



**PELAKSANAAN INSPEKSI TB BINTANG 2003 SEBELUM
KEGIATAN OPERASIONAL BATU BARA DI PT.
BORNEO INDOBARA**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran
di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

DAFFA FARHAN MAULANA
NIT. 572011337546 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2024**

HALAMAN JUDUL



**PELAKSANAAN INSPEKSI TB BINTANG 2003 SEBELUM
KEGIATAN OPERASIONAL BATU BARA DI PT.
BORNEO INDOBARA**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran
di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**DAFFA FARHAN MAULANA
NIT. 572011337546 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

**PELAKSANAAN INSPEKSI TB BINTANG 2003 SEBELUM KEGIATAN
OPERASIONAL BATU BARA DI PT. BORNEO INDOBARA**

DISUSUN OLEH:

DAFFA FARHAN MAULANA
NIT. 572011337546 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,

Dosen Pembimbing I

Materi



FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A.P

Penata (III/c)

NIP. 19760310201012 1 001

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan



RIA HERMINA SARI, S.S., M.Sc

Penata TK. I (III/d)

NIP. 19810413 200604 2 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)



Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi., M.Pd.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19850731 200812 2 002

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "**Pelaksanaan Inspeksi TB Bintang 2003 Sebelum Kegiatan Operasional Batu Bara di PT. Borneo Indobara**" karya,

Nama : Daffa Farhan Maulana

NIT : 572011337546 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Penguji Skripsi Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Selasa, tanggal 2 Juli 2024.

Semarang, 2 Juli 2024

PENGUJI

Penguji I : SRI PURWANTINI, S.E., S.Pd., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19661217 198703 2 002

Penguji II : FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A.P
Penata (III/c)
NIP. 19760310201012 1 001

Penguji III : ERLI PUJIANTO, S.E., M.M
Penata Muda Tk.I (III/b)
NIP. 19880420 201012 1 004



Mengetahui :
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO., M.M.Tr., M.Mar
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19671210 199903 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Daffa Farhan Maulana

NIT : 572011337546 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “PELAKSANAAN INSPEKSI TB BINTANG 2003 SEBELUM KEGIATAN OPERASIONAL BATU BARA DI PT. BORNEO INDOBARA”.

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 dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,

Yang membuat pernyataan,



DAFFA FARHAN MAULANA

NIT. 572011337546 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

Kesuksesan tidak datang pada orang yang tidak pernah mencoba.

Persembahan :

1. Kedua orang tua, Bapak Moh. Masrur dan Ibu Purwandari yang selalu mendukung, memberi motivasi dan menjadi pedoman untuk menjalani hidup dalam kehidupan saya.
2. Kakak dan orang-orang terdekat yang selalu membantu, mendukung, dan memberikan semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Almamater tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Segenap karyawan PT. Dian Ciptamas Agung Cab. Bunati yang telah membantu dalam penelitian ini.

PRAKATA

Puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala nikmat, rahmat dan Karunia-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian dengan baik. Penelitian ini mengambil judul **Pelaksanaan Inspeksi TB Bintang 2003 Sebelum Kegiatan Operasional Batu Bara di PT. Borneo Indobara** dan penelitian ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat mendapat gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penelitian ini tidak terlepas dari adanya dukungan motivasi dan bantuan dari berbagai pihak maka dari itu perkenankanlah peneliti menyampaikan rasa terima kasih kepada :

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd. selaku Ketua Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Fajar Transelasi., S.Tr., M.A.P selaku Dosen Pembimbing Materi Penelitian.
4. Ria Hermina Sari., S.S., M.Sc selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penelitian.
5. Seluruh dosen pengajar di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan berbagai ilmu kepada Taruna yang sangat bermanfaat.
6. Segenap staff dan civitas akademika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, semua perwira dan segenap karyawan PT. Dian Ciptamas Agung yang telah

membantu baik berupa material maupun moral serta ilmu yang bermanfaat untuk Taruna sebagai modal di masa depan.

7. Seluruh Angkatan 57 dan seluruh rekan-rekan periode 99 yang telah menjadi saudara selama saya menjalani pendidikan di kampus tercinta ini.

Demikian, semoga penelitian ini berguna bagi pembaca dan dapat memberikan manfaat bagi semua pihak.

Semarang, 2 Juli 2024

Peneliti

DAFFA FARHAN MAULANA

572011337546 K

ABSTRAK

Maulana, Daffa Farhan, 2024. *“Pelaksanaan Inspeksi TB Bintang 2003 Sebelum Kegiatan Operasional Batu Bara di PT. Borneo Indobara”*. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P., Pembimbing II: Ria Hermina Sari, S.S., M.Sc.

Pemeriksaan kapal dilakukan sebelum perjanjian sewa ditandatangani, untuk memenuhi SOP yang berlaku di PT. Borneo Indobara sebelum memulai operasional. PT. Borneo Indobara harus memperhatikan aspek-aspek penting yang berkaitan dengan keselamatan, keamanan, dan kedisiplinan awak kapal. Masalah yang muncul pada kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung, yaitu TB Bintang 2003 yang bertugas dalam operasional batu bara, menjadi fokus penelitian ini. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui proses inspeksi TB Bintang 2003 sebelum operasi, termasuk hambatan yang dihadapi dan upaya yang dilakukan untuk mengatasinya.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara dan studi dokumentasi kemudian data dianalisis secara kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses inspeksi TB Bintang 2003 sebelum operasional melibatkan beberapa tahapan, yaitu persiapan, pelaksanaan, pelaporan, dan penerbitan sertifikat on hire. Terdapat beberapa kendala, seperti belum diterbitkannya sertifikat on hire karena masih ada alat pelindung diri di kapal yang tidak memenuhi Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku, alat emergency yang telah expired serta dokumen kapal yang sudah habis masa berlakunya dan perlu diperbarui. Upaya untuk mengatasi kendala tersebut mencakup penggantian dan pemusnahan APD yang tidak sesuai SOP, penggantian alat emergency yang telah expired serta memperpanjang masa berlaku dokumen kapal di instansi terkait.

Kata Kunci: Inspeksi, TB Bintang 2003, SOP, Batu Bara, Operasional.

ABSTRACT

Maulana, Daffa Farhan, 2024. *“Implementation of the TB Bintang 2003 Inspection Prior to Coal Operational Activities at PT. Borneo Indobara”*. Thesis. Diploma IV Program, Sea Transport and Port Management Study Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Supervisor I: Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P., Supervisor II: Ria Hermina Sari, S.S., M.Sc.

Vessel inspection is carried out before the rental agreement is signed, to comply with the SOPs that apply at PT. Borneo Indobara before starting operations. PT. Borneo Indobara must pay attention to important aspects related to the safety, security and discipline of the ship's crew. Problems that arise on ships owned by PT. Dian Ciptamas Agung, namely TB Bintang 2003 who was in charge of coal operations, is the focus of this research. The aim of this research is to determine the TB Bintang 2003 inspection process before operation, including the obstacles faced and the efforts made to overcome them.

This research uses a qualitative method with a descriptive approach. The object of research this time is TB Bintang 2003. Researchers utilized data collection techniques through observation, interviews, documentation studies and literature studies aimed at all informants directly involved.

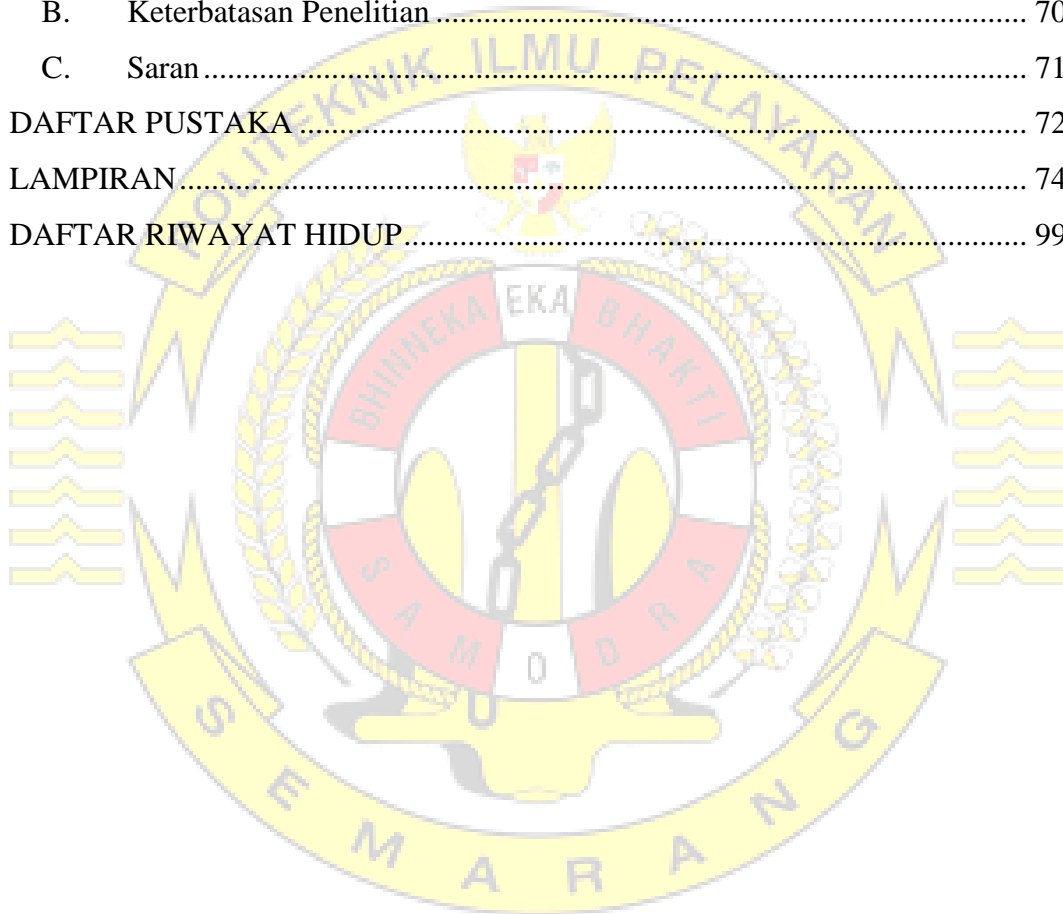
The research results show that the TB Bintang 2003 inspection process before operation involved several stages, such as preparation, implementation, reporting, and issuance of an on hire certificate. There are several obstacles, such as the on hire certificate has not been issued because there is still personal protective equipment on the ship that does not meet the applicable Standard Operating Procedures (SOP), emergency equipment that has expired and ship documents that have expired and need to be updated. Efforts to overcome these obstacles include replacing and destroying PPE that does not comply with the SOP, replacing the emergency tool with the newer tool and extending the validity period of ship documents at the relevant agencies.

Keywords: Inspection, TB Bintang 2003, SOP, Coal, Operational.

