



**UPAYA PENINGKATAN *SAFETY MANAGEMENT*  
DALAM PENCEGAHAN KECELAKAAN KAPAL MILIK  
PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA DI ALUR SUNGAI  
MAHAKAM**

**SKRIPSI**

**diajukan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**Oleh :**

**ADITYA DICKY PRAMONO**

**NIT. 541711306445 K**

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

**2021**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**UPAYA PENINGKATAN *SAFETY MANAGEMENT* DALAM  
PENCEGAHAN KECELAKAAN KAPAL MILIK PT. KARTIKA  
SAMUDRA ADIJAYA DI ALUR SUNGAI MAHAKAM**

Disusun Oleh:

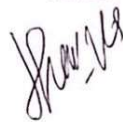
**ADITYA DICKY PRAMONO**  
541711306445 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

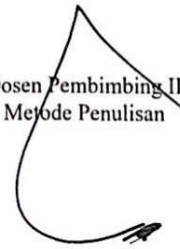
Semarang, 30 Juli 2021

Dosen Pembimbing I  
Materi



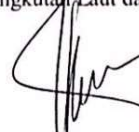
**DARYANTO, S.H., M.M.**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19580324 198403 1 002

Dosen Pembimbing II  
Metode Penulisan



**Capt. SUHERMAN, M.Si., M.Mar**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19660915 199903 1 001

Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan



**NUR ROHMAH, S.E., M.M.**  
Penata Tk 1, (III/d)  
NIP. 19750318 200312 2 001

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Upaya Peningkatan *Safety Management* dalam Pencegahan Kecelakaan Kapal Milik PT. Kartika Samudra Adijaya di Alur sungai Mahakam” karya,

Nama : Aditya Dicky Pramono

NIT : 541711306445 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Jum'at, tanggal 06 Agustus 2021

Semarang, Agustus 2021

Penguji I,



**Ir. FITRI KENSIWI**  
Penata Tk I, (III/d)  
NIP. 19550605 198101 1 001

Penguji II,



**DARYANTO, S.H., M.M**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19580324 198403 1 002

Penguji III,



**Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST., M.Si, M.Mar**  
Penata (III/c)  
NIP. 19780227 200912 1 002

Mengetahui  
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



**Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.**  
Pembina Tk I, (IV/b)  
NIP. 19670605 199808 1 001

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Aditya Dicky Pramono

NIT : 541711306445 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Upaya Peningkatan *Safety Management* Dalam Pencegahan Kecelakaan Kapal Milik PT. Kartika Samudra Adijaya di Alur Sungai Mahakam”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 06 Agustus 2021

Yang menyatakan pernyataan,



**ADITYA DICKY PRAMONO**  
NIT. 541711306445 K

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

### Motto:

1. Doa kedua orang tua adalah senjata dalam mengarungi dunia dan akhirat.
2. Buatlah kedua orang tuamu tersenyum, karena mereka telah menghabiskan waktu siang dan malam untuk membuat kamu tidak menangis.
3. Sukses terdiri dari keberlanjutan kesalahan demi kesalahan tanpa kehilangan rasa antusias.

### Persembahan:

1. Orang tua saya, Bapak Jaka Pramono dan Ibu Suratmi, yang senantiasa selalu memberikan dukungan, kasih sayang, dan doa
2. Kakak Pertama saya, Atmi Usli
3. Kakak Kedua saya, Anindya Faradhilla Pramono
4. Almamater saya, PIP Semarang

## PRAKATA



Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Upaya Peningkatan *Safety Management* Dalam Pencegahan Kecelakaan Kapal Milik PT. Kartika Samudra Adijaya di Alur Sungai Mahakam”**.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ayah dan Ibu tercinta yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa.
2. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Program Studi TALK PIP Semarang
4. Bapak Daryanto, S.H, M.M selaku Dosen Pembimbing Materi.
5. Bapak Capt. Suherman, M.Si.,M.Mar selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan.

6. Seluruh Dosen PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermamfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
7. Perusahaan PT. Kartika Samudra Adijaya yang telah memberikan kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek Darat serta membantu penulisan skripsi ini.
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Demikian, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, 28 Juli 2021  
Penulis

**ADITYA DICKY PRAMONO**  
NIT. 541711306445 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 .....	ix
DAFTAR LAMPIRAN .....	x
ABSTRAKSI .....	xi
<i>ABSTRACT</i> .....	<i>xii</i>
<b>BAB I. PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar belakang.....	1
1.2 Perumusan masalah.....	4
1.3 Tujuan penelitian.....	4
1.4 Manfaat penelitian.....	5
1.5 Sistematika penulisan.....	7
<b>BAB II. LANDASAN TEORI.....</b>	<b>9</b>
2.1 Tinjauan Pustaka .....	9
2.2 Kerangka Pikir Penelitian .....	25
<b>BAB III. METODE PENELITIAN .....</b>	<b>27</b>
3.1 Pendekatan dan desain penelitian.....	27



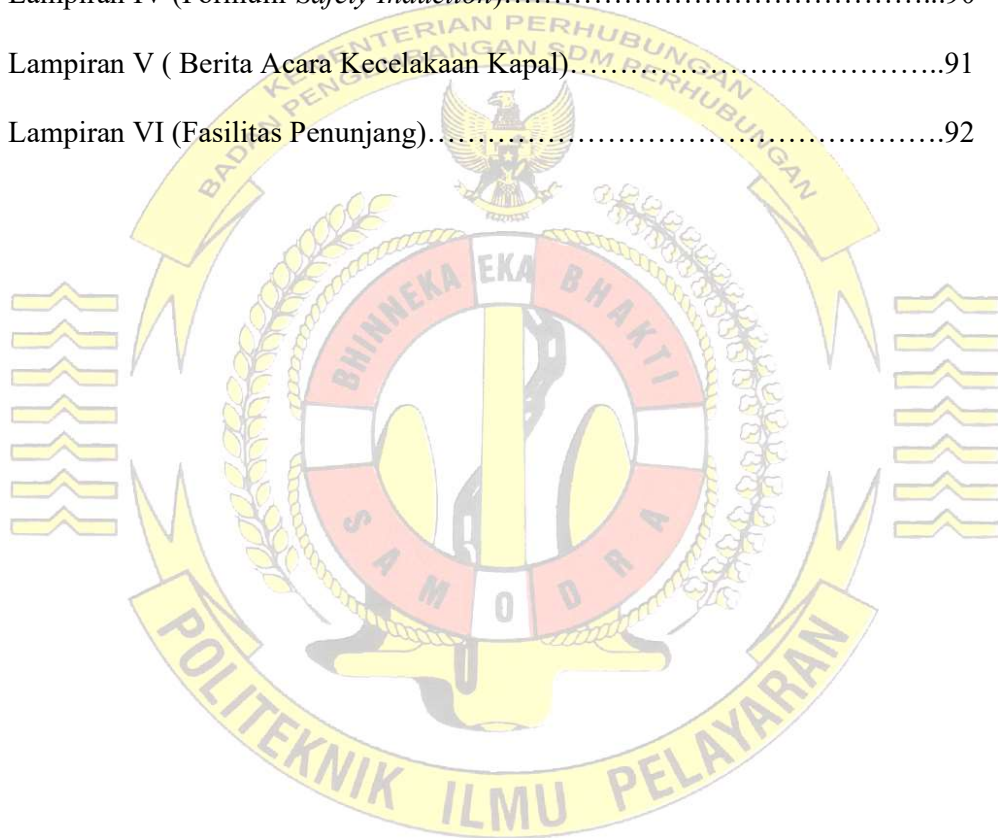
3.2 Fokus dan lokus penelitian.....	28
3.3 Sumber data penelitian.....	29
3.4 Teknik pengumpulan data.....	30
3.5 Teknik keabsahan data.....	32
3.6 Teknik analisa data.....	34
<b>BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>36</b>
4.1 Gambaran umum perusahaan.....	36
4.2 Analisis masalah.....	41
4.3 Pembahasan masalah.....	47
<b>BAB V. PENUTUP.....</b>	<b>68</b>
5.1 Simpulan.....	68
5.2 Saran.....	69
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b>	

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	<i>Floating crane</i> Ratu Giok 6 .....	21
Gambar 2.2	Kapal tanker minyak ( <i>Oil Tanker</i> ) MT. Kartika 1.....	22
Gambar 2.3	Kapal tunda ( <i>Tugboat</i> ).....	23
Gambar 2.4	Kerangka piker.....	26
Gambar 3.1	Triangulasi dengan tiga sumber data.....	33
Gambar 4.1	Kantor PT. Kartika Samudra Adijaya Samarinda.....	37
Gambar 4.2	Struktur Organisasi PT. Kartika Samudra Adijaya Samarinda...	38
Gambar 4.3	Inventaris kapal yang tidak ada/rusak.....	49
Gambar 4.4	Alat navigasi yang tidak ada/rusak.....	50
Gambar 4.5	Hasil inspeksi K3 TB. Pioneer II.....	52
Gambar 4.6	Cuaca berkabut di alur sungai Mahakam.....	53
Gambar 4.7	Penerangan yang minim di alur sungai Mahakam.....	54
Gambar 4.8	Situasi alur sungai Mahakam yang sempit.....	54
Gambar 4.9	Pelatihan yang dilakukan divisi <i>quality and safety department</i> ..	55
Gambar 4.10	Berita acara kecelakaan kapal TB. Pioneer II.....	60
Gambar 4.11	Tabrakan BG. RMN 348 dan BG. Intan Kelana 38.....	60
Gambar 4.12	Kerusakan rumah warga akibat kecelakaan BG. RMN 348.....	61
Gambar 4.13	Negosiasi penyelesaian masalah.....	61

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I (Hasil Wawancara).....	72
Lampiran II (Daftar Kapal Operasi di Samarinda).....	77
Lampiran III (Prosedur Manajemen Keselamatan).....	78
Lampiran IV (Formulir <i>Safety Induction</i> ).....	90
Lampiran V ( Berita Acara Kecelakaan Kapal).....	91
Lampiran VI (Fasilitas Penunjang).....	92



## ABSTRAKSI

**Pramono, Aditya Dicky**, 2021, NIT: 541711306445. K, “*UPAYA PENINGKATAN SAFETY MANAGEMENT DALAM PENCEGAHAN KECELAKAAN KAPAL MILIK PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA DI ALUR SUNGAI MAHAKAM*”, Skripsi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Program Diploma Program IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Daryanto S.H., M.M Pembimbing II: Capt Suherman, M.Si., M.Mar.

Setiap perusahaan pelayaran pasti menginginkan tercapainya target dari tingkat kecelakaan kapal yaitu *zero accident*. Untuk mencapai keberhasilan tersebut perlu didukungnya oleh awak kapal dan beberapa divisi, antara lain divisi *Operational tug and barge* dan *Quality and Safety Departement*. Dukungan dari divisi tersebut adalah faktor dari sumber daya manusia yang memberikan kontribusi besar untuk mencapai *zero accident* tersebut.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Sumber data diambil dari data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui wawancara, dokumentasi, dan pengamatan langsung (observasi) untuk mengetahui penyebab, dampak dan upaya yang dilakukan untuk memaksimalkan manajemen keselamatan yang belum maksimal dalam pencegahan kecelakaan kapal di alur sungai Mahakam.

Berdasarkan hasil penelitian, penyebab belum maksimalnya manajemen keselamatan dalam pencegahan kecelakaan kapal di alu sungai Mahakam adalah kurangnya pelatihan keselamatan di atas kapal kepada awak kapal; kurangnya komunikasi antara perusahaan dan awak kapal; kurangnya pemeriksaan navigasi dan inventaris kapal yang dilakukan oleh awak kapal; awak kapal yang kurang mengetahui situasi pelayaran di alur sungai Mahakam; faktor cuaca yang tidak menentu di alur sungai Mahakam; minimnya penerangan di alur sungai Mahakam. Dampak yang terjadi adalah terjadinya kecelakaan kapal yang menimbulkan kerugian materil bagi perusahaan dan terhambatnya kegiatan bongkar muat batubara. Upaya yang dilakukan dari manajemen keselamatan yang belum maksimal dalam mencegah kecelakaan kapal adalah dengan melaksanakan pelatihan keselamatan di atas kapal secara rutin; membangun komunikasi yang lebih baik antara perusahaan dengan *crew*; melakukan pemeriksaan secara berkala terhadap perlengkapan navigasi dan inventaris kapal; perlengkapan peta di atas kapal dan awak kapal wajib mengetahui keadaan di alur sungai Mahakam; divisi *quality and safety department* melakukan komunikasi dengan instansi terkait masalah kurangnya penerangan di alur sungai Mahakam.

