKHODA	Ahli Nautika Tingkat IV Manajemen	6200500818M40617
2.	IRMAN	M	03-06-1989	INDONESIA	6201470860	F 147041	01-03-2022	MUALIM I	ANT III Manajemen	6201470860M30417
3.	RAHAYU SYAHRANI	F	19-03-1993	INDONESIA	6201348283	E 278481	20-11-2022	MUALIM II	ANT IV Manajemen	6201348283M40619
4.	ABU BAKAR GANI	M	22-06-1992	INDONESIA	6201338927	F 290991	18-11-2022	KKM	ATT III Manajemen	6201338927S30618
5.	ANDI RAIKASA WARDIKA	M	08-05-1993	INDONESIA	6201319150	F 173165	22-16-2021	MASINIS II	ATT IV Manajemen	6201313150S40616
6.	AMRI AMIR	M	09-11-2000	INDONESIA	6211865654	F 137031	31-07-2021	MASINIS III	ATT IV	6211805654T40620
7.	ALPIAN	M	21-11-1991	INDONESIA	6211446826	E 019781	12-10-2022	JURU MUJI	RATINGS	6211446826 330616
8.	KISMAN	M	10-07-1992	INDONESIA	6202007052	E 019392	01-06-2023	JURU MUJI	ABLE	6202007052 340619
9.	HAJIR	M	06-05-1988	INDONESIA	6211440718	D 071559	26-05-2022	JURU MUJI	ANT V	6211440718NS0420
10.	HISRAL	M	05-01-1989	INDONESIA	6211426978	E 019751	12-10-2022	JURU MINYAK	RATINGS	6211426978 350616
11.	MUHAMMAD ANGAR	M	17-01-2000	INDONESIA	6212001960	G 034667	13-10-2023	KADET	BSI	6212001960 010620

DIKELUARKAN : BANJARMASIN
 PADA TANGGAL : 22 JUN 2021
 AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
 BANJARMASIN



	PT. Kartika Smudra Adijaya SOP PENGGUNAAN ALAT PELINDUNG DIRI (APD)	No Dokumen : SOP/SMK3.KSA/01
		Tanggal Terbit : 27 Mei 2020
		No./Tanggal Revisi : 00
		Halaman : 3

1. TUJUAN

Standar Operating Procedure penggunaan alat pelindung diri di atas kapal ini dibuat sebagai acuan ataupun petunjuk untuk tata cara penggunaan alat pelindung diri di dalam proses kerja diatas kapal.

2. RUANG LINGKUP

Prosedur ini berlaku untuk seluruh kegiatan yang dilaksanakan di atas kapal baik berupa kegiatan bongkar ataupun muat oleh para awak kapal yang sedang melakukan pekerjaan

3. DEFINISI

- 3.1. Kapal adalah kendaraan air dengan jenis dan bentuk tertentu yang mengangkut penumpang dan barang melalui perairan menuju kawasan tertentu yang bersifat permanen atau bergerak, dikelola secara sistematis.
- 3.2. Nakhoda adalah seorang awak kapal yang menjadi pemimpin umum diatas kapal sert mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- 3.3. Mualim I adalah awak kapal yang memiliki tugas sebagai pengatur muatan, perediaan air tawar dan sebagai pengatur navigasi.
- 3.4. Mualim II atau *Second Officer* adalah awak kapal yang bertugas membuat jalur atau *route* peta pelayaran yang akan dilakukan dan pengatur arah navigasi.
- 3.5. KKM atau Kepala Kamar Mesin (*Chief Engineer*) sebagai pimpinan dan penanggung jawab atas semua mesin yang ada di kapal baik itu mesin induk, mesin bantu, mesin pompa, mesin kemudi dan lain-lain.
- 3.6. Masinis II atau *Third Engineer* adalah orang yang memiliki tanggung jawab atas semua mesin bantu
- 3.7. Masinis III atau *Fourth Engineer* adalah orang yang memiliki tanggung jawab atas semua mesin pompa.
- 3.8. Juru Mudi adalah bawahan nakhoda bukan perwira diatas kapal yang tugasnya mengemudikan kapal saat dinas jaga.
- 3.9. Juru Minyak adalah ABK *enginee* yang melaksanakan dinas jaga yang ikut kerja harian *enginee* di bawah mandor.