DAFTAR ISI

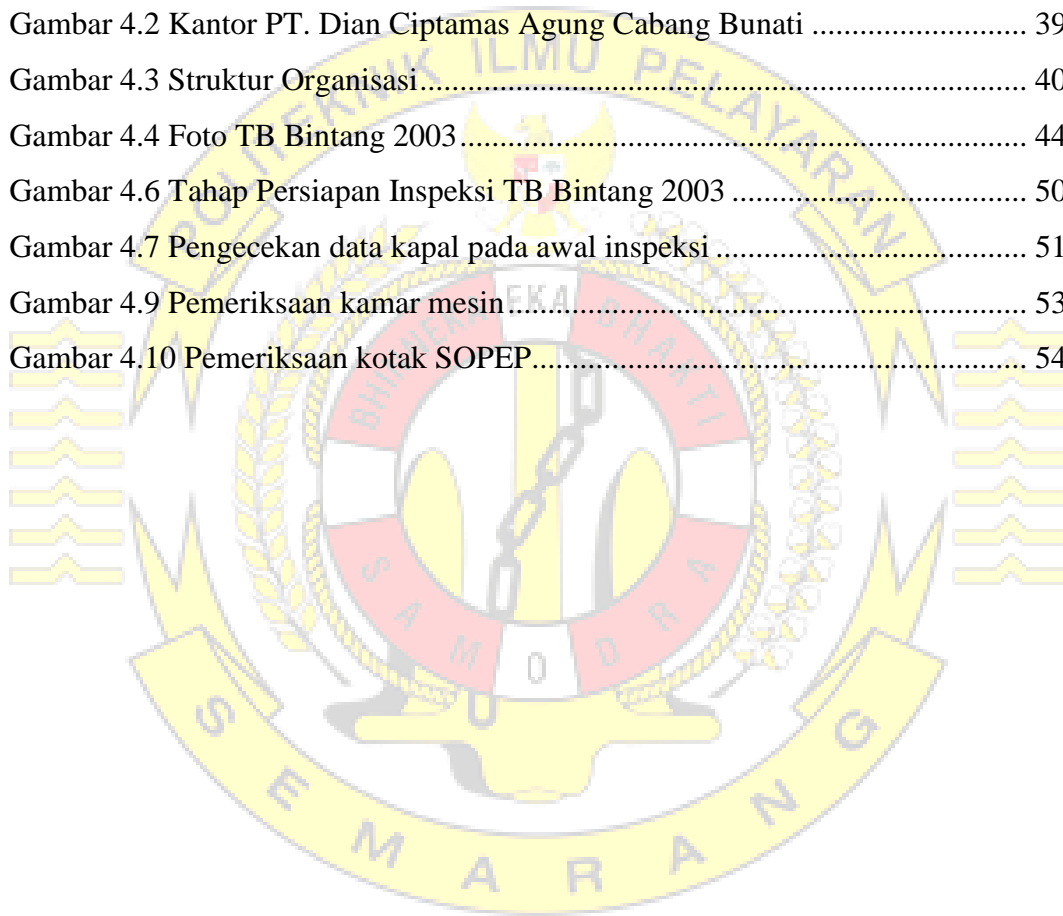
| | |
|---|------|
| HALAMAN JUDUL..... | i |
| HALAMAN PERSETUJUAN..... | ii |
| HALAMAN PENGESAHAN..... | iii |
| PERNYATAAN KEASLIAN..... | iv |
| MOTTO DAN PERSEMBAHAN | v |
| PRAKATA..... | vi |
| ABSTRAK | viii |
| ABSTRACT..... | ix |
| DAFTAR ISI..... | x |
| DAFTAR GAMBAR | xii |
| DAFTAR TABEL..... | xiii |
| DAFTAR LAMPIRAN..... | xiv |
| BAB I..... | 1 |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Fokus Penelitian | 3 |
| C. Rumusan Masalah | 4 |
| D. Tujuan Penelitian..... | 4 |
| E. Manfaat Penelitian..... | 4 |
| BAB II..... | 6 |
| A. Deskripsi Teori | 6 |
| B. Kerangka Penelitian | 15 |
| BAB III | 15 |
| A. Metode Penelitian..... | 15 |
| B. Tempat Penelitian..... | 16 |
| C. Sampel Sumber Data Penelitian / Informan | 16 |
| D. Teknik Pengumpulan Data | 18 |
| E. Instrumen Penelitian..... | 21 |
| F. Teknik Analisis Data Kualitatif | 25 |
| G. Pengujian Keabsahan Data..... | 26 |

| | |
|---|----|
| BAB IV | 29 |
| A. Gambaran Penelitian Terdahulu | 29 |
| B. Deskripsi Data | 34 |
| C. Temuan | 47 |
| D. Pembahasan Hasil Penelitian | 63 |
| BAB V | 70 |
| A. Simpulan | 70 |
| B. Keterbatasan Penelitian | 70 |
| C. Saran | 71 |
| DAFTAR PUSTAKA | 72 |
| LAMPIRAN | 74 |
| DAFTAR RIWAYAT HIDUP | 99 |



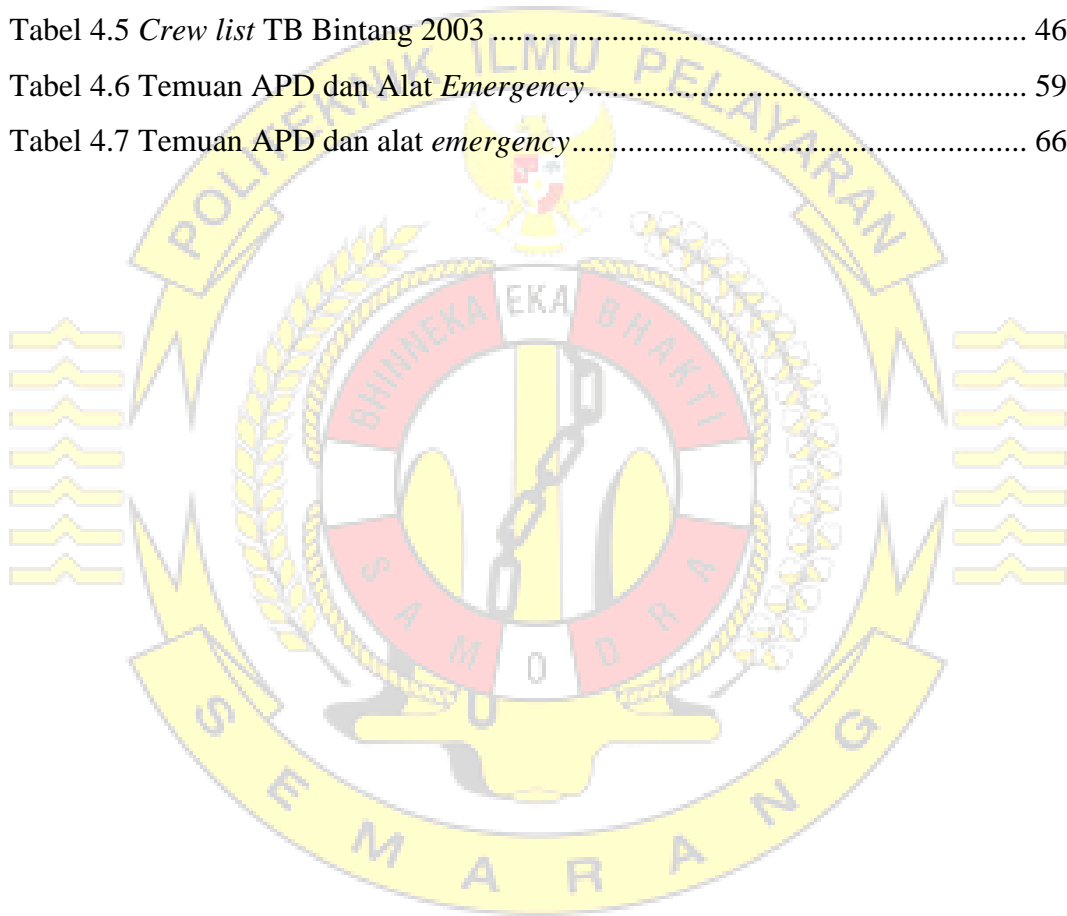
DAFTAR GAMBAR

| | |
|---|----|
| Gambar 2.1 Kerangka Penelitian | 15 |
| Gambar 3.2 Diagram Triangulasi Sumber | 27 |
| Gambar 3.3 Diagram Triangulasi Teknik | 28 |
| Gambar 4.1 Kantor PT. Borneo Indobara | 35 |
| Gambar 4.2 Kantor PT. Dian Ciptamas Agung Cabang Bunati | 39 |
| Gambar 4.3 Struktur Organisasi | 40 |
| Gambar 4.4 Foto TB Bintang 2003 | 44 |
| Gambar 4.6 Tahap Persiapan Inspeksi TB Bintang 2003 | 50 |
| Gambar 4.7 Pengecekan data kapal pada awal inspeksi | 51 |
| Gambar 4.9 Pemeriksaan kamar mesin | 53 |
| Gambar 4.10 Pemeriksaan kotak SOPEP | 54 |



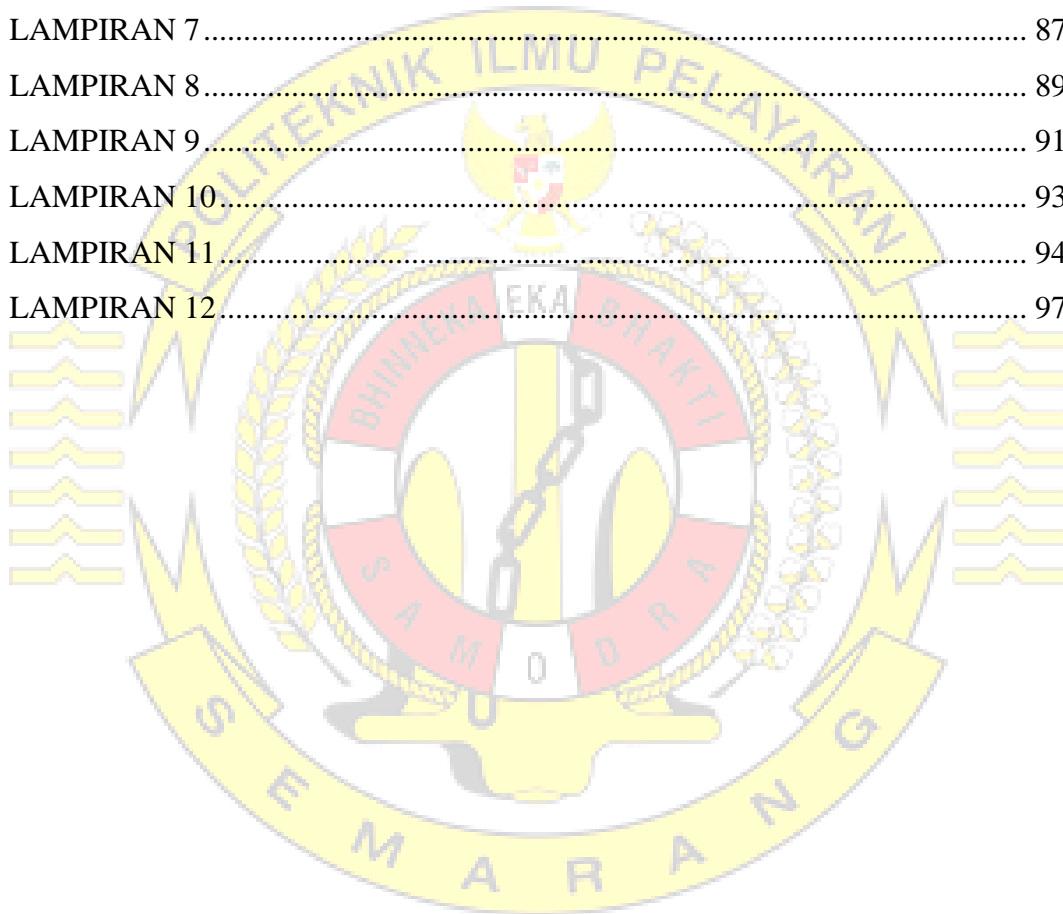
DAFTAR TABEL

| | |
|--|----|
| Tabel 3.1 Kisi-kisi wawancara..... | 22 |
| Tabel 3.2 kisi-kisi Observasi..... | 23 |
| Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu | 29 |
| Tabel 4.2 Penelitian Terdahulu | 32 |
| Tabel 4.3 Daftar Armada Kapal PT. Dian Ciptamas Agung..... | 43 |
| Tabel 4.4 <i>Ship Particular</i> TB Bintang 2003 | 44 |
| Tabel 4.5 <i>Crew list</i> TB Bintang 2003 | 46 |
| Tabel 4.6 Temuan APD dan Alat <i>Emergency</i> | 59 |
| Tabel 4.7 Temuan APD dan alat <i>emergency</i> | 66 |