**Kata kunci:** Upaya, Peningkatan Pencegahan Kecelakaan Kapal, *Safety Management*

## ABSTRACT

**Pramono, Aditya Dicky**, 2021, NIT: 541711306445. K, “UPAYA PENINGKATAN SAFETY MANAGEMENT DALAM PENCEGAHAN KECELAKAAN KAPAL MILIK PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA DI SUNGAI MAHAKAM”, Skripsi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Program Diploma Program IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Daryanto S.H., M.M. Pembimbing II: Capt Suherman, M.Si., M.Mar.

*PT.Kartika Samudra Adijaya (KSA) is an Indonesian private barging company that provides efficient and competitive logistics services for the coal industry in Indonesia. Every shipping company certainly wants to achieve the target of the level of ship accidents, namely zero accidents. In order to achieve this success, it is necessary to have the support of the ship’s crew and several divisions, including the operational division and the quality and safety department. The support from the division is the factor from the human resource that gives the greatest contribution to achieving the zero accident.*

*This study used descriptive qualitative method. Sources of data are taken from primary and secondary data. Data collection techniques are carried out through interviews, documentations, and direct observation to find put the causes, impacts and efforts made to maximize safety management that has not been maximized in preventing ship accidents in the Mahakam river channel.*

*Based on the results of the study, the cause of the lack of optimal safety management in preventing accidents in the Mahakam river channel is the lack of safety training on board the ship to the crew; lack of communication between the company and the crew on board; lack of checking of navigation tools and ship inventory carried out by the crew; crew members who are not aware of the shipping situation in the Mahakam river channel; erratic weather factors in the Mahakam river basin; minimal lighting in the Mahakam river channel; the impact that occurs is the occurrence of ship accidents that cause material losses for the company and delays coal unloading activities; efforts are made from the not yet maximal safety management in preventing ship accidents is to carry out safety training on board the ship on a regular basis; establish better communication between the company and crew; carry out regular checks of navigational equipment and ship inventory; map equipment on board and crew members are required to know the situation in the Mahakam river channel; the division of quality and safety department communicates with agencies regarding the problem of the lack of lighting in the Mahakam river channel.*

*Key Word : Effort, Improvement of Ship Accident Prevention, Safety Management*

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

PT Kartika Samudra Adijaya (KSA) merupakan perusahaan yang sejak tahun 1994 sudah menyediakan keperluan logistik yang efisien khusus untuk perusahaan industri batu bara di Indonesia. Perusahaan ini dikenal sebagai perusahaan *barging*. PT KSA terus mengalami pertumbuhan dan perkembangan hingga menjadi perusahaan kontraktor tongkang terbesar di Indonesia. PT Kartika Samudra Adijaya memiliki kegiatan yang difokuskan pada transshipment batubara ke kapal *Ocean Going (OGV)*. Selain itu, PT Kartika Samudra Adijaya juga dapat membantu industri lainnya untuk mengangkut berbagai macam barang, seperti bijih besi, gypsum, nikel, kayu, dan serbuk kayu sebagai bentuk pelayanan yang mereka sediakan.

Setiap perusahaan pelayaran pasti menginginkan tercapainya target dari tingkat kecelakaan kapal yaitu *zero accident*. Untuk mencapai keberhasilan tersebut perlu didukungnya oleh awak kapal dan beberapa divisi, antara lain divisi *Operational tug and barge* dan *Quality and Safety Departement*. Dukungan dari divisi tersebut adalah faktor dari sumber daya manusia yang memberikan kontribusi besar untuk mencapai *zero accident* tersebut.

Dalam penelitian ini, peneliti mewawancarai beberapa staff divisi *Quality and Safety Departement* yang bertanggung jawab terhadap manajemen keselamatan dalam pencegahan kecelakaan kapal di alur sungai Mahakam. Berdasarkan wawancara tersebut, staff di divisi *Quality and Safety*

*Departement* mengatakan bahwa terdapat permasalahan mengenai anak buah kapal (ABK) yang diakibatkan oleh beberapa di antaranya belum memahami alat navigasi di kapal dan mengetahui alur sungai Mahakam, selain itu menurut pengalaman penulis sewaktu melaksanakan praktik darat, divisi *Quality and Safety Departement* masih belum maksimal dalam melaksanakan kegiatan seperti pelatihan bagi *crew* sehingga beberapa *crew* masih belum memahami alat navigasi dan situasi di alur sungai Mahakam.

George R. Terry dalam bukunya *Principles of Management* (Sukarna, 2011:3) menyatakan bahwa definisi dari manajemen yaitu upaya yang dilakukan banyak orang (dengan orang lain) untuk mencapai tujuan yang sebelumnya sudah ditetapkan. Manajemen merupakan hal yang penting bagi kepentingan individu ataupun kelompok untuk agar tujuan yang sudah ditetapkan dapat dicapai dengan baik. Manajemen cenderung berfokus pada *process oriented* yang artinya sumber daya manusia, pengetahuan, dan keterampilan merupakan hal yang dibutuhkan oleh manajemen. Hal itu bertujuan agar seluruh kegiatan dapat berjalan lebih efektif dan dapat dikatakan berhasil. Oleh karena itu, sebuah organisasi tidak dapat berjalan dengan baik jika di dalamnya belum terdapat manajemen yang baik pula. Terdapat empat fungsi yang diungkapkan oleh Sukarna (2011:3) dalam bukunya yang berjudul *Principles of Management*, yaitu Perencanaan (*Planning*), Pengorganisasian (*Organizing*), Pelaksanaan/Pergerakan (*Actuating*), serta Pengawasan (*Controlling*).

Berdasarkan pemaparan yang dijabarkan oleh beberapa ahli di atas,

peneliti menyimpulkan bahwa definisi dari manajemen yaitu sebuah ilmu keterampilan mengatur yang berorientasi pada proses untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan sebelumnya.

Berdasarkan penelitian yang peneliti lakukan banyak awak kapal yang sengaja tidak memperhatikan prosedur keselamatan di atas kapal yang sebelumnya sudah ditetapkan. Hal itu dapat mengakibatkan kecelakaan yang serius, baik untuk anak buah kapal maupun untuk kapal itu sendiri serta perusahaan. Hal pokok yang menjadi latar belakang penulisan ini adalah : Terjadinya kecelakaan tabrakan kapal yang disebabkan oleh faktor cuaca yang berkabut dan belum maksimalnya perawatan kapal.

Peristiwa yang telah dijabarkan di atas merupakan hal yang berhubungan erat dengan manajemen karena perusahaan juga memiliki peranan penting untuk membuat peraturan, khususnya *manajemen Quality and Safety Departement* guna menekan angka kecelakaan kapal, dan upaya peningkatan *Safety Management* dalam pencegahan kecelakaan kapal di alur sungai Mahakam serta mengingat begitu pentingnya penerapan prosedur keselamatan di atas kapal. Dengan demikian, penulis tertarik untuk mengambil judul:

**“Upaya Peningkatan Safety Management dalam Pencegahan Kecelakaan Kapal Milik PT Kartika Samudra Adijaya di Alur Sungai Mahakam”.**



## 1.2. Rumusan Masalah

Dalam sebuah penelitian harus terdapat rumusan masalah yang berfungsi untuk mengarahkan dan memfokuskan suatu penelitian tersebut agar lebih sistematis. Selain itu, rumusan masalah juga merupakan kerangka yang dapat dikembangkan kembali menjadi sebuah pembahasan di dalam suatu penelitian. Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan di atas, adapun rumusan masalah pada penelitian ini diuraikan sebagai berikut.

1.2.1. Apakah yang menyebabkan belum maksimalnya management keselamatan yang dilaksanakan divisi *Quality and Safety Department* PT Kartika Samudra Adijaya dalam pencegahan kecelakaan kapal?

1.2.2. Bagaimana dampak dan upaya dari belum maksimalnya management keselamatan yang dilaksanakan divisi *Quality and Safety Department* PT Kartika Samudra Adijaya dalam pencegahan kecelakaan kapal?

## 1.3. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan rumusan masalah yang dijabarkan, adapun tujuan penelitian dari penelitian ini diuraikan sebagai berikut.

1.3.1. Untuk mengetahui penyebab belum maksimalnya manajemen keselamatan yang dilaksanakan oleh divisi *Quality and Safety Department* dalam pencegahan kecelakaan kapal di alur sungai Mahakam.

1.3.2. Untuk mengetahui dampak dan upaya apa yang dilakukan agar manajemen keselamatan yang dilaksanakan oleh divisi *Quality and Safety Departement* dapat berjalan dengan maksimal dalam pencegahan kecelakaan kapal di alur sungai Mahakam.

#### 1.4. Manfaat Penelitian

Dari penelitian yang akan dilaksanakan, peneliti berharap bahwa penelitian ini dapat memberikan manfaat, baik bagi peneliti selanjutnya, sivitas akademika, maupun bagi pembaca lainnya.

##### 1.4.1. Manfaat Secara Teoritis

Penelitian ini dapat dijadikan sumber pengetahuan yang dapat membantu penulis untuk mengembangkan ilmunya dalam bidang peningkatan *safety management* dalam pencegahan kapal di alur sungai Mahakam. Melalui bekal teori yang sudah dipelajari dan diampu pada masa perkuliahan, peneliti berharap bahwa penelitian ini dapat dijadikan sumber referensi selanjutnya bagi siapa pun yang ingin mengkaji permasalahan penelitian yang sama.

##### 1.4.1.1. Bagi Penulis

- 1) Dapat menambah pengetahuan dan informasi tentang upaya peningkatan *Safety Management* yang dilaksanakan oleh divisi *Quality and Safety Departement* dalam pencegahan kecelakaan kapal.

- 2) Dapat mengembangkan disiplin ilmu baru mengenai kemaritiman agar dapat diterapkan dalam bidang selanjutnya yaitu dunia kerja.
- 3) Dapat membandingkan antara ilmu yang diajarkan (teori-teori) di dunia perkuliahan dan ilmu terapan dari perusahaan.
- 4) Untuk memenuhi syarat kelulusan dari program Diploma IV jurusan TALK di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dengan gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel)

#### 1.4.1.2. Bagi Lembaga Pendidikan

Penelitian ini dapat dijadikan referensi/rujukan selanjutnya oleh taruna yang akan mengadakan penelitian yang sama. Selain itu, diharapkan taruna selanjutnya juga mendapatkan ilmu pengetahuan baru mengenai materi *Safety Management* yang berguna untuk mencegah kecelakaan kapan di alur sungai Mahakam.

#### 1.4.1.3. Bagi Perusahaan Pelayaran

Penelitian ini dapat dijadikan sebagai saran untuk perusahaan sebagai referensi untuk perbaikan. Selain itu, penelitian ini juga dapat dijadikan sebagai alat agar perusahaan dan akademik tetap menjalin kerja sama yang baik.

#### 1.4.2. Manfaat Secara Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi pedoman/referensi untuk meningkatkan Sumber Daya Manusia terutama untuk memecahkan masalah yang berhubungan dengan upaya peningkatan *Safety Management* dalam pencegahan kecelakaan kapal di alur sungai Mahakam oleh PT Kartika Samudra Adijaya.

#### 1.5. Sistematika Penulisan

Penelitian ini disusun berdasarkan sistematika penulisan yang di dalamnya terdapat lima bab yang saling berkaitan. Hal itu bertujuan agar pembaca dapat membaca seluruh gagasan pokok yang ingin peneliti sampaikan dengan baik dan sistematis. Adapun sistematika tersebut diuraikan sebagai berikut.

##### **BAB I PENDAHULUAN**

Adapun subbab yang terdapat dalam bab pendahuluan meliputi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

##### **BAB II LANDASAN TEORI**

Bab II terdapat subbab yang berisi banyak penjelasan. Adapun subbab tersebut yaitu tinjauan pustaka yang di dalamnya terdapat berbagai macam teori, konsep, serta pemikiran yang dapat dijadikan dasar pembahasan penelitian. Selain itu, terdapat fakta dan data yang juga dapat membantu penyelesaian penelitian.