APD dibagi menjadi 3 kelompok :

- Alat pelindung kepala antara lain : *helmet, safety glass, masker debu, ear muff, ear plugs, respirator.*
- Alat pelindung badan antara lain : *safety harness, life jacket, workvest.*
- Alat pelindung anggota badan antara lain : *safety shoes, gloves.*
- Alat pelindung diluar anggota tubuh antara lain : *ring life buoys, liferaft, line throwing apparatus, phyrotechnis.*

	PT. Kartika Smudra Adijaya SOP PENGGUNAAN ALAT PELINDUNG DIRI (APD)	No Dokumen : SOP/SMK3.KSA/01
		Tanggal Terbit : 27 Mei 2020
		No./Tanggal Revisi : 00
		Halaman : 4

4. PROSEDUR**4.1. Alat Pelindung Kepala**


- a. *Safety helmet*
Digunakan untuk melindungi kepala dari paparan bahaya kejatuhan benda ataupun bahaya aliran listrik. Pemakaian topi pelindung harus sesuai dengan lingk kepala sehingga nyaman dan efektif melindungi pemakainya.
- b. *Safety glass*
Digunakan untuk melindungi mata dari bahaya loncatan benda tajam, debu, partikel-partikel kecil, mengurangi sinar yang menyilaukan.
- c. Masker debu
Digunakan untuk melindungi alat pernapasan dari debu-debu yang bertebaran saat berada di area dekat batu bara.
- d. *Ear muff*
Digunakan untuk telinga agar terhindar dari kebisingan yang terbuat dari plastic seperti *headphone* dan dapat digunakan berkali-kali.
- e. *Ear plug*
Digunakan untuk melindungi telinga dan dapat menyumbat bagian telinga secara langsung yang terbuat dari bahan plastic lembut.
- f. *Respirator*
Menutupi hidung dan mulut dari polutan atau partikel bahaya.

4.2. Alat pelindung badan

- a. *Safety harness*
Digunakan untuk melindungi pekerja dari bahaya jatuh.
- b. *Life jacket*
Digunakan jika sedang berada di air dan dapat secara otomatis membuat posisi kepala pengguna berada diatas air dengan mulut dan hidung berada diatas permukaan air.
- c. *Workvest*
Digunakan untuk mencegah terjadinya kontak atau kecelakaan yang dapat meredam dampak bila terjadi kontak dengan benda berbahaya.

4.3. Alat pelindung anggota badan

- a. *Safety shoes*
Digunakan untuk melindungi kaki dari kejatuhan benda-benda tajam seperti kaca ataupun potongan baja, *safety shoes* terdiri dari baja ujungnya dibalut dengan karet yang tidak dapat menghantarkan listrik.
- b. *Gloves*
Digunakan untuk melindungi tangan dari kontak berbahaya, tergores atau luka akibat sentuhan dari benda tajam dan runcing. *Gloves* harus digunakan sesuai dengan besar kecilnya tangan agar nyaman bila sedang memegang benda.

	PT. Kartika Smudra Adijaya	No Dokumen : SOP/SMK3.KSA/01
		Tanggal Terbit : 27 Mei 2020
	SOP PENGGUNAAN ALAT PELINDUNG DIRI (APD)	No./Tanggal Revisi : 00
		Halaman : 5

4.4. Alat pelindung diluar anggota tubuh

a. *Ring life buoys*

Digunakan untuk mengapung diatas air yang berbentuk seperti ban mobil.

b. *Liferaft*

Digunakan sebagai penolong saat seluruh awak kapal sudah tidak bisa berada di kapal dan dapat menampung antara 6-25 orang.

c. *Line throwing apparatus*

Digunakan sebagai alat penghubung perdana antara kapal yang ditolong yang mempermudah saat berada di kondisi darurat.

d. *Phyrotechnis*

Digunakan sebagai tanda bahaya nilamana penyelamat menyaksikan kapal penolong, isyarat ini hanya dapat dilihat oleh mata pada siang hari.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Zanjabil Satya Prasaja
2. Tempat / Tanggal Lahir : Tanah Merah, 25 September 1999
3. NIT : 541711306513 K
4. Alamat Asal : Jelobo, RT/RW 4/2 Jelobo,
Wonosari, Kab. Klaten, Jawa
Tengah
5. Agama : Islam
6. Jenis kelamin : Laki-Laki
7. Golongan darah : O
8. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Joko Prasajo
 - b. Ibu : Nur Azizah
9. Alamat : Jelobo, RT/RW 4/2 Jelobo, Wonosari, Kab. Klaten,
Jawa Tengah
10. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SDN 005 Tanah Merah, Tahun (2005-2011)
 - b. SMP : SMPN 1 Tanah Merah, Tahun (2011-2014)
 - c. SMA : SMAN 1 Karanganom, Tahun (2014-2017)
11. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, Tahun (2017-2021)
12. Pengalaman Pratek Darat
 - a. Perusahaan Pelayaran : PT. Kartika Samudra Adijaya Banjarmasin
 - b. Masa Praktek : 15 Agustus 2019-08 Agustus 2020