DAFTAR LAMPIRAN

| | |
|-------------------|----|
| LAMPIRAN 1 | 74 |
| LAMPIRAN 2 | 76 |
| LAMPIRAN 3 | 78 |
| LAMPIRAN 4 | 79 |
| LAMPIRAN 5 | 82 |
| LAMPIRAN 6 | 84 |
| LAMPIRAN 7 | 87 |
| LAMPIRAN 8 | 89 |
| LAMPIRAN 9 | 91 |
| LAMPIRAN 10 | 93 |
| LAMPIRAN 11 | 94 |
| LAMPIRAN 12 | 97 |



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Batu bara termasuk jenis komoditas utama di Indonesia. PT. Borneo Indobara merupakan nama perusahaan tambang batu bara yang menjalin kerjasama dengan PT. Dian Ciptamas Agung selaku perusahaan perkapalan. PT. Dian Ciptamas Agung selaku perusahaan perkapalan harus menerapkan SOP yang disepakati dengan PT. Borneo Indobara sebagai mitra kerja guna memastikan armada kapal layak sehingga kegiatan operasional berjalan dengan lancar.

Menurut Sudiby (2020) inspeksi merupakan alat penting untuk mencegah kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja, inspeksi rutin dan evaluasi K3 harus dilakukan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan sehat. Inspeksi kapal menjadi salah satu aspek terpenting sebelum memulai suatu pekerjaan. Kegiatan ini dilaksanakan ketika perjanjian *on hire* sebelum operasional belum dilaksanakan, sehingga bisa memenuhi SOP yang ada di PT. Borneo Indobara. Inspeksi adalah kunci untuk memastikan bahwa peralatan dan infrastruktur pertahanan berfungsi dengan baik dan siap digunakan dalam kondisi darurat. Soepandji, (2020). Pelaksanaan inspeksi ini dimaksudkan guna memastikan armada layak sesuai SOP PT. Borneo Indobara dan dapat beroperasi lancar tanpa ada masalah serta memastikan keselamatan dan keamanan kru kapal. PT. Borneo Indobara harus memastikan keselamatan dan keamanan kru kapal dan armada yang dicarter.

Permasalahan timbul pada saat dilaksanakannya inspeksi armada *tugboat* milik PT. Dian Ciptamas Agung yaitu TB Bintang 2003 yang melakukan operasional batu bara, tapi belum bisa melampaui SOP yang telah ditetapkan dikarenakan masih ditemukan kendala dan hambatan seperti dokumen kapal yang telah habis masa berlakunya dan tidak sesuai APD dan alat *emergency* sesuai SOP PT. Borneo Indobara sehingga terhambatnya terbitnya sertifikat *on hire* dan menimbulkan keterlambatan operasional.

Kalimantan menjadi pulau di Indonesia dengan pertambangan batu bara yang terkemuka di negeri ini. Sejak tahun 1981 Indonesia mencatatkan rekor terbesar dengan memproduksi 561 juta baru bara. Menurut catatan, Kalimantan Timur, Kalimantan Selatan dan Sumatera Selatan menjadi penyumbang produksi terbesar di Indonesia karena terdapat perusahaan pertambangan terkenal seperti Kideco Jaya Agung, Adaro, Berau Coal, Bumi Resources, dan Borneo Indobara yang terletak di provinsi tersebut (Aditya, 2020:67-71).

Batu bara melalui proses penambangan, pembakaran, hingga pembuangan limbah sehingga setiap langkahnya menghasilkan limbah dan mengakibatkan pencemaran dan kerusakan lingkungan serta orang disekitarnya bila tidak ditangani dengan baik dan benar. Perusahaan pertambangan harus memiliki izin usaha menambang di sebuah wilayah dan harus memenuhi spesifikasi yang harus disiapkan dari segi pengendalian lingkungan hingga keselamatan dalam melakukan kegiatan pertambangan.

Batu bara dengan kualitas baik memiliki banyak kelebihan saat digunakan sebagai pembangkit listrik tenaga uap, antara lain mengurangi emisi gas buang

saat pembakaran batubara, mencegah batu bara yang kotor berserakan sehingga mencemari lingkungan, dan menghemat pembakaran serta bisa digunakan dalam rentang waktu yang panjang.

Batu bara memiliki kualitas yang beragam baik secara vertikal dalam lapisan yang sama dan horizontal. Kualitas batu bara yang beragam disebabkan adanya penumpukan sedimen, bagian penyusun, dan pengendapan. Proses penambangan dan pengambilan batu bara juga mempengaruhi kualitas batu bara itu sendiri, setiap perusahaan pertambangan memiliki standar kualitas batu bara yang dihasilkan, oleh karena itu setiap perusahaan memiliki tantangan tersendiri untuk memaksimalkan kualitas produksi batu Baranya.

Berdasar latar belakang yang telah dipaparkan di atas, peneliti memiliki ketertarikan untuk melakukan penelitian dengan isu pembahasan berjudul : “**Pelaksanaan Inspeksi TB Bintang 2003 Sebelum Kegiatan Operasional Batu Bara DI PT. Borneo Indobara**”

B. Fokus Penelitian

Untuk memastikan penelitian tidak melebar, maka peneliti perlu membatasi topik bahasan. Fokus penelitian ini dilakukan pada inspeksi TB Bintang 2003 sebelum proses *transshipment* batu bara. Penelitian ini hanya dibatasi pada bagaimana proses inpeksi, hambatan yang dialami, serta cara untuk menyelesaikan hambatan pada pelaksanaan inspeksi TB Bintang 2003 sebelum kegiatan operasional batu bara di PT. Borneo Indobara.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang, permasalahan yang dapat dirumuskan oleh peneliti antara lain:

1. Bagaimanakah pelaksanaan inspeksi TB Bintang 2003 sebelum dilaksanakannya kegiatan operasional batu bara di PT. Borneo Indobara?
2. Apa sajakah hambatan yang ditemukan ketika inspeksi TB Bintang 2003 sebelum kegiatan operasional batu bara di PT. Borneo Indobara dilaksanakan?
3. Bagaimanakah upaya untuk penyelesaian hambatan yang muncul ketika inspeksi TB Bintang 2003 sebelum kegiatan operasional batu bara di PT. Borneo indobara dilaksanakan?

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari dilaksanakannya penelitian ini yaitu:

1. Untuk mengetahui proses inspeksi TB Bintang 2003 sebelum kegiatan operasional batu bara di PT. Borneo Indobara dilaksanakan
2. Untuk mengetahui hambatan yang muncul saat proses inspeksi TB Bintang 2003 sebelum kegiatan operasional batu bara berlangsung
3. Untuk mengetahui upaya penyelesaian hambatan saat proses inspeksi TB Bintang 2003 sebelum kegiatan operasional batu bara di PT. Borneo Indobara berlangsung

E. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan bisa memberi dampak bagi segala pihak yang terkait, meliputi:

1. Manfaat Teoritis

Sebagai sumbangsih ilmu pengetahuan dan wawasan bagi pembaca dalam pelaksanaan inspeksi *tugboatkeran*

2. Manfaat Praktis

Sebagai sumbangsih dan manfaat bagi pengambil keputusan sebagai tambahan pengetahuan bagi kru kapal dalam melaksanakan inspeksi *tugboat*.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Demi memberikan kemudahan bagi pembaca dalam memahami hasil dan pembahasan pada penelitian ini, peneliti menyajikan kajian pustaka sebagai berikut.

1. Inspeksi

Thahir (2017:68) mengemukakan bahwa inspeksi adalah serangkaian kegiatan untuk mengidentifikasi keadaan dan kondisi benda, pengolahan, serta lingkungan. Inspeksi juga menjadi ilmu satu kesatuan antara *engineering*, proses, manajemen, dan keahlian kejuruan yang meliputi beberapa tahapan. Tahapan yang dilalui pada proses inspeksi yaitu persiapan, pengecekan fisik, sertifikasi, pelaporan dan pendataan.

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) edisi V Tahun 2016 menjelaskan bahwa “Inspeksi adalah pemeriksaan peraturan, tugas serta pemeriksaan kesiapan di tempat masing-masing yang dilaksanakan secara seksama dan menyeluruh.” Menurut Anwar, R. (2020) inspeksi yang dilakukan oleh tenaga ahli yang kompeten sangat penting untuk mencegah kecelakaan dan kegagalan konstruksi. Inspeksi juga merupakan proses evaluasi dan pengumpulan informasi objek yang akan diinspeksi. Inspeksi juga bertujuan untuk mendeteksi kondisi tidak aman pada suatu objek yang diharapkan tidak menimbulkan masalah.

a. Tata Cara Inspeksi Kapal di PT. Borneo Indobara

Kegiatan inspeksi dilakukan dengan cara memeriksa keadaan kapal berdasarkan *checklist inspection* yang biasanya dibawa oleh inspektur. Biasanya inspeksi kapal dilaksanakan dengan cara datang langsung ke kapal. Adapun langkah-langkahnya antara lain:

1) Persiapan

- a) Inspektur kapal yang hendak melakukan inspeksi wajib menggunakan alat pelindung diri (APD).
- b) Inspektur mengatur jadwal dan berkoordinasi dengan kontraktor mengenai kegiatan inspeksi sebelum dilakukan inspeksi.
- c) Inspektur harus menyiapkan *checklist inspection*, dokumen yang diperlukan, dan alat dokumentasi seperti kamera.
- d) Kontraktor mendampingi inspektur serta mempersiapkan keseluruhan kebutuhan dokumen.

2) Pelaksanaan

Inspektur mengecek dan meninjau terhadap :

- a) Sertifikat, dan kelengkapan dokumen kapal.
- b) Jumlah kru dalam kapal tidak lebih dan tidak kurang.
- c) Pemeriksaan kondisi *tugboat*.
- d) Mengecek keadaan anjungan : alat navigasi, lampu navigasi, kelistrikan, alat keselamatan.
- e) Memeriksa mesin jangkar depan dan belakang.
- f) Memastikan nama kapal sesuai dengan dokumen kapal.