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Bab III terdapat subbab yang di dalamnya membahas pemaparan metode penelitian yang selanjutnya akan digunakan oleh peneliti. Hal itu terdiri atas beberapa subbab yang dikembangkan lagi, seperti tempat dan waktu penelitian, jenis dan sumber data dalam penelitian, metode pengumpulan data, teknik keabsahan data, teknik analisa data. Metode pengumpulan data merupakan berbagai cara yang digunakan untuk mengumpulkan data.

### **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini terdiri dari gambaran umum objek yang diteliti, analisa masalah, pembahasan masalah. Analisis hasil penelitian merupakan bagian inti dari Skripsi dan berisi pembahasan mengenai hasil penelitian yang diperoleh selama melaksanakan praktik darat.

### **BAB V PENUTUP**

Pada bab ini terdiri dari kesimpulan dan saran. Kesimpulan adalah hasil pemikiran deduktif dari hasil penelitian penulis. Pemaparan kesimpulan berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan masalah. Saran merupakan sumbangan pemikiran peneliti sebagai *alternative* terhadap upaya pemecahan masalah.

### **DAFTAR PUSTAKA**

### **LAMPIRAN**

### **DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### 2.1. Tinjauan Pustaka

##### 2.1.1. Pengertian Upaya

Upaya adalah usaha; ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar; daya upaya (KBBI, 2003). “Upaya adalah usaha untuk menyampaikan maksud, akal dan ikhtisar. Upaya merupakan segala sesuatu yang bersifat mengusahakan terhadap sesuatu hal supaya dapat lebih berdaya guna dan berhasil guna sesuai dengan maksud, tujuan dan fungsi serta manfaat suatu hal tersebut dilaksanakan” (Poerwadarminta, 1991:574).

Fasilitas yang menunjang diperlukan untuk menghasilkan sebuah upaya yang maksimal. Fasilitas yang dimaksud mencakup alat, cara, atau metode. Berdasarkan penjelasan tersebut, dapat disimpulkan bahwa upaya merupakan pendayagunaan kekuatan atau kemampuan yang dimiliki dalam mengerjakan suatu kegiatan agar diperoleh hasil maksimal.

##### 2.1.2. Peningkatan

Adi S (2000:117) menyebutkan kata peningkatan berakar dari kata tingkat yang berarti lapis atau lapisan atau susunan dari sesuatu. Arti lain dari tingkat yakni pangkat, kelas, atau taraf. Adapun yang dimaksud peningkatan sama halnya dengan kemajuan.

Peningkatan didefinisikan juga sebagai penambahan kualitas, kuantitas, tingkatan, maupun kederajatan. Dalam hal ini, peningkatan mengacu pada bertambahnya kemampuan serta keterampilan. Adapun dalam ukuran pencapaian, peningkatan berkaitan dengan sifat, hubungan, proses, atau ukuran. Dalam beberapa konteks, peningkatan merupakan sesuatu hal yang positif.

### 2.1.3. Manajemen

Manajemen sering diartikan dengan cara mencapai tujuan organisasi. Ilmu manajemen memberikan suatu pengajaran mengenai proses yang harus dilalui untuk mencapai cita-cita Bersama melalui pendayagunaan sumber-sumber yang penting dalam organisasi. Berikut ini dipaparkan mengenai karakteristik organisasi yang mengacu pada 3 hal di bawah ini.

- 1) Rangkaian aktivitas yang bersifat kontinu atau saling berkaitan.
- 2) Terdapat konsentrasi pada upaya pencapaian tujuan.
- 3) Terdapat kerja sama dengan pihak-pihak tertentu guna mencapai tujuan melalui upaya pendayagunaan sumber daya organisasi.

Berikut ini dijabarkan definisi manajemen menurut para ahli.

#### 1. Menurut Lyndak F. Urwick

Manajemen mencakup *Forecasting* (meramalkan), *Planning* (*Organizing* (perencanaan Pengorganisiran), *Commanding* (memerintahklan), *Coordinating* (pengkoordinasian) dan *Controlling* (pengontrolan).

2. Menurut George R. Terry, (1958)

Dalam bukunya *Principles of Management* Sukarna (2011: 10) membagi empat fungsi dasar manajemen, yaitu *Planning* (Perencanaan), *Organizing* (Pengorganisasian), *Actuating* (Pelaksanaan) dan *Controlling* (Pengawasan). Keempat fungsi manajemen ini disingkat dengan POAC.

*Planning* (perencanaan) “Perencanaan adalah pemilih fakta dan penghubungan fakta-fakta serta pembuatan dan penggunaan perkiraan-perkiraan atau asumsi-asumsi untuk masa yang akan datang dengan jalan menggambarkan dan merumuskan kegiatan-kegiatan yang diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan.”

*Organizing* (pengorganisasian) berkaitan dengan Menyusun dan mengelompokkan berbagai sumber daya dalam organisasi guna mencapai tujuan bersama. Dalam pengorganisasian, ditentukan pula batasan kewenangan, hubungan kerja sama, serta factor-faktor fisik yang dimiliki demi menunjang kelancaran proses pelaksanaan.

George R. Terry (dalam Sukarna, 2011: 46) mengelompokkan asas-asas pengorganisasian berikut ini.

- 1) Tujuan (*objective*).
- 2) Pembagian kerja (*departementation*).
- 3) Penempatan tenaga kerja (*assign the personel*).
- 4) Wewenang dan tanggung jawab (*authority and responsibility*).
- 5) Pelimpahan wewenang (*delegation og authority*)



*Actuating* (pelaksanaan/penggerakan) adalah pemberian dorongan dan upaya memotivasi anggota agar bekerja keras guna mencapai tujuan yang telah ditentukan. Hal ini penting untuk dilakukan agar pelaksanaan berjalan sesuai dengan rencana. Tidak hanya itu, penggerakan bertujuan agar pihak-pihak tertentu yang berkepentingan dengan tujuan organisasi dapat bekerja dengan ikhlas, terarah, dan konsisten.

Manajemen pada intinya terdiri atas orang-orang dengan kepentingan yang sama melakukan aktivitas yang terorganisasi. Aktivitas yang dilakukan orang-orang dalam manajemen menentukan berhasil tidaknya suatu tujuan organisasi dicapai. Manajemen sendiri terdiri atas tiga tingkatan, yakni manajemen atas, menengah, dan bawah. Dalam prosesnya, manajemen mengontrol agar dalam pelaksanaan tidak terjadi pemborosan sumber daya. Pemborosan sumber daya dapat meliputi pemborosan materi, waktu, tenaga, energi, dan lainnya. Hal ini disebut pula dengan pemborosan *tools of management*. Hal yang demikian berdampak pada munculnya *mis-management*.

- 1) *Measuring the performance* (ukuran pelaksanaan)
- 2) *Comparing performance with the standard and ascertaining the difference, if any* (bandingkan pelaksanaan dengan standard dan temukan jika ada perbedaan)
- 3) *Correcting the deviation by means of remedial action*

(perbaiki penyimpangan dengan cara-cara tindakan yang tepat).

Bertolak pada penjelasan yang telah disampaikan, manajemen keselamatan berkaitan dengan usaha suatu organisasi dengan menjalankan/membuat suatu standart dengan tujuan untuk mencapai suatu tujuan organisasi, yang salah satunya ialah *Zero Accident*. Dan hal tersebut dapat dapat diukur dengan indikator berikut:

#### Perencanaan

- 1) Rencana pengaturan
- 2) Rencana memperbarui *standart*
- 3) Rencana pelatihan untuk anak buah kapal (ABK)
- 4) Rencana evaluasi kerja

#### Pengorganisasian

- 1) Kerjasama
- 2) *Quality Safety Management*
- 3) Komunikasi

#### Pelaksanaan

- 1) Penerapan *standart*
- 2) Pelaksanaan pelatihan

### 3) Pelaksanaan perawatan kapal

#### Pengawasan

- 1) Pengawasan alat navigasi kapal
- 2) Pengawasan perawatan
- 3) Kinerja

#### 2.1.4. Kecelakaan

Kecelakaan pada hakikatnya merupakan suatu proses yang tidak direncanakan dan muncul secara tidak terduga. Kecelakaan bukan sesuatu yang diinginkan terjadi karena umumnya membuat hal yang sudah direncanakan menjadi kacau. Kekacauan ini tidak jarang mengarah pada terjadinya kerugian bagi organisasi, baik kerugian materil maupun psikologi. Risiko kecelakaan ini juga berlaku dalam bidang pekerjaan. Penjelasan terkait kecelakaan kerja di atas, terdapat pula pengertian mengenai kecelakaan kerja menurut para ahli, di antaranya;

##### 1. Menurut OSHA

*Commuting* tidak termasuk dalam kecelakaan kerja. *Commuting* adalah kecelakaan yang terjadi ketika pekerja berangkat atau pulang dari bekerja.

##### 2. Menurut Sumar'mur (2009)

Kecelakaan sewaktu melaksanakan pekerjaan, baik saat perjalanan maupun pada saat beraktivitas yang diakibatkan oleh pekerjaan dikategorikan sebagai kecelakaan kerja.

Ketika seseorang berada dalam suatu ikatan dengan

perusahaan maka hal-hal yang tidak diharapkan terjadi sewaktu melaksanakan pekerjaan termasuk dalam definisi kecelakaan kerja. Terdapat dua kategori kecelakaan, yakni kecelakaan yang diakibatkan oleh tindakan berbahaya dan kecelakaan karena adanya bahaya. Bentuk-bentuk kecelakaan kerja karena melakukan Tindakan berbahaya tersebut, antara lain:

- 1) Kecelakaan pada saat operasi perusahaan berlangsung yang berkaitan dengan kewenangan pihak-pihak tertentu.
- 2) Kecelakaan akibat kecepatan terlalu tinggi ketika beroperasi.
- 3) Kesalahan menempatkan posisi.
- 4) Lalai melaksanakan standar operasional.
- 5) Minum-minuman keras
- 6) Bersenda gurau

Adapun kecelakaan kerja yang disebabkan keadaan bahaya, di antaranya

- 1) Peralatan/perlengkapan yang rusak
- 2) System pemberian peringatan yang tidak tepat
- 3) Keadaan lingkungan yang membahayakan

Jenis-jenis kecelakaan kerja

- 1) Peralatan/perlengkapan yang rusak
- 2) System pemberian peringatan yang tidak tepat

### 3) Keadaan lingkungan yang membahayakan

Bird dan Germain (1990) membagi kecelakaan kerja menjadi tiga klasifikasi berikut ini.

- 1) *Accident* adalah kerugian yang ditimbulkan akibat munculnya kejadian yang tidak dikehendaki. *Accident* lebih banyak menyebabkan kerugian secara materil (harta benda).
- 2) *Incident* adalah *accident* yang belum sampai menyebabkan kerugian bagi yang mengalaminya.

3) *Near Miss* adalah kejadian yang membuat seseorang hampir. Ditinjau dari aspek pengaruh yang timbul, Suma'mur (1981) mengklasifikasikan kecelakaan kerja menjadi tiga kategori berikut ini.

#### 1) Kecelakaan Kerja Ringan.

Suatu hal termasuk dalam kecelakaan kerja ringan jika kejadiannya hanya menimbulkan kerugian kecil yang pengobatannya dapat dilakukan pada hari itu. Orang yang mengalami kecelakaan kerja ringan, umumnya hanya memerlukan sedikit istirahat untuk pulih Kembali sekitar 2 hari. Contoh kecelakaan kerja ringan, di antaranya terkena goresan, terkena pecahan kaca, terpeleset, dan sebagainya.

#### 2) Kecelakaan Kerja sedang.

Berbeda dengan kecelakaan ringan, kecelakaan kerja sedang membutuhkan pemulihan yang lebih atau lebih dari dua hari. Contoh kecelakaan kategori sedang, antara lain terkena luka

bakar, kulit tersobek, terjepit, dan lain sebagainya.

### 3) Kecelakaan Kerja Berat.

Kecelakaan tipe ini mencakup keadaan penderita karena gagalnya fungsi tubuh maupun amputasi. Contoh kecelakaan kerja berat adalah patah tulang.

Suma'mur (2009) menyebutkan faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan kerja di antaranya sebagai berikut.

#### 1) Faktor lingkungan

Lingkungan kerja sebaiknya memenuhi persyaratan keselamatan agar mengurangi terjadinya kecelakaan. Akan tetapi, jika lingkungan tersebut menghambat, memperlambat, dan mengganggu kinerja dari pekerja tentu hal tersebut dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan kerja.

#### 2) Faktor mesin dan peralatan kerja

Pengadaan mesin maupun alat-alat kerja harus direncanakan dengan matang serta memenuhi prosedur yang telah ditetapkan. Penggunaan alat pengaman pada mesin-mesin yang bergerak sangat penting untuk diperhatikan. Hal ini karena menyangkut keselamatan bagi pihak-pihak yang berkenaan dengan alat-alat tersebut. Pagar atau tutup pengaman juga harus selalu dievaluasi penggunaannya. Operator memiliki tanggung jawab untuk mengecek keefektifan pengaman melalui bentuk dan ukurannya. Dalam hal ini bentuk dan ukuran pengaman harus

sesuai dengan mesin dan peralatan yang digunakan.

### 3) Faktor manusia

Hal-hal yang berhubungan dengan keselamatan kerja yang berasal dari faktor manusia, antara lain aturan kerja, kapasitas pekerja, kurang konsentrasi saat bekerja, disiplin dalam bekerja, dan mengurangi penyebab kecelakaan.

Berdasarkan uraian di atas, dapat diukur tingkat kecelakaan kerja dengan dimensi dan indikator sebagai berikut:

Berdasarkan uraian diatas, dapat diukur tingkat kecelakaan kerja dengan dimensi dan indikator sebagai berikut:

Faktor lingkungan

- 1) Cuaca
- 2) Kondisi arus

Faktor manusia

- 1) Kinerja ABK
- 2) Pengetahuan ABK
- 3) Keahlian ABK

Faktor mesin dan peralatan

- 1) Kondisi mesin

## 2) Kondisi peralatan

### 2.1.5. Kapal

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 menjelaskan tentang kapal sebagai jenis kendaraan air yang dapat bergerak oleh energi yang berasal dari angin, mekanik, maupun energi lainnya. Lebih lanjut menurut undang-undang tersebut, kapal termasuk kendaraan yang dinamis karena dapat mengapung baik di atas maupun di bawah air di mana bagian alat apungnya mengapung tanpa berpindah-pindah.

Pasal 309 ayat (1) KUHD) juga menerangkan bahwa kapal digunakan untuk kepentingan pelayaran. Adapun yang termasuk dalam definisi kapal menurut undang-undang ini mengacu pada kapal dengan nama dan sifat apapun, seperti alat pengangkut terapung, kapal karam, mesin lumpur, dan sebagainya. Benda-benda tersebut termasuk dalam definisi kapal karena mampu terapung dan secara mandiri dapat digerakkan di dalam air, meskipun tidak mampu bergerak menggunakan kekuatannya sendiri. Sementara itu, Gianto dkk (2000: 65) juga memberikan argumennya bahwa kapal adalah alat yang dapat mengapung terlepas dari semua bentuk maupun jenisnya. Salah satu jenisnya adalah kapal laut. Kapal ini dirancang khusus untuk melakukan pelayaran di laut.

Kapal menurut KBBI adalah kendaraan multifungsi yang dapat mengangkut penumpang maupun barang yang mengapung di



laut atau sungai. Adapun yang termasuk kapal dalam cakupan definisi menurut KBBI adalah sampan atau perahu berukuran kecil. Pada kapal besar umumnya dilengkapi dengan sekoci. Kapal dengan sekoci dapat menampung kapal kecil di dalamnya. Dalam istilah bahasa Inggris, kapal mengacu pada padanan kata *ship* untuk sebutan kapal besar dan *boat* untuk menyebut kapal kecil. Dalam penggunaannya, kapal besar mampu menampung perahu sedangkan perahu tidak akan sanggup menampung kapal. Ketika berlayar seorang nakhoda kapal harus mematuhi peraturan sesuai dengan regulasi pada undang-undang di Indonesia. Regulasi tersebut, di antaranya kewajiban bagi nakhoda dan ABK untuk memiliki surat atau sertifikat pelayaran. Berbicara mengenai pelayaran, berikut ini macam-macam kapal yang dimiliki PT. Kartika Samudra Adijaya.

#### 2.1.5.1. Kapal *Floating Crane (Floating Crane boat)*

Karakteristik yang khas dari kapal floating crane adalah adanya perancangan yang dikhususkan sebagai alat bongkar muat. Alat ini terpasang di atas tongkang serta digerakkan dengan bantuan baling-baling. Adapun pergerakan baling-baling dapat terjadi karena mendapat tarikan atau bergerak sendiri atau dapat juga melalui kombinasi penggaruk. Kombinasi ini memungkinkan barang yang terdapat di tongkang dapat terangkut ke kapal. Pada wilayah perairan, tentunya alat ini sangat mudah ditemukan.

Fungsinya untuk menyalurkan barang dari tongkang ke *mother vessel* untuk diproses. Di sini, *loading operation* maupun system ban yang berjalan menjadi bagian dari system pengoperasiannya.



Sumber : Dokumentasi Pribadi 2020

Gambar 2.1 *Floating Crane FC. Ratu Giok 6*

#### 2.1.5.2. Kapal Tanker (*Tanker Boat*)

Pengangkutan minyak biasa melibatkan kapal tanker. Menurut jenisnya, kapal tanker terdiri atas kapal tangker untuk mengangkut minyak dan kapal tanker. Kapal tanker adalah jenis dari kapal tanker yang berfungsi untuk mengangkut minyak matang maupun mentah.

Kapal tanker yang berfungsi mengangkut minyak mentah, umumnya didesain lebih kecil. Badan kokoh dan komponennya terbuat dari bahan yang kokoh agar minyak yang diangkut tidak tumpah di laut. Tumpahnya minyak ke

laut dapat berdampak buruk pada kehidupan ekosistem laut dan sekitarnya.



Sumber : Dokumentasi Pribadi 2019

Gambar 2.2 *Motor Tanker* MT. Kartika 1

#### 2.1.5.3. Kapal Tunda (*Tug Boat*)

Kapal tunda difungsikan untuk melayani kapal dengan Panjang melebihi 70 meter. Kapal ini beroperasi di wilayah wajib pandu, yaitu wilayah tempat kapal berlabuh atau meninggalkan Pelabuhan. Kapal tunda beroperasi dengan cara melaakukan dorongan, tarikan, maupun menggandeng kapal lain. Hal tersebut ditujukan untuk mengawal keselamatan selama pelayaran. *Tugboat* difungsikan untuk membuat kapal *floating crane* tertarik atau terdorong. Tarikan dan dorongan dari *tugboat* akan membuat kapal dapat melalui alur sungai sehingga dapat menuju pelabuhan

berikutnya. Kapasitas awak kapal tunda ditentukan oleh ukuran dari kapal tunda itu sendiri. Sebagai contoh, tipe *heen-scren* pada tenaga 600 HP-1000 HP dapat menampung minimal 13 awak kapal. Awak kapal tersebut mencakup Nakhoda, Mualim I, Mualim II, Kepala Kamar Mesin, (KKM), Masinis I, Masinis II (1 orang), Juru Masak (1 orang), serta juru mudi (2 orang), kelasi (2 orang), dan juru motor (2 orang). Dalam menjalankan tugasnya, keahlian para awak kapal dibuktikan dengan kepemilikan ijazah keahlian.



Gambar 2.3 Tugboat KSA 99 & KSA 104

#### 2.1.4. Alur Sungai

Menurut PP No. 38 Tahun 2011 Tentang Sungai, Sungai adalah alur atau wadah air alami dan/atau buatan berupa jaringan pengaliran air beserta air didalamnya, mulai dari hulu sampai muara, dengan dibatasi kanan dan kiri oleh garis sempadan. Kemudian untuk Daerah

Aliran Sungai adalah suatu wilayah yang merupakan satu kesatuan dengan sungai dan anak-anak sungainya, yang berfungsi menampung, menyimpan, dan mengalirkan air yang berasal dari curah hujan ke laut secara alami, yang batas di darat merupakan pemisah topografis dan batas di laut sampai dengan daerah perairan yang masih terpengaruh aktifitas daratan.

Sungai adalah suatu saluran drainase yang terbentuk secara alamiah. Akan tetapi disamping fungsinya sebagai saluran drainase dan dengan adanya air yang mengalir di dalamnya, sungai menggerus tanah dasarnya secara terus-menerus sepanjang masa existensinya dan terbentuklah lembah-lembah sungai.

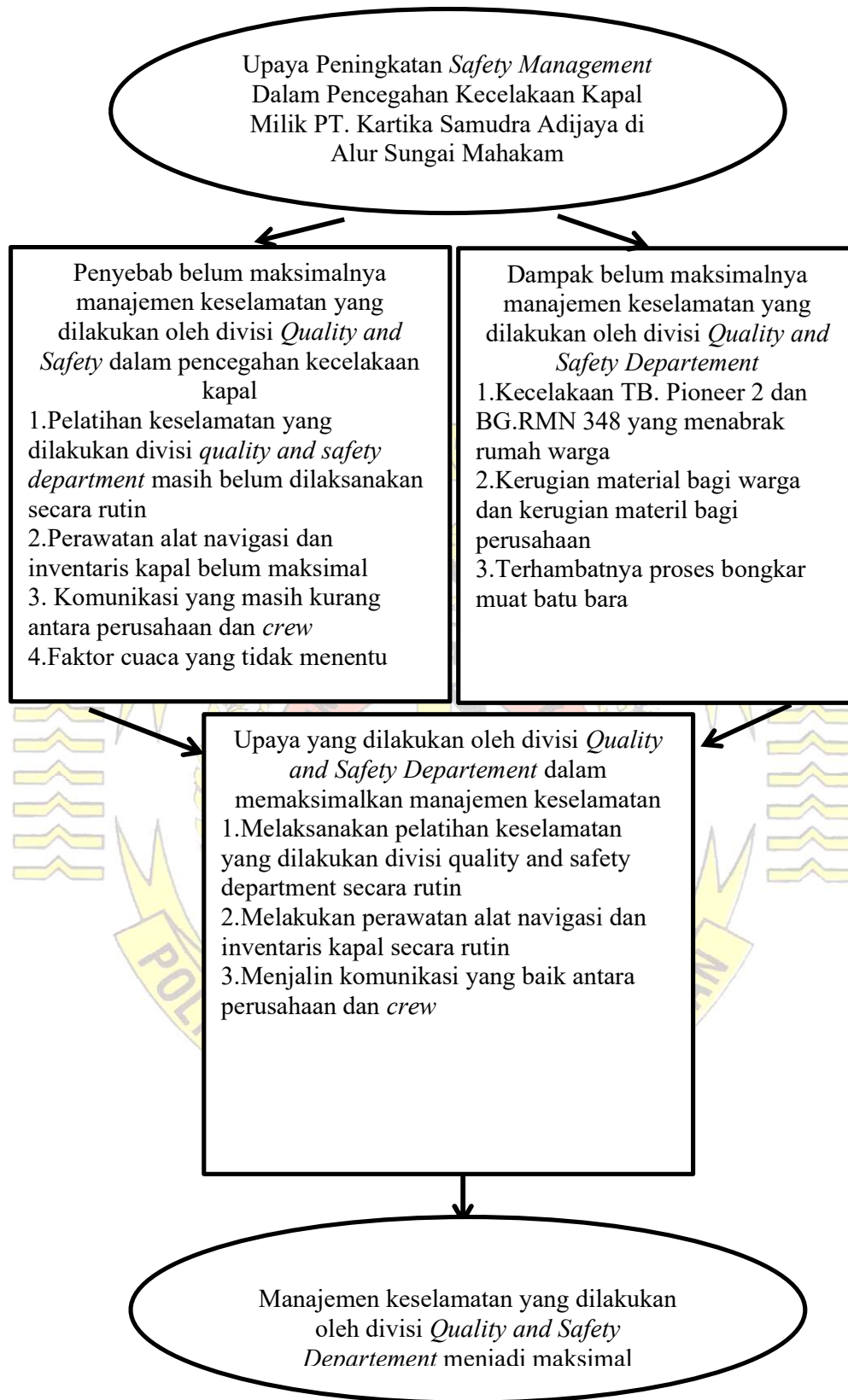
Volume sedimen yang sangat besar yang dihasilkan dari keruntuhan tebing-tebing sungai di daerah pegunungan dan tertimbun di dasar sungai tersebut, terangkut ke hilir oleh aliran sungai. Hal ini diakibatkan karena pada daerah pegunungan kemiringan sungainya curam dan gaya tarik aliran airnya cukup besar, setelah itu gaya tariknya menjadi sangat menurun ketika mencapai dataran. Dengan demikian beban yang terdapat dalam arus sungai berangsur-angsur diendapkan. Menurut Triatmodjo, (2008: 103) sungai adalah saluran dimana air mengalir dengan muka air bebas. Pada semua titik di sepanjang saluran, tekanan dipermukaan air adalah sama, yang biasanya adalah tekanan atmosfer. Variabel aliran sangat tidak teratur terhadap ruang dan waktu. Variabel tersebut adalah tampang lintang saluran, kekasaran, kemiringan dasar,

belokan, debit aliran dan sebagainya. Dalam hal ini fungsi alur sungai pada pelayaran sebagai sarana transportasi pedalaman serta sebagai media pengiriman hasil tambang seperti batubara, kemudian di sisi lain juga dapat berfungsi sebagai penghubung antara hulu ke hilir ataupun sebaliknya.