- g) Memastikan *plimsol mark* dalam keadaan baik dan dapat dibaca.
- h) Memastikan alat navigasi bekerja dengan lancar dan dalam keadaan baik.
- i) Alat keselamatan yang memadai dan berfungsi dengan baik.
- j) Memeriksa serta menguji alat pemadam kebakaran diatas kapal.

b. SOP Inspeksi di PT. Borneo Indobara Sebelum Kegiatan Operasional

Di bawah ini peneliti sajikan SOP sesuai dengan prosedur PT. Borneo Indobara:

- 1) Semua kru kapal wajib menggunakan APD saat bekerja.
- 2) Nakhoda sebagai wakil dari *owner* kapal sekaligus wakil dari mitra kerja harus bertanggung jawab atas *crew*, kapal, serta pekerjaan yang sedang dilakukan dan memiliki sertifikat dan kompetensi yang memadai untuk mengambil posisi ini.
- 3) Kru diatas kapal wajib memiliki sertifikat dan kompetensi yang valid guna kelancaran tugas masing-masing kru kapal.
- 4) Nakhoda dan seluruh kru kapal wajib menjalankan kapal sesuai ketentuan dan aturan yang berlaku.
- 5) Melaksanakan pemeriksaan unit masing-masing kru yang terdiri dari mengisi form formular data diri, menyerahkan dokumen dan sertifikat keahlian yang valid, dan memastikan informasi rencana pelayaran telah dikonfirmasi dan dilaksanakan oleh semua pihak.
- 6) Melaksanakan pengawasan yang efektif Ketika berlayar dan melakukan kegiatan diatas kapal termasuk penggunaan APD.

- 7) Nakhoda wajib melaporkan setiap kegiatan pengisian bahan bakar.
- 8) Nakhoda bertanggung jawab terhadap setiap kegiatan di area pelabuhan, di luar area pelabuhan, pelaporan, dokumen kapal, keamanan, keselamatan, dan kru ketika berkegiatan di atas kapal.
- 9) Nakhoda berhak memutuskan untuk merubah tujuan apabila disebabkan oleh hal-hal tertentu, melaporkannya ke *owner*, dan menuliskan hambatan atas kejadian yang terjadi di buku *log book* secara aktual.
- 10) Nakhoda beserta keseluruhan awak kapal wajib mengupayakan pencegahan kerusakan, *near miss*, dan seluruh insiden yang memungkinkan terjadinya gangguan pada operasional serta membahayakan, bila diperlukan perawatan dan perbaikan kapal harus melakukan koordinasi untuk merancang perbaikan agar lebih kondusif dan aman dengan segera dengan *owner*.
- 11) Dalam pelaksanaan operasional diatas kapal, nakhoda memiliki hak dan wewenang untuk membuat keputusan ketika dihadapkan pada situasi darurat sesuai dengan aturan.
- 12) *Reporting* situasi darurat saat operasional harus dilakukan nakhoda maksimal 10 menit sejak terakhir kejadian kepada *owner*.

Berdasar pernyataan tersebut, inspeksi merupakan serangkaian kegiatan yang dilakukan untuk mengecek kondisi, kelengkapan dokumen, dan konstruksi guna memastikan sebuah kapal aman dan layak untuk digunakan dalam kegiatan operasional batu bara.

2. Operasional

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut Pasal 1 mengatakan bahwa “lokasi alih muat barang antar kapal adalah lokasi di perairan yang difungsikan sebagai kegiatan alih muat antar kapal.” Muatan batu bara dipindahkan ke kapal yang berdekatan. Proses ini dapat dijalankan dengan berbagai metode, termasuk manuver, pendekatan, proses tambatan, penyambungan selang, operasi pemindahan muatan, pelepasan selang, manuver pelepasan tambatan, dan keberangkatan. Aktivitas ini juga sering disebut sebagai *transshipment* sesuai dengan rencana operasi pemindahan kapal ke kapal. Tidak memungkinkan untuk melakukan aktivitas menggunakan sarana pelabuhan dalam proses pemindahan muatan dari satu kapal ke kapal lainnya (*Solas Consolidated*, dalam Prasetya, 2020:89)

Dari pernyataan tersebut maka dapat disimpulkan bahwa pemindahan kapal ke kapal merupakan sebuah prosedur di mana dua kapal diletakkan secara berdekatan atau bersebelahan dengan tujuan melakukan proses pemindahan muatan. Bertujuan untuk memindahkan muatan berupa gas, minyak, batu bara atau lainnya dari kapal pengirim ke kapal penerima dengan efisiensi serta keamanan yang optimal. Kegiatan ini menghadapi tantangan yang dapat mengganggu proses bongkar muat meliputi keadaan alam, tidak sesuainya jumlah muatan antara volume *mother vessel* dan volume tongkang, serta tempat kapal yang berada jauh dari otoritas pelabuhan sekitar.

3. *Tugboat*

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemandu Kapal menyebutkan bahwa *tugboat* atau biasa disebut kapal tunda adalah kapal yang digunakan untuk mendorong dan menarik kapal masuk keluar area pelabuhan, alur sungai, dan terusan. Kapal tunda juga dapat digunakan untuk menarik tongkang atau kapal yang harus ditarik seperti kapal yang hendak *dock* atau kapal rusak hingga dapat digunakan untuk menarik bangkai kapal. Meskipun demikian, tugas kapal tunda di Indonesia ini kebanyakan untuk menarik atau mendorong tongkang yang dipergunakan untuk distribusi barang curah.

Menurut Standar Operasional Prosedur (SOP) PT. Borneo Indobara tahun 2020 Tantang Kelaiklautan Kapal menyatakan bahwa armada laut harus di inspeksi setidaknya 1 bulan sekali dan maksimal 2 bulan sekali. Berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) pasal 309 menyatakan bahwa perlengkapan kapal adalah segala barang yang bukan merupakan bagian kapal tetapi masih diperuntukan untuk kapal, itu termasuk kedalam perlengkapan kapal. Bagian-bagian yang termasuk kedalam perlengkapan kapal adalah alat navigasi, alat pemadam kebakaran, radio, peta, alat keselamatan, elektronika kapal, serta perlengkapan pengamatan meteorologi.

4. Standar Operasional Prosedur (SOP)

Standar operasional prosedur (SOP) merupakan rangkaian petunjuk tertulis yang secara rutin atau berkala dilakukan oleh suatu organisasi dalam periode waktu tertentu. (Aprianis, 2021:134). Terciptanya standar operasional prosedur yang baik dapat disebabkan oleh pelayanan dan pengawasan yang baik juga, serta menciptakan kualitas bagi anggotanya juga.

a. Peran SOP

Seiring terjadinya kompleksitas bisnis dan perkembangan perusahaan, peran SOP semakin penting dalam mengarahkan pelaksanaan proses kerja di perusahaan. Bayangkan jika tidak ada panduan yang jelas, hal ini dapat menyebabkan kebingungan di antara karyawan. Masalah yang terus menerus muncul dapat menimbulkan frustrasi di kalangan karyawan, sedangkan pemimpin biasanya sibuk dengan tugas dan tanggungjawabnya. SOP dalam pelaksanaan tugas dapat meningkatkan efektivitas dan efisiensi setiap kegiatan petugas di lapangan, mengurangi kemungkinan terjadinya masalah berulang. Di Indonesia setiap lembaga diharuskankan untuk memiliki SOP, termasuk lembaga yang berkecimpung dalam pelayaran seperti PT. Borneo Indobara.

b. Tujuan SOP di PT. Borneo Indobara

- 1) Menjamin bahwa armada *tugboat* yang akan digunakan *transshipment* sesuai dengan standar kelautan yang berlaku.

- 2) Menjamin bahwa armada *tugboat* yang akan digunakan telah sesuai dan memenuhi rincian yang disetujui pihak PT. Borneo Indobara dan bisa digunakan tanpa adanya hambatan dikemudian hari.

5. Batu bara

Batu bara merupakan mineral organik yang mudah terbakar yang terjadi dari sisa-sisa tumbuhan purba. Tahap pembentukan batu bara dimulai dari periode formasi batu bara (*Carboniferous*), yang juga dikenal sebagai *early Carboniferous*, dan berlangsung sekitar 290 hingga 360 juta tahun yang lalu. Sebagai hasilnya, batu bara termasuk dalam kategori bahan bakar fosil. Proses pembentukan batu bara dimulai dengan penumpukan sisa-sisa tumbuhan menjadi gambut (Mu'tazim billah dalam Kiswanto, 2020:112).

Jenis-Jenis Batu Bara dibagi menjadi lima jenis dan itu semua berdasar kualitasnya yaitu *lignite*, *sub-bitumine*, *bitumine*, *antrasit*, gambut. Jenis batu bara berbeda dikarenakan pengaruh kondisi kimia, fisik, dan geologis tertentu (Puslitbang Kementerian ESDM dalam Kiswanto, 2020:136).

a. *Lignite*

Lignite adalah jenis batubara dengan kualitas paling rendah, *lignite* merupakan jenis batu bara dengan tekstur mirip kayu.

b. *Sub-Bitumine*

Merupakan peralihan batu bara jenis *lignite* dan *bitumine*. jenis ini mengandung air, zat terbang, dan oksigen yang tinggi dan memiliki

karbon yang relatif rendah. Di Indonesia sering ditemui jenis batuan batu bara seperti ini.

c. *Bitumine*

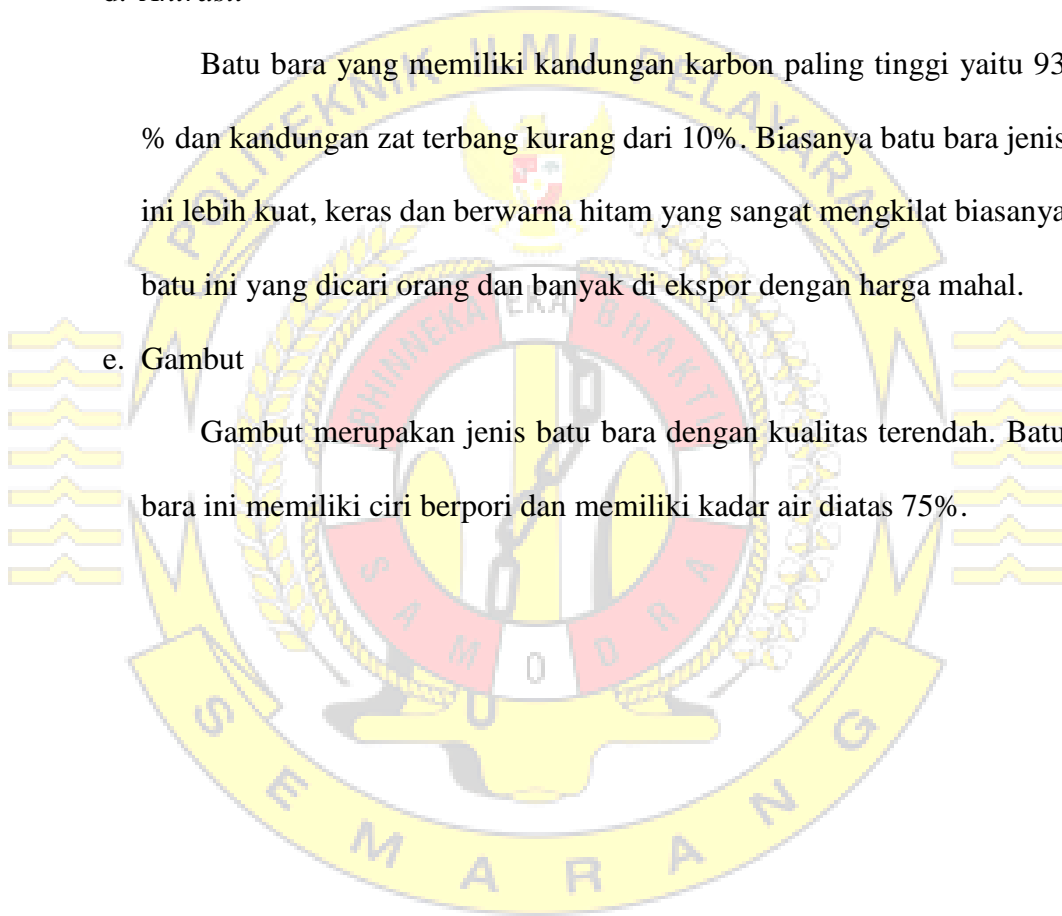
Merupakan jenis batu bara yang berwarna hitam dan memiliki tekstur ikatan yang baik.