## 2.2. Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir menjelaskan hubungan teori dengan faktor-faktor dalam pengidentifikasian suatu masalah yang dianggap penting dan tertuang dalam suatu model konseptual (Sugiyono, 2015: 44). Kedudukan kerangka berpikir dalam suatu penelitian yakni sebagai landasan dalam menjawab permasalahan-permasalahan yang coba diangkat dalam penelitian yang bersangkutan. Kerangka berpikir harus disusun dalam kerangka relevansi kelogisan berpikir agar pembaca mengetahui alur berpikir peneliti. Suatu kerangka berpikir dikategorikan baik jika antarvariabel penelitian mampu dijelaskan dalam kerangka teoretis.

Uma Sekaran (dalam Sugiyono, 2017: 60) juga memaparkan hal yang sama bahwa antara teori dan faktor dalam kaitannya dengan kerangka berpikir saling berhubungan untuk menjawab permasalahan yang diteliti pada suatu metode konseptual. Konsep kerangka berpikir dalam penelitian ini secara struktural digambarkan dalam bagan sederhana disertai penjelasan singkat. Hal ini ditujukan untuk mengarahkan penulis agar berfokus pada permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini. Adapun bagan kerangka berpikir penelitian ini dipaparkan sebagai berikut:



Gambar 2.4 Kerangka Berpikir

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1. Simpulan

5.1.1. Penyebab-penyebab belum maksimalnya manajemen keselamatan yang dilaksanakan divisi *Quality and Safety Department* dalam pencegahan kecelakaan kapal

5.1.1.2. Kurangnya pelatihan keselamatan di atas kapal yang dilakukan divisi *Quality and Safety Department* kepada *crew* kapal.

5.1.1.3. Kurangnya komunikasi antara perusahaan dengan *crew* di atas kapal.

5.1.1.4. Kurangnya pengecekan alat navigasi dan inventaris kapal yang dilakukan oleh *crew* kapal.

5.1.1.5. Awak kapal yang kurang mengetahui alur pelayaran di sungai Mahakam.

5.1.1.6. Cuaca yang tidak menentu di alur sungai Mahakam

5.1.2. Dampak dan Upaya dari belum maksimalnya manajemen keselamatan yang dilaksanakan oleh divisi *Quality and Safety Department* dalam pencegahan kecelakaan kapal adalah:

5.1.2.1. Dampak dari belum maksimalnya manajemen keselamatan yang dilaksanakan oleh divisi *Quality and Safety Department* dalam pencegahan kecelakaan kapal adalah



- 1, Kecelakaan kapal yang terjadi antara TB. Pioneer II dan BG. RMN 348 dan TB. JKW 7 dan BG. Intan Kelana 38
- .2. Kerugian materil dan material bagi pihak perusahaan dan warga sekitar alur sungai Mahakam.
- 3.Menyebabkan keterlambatan kegiatan aktifitas pemuatan batu bara.

5.1.2.2 Upaya yang harus dilakukan agar manajemen keselamatan yang dilaksanakan oleh divisi *Quality and Safety Department* menjadi maksimal adalah:

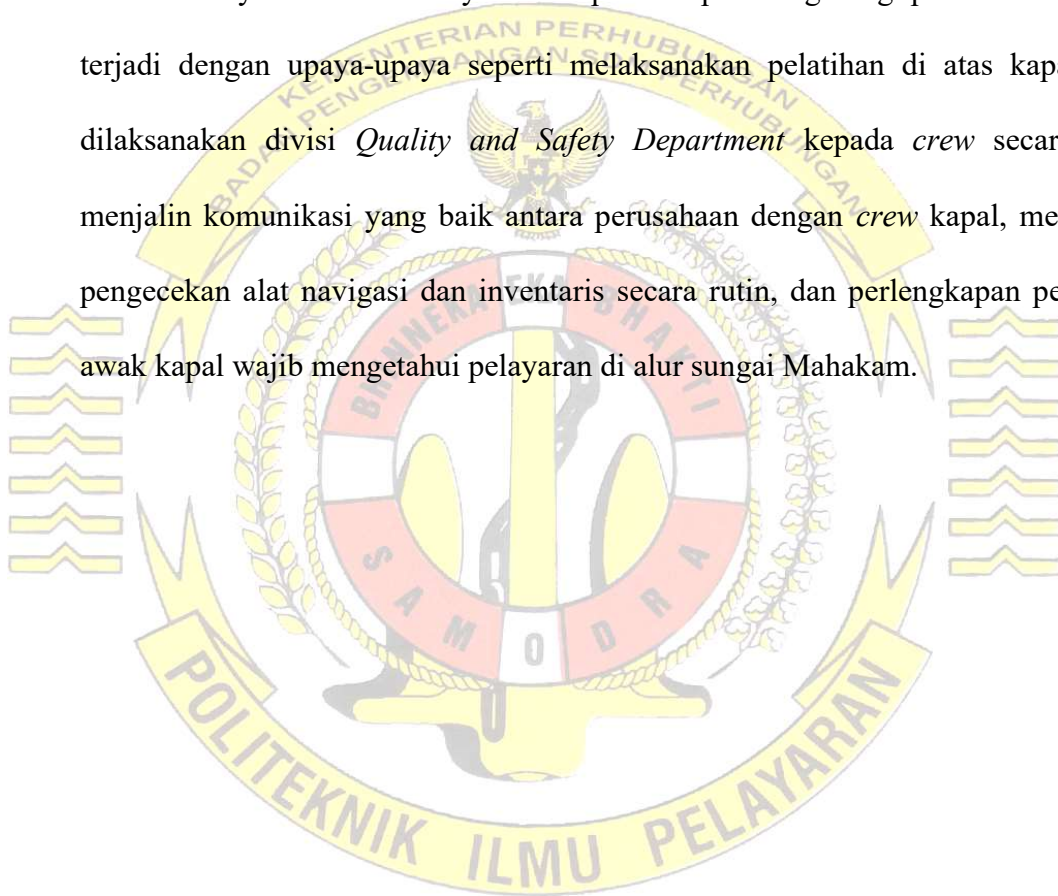
- 1 .Melaksanakan pelatihan keselamatan di atas kapal yang dilaksanakan divisi *Quality and Safety Department* kepada *crew* secara rutin.
2. Menjalin komunikasi yang lebih baik antara perusahaan dengan *crew* kapal.
3. Melakukan pengecekan alat navigasi dan inventaris kapal secara rutin .
4. Perlengkapan peta di atas kapal dan awak kapal wajib mengetahui situasi pelayaran di alur sungai Mahakam.
5. Penerangan yang maksimal di alur sungai Mahakam.

## 5.2. Saran

5.2.1. Penulis menyarankan pihak-pihak yang terlibat dalam upaya peningkatan *Safety Management* dalam pencegahan kecelakaan kapal milik PT Kartika Samudra Adijaya di alur sungai Mahakam seperti perusahaan pelayaran, dan *crew* kapal sebaiknya lebih memahami semua penyebab-penyebab yang menjadi kurang maksimalnya manajemen keselamatan yang dilaksanakan divisi *Quality and Safety Department* dalam pencegahan kecelakaan kapal di alur sungai Mahakam agar menjadi maksimal.

5.2.2. Penulis menyarankan sebaiknya semua pihak yang terlibat dalam upaya peningkatan Safety Management yang dilakukan divisi *Quality and Safety Department* dalam pencegahan kecelakaan kapal untuk memperhatikan dampak yang ditimbulkan akibat penyebab-penyebab belum maksimalnya manajemen keselamatan agar dapat mencegah timbulnya masalah yang sering terjadi.

5.2.3. Penulis menyarankan sebaiknya semua pihak dapat mengurangi permasalahan yang terjadi dengan upaya-upaya seperti melaksanakan pelatihan di atas kapal yang dilaksanakan divisi *Quality and Safety Department* kepada *crew* secara rutin, menjalin komunikasi yang baik antara perusahaan dengan *crew* kapal, melakukan pengecekan alat navigasi dan inventaris secara rutin, dan perlengkapan peta serta awak kapal wajib mengetahui pelayaran di alur sungai Mahakam.




## DAFTAR PUSTAKA

- Adi, S. Pengertian Peningkatan Menurut Ahli. (08 Agustus 2014),
- Bird and Germain, F. J. (1990), *Practical Loss Control Leadership*. USA: Institute Publishing.
- Made Wirartha. (2006), *Pedoman Penulisan Usulan Penelitian, Skripsi, Dan Tesis*. Yogyakarta: Andi.
- KBBI. (2003), *Pengertian Upaya*
- Komaruddin Hidayat. (2001), *Active Learning*. Yogyakarta: Yappendis.
- OSHA. *Job Hazard Analysis: U.S. Department of Labor; 2002*, Available from: <https://www.osha.gov/Publications/osha3071.pdf>.
- R.Terry, and George. (2006), *Prinsip-Prinsip Manajemen*. Jakarta: Bumi Aksara.
- R.Terry, George, and Leslie W.Rue. (2010), *Dasar-Dasar Manajemen*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Sugiyono. (2009), *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif*. Bandung: Alfabeta
- Sugiyono. (2015), *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*. Bandung
- Suma'mur. 2009, *Higiene Perusahaan dan Keselamatan Kerja*. Jakarta : CV Sagung Seto.
- Sunarto. (2018), "Tantangan Untuk Peran Keselamatan Di Sungai: Studi Kasus Pulau Kalimantan Challenge for Safety Role on River: Case Study for Borneo Island." *Jurnal Penelitian Transportasi Laut* 20:69–77..
- W.J.S, Poerwadarminta (1991) *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.
- UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Shofiana, Sari. 2018, *Analisis Pengendalian Bahan Baku Jasa Maklon Dengan Menggunakan Metode Eoq (Economic Order Quality) Berbasis Big Data Logistik Guna Meminimalisir Biaya Produksi Pada PT Barata Indonesia (Persero)*, Majalah Ilmiah BIJAK, Jombang.
- Republik Indonesia. (2018), *Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KP 722 Tahun 2018 Tentang Penetapan Alur-Pelayaran, Sistem Rute, Tata cara berlalu lintas, dan daerah labuh kapal sesuai dengan kepentingannya di pelabuhan Samarinda*.
- UU Nomor 38 Tahun 2011 Tentang Sungai.

Lampiran I (Daftar Kapal Beroperasi di Samarinda)

TUG	BARGE	POSISI
ANNA 2	RMN 3301	MU BERAU
KSA 119	KYK BOSOWA 3301	MU BERAU
KSA 106	RMN 3303	MU BERAU
KSA 112	ISA 3307	SEPARI
KSA 121	ISA 3303	SEPARI
DOLPHIN 12	PRIMA 15	MU BERAU
DOLPHIN 16	PRIMA 16	JETTY TCM AREA
PELITA 6	RMN 318	BUNYUT
KSA ANUGERAH	RMN 368	SUNGAI LAIS
KSA 44	ISA 310	LOAJANAN
KSA 110	RMN 388	WEDA BAY
KSA SURYA	RMN 3307	SAMARINDA
KSA 100	INTAN 7502	LOAJANAN
KSA 51	RMN 348	LOAJANAN
BINTANG III	RMN 351	SAMARINDA
KSA 83	RMN 365	SAMARINDA
KSA 120	RMN 3305	SAMARINDA
KSA 52	RMN 3302	SUNGAI LAIS
KSA 49	ISA 309	SAMARINDA
ATK 2010	RMN 350	SAMARINDA
PIONEER II	RMN 319	SAMARINDA
KOMPAS 03	ARMADA KALTIM 3001	SAMARINDA
KSA 46	INTAN 7504	SAMARINDA
KSA 99	RMN 336	SAMARINDA
KSA 41	BAIDURI 30301	SAMARINDA
KSA 111	ARMADA KALTIM 3003	SAMARINDA
KSA 2000	RMN 374	SAMARINDA
KSA 118	BAIDURI 30272	SAMARINDA
KSA 115	RMN 326	SAMARINDA
KOMPAS 01	RMN 311	SAMARINDA
ALAMANDA	RMN 312	SAMARINDA
KSA 109	ARMADA KALTIM 02	SAMARINDA
KSA 47	RMN 321	SAMARINDA
KSA 116	RMN 308	SAMARINDA
SELERA 03	RMN 329	SAMARINDA

## Lampiran II (Prosedur Manajemen Keselamatan)

PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA		
	PROSEDUR MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL	Edisi : 1
	No Prosedur : KSA - K20	Tanggal : 01/06/2014 Disetujui : Direktur Utama Halaman : 1 dari 16

### 1. Maksud dan Tujuan

Menjamin bahwa kegiatan di atas kapal di bawah manajemen perusahaan memenuhi persyaratan dari Sistem Manajemen Keselamatan dan menjamin serta mempertahankan pelayaran kapal yang aman, memperhatikan keselamatan awak kapal dan juga barang dengan membuat prosedur yang diperlukan.

### 2. Ruang Lingkup Penggunaan

Peraturan ini berlaku bagi kapal-kapal yang tercantum pada "Sistem Manajemen Keselamatan".

### 3. Rencana Pengelolaan untuk Kegiatan Pelayaran

Pelaksanaan kegiatan pelayaran menurut peraturan ini harus disesuaikan dengan prosedur Operasional di Kapal (KSA-K21).

### 4. Tanggung Jawab dan Wewenang untuk Kegiatan di atas Kapal

Tanggung jawab dan wewenang untuk kegiatan di atas kapal harus disesuaikan dengan "Bagan Organisasi Kapal" dan "Prosedur Organisasi di Kapal (KSA-K10)".


### 5. Rencana Kegiatan Pelayaran

#### 5.1. Persiapan meninggalkan Pelabuhan


- Nakhoda harus melaksanakan pemeriksaan sebelum meninggalkan pelabuhan sesuai dengan Prosedur Operasional di Kapal (KSA-K21).
- Awak kapal harus memeriksa semua hal sesuai dengan perintah Nakhoda dan Prosedur Operasional di Kapal (KSA-K21).

#### 5.2. Persiapan memasuki Pelabuhan

- Nakhoda harus memberikan instruksi kepada masing-masing Kepala Departemen di kapal sedini mungkin sebelum memasuki pelabuhan sesuai dengan Prosedur Organisasi di Kapal (KSA-K10). Jika ada kekurangan disaat pemeriksaan, Nakhoda harus melaporkan kekurangan tersebut kepada Manager Armada dan Branch Operation serta Perwakilan Pelabuhan Tujuan, dan meminta bantuan jika diperlukan.
- Mualim I harus memeriksa dan meneliti peta-beta, buku pelayaran dan perlengkapan navigasi sesuai dengan Prosedur Operasional di Kapal (KSA-K21).
- KKM harus memeriksa dan meneliti kondisi mesin dan perlengkapan kapal sesuai dengan Prosedur Operasional di Kapal (KSA-K21).

PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA		
	<b>PROSEDUR MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL</b> No Prosedur : KSA - K20	Edisi : 1 Tanggal : 01/06/2014 Disetujui : Direktur Utama Halaman : 2 dari 16

- 5.3. **Penjagaan waktu berlayar**
- Nakhoda harus memberikan instruksi untuk penjagaan waktu berlayar kepada awak kapal setelan meninggalkan pelabuhan. Awak kapal harus melaksanakan penjagaan sesuai dengan Prosedur Operasional di Kapal (KSA-K21).
  - KKM harus memberikan panduan dan instruksi sehingga penjagaan untuk Departemen Mesin dilaksanakan dengan aman dan benar.
- 5.4. **Komunikasi dan laporan**
- Sebagai peraturan, laporan dan permintaan yang diperlukan untuk pelayaran kapal harus sesuai dengan Prosedur Komunikasi di Kapal (KSA-K24).
  - Nakhoda bertanggung jawab atas semua hubungan komunikasi yang berhubungan dengan pelayaran kapal. Nakhoda harus mencatat hubungan komunikasi pada Buku Catatan Komunikasi Nakhoda.
  - Nakhoda harus menyimpan dan mengelola copy dari laporan komunikasi yang dikirimkan.
  - Hubungan komunikasi dengan VHF harus dilakukan sesuai dengan Prosedur Komunikasi di Kapal (KSA-K24).
- 5.5. **Kapal di Pelabuhan**
- Nakhoda harus memberikan instruksi untuk penjagaan di pelabuhan sesuai dengan Prosedur Manajemen Keselamatan Kapal (KSA-K20).
  - Personil yang bertanggung jawab untuk penjagaan harus melakukan pemeriksaan keselamatan sesuai dengan Prosedur Manajemen Keselamatan Kapal (KSA-K20).
  - Nakhoda harus mencatat instruksi/komunikasi pada "Buku Catatan Komunikasi dengan Darat" bilamana komunikasi dengan staf manajemen di Darat dan petugas terkait diperlukan.
6. **Navigasi**
- Navigasi dari kapal harus dilaksanakan sesuai dengan Prosedur Peralatan Navigasi (KSA-K22).
- 6.1. Navigasi khusus berdasarkan peraturan ini adalah kegiatan dan situasi seperti berikut:
- Berlayar dengan jarak tampak terbatas.  
Diartikan sebagai berlayar dalam keadaan cuaca dengan jarak tampak kurang dari 3 mil laut.
  - Berlayar dalam perairan sempit.  
Arii pelayaran sempit dari kedalaman air yang terbatas seperti daerah yang dijelaskan pada Prosedur Peralatan Navigasi (KSA-K22) menurut peraturan ini.
  - Berlayar dalam cuaca buruk.  
Berlayar di daerah dengan kondisi cuaca dan laut di mana kecepatan angin lebih dari 6 skala Beaufort dan tinggi gelombang laut lebih besar dari 5 m.

PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA		
	PROSEDUR MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL	Edisi : 1
	No Prosedur : KSA - K20	Tanggal : 01/06/2014 Disetujui : Direktur Utama Halaman : 3 dari 16


6.2. Pedoman Pengelolaan dalam Navigasi

Navigasi khusus harus dilaksanakan sesuai dengan prosedur berikut:

- a. Berlayar dalam jarak tampak terbatas, alur pelayaran sempit, perairan dangkal dan berlayar pada kondisi cuaca buruk.
  - Bilamana kondisi seperti tersebut di atas terjadi, 30 menit sebelum tiba di daerah yang disebutkan pada bagian 7.1 (b) di atas, Perwira yang bertugas jaga navigasi harus melaporkan kondisi ini segera kepada Nakhoda.
  - Setelah menerima laporan tersebut, Nakhoda harus segera memeriksa kondisi dan mengeluarkan perintah untuk menempatkan petugas jaga dalam navigasi khusus seperti dijelaskan pada Prosedur Peralatan Navigasi (KSA-K22).
  - Awak kapal yang bertugas jaga navigasi/mesin/radio agar melakukan tugas penjagaan sesuai dengan Prosedur Peralatan Navigasi (KSA-K22)
  - Bilamana kondisi sudah kembali normal dan situasi berbahaya sudah lewat, Nakhoda akan menghentikan tambahan petugas jaga navigasi khusus.
  - Bilamana perintah untuk melaksanakan tugas jaga navigasi khusus telah dikeluarkan atau dihentikan, waktu, posisi, susunan masing-masing penjagaan agar dicatat di Log Book Deck dan Mesin.
- b. Muallim I harus mengkoreksi peta-peta.

Nakhoda harus menentukan ruang lingkup koreksi peta tergantung dari daerah pelayaran kapal dan agar mengambil langkah untuk membedakan secara jelas mana peta yang sudah dikoreksi dan mana yang belum.

Muallim I harus mengkoreksi peta sesuai dengan Prosedur Peralatan Navigasi (KSA-K22) dan mengisi "Catatan Koreksi Peta" serta minta pengesahan Nakhoda.

<b>PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA</b>		
	<b>PROSEDUR MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL</b>	Edisi : 1
	No Prosedur : KSA - K20	Tanggal : 01/06/2014
		Disetujui : Direktur Utama
		Halaman : 5 dari 16

## PROSEDUR KESELAMATAN KAPAL

### 1. Kebijakan Dalam Keselamatan

Keselamatan awak kapal ditempatkan di atas segala-galanya dan merupakan dasar pertimbangan utama dalam setiap keadaan.

Keselamatan pengoperasian kapal tergantung pada ketaatan awak kapal untuk bertindak bekerja dengan aman. Meskipun tanggung jawab pengamatan terhadap perlindungan keselamatan ada pada Nakhoda dan Perwira kapal, namun semua awak kapal diwajibkan berperan aktif mengawasi agar perlindungan keselamatan ini selalu diperhatikan.

Semua awak kapal wajib melaporkan adanya segala bentuk keadaan bahaya yang dikehendakinya kepada Kepala Departemen masing-masing atau kepada Muallim atau Masinis Jaga.

### 2. Peraturan Merokok

Merokok diijinkan di tempat yang ada tanda boleh merokok, merokok di dalam di tempat lain di atas kapal hanya dapat dilakukan dalam beberapa situasi yang memungkinkan dan harus sejjin Nakhoda. Rokok atau puntung rokok dan korek api tidak boleh di buang keluar dari jendela-jendela kapal pada setiap waktu dan keadaan.

Apabila peraturan setempat atau ketentuan merokok oleh Nakhoda hanya diberlakukan pada ruangan-ruangan tertentu, maka petunjuk ruangan untuk merokok tersebut harus ditempelkan di pintu-pintu dari ruangan-ruangan tersebut dan juga pada papan pengumuman di kapal. Bila peraturan merokok yang dibuat di atas kapal telah sesuai dengan peraturan setempat, harus ditempelkan di papan pengumuman di kapal.


### 3. Pakaian dan Perlengkapan Kerja

Awak kapal diharuskan menggunakan perlengkapan dan pakaian yang sesuai dengan jenis pekerjaan yang dilakukannya. Awak kapal yang bekerja di Kamar Mesin harus menggunakan baju berlengan panjang, celana panjang atau overall untuk mengurangi bahaya kecelakaan luka bakar, uap panas dan lain lain. Awak kapal yang bekerja di terik matahari harus memakai pakaian yang dapat melindungi mereka dari sengatan matahari.

Setiap awak kapal diharuskan menggunakan sepatu keselamatan. Slop, sandal dan sepatu yang terbuka dilarang dipakai dalam melakukan pekerjaan di dek maupun di kamar mesin.

Pakaian yang telah basah terkena minyak harus segera diganti untuk menghindari iritasi pada kulit dan segera mungkin dicuci untuk menghindari bahaya kebakaran, awak kapal yang bekerja di sekitar peralatan pemesinan tidak patut menggunakan pakaian yang sangat longgar.



<b>PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA</b>		
	<b>PROSEDUR MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL</b>	Edisi : 1
	No Prosedur : KSA - K20	Tanggal : 01/06/2014 Disetujui : Direktur Utama Halaman : 6 dari 16

**4. Pakaian dan Perlengkapan Keselamatan**

Awak kapal dilengkapi dan harus menggunakan pakaian dan perlengkapan pelindung yang tepat seperti kaca mata pelindung mata, safety neimet dan sarung tangan bila melakukan pekerjaan untuk mencegah kecelakaan kerja.

Topi keselamatan atau safety helmet harus dipergunakan oleh awak kapal yang sedang bekerja di bawah atau dekat dengan pekerjaan berbeban berat di atasnya atau bila melakukan pekerjaan di dalam tangki, lorong / tunnel, pipa dan tempat-tempat kerja dimana memungkinkan terjadinya benturan pada kepala.

Perwira kapal harus meyakinkan bahwa peraturan ini telah dipatuhi oleh awak kapal yang melakukan pekerjaan atas perintahnya.