d. *Antrasit*

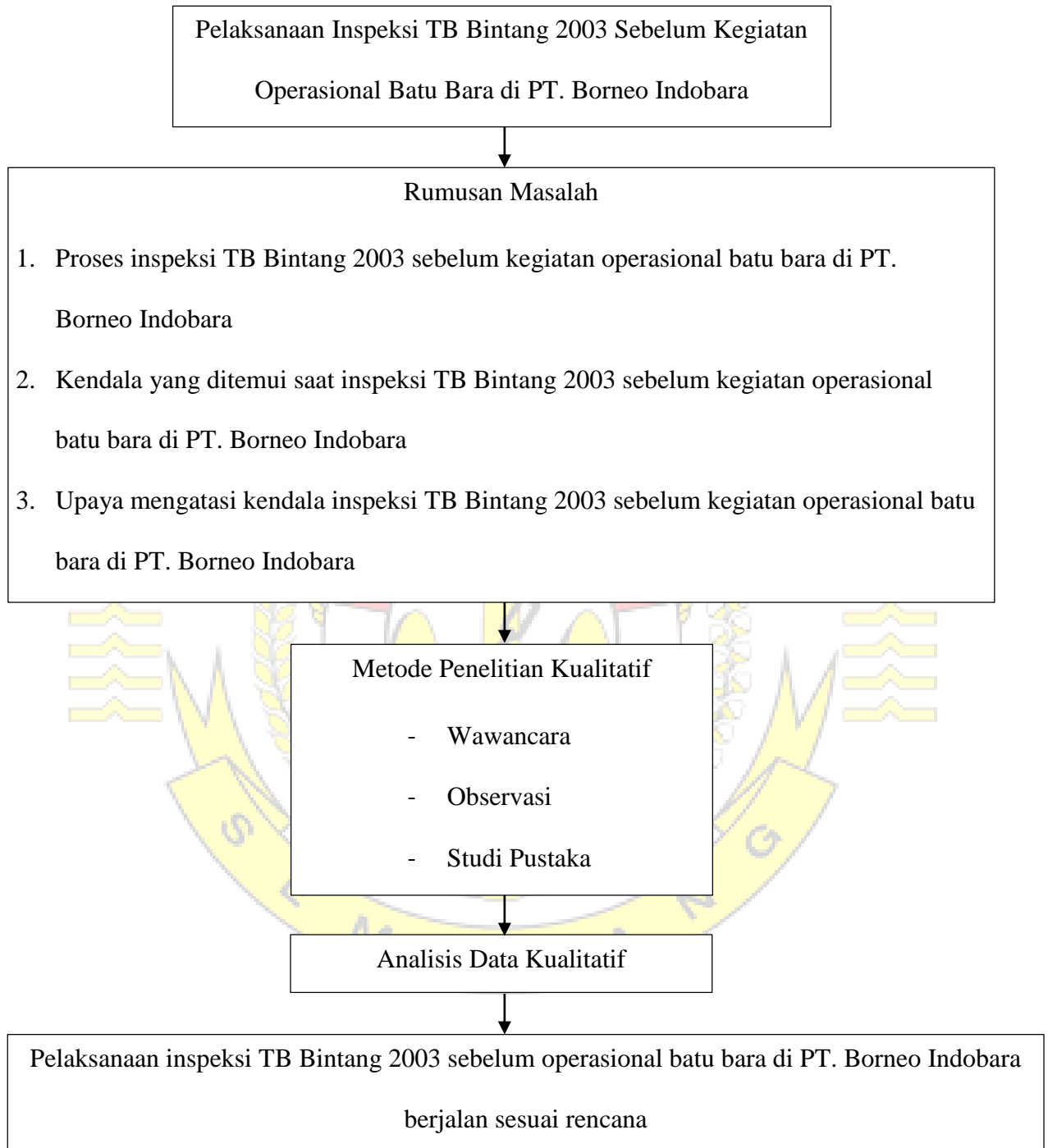
Batu bara yang memiliki kandungan karbon paling tinggi yaitu 93 % dan kandungan zat terbang kurang dari 10%. Biasanya batu bara jenis ini lebih kuat, keras dan berwarna hitam yang sangat mengkilat biasanya batu ini yang dicari orang dan banyak di ekspor dengan harga mahal.

e. *Gambut*

Gambut merupakan jenis batu bara dengan kualitas terendah. Batu bara ini memiliki ciri berpori dan memiliki kadar air diatas 75%.



B. Kerangka Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

1. Pelaksanaan inspeksi TB Bintang 2003 sebelum kegiatan operasional batu bara PT. Borneo Indobara dilaksanakan melalui beberapa tahapan yaitu tahap persiapan, pelaksanaan, pelaporan, dan penerbitan sertifikat *on hire*.
2. Hambatan saat pelaksanaan inspeksi TB Bintang 2003 sebelum kegiatan operasional batu bara di PT. Borneo Indobara meliputi APD dan alat *emergency* yang tidak memenuhi SOP PT. Borneo Indobara serta ditemukannya dokumen kapal yang telah habis masa berlakunya.
3. Upaya mengatasi hambatan saat pelaksanaan inspeksi dengan melakukan pergantian serta pemusnahan APD yang tidak sesuai dengan SOP PT. Borneo Indobara. Pergantian alat *emergency* yang telah habis masa berlakunya harus dilakukan guna menjamin keselamatan kerja kru kapal dan mencegah kegagalan fungsi alat *emergency*. Perpanjangan masa berlaku dokumen kapal di instansi terkait juga diperlukan sebagai syarat beroperasinya kapal.

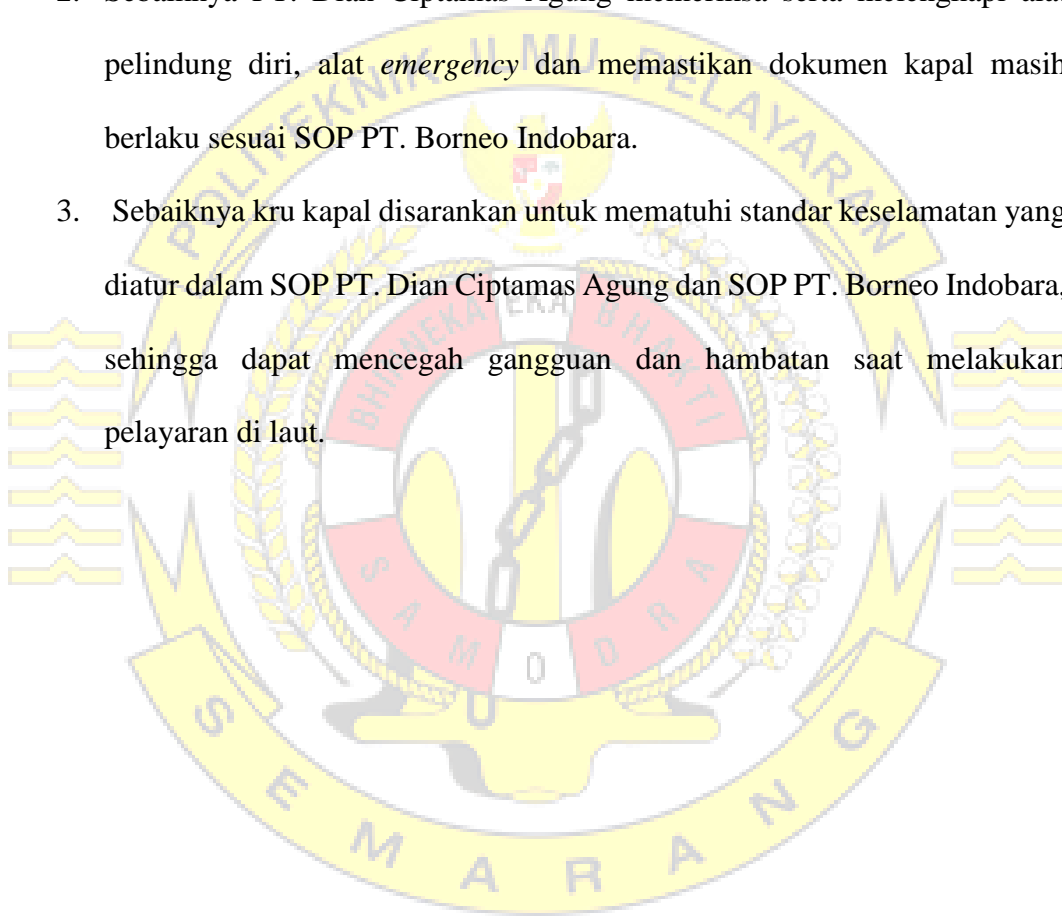
B. Keterbatasan Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian tersebut terdapat keterbatasan penelitian saat pelaksanaan penelitian secara langsung yaitu peneliti hanya fokus pada salah satu armada kapal yaitu TB Bintang 2003 milik PT. Dian Ciptamas Agung sebagai armada penyedia jasa angkutan barang yang dicarter oleh PT. Borneo Indobara.

C. Saran

Adapun saran yang dapat peneliti berikan adalah sebagai berikut:

1. Sebaiknya PT. Dian Ciptamas Agung dapat mengadakan evaluasi secara rutin, terutama pada perawatan dan pemeliharaan berkala guna memastikan kondisi armada TB Bintang 2003 tetap baik dan layak laut.
2. Sebaiknya PT. Dian Ciptamas Agung memeriksa serta melengkapi alat pelindung diri, alat *emergency* dan memastikan dokumen kapal masih berlaku sesuai SOP PT. Borneo Indobara.
3. Sebaiknya kru kapal disarankan untuk mematuhi standar keselamatan yang diatur dalam SOP PT. Dian Ciptamas Agung dan SOP PT. Borneo Indobara, sehingga dapat mencegah gangguan dan hambatan saat melakukan pelayaran di laut.



DAFTAR PUSTAKA

- Aditya, 2020, *Penentuan Struktur Geologi Bawah Permukaan Berdasarkan Analisis Derivatif Pada Data Gravitasi Di Wilayah Prospek Panas Bumi*, Skripsi, Universitas Jenderal Soedirman, Purwokerto
- Aprianis, 2021, *Step by Step membuat SOP Standard Operating Procedure*, Efata Publishing, Yogyakarta
- KBBI, 2006, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi V*
- Kiswanto, H., 2020, *Fisika Lingkungan: Memahami Alam Dengan Fisika*, Syiah Kuala University Press, Aceh
- Miles, Mathew B., and Huberman. 1992. *Analisis Data Kualitatif: Buku Sumber Tentang Metode Metode Baru / Matthew B. Miles, A. Michael Huberman ; Penerjemah, Tjetjep Rohendi ; Pendamping, Mulyarto*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia (UI -Press).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2020 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal
- Prasetya, Krisna, 2022, *Keterlambatan Ship To Ship (STS) Di Perairan Nipah Kepulauan Riau Oleh PT Adhigana Pratama Mulya*, Skripsi, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang

Thahir Andi, 2020, *Jurnal Bimbingan dan Konseling*, Vol 69, No 12 2014

Nazir, Mohammad, 2019, *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia, Jakarta

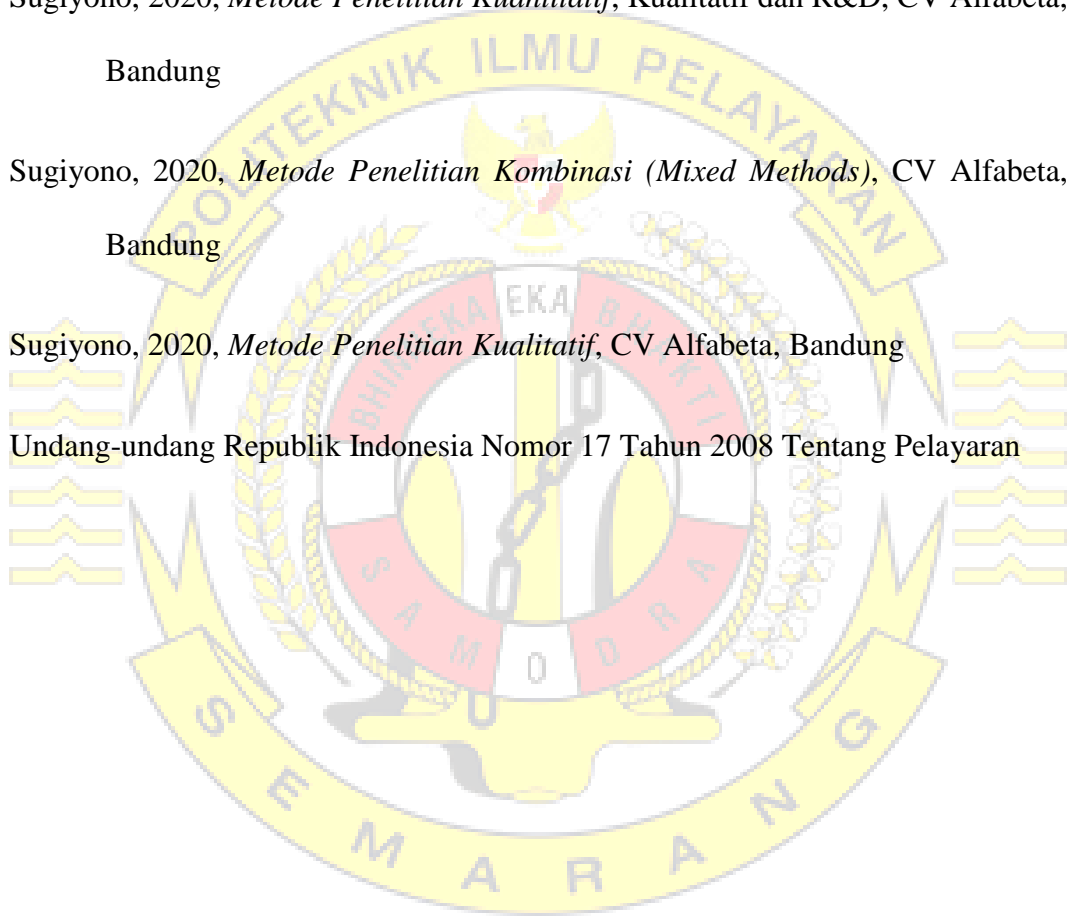
Sugiyono, 2018, *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*, CV Alfabeta,
Bandung

Sugiyono, 2020, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, CV Alfabeta,
Bandung

Sugiyono, 2020, *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*, CV Alfabeta,
Bandung

Sugiyono, 2020, *Metode Penelitian Kualitatif*, CV Alfabeta, Bandung

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran



LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

Hasil Wawancara Dengan Informan I

Identitas Informan

Nama : Yazir Arafat

Jabatan : Health, Safety and Environment PT. Borneo Indobara

Hasil Wawancara

Peneliti : “Selamat siang Pak Yazir, mohon maaf mengganggu waktunya pak.”

Informan : “Selamat siang Daffa, gimana?”

Peneliti : “Izin bertanya pak, sejauh pengalaman bapak sepenting apakah dilakukannya inspeksi kapal sebelum kegiatan operasional batu bara di PT. BIB pak?”

Informan : “Pelaksanaan inspeksi kapal sebelum operasional sangat penting dilakukan, karena selain sebagai SOP di PT. BIB, inpeksi juga dapat mencegah terjadinya insiden dan hal buruk kedepannya. Maka dari itu diwajibkan bagi seluruh armada yang akan beroperasi di lingkungan kerja PT. BIB harus dilakukan inspeksi.”

Peneliti : “Siap terimakasih jawabannya pak, untuk kendala saat inspeksi TB Bintang 2003, menurut bapak bagaimana pak?”

Informan : “Kendala saat pelaksanaan inspeksi ada banyak hal, contohnya adanya temuan saat pelaksanaan inspeksi. Temuan ini dapat menghambat terbitnya sertifikat *on hire* kapal yang mengakibatkan kapal tidak dapat beroperasi di wilayah kerja PT. BIB. Seperti yang kita ketahui, sertifikat *safe manning* dan sertifikat SMKP milik TB Bintang 2003 yang *expired* harus dilakukan perpanjangan sertifikat serta melakukan pemenuhan terhadap APD dan alat *emergency* untuk memenuhi SOP PT. Borneo Indobara, ”

Peneliti : “Siap pak, untuk mengatasi kendala tersebut agar dapat diterbitkan sertifikat *on hire* itu bagaimana pak?”

Informan : “Dari pihak PT. BIB sendiri akan memberikan waktu sampai 3 hari untuk melakukan pemenuhan, dan pemenuhan tersebut harus didokumentasikan dan dilaporkan pada pihak HSE PT. BIB, jika melebihi waktu yang diberikan maka akan diadakan inspeksi ulang.

Peneliti : “Baik terimakasih atas jawaban dan informasinya pak”



LAMPIRAN 2

Hasil Wawancara Dengan Informan II

Identitas Informan

Nama : Hendra S.
 Jabatan : Health, Safety and Environment PT. Dian Ciptamas Agung

Hasil Wawancara

Peneliti : “Selamat siang Pak Hendra, mohon maaf mengganggu waktunya pak, izin bertanya untuk keperluan penelitian.”

Informan : “Selamat siang Daffa, iya silahkan saja.”

Peneliti : “Menurut Pak Hendra sebagai HSE, bagaimana proses inspeksi kapal TB Bintang 2003 yang akan dicharter, dan apa yang perlu diperhatikan saat proses inspeksi?”

Informan : “Sebagai HSE, proses inspeksi kapal TB Bintang 2003 meliputi pemeriksaan bagian luar kapal, pemeriksaan mesin, pemeriksaan alat navigasi, pemeriksaan kelengkapan APD dan alat *emergency*, dan hal yang harus diperhatikan saat inspeksi adalah kita harus bisa memenuhi kriteria dan persyaratan sesuai SOP pencharter kita.”

Peneliti : “Baik pak, untuk kendala saat pelaksanaan inspeksi TB Bintang 2003 apa saja pak?”

Informan : “Untuk kendalanya sendiri sering masih adanya temuan, itu dikarenakan kelalaian dari pihak kru kapal dan pihak kantor. Untuk temuan inspeksi terbaru yakni terdapat dokumen kapal yang telah habis masa berlaku dan terdapat APD serta alat *emergency* di TB Bintang 2003 tidak memenuhi SOP. Karena adanya temuan tersebut kapal belum dapat beroperasi sebelum dilakukan pemenuhan dan dilaporkan hasilnya ke pihak pencharter.”

Peneliti : “Bagaimana upaya mengatasi temuan inspeksi tersebut pak?”

Informan : “Pihak PT. DCA akan melakukan pemenuhan secepatnya, kita akan membagi tim untuk mengurus dokumen kapal yang *expired* serta melakukan distribusi barang yang menjadi temuan inspeksi. Kami akan membuat permintaan barang agar segera kami

distribusikan ke kapal sehingga waktu pemenuhan tidak sampai 3 hari lamanya. Setelah melakukan pemenuhan kami akan melaporkannya pada pihak pencharter yaitu PT. BIB.”

Peneliti : “Siap terimakasih atas jawaban dan informasi nya pak .”



LAMPIRAN 3
Hasil Wawancara Dengan Informan III

Identifikasi Informan

Nama : Hendri Slamet P.
Jabatan : Kapten Kapal TB Bintang 2003

Hasil Wawancara

Peneliti : “Selamat siang *Capt* Hendri.”

Informan : “Selamat siang Daffa, ada informasi apa?”

Peneliti : “Izin bertanya untuk keperluan penelitian *Capt*, menurut kapten, bagaimana proses persiapan inspeksi TB Bintang 2003 sebelum kegiatan operasional di PT. BIB *Capt*?”

Informan : “Kami akan mempersiapkan sebaik mungkin dari segala aspek, kami juga telah mendapat *checklist form* inspeksi sebagai acuan kami untuk memperispakan proses inspeksi agar kapal dapat memenuhi SOP PT. BIB.”

Peneliti : “Baik *Capt*, apakah ada kendala pada saat proses inspeksi berlangsung?.”

Informan : “Kendala yang sering ditemui adalah adanya temuan yang menghambat proses terbitnya sertifikat *on hire*.”

Peneliti : “kemudian upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi temuan tersebut?”

Informan : “Saya akan memastikan bahwa seluruh kru kapal akan membantu kegiatan pemenuhan kapal dan akan mempersiapkan semua kebutuhan kapal untuk memastikan TB Bintang 2003 sesuai SOP PT. Borneo Indobara untuk diterbitkannya sertifikat *on hire*.”

Peneliti : “Baik terimakasih atas jawaban dan informasinya *Capt*. Selamat siang.”

LAMPIRAN 4

Checklist form inspeksi PT. Borneo Indobara

KOMISIONING TUG BOAT
BB - HSE - PPO - ERM - 023 - 018

PT BORNEO INDOBARA

SEKSI A: APLIKASI
Aplikasi ini digunakan untuk proses pemersamaan dan pengujian TUG BOAT.