**5. Pembersihan dengan Gasolin atau Cairan Yang Mudah Menguap**

Dilarang menggunakan gasolin seperti : Bensin, naptha, karbon tetrachloride atau cairan yang mudah menguap lainnya untuk membersihkan pakaian, kuas atau peralatan lain.

**6. Latihan Keadaan Darurat**

Disamping latihan-latihan rutin pemadam kebakaran dan sekoci penolong, Komite Keselamatan Kapal harus membuat Rencana Tanggap Darurat untuk digunakan dalam situasi tersebut. Bila memungkinkan prosedur ini dapat dicoba dengan simulasi keadaan darurat.

**7. Petunjuk dan Tanda Peringatan**


Petunjuk dan tanda peringatan yang diharuskan oleh Pemerintah atau oleh Perusahaan harus ditempatkan ditempat yang sesuai dengan kegunaannya secara jelas.

Petunjuk dan tanda peringatan yang dicetak dalam bentuk tulisan harus dijaga dalam keadaan tetap, dapat terbaca dan apabila telah pudar / terkena cat dan sebagainya harus segera diusahakan untuk dikembalikan pada kondisi yang dapat terbaca jelas / diganti baru.

**8. Pengamanan Barang-barang Perlengkapan**

Koridor, dek dan kompartemen harus dibebaskan dari barang-barang perlengkapan yang bebas bergerak. Ketika sedang berlayar, seluruh barang-barang perlengkapan yang mudah bergerak ini harus diberi pengaman (dilashing) yang memadai untuk menghindari bahaya pada awak kapal atau kapalnya.

**9. Hukuman Bagi Pelanggaran Peraturan Keselamatan**

PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA		
	<b>PROSEDUR MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL</b> No Prosedur : KSA - K20	Edisi : 1 Tanggal : 01/06/2014 Disetujui : Direktur Utama Halaman : 7 dari 16

Pelanggaran yang disengaja terhadap peraturan keselamatan atau penolakan atau pengabaian dalam melakukan tindakan pengamanan akan menjadi tanggung jawab pelanggar dan dapat diambil sangsi berupa Pemutusan Hubungan Kerja.

10. **Perlengkapan pada Peralatan Listrik**

Seluruh peralatan listrik dan perlengkapannya jika telah dipergunakan harus dimatikan. Sebelum meninggalkan ruangan ketika mengakhiri pekerjaan, semua peralatan dan perlengkapan listrik harus dimatikan dan ruangan dalam keadaan aman.

**PEMADAM KEBAKARAN**

1. **Perawatan Peralatan Pemadam**

Semua peralatan pemadam kebakaran harus terpelihara dalam kondisi operasi yang baik dan siap dipakai dalam keadaan darurat. Pemeriksaan dan uji coba harus sering dilakukan untuk menjamin kondisinya tetap dalam keadaan baik dan siap pakai.

Walaupun tidak diperintahkan oleh Nakhoda untuk memenuhi peraturan pemerintah yang berwenang, Muallim I bertanggung jawab atas pemeliharaan, perawatan dan pengisian kembali seluruh peralatan pemadam portable, termasuk peralatan pemadam yang ditempatkan di kamar mesin.

KKM bertanggung jawab atas pemeliharaan dan perawatan seluruh sistem pemadam kebakaran, termasuk sistem pemadam utama, pendeteksi asap dan panas, pompa pemadam.

2. **Standar Kebutuhan Peralatan**

Peralatan pemadam kebakaran harus tetap dijaga untuk memenuhi peraturan pemerintah sesuai bendera kapal yang merupakan persyaratan minimum.


3. **Teknik Memadamkan Kebakaran**

Seluruh Perwira kapal harus menguasai dengan baik, menggunakan metode-metode pemadaman sesuai dengan yang dilaksanakan pada kapal dan mereka harus mengembangkan pengetahuannya pada prosedur yang terbaru.

Perusahaan mengadakan pelatihan pemadam kebakaran bagi Perwira kapal untuk memenuhi persyaratan. Perwira kapal diharapkan dapat mendorong dan membantu awak kapal dalam mengembangkan kemampuan pemadam kebakaran.

4. **Latihan Pemadam Kebakaran**

Latihan pemadam kebakaran harus dilaksanakan paling sedikit seminggu sekali atau segera setelah adanya penggantian awak kapal baru di atas kapal. Catatan pelatihan

<b>PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA</b>		
	<b>PROSEDUR MANAJEMEN KESELAMATAN</b>	
	<b>KAPAL</b>	
No Prosedur : KSA - K20		Edisi : 1 Tanggal : 01/06/2014 Disetujui : Direktur Utama Halaman : 8 dari 16

harus dibuat dalam buku harian dek dan buku harian ini harus diisi setiap diadakannya pelatihan.

Cara penggunaan peralatan pemadam jinjing harus diperagakan pada waktu latihan tsb. Semua awak kapal harus selalu ikut dalam setiap pelatihan pemadam kebakaran.

Penggunaan selang pemadam kebakaran nozzle dan alat pemadam api ringan (APAR) harus diperagakan serta ditunjukkan pada setiap latihan dan jadwal yang tetap harus dibuat untuk menjamin bahwa seluruh peralatan pemadam telah diperagakan paling sedikit satu kali dalam setiap 3 (tiga) bulan.


Peralatan yang diperagakan tersebut mencakup:

- a. Selang pemadam kebakaran dan nozzle-nya.
- b. Monitor-monitor kebakaran.
- c. APAR.
- d. Pemadam api busa dan portable / jinjing lainnya (dry chemical).

Pakaian pengaman agar digunakan dalam setiap pelatihan dan selama latihan-latihan tertentu Perwira yang bertugas dapat melakukan perubahan dan pemindahan pakaian peralatan pengaman pada aktivitas khusus tersebut.

**5. Catatan Uji Coba, Pemeriksaan dan Latihan Kebakaran**

Rincian dari seluruh latihan kebakaran harus dicatat di dalam buku harian dek dan buku harian mesin. Rincian hasil pemeriksaan, perawatan dan uji coba yang telah dilakukan, harus dicatat dalam buku safety equipment kapal.

<b>PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA</b>		
	<b>PROSEDUR MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL</b>	Edisi : 1
	No Prosedur : KSA - K20	Tanggal : 01/06/2014 Disetujui : Direktur Utama Halaman : 10 dari 16

## PERLENGKAPAN KESELAMATAN

### 1. Lifejacket

Lifejacket harus dari jenis yang telah mendapat persetujuan dari pemerintah yang bermudungan dengan pendera kapal atau negara kebangsaan dari crew yang dikeluarkan atau diberlakukan pada setiap kali awak kapal akan naik ke kapal.

Selain itu ada tambahan sejumlah lifejacket yang ditempatkan pada lokasi sebagai berikut.

- a. Kamar mesin = 2 buah
- b. Sekitar Emergency Exit = 2 buah
- c. Anjungan / ruang kemudi = 2 buah

Lifejacket harus dipakai oleh seluruh awak kapal selama melakukan latihan, latihan pemadam kebakaran, bila melakukan pekerjaan di sisi luar kapal atau pekerjaan harian yang beresiko terjatuh ke laut. Awak kapal yang bertugas di haluan harus membawa sendiri lifejackets waktu melaksanakan tugasnya.

### 2. Inflatable Liferaft

Inflatable liferaft beserta peralatan hydrostatic release unit harus disurvey dan diperiksa oleh yang berwenang setiap tahun sekali. Sertifikat harus dikeluarkan dan diterbitkan oleh surveyor setiap kali dilakukan pemeriksaannya.

Latihan peragaan meninggalkan kapal sampai pada muster station / tempat berkumpul dekat inflatable liferaft dilaksanakan sedikitnya sekali seminggu.

### 3. Pelampung Penolong (Lifebuoys)

Pelampung penolong harus tersedia sesuai dengan peraturan bendera negara kapal atau pendera kebangsaan dari awak kapal.

Sesuai ketentuan, beberapa dari pelampung penolong harus dilengkapi dengan tali yang ringan sepanjang 15 (lima belas) fathom, smoke float atau lampu dengan alat penyalat sendiri (otomatis).

<b>PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA</b>		
	<b>PROSEDUR MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL</b>	
	No Prosedur : KSA - K20	Edisi : 1 Tanggal : 01/06/2014 Disetujui : Direktur Utama Halaman : 12 dari 16

## BREATHING APPARATUS

### 1. Firemans Outfit dan Breathing Apparatus

Perusahaan harus melengkapi kapalnya dengan pakaian tahan api sesuai dengan yang disyaratkan oleh peraturan internasional, peraturan pemerintahan bendera kapal. Sesuai aturan SOLAS bahwa pakaian tahan api harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

#### 1.1 Perlengkapan awak kapal terdiri dari:

- a. Bahan pakaian pelindung harus dapat melindungi kulit dari radiasi panas, hangus dan terkelupas serta bagian permukaan luar harus tahan air.
- b. Sepatu dan sarung tangan karet atau material lain yang tidak menghantar aliran listrik (isolator).
- c. Sebuah helmet yang kuat efektif menahan hampasan atau pukulan yang kuat.
- d. Sebuah lampu keselamatan (hand lantern) yang telah diakui dan dapat menyala terus menerus sampai dengan minimum 3 jam.

#### 1.2 Alat bantu pemapasan (Breathing Apparatus)

##### 1.2.1 Alat bantu pemapasan tersebut harus mampu dan dapat berfungsi dalam periode waktu sesuai dengan peraturan. peralatan tersebut harus mempunyai sertifikat.


Pada setiap peralatan pemapasan harus terpasang tali penolong yang tahan api, kuat dan dengan panjang yang cukup dan harus diikatkan pada pengait di harness atau pada tali pinggang yang terpisah untuk mencegah terlepasnya alat pemapasan pada saat menggunakan tali penolong (Life line) tersebut.

Buku petunjuk yang berkaitan dengan hal tersebut di atas harus ditempatkan sedemikian rupa sehingga dapat dipelajari dan dipergunakan oleh sipemakai dengan sempurna. Spesifikasi dan jumlah dari peralatan ini mungkin berbeda-beda sesuai dengan peraturan pemerintah.

Pakaian tahan api dan peralatan bantu pemapasan lainnya harus ditempatkan di dek pada rak khusus. Kotak dari peralatan ini harus bertuliskan "BREATHING APPARATUS". Letak dan penempatan dari kotak-kotak ini harus diberi tanda yang jelas dan dapat terlihat dengan jelas. Pakaian tahan api, topi pengaman, lampu senter dan tutup kotak penyimpanan peralatan tersebut agar dilengkapi dengan sticker yang dapat memancarkan sinar.

##### 1.2.2 Muatim i bertanggung jawab untuk memperhatikan semua alat bantu pemapasan dan telah terawat dengan baik sesuai dengan petunjuk dari pabrik pembuatnya, sewaktu-waktu dapat dipergunakan bila diperlukan. Semua alat bantu pemapasan harus dilakukan pengujian dan percobaan sekurang-kurangnya sebulan sekali.


Para awak kapal harus dilatih untuk menggunakan alat bantu pemapasan ini dan mereka harus mengenal dengan baik tempat dan lokasi dimana peralatan tersebut berada. Peragaan menggunakan peralatan ini harus diberikan secara berkala.

<b>PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA</b>	
	<b>PROSEDUR MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL</b>
	No Prosedur : KSA - K20
Edisi : 1	Tanggal : 01/06/2014
Disetujui : Direktur Utama	Halaman : 13 dari 16

Rincian dan data-data pemeriksaan, percobaan dan peragaan dari peralatan bantu pemapasan tsb harus dicatat pada buku harian dek dan buku harian kapal. Tabung-tabung bertekanan yang telah dipakai harus segera diisi kembali.

2. **Pelatihan Pemapasan Buatan**

Petunjuk penggunaan yang benar dalam pelaksanaan pertolongan pemapasan buatan agar diberikan kepada semua awak kapal. Petunjuk tersebut termasuk juga cara mempraktekkan pada kejadian sebenarnya dan dapat dilaksanakan bersamaan dengan latihan kebakaran dan sekoci penolong.

<b>PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA</b>		
	<b>PROSEDUR MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL</b>	Edisi : 1
	No Prosedur : KSA - K20	Tanggal : 01/06/2014
		Disetujui : Direktur Utama
		Halaman : 14 dari 16

## PENGAMANAN KAPAL, AWAK KAPAL DI LAUT DAN DI PELABUHAN

### 1. Pengertian Pengamanan

Pengamanan yang dimaksudkan dalam bagian ini mengandung pengertian dan sikap yang perlu diambil untuk mencegah atau melindungi kapal dan awak kapal dari aksi sabotase, pembajakan, perampokan dan tindakan-tindakan lainnya yang mengancam keamanan awak kapal dan barang-barang yang ada di atas kapal, baik dari dalam maupun dari luar kapal.

### 2. Tujuan dari Pedoman Pengamanan

Tujuan dari pengamanan adalah untuk membantu Nakhoda, Perwira dan ABK dalam mengupayakan tindakan yang terbaik untuk mengatasi setiap ancaman yang timbul.

### 3. Tanggap Terhadap Ancaman Untuk Pengamanan

Sebagai tambahan untuk mengenali ancaman keamanan seperti yang dijelaskan pada buku pedoman ini dan instruksi UPA, Nakhoda harus mencari referensi dari semua sumber yang ada seperti dari badan-badan pemerintah, agen dll. DPA bertanggung jawab untuk memberitahukan kapal melalui saluran yang tepat, setiap ada ancaman keamanan yang diketahui pada daerah-daerah tertentu.

### 4. Kebijakan Pengamanan

Kapal tidak akan direncanakan berlayar ke suatu tempat yang dapat membahayakan terhadap awak kapal dan kapalnya itu sendiri. Nakhoda harus mengambil semua tindakan yang perlu dan beralasan untuk menghindari resiko yang akan membahayakan awak kapal dan juga kapalnya. Perlindungan keselamatan jiwa di atas kapal harus diutamakan, bila merencanakan dan melaksanakan program pengamanan.


### 5. Pengamanan Pada Perintah Berlayar

Nakhoda hanya boleh menerima perintah berlayar bila ia telah merasa yakin bahwa perintah berlayar tersebut berasal dari Manager Armada. Bila terdapat keragu-raguan Nakhoda terhadap perintah berlayar ini maka Nakhoda harus segera menghubungi Manager Armada dan juga Branch Operation. Jika terjadi huru-hara di pelabuhan tujuan, Nakhoda tidak diperkenankan memasuki pelabuhan tersebut tanpa persetujuan dari Branch Operation.

### 6. Kewenangan Nakhoda Terhadap Pengamanan

Kekuasaan Nakhoda ditetapkan oleh undang-undang. Nakhoda mempunyai kekuasaan untuk menentukan tingkat pengamanan yang diperlukan, berdasarkan pada:

- a. Hasil evaluasi data yang didapatkan dari semua sumber yang dapat dipercaya.

<b>PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA</b>		
	<b>PROSEDUR MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL</b>	Edisi : 1
	No Prosedur : KSA - K20	Tanggal : 01/06/2014 Disetujui : Direktur Utama Halaman : 15 dari 16

- b. Hasil pengamatan keadaan sekitarnya dan pengamatan pada lingkungannya.

#### 7. Tindakan Pengamanan

Nakhoda harus merasa yakin bahwa seluruh awak kapal sadar dan waspada pada setiap tingkat pengawasan pengamanan yang diperlukan. Nakhoda harus menempatkan awak kapal yang berkualitas bila diperlukan untuk membantu pengamanan tersebut.

Tempat penyimpanan barang yang berharga harus tetap dalam keadaan terkunci baik di laut maupun di pelabuhan, kecuali bila diperlukan untuk pemeriksaan oleh petugas yang berwenang.

#### 8. Ancaman Keamanan Oleh Perkembangan Norma Dunia

Pencuri, penumpang gelap dan tindakan kriminal lainnya akan menimbulkan ancaman terhadap kapal dan awaknya. Untuk mengingatkan adanya ancaman keamanan yang umum terjadi, Nakhoda harus memperhatikan isi buku pedoman ini, instruksi dari Branch Operation dan pemberitahuan teknis dari manajer terkait sehingga dapat menyiapkan instruksi pengamanan kapal yang memadai bila di pelabuhan dan di laut.

Petunjuk ini hanya diarahkan untuk menghadapi ancaman keamanan yang umum, dimana tidak melibatkan tindak kriminal bersenjata berat yang dapat menancam awak kapal dengan serius.

#### 9. Tingkat Pengamanan

Ancaman keamanan berbeda antara satu lokasi dan lokasi lainnya, sehingga apabila ancaman terhadap keamanan dianggap cukup jelas dan serius, maka tujuan dan rute pelayaran kapal dapat dibatalkan.

Terdapat 3 (tiga) tingkat pengamanan yang perlu diperhatikan oleh pihak kapal sebagai berikut:

- a. Tingkat I : Resiko ancaman dalam kondisi operasi aman.
- b. Tingkat II : Resiko ancaman meningkat.
- c. Tingkat III : Resiko ancaman tertinggi.

Nakhoda segera menentukan tingkat pengamanan yang dibutuhkan untuk mengatasi kondisi tersebut dan bila perlu sesegera mungkin berkonsultasi dengan Branch Operation.

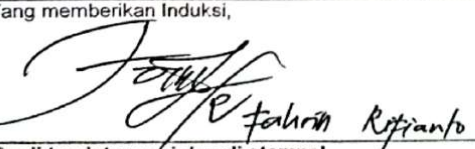



Lampiran IV (Formulir Safety Induction)



PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA

INDUKSI SEBELUM BERGABUNG DAN NAIK KE KAPAL

<b>Instruksi :</b>	
1. Semua awak kapal baru harus dilakukan Induksi tersebut dibawah ini sebelum ditugaskan naik kapal. 2. Familiarisasi dilakukan oleh HSE dan diketahui oleh Kepala Cabang 3. Beri tanda (✓) untuk hal-hal yang dikerjakan harus diketahui dan dipatuhi. 4. Arsipkan form yang telah dilengkapi dan ditanda-tangani pada arsip File Personil yang bersangkutan.	
Nama : IQBAL ABDILAH BUCHANUDIN	Jabatan : MASING 3
Nama Kapal : TB. SAPHIRE	Tanggal : 23-01-2020
<b>Materi Penjelasan / Pemahaman</b>	
(✓)	
Kebijakan Keselamatan Perusahaan :	
1. Menggunakan pakaian kerja dan peralatan keselamatan selama bekerja.	✓
2. Menjaga kebersihan di setiap lokasi kerja dan mencegah terjadinya kebakaran dan dilarang membuang material padat/sampah dilaut.	✓
3. Bekerja menurut Standard Operating Procedure (SOP) di setiap lokasi kerja dan bidang pekerjaan.	✓
4. Dilarang mengoperasikan peralatan yang bukan menjadi kewenangannya atau tidak ada izin mengoperasikan.	✓
5. Bersedia memberikan keterangan yang benar kepada penyidik kecelakaan jika dihadirkan sebagai pelaku ataupun saksi dalam suatu kecelakaan.	✓
6. Wajib mematuhi rambu-rambu dan tanda peringatan keselamatan yang berlaku.	✓
7. Wajib memberikan informasi kepada atasan atau bagian safety jika menemukan kondisi tidak aman.	✓
8. Hindarkan senda gurau yang berlebihan dan kecerobohan dalam bekerja.	✓
9. Nakhoda bertanggung jawab terhadap keselamatan kerja karyawannya di unit masing-masing	✓
10. Dilarang keras mengkonsumsi minum minuman beralkohol dan narkoba pada waktu jam kerja.	✓
Prosedur terkait didalam operasional kapal	
Prosedur terkait jika kapal dalam keadaan darurat	
Prosedur perawatan kapal	
Prosedur pelatihan keselamatan di kapal	
Catatan :	
Dengan ini saya telah mengikuti dan memahami penjelasan Induksi keselamatan ini dan bersedia mematuhi segala ketentuan yang berlaku diwilayah kerja PT. Kartika Samudra Adijaya dan saya bersedia menerima segala sanksi yang berlaku apabila melanggar ketentuan yang berlaku	
Yang memberikan Induksi,  Fahri Rofianto	Yang menerima Induksi,  Iqbal Abdilah Buchanudin

NB : di tandatangani dan di stempel

Form KSA-HSE-13

Lampiran V (Peta Alur Sungai Mahakam)



Lampiran VI (Berita Acara Kecelakaan Kapal)

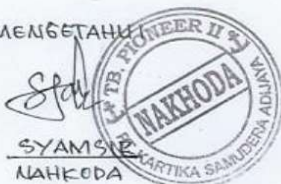
## BERITA ACARA INSIDEN

PADA HARI INI SABTU TANGGAL 12 OKTOBER 2019 JAM 03.30 WITA  
PADA POSISI KAMPUNG LOA DURI  $0^{\circ} 35.282' S / 117^{\circ} 03.816' E$  TB PIONEER II  
GANDENGAN RMM 348 TELAH TERJADI INSIDEN SENGOLAN BG RMM 348 DENGAN  
BG INTAN KELANA 28 YANG DITARIK TB JKW 7, ADAPUN KRONOLOGIS KEJADIAN  
SEBAGAI BERIKUT

- TB PIONEER II GANDENGAN RMM 348 BERLAYAR DARI SEI LAIS TUJUAN LOAKULU  
PADA POSISI KAMPUNG LOA DURI CUACA MULAI BERKABUT SEHINGGA Pandangan TERBATAS
- JAM 03.10 TB PIONEER II GANDENGAN RMM 348 SETELAH MELEWATI JETTY STA  
DI PANENIL OLEH TB BAHARI PERDANA VI UNTUK PERSIAPAN PASSING HIJAU-HIJAU,  
KEMUDIAN TB JKW 7 YANG POSISINYA DIBELAKANG TB BAHARI PERDANA VI MEMINTA  
MEMINTA JUGA UNTUK PASSING HIJAU-HIJAU,
- JAM 03.15 TB PIONEER II PASSING HIJAU-HIJAU DENGAN TB BAHARI PERDANA VI  
DENGAN AMAN
- JAM 03.20 TB PIONEER II PERSIAPAN PASSING DENGAN JKW 7 YANG TONGKANGNYA  
MELINTANG KEKAWAN, KEMUDIAN TB PIONEER II MEMINTA UNTUK MENAMBAH RPM AGAR  
TONGKANGNYA LURUS TETAPI TIDAK Direspon/DIBALAS
- JAM 03.30 PADA POSISI  $0^{\circ} 35.282' S / 117^{\circ} 03.816' E$  TB PIONEER II GANDENGAN  
BG RMM 348 PASSING DENGAN TB JKW 7 DENGAN GANDENGAN INTAN KELANA 28,  
TERJADI SENGOLAN ANTARA HALUAN SEBELAH KAWAN BG RMM 348 DENGAN HALUAN  
SEBELAH KAWAN BG INTAN KELANA 28 YANG MENGAKIBATKAN TALI SECOND TOWING  
RMM 348 PUTUS DAN BG RMM 348 TERLEMPAR KEIRI KEPERKAMPUNGAN WARSA  
DAN MENABRAK RUMAH, JEMBATAN DAN MENGESEK KERAMBA.
- SETELAH TERJADINYA KAMI MEMANGGIL TB JKW 7 LEWAT RADIO VHF, TETAPI TIDAK ADA  
JAWABAN.

DEMikianlah BERITA ACARA INI KAMI BUAT DENGAN SEBENAR-BENARNYA, ATAS  
PERHATIANNYA. KAMI UCAPKAN BANYAK TERIMA KASIH.

MENGETAHUI



LOA DURI, 12 OKTOBER 2019

YANG MEMBUAT

Signature: *M. Asdar*  
Name: M. ASDAR  
Title: MUALIM II

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Aditya Dicky Pramono
2. Tempat, Tanggal lahir : Balikpapan, 26 Agustus 1998
3. Alamat : Jl. Strat 3 RT. 05 No. 36, Kel. Gn. Samarinda  
Baru, Balikpapan Utara, Balikpapan
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
  - a. Ayah : Jaka Pramono
  - b. Ibu : Endang Sudarmi
6. **Riwayat Pendidikan**
  - a. SD Negeri 004 Balikpapan Utara, Lulus Tahun 2010
  - b. SMP Negeri 3 Balikpapan, Lulus Tahun 2013
  - c. SMA Negeri 2 Balikpapan, Lulus Tahun 2016
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Darat (PRADA)**

Nama Perusahaan : PT. Kartika Samudra Adijaya  
Alamat : Jl. Jelawat No. 23 RT. 02 RW. 01 Kelurahan  
Sidomulyo, Samarinda 75116