SEKSI B: DETAIL PENGAJUAN

| | | | |
|---------------------|------------------|------------|--|
| Perusahaan | PT. DCA | Pengajuan | Baru <input checked="" type="checkbox"/> Pemanjangan |
| Nama TUG BOAT | TB. BINIHAN 2003 | Call Sign | YDA 4371 |
| Nama BARGE | B6. TERAN 3005 | Master | HENDRI SCAHET P. |
| Tanggal komisioning | 24 APRIL 2023 | Imo Number | |

SEKSI C: DETAIL PEMERIKSAAN

| NO | OBJEK PENGAMATAN | PENILAIAN | | KETERANGAN |
|--|---|-----------|------------------|-------------------------------------|
| A. Dokumen Tug Boat | | | | |
| 1. | Crew List dan Daftar Certificate crew (Harus dibawa Saat Inspeksi) | Ada | Tidak | |
| 2. | Ships Particular (Harus dibawa Saat Inspeksi) | Ada | Tidak | |
| 3. | Hydrostatic Table Tongkang Gandengan | Ada | Tidak | |
| 4. | Log Book Anjungan (Ditulis lengkap dan di TTD officer jaga dan Nahkoda) | Ada | Tidak | |
| 5. | Log Book Kamar mesin (di TTD Officer jaga dan KKM) | Ada | Tidak | |
| 6. | SOP (Sandar dan pemuatan di Jetty, Bongkar, dan Perpindahan Crew) | Ada | Tidak | |
| 7. | Dokumen SMKP / SMS | Ada | Tidak | SMKP expired / Safe Manning expired |
| 8. | General Arrangement | Ada | Tidak | |
| B. Alat-alat Navigasi (Jika ada Pastikan Berfungsi Dengan Baik) | | | | |
| 9. | Identitas Kapal (Di haluan kanan kiri, Buritan tertulis jelas.) | Baik | Tidak | |
| 10. | Kompas | Baik | Tidak | |
| 11. | GPS | Baik | Tidak | |
| 12. | Radar | Baik | Tidak | |
| 13. | Anemometer | Baik | Tidak | |
| 14. | Peta Pelayaran | Baik | Tidak | |
| 15. | Lampu Sorot (menyala dan bisa berputar 180°) | Baik | Tidak | |
| 16. | Port Side Light (Merah), Starboard Side (Hijau) Menyala dengan baik | Baik | Tidak | |
| 17. | AIS (Automatic Identification System) | Baik | Tidak | |
| C. Alat-alat Komunikasi | | | | |
| 18. | Horn (Klakson Kapal) dan Pengeras Suara | Baik | Tidak | |
| 19. | Radio RIG di Anjungan (pastikan Berfungsi dengan Baik) | Baik | Tidak | |
| 20. | Radio Kamar Mesin dan Radio Operasional (1 + 4) | Baik | Tidak | |
| 21. | Bendera Isyarat Pelayaran (Lengkap dan isi harus sesuai dengan box) | Baik | Tidak | |
| D. Sistem operasi Peralatan (berfungsi dengan Baik atau Tidak) | | | | |
| 22. | Sistem Kemudi (Anjungan dan Kamar mesin Match / Tidak) | Baik | Tidak | |
| 23. | Sistem ME dan AE , (emergency Stop, Indikator 2 | Baik | Tidak | |

Lanjutan Checklist form inspeksi PT. Borneo Indobara



PT BORNEO INDOBARA

KOMISIONING TUG BOAT
BIB - HSE - PPO - FRM - 023 - 018

| ketidak sesuaian) | | |
|---|--------|------------------|
| 24. OWS (Oil Water Separator) | Baik | Tidak |
| 25. Kerapihan Kabel ² di Anjungan | Baik | Tidak |
| 26. Penyusunan Dokumen dan peralatan kerja, Rambu ² | Baik | Tidak |
| 27. Sistem penerangan dan Kebersihan Area Anjungan | Baik | Tidak |
| 28. Kerapihan dan kebersihan Kamar Mesin | | |
| Sistem penerangan (harus Memadai) | Baik | Tidak |
| Ceceran Minyak / Oli, genangan Air, Lantai Licin atau Tidak | Ada | Tidak |
| Ear Muff (minimal 3) penempatan harus di dekat Pintu Masuk ER | Ada | Tidak |
| Penempatan Tools dan Perlengkapan kerja ER | Baik | Tidak |
| 29. kebersihan Deck (Sampah, Ceceran Minyak, Debu batubara) | Bersih | Tidak |
| 30. perlengkapan dideck, (Tali, Vender Cadangan tempat sampah dll) | Rapi | Tidak |
| 31. Jangkar + Rantai (Kanan dan Kiri) (Berfungsi Baik apa Tidak) | Rapi | Tidak |
| 32. Mesin Jangkar, Breaker (Tes Kondisi dengan dioperasikan) | Baik | Tidak |
| 33. Plat Lambung | Baik | Tidak |
| 34. Fender/ Dapra harus memadai | Baik | Tidak |
| 35. Sistem Piping (kesesuaian warna dan Tidak ada Kebocoran) | Baik | Tidak |
| 36. Safety Sign, Penamaan dan Labeling | Baik | Tidak |
| 37. Material Storage penyimpanan Limbah B3 | Baik | Tidak |
| 38. Sistem Ventilasi (Blower Dapur dan Kamar Mesin) | Baik | Tidak |
| 39. Towing Hook dan 2nd Towing | Ada | Tidak |
| 40. Tali Buang (Minimal 2 buah, Panjang 25 M) | Ada | Tidak |
| 41. Gancu + Tali (Minimal 2) panjang 25 M | Ada | Tidak |
| 42. Tangga Portable | Ada | Tidak |

E. Perlengkapan Safety (Harus sesuai Jumlah Crew)

| | | | |
|---------------------------------|----------------|------------------|-----------------------------|
| 43. Sepatu Safety | Ada | Tidak | |
| 44. Pakaian Kerja Ber Reflektor | Ada | Tidak | |
| 45. Safety Helmet | Ada | Tidak | |
| 46. Life Jacket/ Life Vest | Ada | Tidak | |
| 47. Head Lamp | Ada | Tidak | |
| ⑧ Kaos Tangan | Ada | Tidak | Tidak ada |
| ⑨ Kacamata Safety | Ada | Tidak | hanya tersedia 3 (total 10) |
| ⑩ Masker | Ada | Tidak | Tidak ada |
| 51. Jas Hujan/ Rain Coat | Ada | Tidak | |

F. Perlengkapan Emergency

| | | | |
|---|-----|------------------|----------------------|
| 52. List Emergency Contact (tertempel di Anjungan) | Ada | Tidak | |
| 53. Muster List (Tertempel di Anjungan, dan Saloon) | Ada | Tidak | |
| 54. Kotak P3K + form list pemakaian | Ada | Tidak | |
| 55. Smoke Signal 2 unit (Tulis expire datenya) | Ada | Tidak | exp 9 Agustus 2025 |
| 56. Red Hand Flare 6 unit (Tulis expire date nya) | Ada | Tidak | exp 7 September 2025 |



PT BORNEO INDOBARA

KOMISIONING TUG BOA'


BIB - HSE - PPO - FRM - 023 - 01

| | | | |
|---|-----|------------------|------------------------------|
| 57. Paracate Signal 4 unit (Tulis expire date nya) | Ada | Tidak | expired 21 Juni 2024 |
| 58. Life Raft 2 unit Kanan Kiri (Cek periode inspeksinya) | Ada | Tidak | last inspect 5 Februari 2023 |
| 59. Radar Transponder (cek Expire datenya) | Ada | Tidak | 30 Mei 2025 |
| 60. Life Buoy With Rope 6 unit (tempat pemasangan Mudah dijangkau) | Ada | Tidak | |
| 61. Life Bouy With Lamp 2 Unit (Tempat Pemasangan Mudah dijangkau) | Ada | Tidak | |
| 62. Rambu Rute Evakuasi (Reflector) | Ada | Tidak | |
| 63. Emergency light / Senter | Ada | Tidak | |
| 64. Sistem Pemadam Kebakaran | | | |
| Fire Plan (tertempel di anjungan dan area berkumpul crew) | Ada | Tidak | |
| Fire BOX (Hose + Nozle) port side 1 unit, stbd side 1 unit Total 2 unit | Ada | Tidak | |
| Source Hidrant (Conector easy Coupling) | Ada | Tidak | |
| Fire Pump/ Bilge Pump (berfungsi baik apa tidak) | Ada | Tidak | |
| ✓ Apar (minimal Anjungan, Saloon, Dapur dan Kamar Mesin) | Ada | Tidak | 2 apar expired (total 8) |
| Fire Blanket | Ada | Tidak | |
| SOPEP BOX (absorben, Serbuk Gergaji, Sapu, Majun, Ember, chemical dispersant) | Ada | Tidak | |
| 65. Pompa Alcon dan Hose Hisap dan Buang | Ada | Tidak | |


| NO | NAMA PETUGAS | PERUSAHAAN/JABATAN | Tanda Tangan |
|----|-------------------|--------------------|--------------|
| 1. | YAZIR ARAFAT | PT. BIB / HSE | |
| 2. | Hengra S. | PT. DCA / HSE | |
| 3. | M. Aril Abinullah | PT. DCA / cadet | |
| 4. | DAFFA FARHAN M. | PT. DCA / CADET | |

LAMPIRAN 5

Prosedur *Job Safety Analysis*

| | | | |
|--|----------------------------|-----------------|-----------------|
|  | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-HSE-26 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 10 Januari 2021 |
| | JOB SAFETY ANALYSIS | Revisi | 01 |
| | | Halaman | 2 dari 3 |
| 1. TUJUAN | | | |
| <p>Prosedur ini bertujuan untuk untuk mengidentifikasi bahaya kerja dan lingkungan pada pekerjaan bersifat non-rutin serta pekerjaan baru yang akan dilakukan oleh Karyawan atau Crew kapal, Menjelaskan proses atau tahapan-tahapan pekerjaan dan metode pengendalian bahaya kerja dan lingkungan pada pekerjaan.</p> | | | |
| 2. RUANG LINGKUP | | | |
| <p>Prosedur ini diterapkan khusus bagi setiap aktivitas pekerjaan yang belum memiliki Prosedur maupun Instruksi Kerja spesifik di area kerja PT Dian Ciptamas Agung.</p> | | | |
| 3. REFERENSI | | | |
| <ol style="list-style-type: none"> 3.1. UU No 1 Tahun 1970 tentang K3 3.2. UU No 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung 3.2. UU No 13 Tahun 2003 tentang Tenaga Kerja 3.3. UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran 3.4. PP No 50 Tahun 2012 Tentang Penerapan Sistem Manajemen K3 3.5. Permen NAKER No.8 Tahun 2010 tentang Alat Pelindung Diri 3.6. Permen ESDM No 26 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Kaidah Pertambangan Yang Baik 3.7. Kepmen ESDM No 1827.K/30/MEM/2018 tentang Pedoman Pelaksanaan Kaidah Teknik Pertambangan Yang Baik 3.8. Kep Dirjen ESDM No 185.K/37.04/DJB/2019 tentang Petunjuk Teknis Keselamatan Pertambangan dan Pelaksanaan, Penilaian dan Pelaporan SMKP Minerba 3.9. ISO 45001 3.1 ISM CODE | | | |
| 4. DEFINISI | | | |
| <ol style="list-style-type: none"> 4.1. Job Safety and Environment Analysis, merupakan suatu rangkaian proses melakukan identifikasi bahaya kerja dan lingkungan yang berpotensi terjadi pada setiap langkah-langkah pekerjaan. 4.2. Bahaya, adalah segala sesuatu yang berpotensi menyebabkan cedera bagi manusia, kerusakan alat kerja dan pencemaran bagi lingkungan 4.3. Perusahaan, adalah PT. Dian Ciptamas Agung 4.4. Karyawan, adalah seluruh personel baik darat maupun laut yang bekerja untuk dan atas nama Perusahaan | | | |
| 5. RINCIAN PROSEDUR | | | |
| 5.1. Informasi Umum | | | |
| <ol style="list-style-type: none"> 5.1.1. Analisa Keselamatan Kerja dan Lingkungan atau Job Safety Analysis (JSA) adalah proses melakukan identifikasi bahaya kerja dan lingkungan yang berpotensi terjadi pada setiap langkah-langkah pekerjaan. Dalam JSA juga dilengkapi metode pengendalian bahaya kerja dan lingkungan untuk setiap langkah pekerjaan yang dilakukan. 5.1.2. Aktivitas pekerjaan yang dapat menggunakan JSA adalah setiap aktivitas pekerjaan non rutin atau adanya aktivitas pekerjaan baru. Dalam hal pekerjaan yang dilakukan merupakan pekerjaan yang masuk kategori rutin dilakukan, maka harus dibuatkan Prosedur atau Instruksi Kerja. 5.1.3. JSA hanya boleh disiapkan dan disusun oleh Karyawan yang telah mendapatkan pelatihan penyusunan JSA. Penyusunan JSA juga harus melibatkan Karyawan yang akan terlibat dalam pekerjaan tersebut 5.1.4. Cara pengendalian bahaya kerja dilakukan sesuai dengan kontrol pengendalian mulai dari : | | | |

Lanjutan Prosedur *Job Safety Analysis*

| | | | |
|---|----------------------------|-----------------|-----------------|
|  | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-HSE-26 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 10 Januari 2021 |
| | JOB SAFETY ANALYSIS | Revisi | 01 |
| | | Halaman | 3 dari 3 |

➤ Eliminasi: Upaya menghilangkan sumber bahaya kerja
 ➤ Substitusi: Menggantikan material utama dari pekerjaan yang merupakan sumber dari bahaya.
 ➤ Rekayasa Teknik: Upaya untuk mengendalikan bahaya dengan cara merubah metode kerja atau memodifikasi material yang digunakan.
 ➤ Pengendalian Administrasi: Upaya untuk mengendalikan bahaya dengan cara manajemen waktu pemajanan pekerja terhadap sumber bahaya yang tidak dapat dihilangkan.
 ➤ Alat Pelindung Diri : Upaya untuk mengendalikan bahaya dengan menggunakan Alat Pelindung Diri untuk mengurangi pajanan dari sumber bahaya ke pekerja.

5.2. Urutan Langkah Pekerjaan

5.2.1. JSA disusun dengan menggunakan Formulir JSA

5.2.2. Nama pekerjaan, Kategori JSA, Nomor JSA serta Pengawas Pekerjaan harus dijelaskan secara rinci pada Formulir JSA.

5.2.3. Menuliskan urutan setiap langkah pekerjaan yang akan dilakukan mulai dari persiapan pekerjaan sampai dengan penyelesaian pekerjaan.

5.2.4. Potensi bahaya kerja dan lingkungan yang bisa terjadi pada setiap urutan langkah kerja harus dijelaskan secara terperinci mulai dari bahaya terhadap ; manusia, metode, material, mesin, dan lingkungan

5.2.5. Menjelaskan pengendalian bahaya yang harus dilakukan pada setiap urutan langkah kerja. Urutan pengendalian bahaya yang ditentukan

5.2.6. JSA yang telah disusun harus di periksa kembali oleh atasan minimal level Superintendent atau Nakhoda. Permintaan saran terkait isi dari JSA dapat disampaikan kepada Departemen QHSE apabila diperlukan.

5.2.7. Formulir JSA harus ditandatangani oleh pihak yang menyusun JSA dan pihak yang melakukan pemeriksaan/review JSA

5.2.8. JSA yang telah dibuat harus disosialisasikan kepada seluruh Karyawan atau Crew yang terlibat dan dibuktikan dengan membubuhkan tandatangan pada formulir Daftar Hadir.

5.2.9. Formulir JSA yang telah disusun dan disosialisasikan harus selalu tersedia di lokasi kerja selama pekerjaan dilakukan


5.2.10. Setelah pekerjaan selesai, JSA harus disimpan sebagai arsip

6. DOKUMEN TERKAIT


-

LAMPIRAN 6


Prosedur Pengoperasian *Tugboat* PT. Dian Ciptamas Agung

| | | | |
|--|----------------------------|-----------------|-----------------|
|  | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-OPR-07 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 09 Januari 2023 |
| | PENGOPERASIAN KAPAL | Revisi | 01 |
| | | Halaman | 2 dari 6 |
| 1. TUJUAN | | | |
| <p>Prosedur kerja ini dibuat dengan tujuan untuk memberikan tahapan-tahapan dalam pengoperasian kapal oleh Nahkoda dan Crew kapal sehingga setiap operasi kapal-kapal yang dioperasikan oleh PT DCA dapat beroperasi dengan efektif dan efisien.</p> | | | |
| 2. RUANG LINGKUP | | | |
| <p>Prosedur kerja ini hanya berlaku terbatas pada kapal-kapal yang dioperasikan oleh PT DCA secara langsung sesuai dengan Jenis kapal, lokasi kerja, jenis pekerjaan serta pekerja itu sendiri.</p> | | | |
| 3. REFERENSI | | | |
| 3.1 UU UU No 1 Tahun 1970 tentang K3 | | | |
| 3.2 UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran | | | |
| 3.3 PP No 50 Tahun 2012 Tentang Penerapan Sistem Manajemen K3 | | | |
| 3.4 Permen ESDM No 26 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Kaidah Pertambangan Yang Baik | | | |
| 3.5 Kepmen ESDM No 1827.K/30/MEM/2018 tentang Pedoman Pelaksanaan Kaidah Teknik Pertambangan Yang Baik | | | |
| 3.6 Kep Dirjen ESDM No 185.K/37.04/DJB/2019 tentang Petunjuk Teknis Keselamatan Pertambangan dan Pelaksanaan, Penilaian dan Pelaporan SMKP Minerba | | | |
| 3.7 Permen HUB No 58 Tahun 2013 tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan | | | |
| 3.8 Permen Hub No 39 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2013 tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan | | | |
| 3.9 Kepmen HUB No 33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 Tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (<i>International Ship and Port Security Facility/ISPS Code</i>) di Wilayah Indonesia | | | |
| 3.10 SOLAS 1974 | | | |
| 3.11 COL-REG 1972 | | | |
| 3.12 MARPOL 1973/1978 | | | |
| 3.13 STCW (<i>Standart of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers</i>) | | | |
| 3.14 ISPS CODE | | | |
| 3.15 ISM CODE | | | |
| 3.16 SMKP | | | |
| 4. DEFINISI | | | |
| 4.1 Kapal adalah Benda apung yang berawak/diawaki digunakan untuk mengangkut/memindahkan muatan dari satu tempat ke lokasi lain dimana, memiliki mesin sendiri dan / atau digandeng/Tarik/dorong. | | | |
| 4.2 Pengoperasian adalah menjalankan/mengoperasikan secara langsung unit/kapal untuk mencapai tujuan pemilik kapal/owner. | | | |

Lanjutan Prosedur Pengoperasian *Tugboat* PT. Dian Ciptamas Agung

| | | | |
|---|---|-----------------|-----------------|
|  | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-OPR-07 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 09 Januari 2023 |
| | PENGOPERASIAN KAPAL | Revisi | 01 |
| | | Halaman | 3 dari 6 |
| 4.3 | Berlabuh adalah suatu kondisi kapal dalam keadaan terhubung dengan dasar perairan melalui jangkarnya sendiri dengan tujuan agar tidak bergeser atau menunggu instruksi. | | |
| 4.4 | Bertambat adalah suatu kondisi dimana kapal atau tongkang terhubung dengan suatu tiang atau pondasi yang kuat pada jarak dekat sampai menempel melalui tali-tali kapal dengan tujuan untuk standby atau tidak melakukan kegiatan. | | |
| 4.5 | Sandar adalah suatu kondisi kapal atau tongkang telah menempel dan terikat aman pada dermaga sehingga dapat dianggap sebagai satu kesatuan dengan tujuan untuk melakukan pemuatan atau pembongkaran. | | |
| 4.6 | Shifting adalah sebuah pergerakan kapal atau tongkang pada jarak dekat/pendek biasanya dalam keadaan sandar dengan maksud disengaja untuk kebutuhan suatu aktifitas | | |
| 4.7 | Olah gerak adalah proses pengendalian oleh nahkoda/crew dalam upaya/gerakan yang terjadi pada sebuah kapal untuk mencapai tujuan tertentu dengan aman | | |
| 4.8 | Lepas sandar adalah sebuah proses kapal atau tongkang melepaskan hubungan dengan daratan, Pelabuhan, tempat tambatan dimana semua tali-tali penghubung telah terlepas. | | |
| 4.9 | Transshipment adalah jenis pola pelayaran dalam hal operasi transshipment artinya beroperasi pada jarak pendek dan bolak-balik disuatu wilayah tertentu. | | |
| 4.10 | Long towing adalah jenis pelayaran kapal dengan rute antar pulau dan atau antar negara dan atau antar Pelabuhan yang dinyatakan demikian. | | |
| 4.11 | Kapal tunda (Tugboat) adalah suatu jenis kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver / pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di Pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau turusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak dan peralatan lainnya. | | |
| 4.12 | Tongkang adalah jenis kapal yang digunakan untuk membawa barang, namun tidak dapat bekerja sendiri, pengoperasiannya harus ditarik atau didorong bersama dengan kapal kapal atau angkutan laut lainnya. | | |
| 5. RINCIAN PROSEDUR | | | |
| 5.1 | Semua Kru Kapal yang Bertugas di deck/mesin Wajib Menggunakan Alat Pelindung Diri yang Sesuai | | |
| 5.2 | Nahkoda sebagai wakil perusahaan diatas kapal memahami dengan baik tanggung jawabnya mengenai Crew, kapal/unit, area dan karakter proyek/tugas yang sedang dijalankan/dilaksanakan saat itu (operasi pelayaran antar pulau atau Transshipment dan atau antar negara). | | |
| 5.3 | Nahkoda/perwira kapal dan atau crew kapal selama berada diatas kapal diharuskan memiliki kompetensi dan sertifikasi yang valid mengoptimalkan penggunaan alat-alat navigasi dan peralatan lain yang tersedia sebagai upaya pengoperasian yang aman serta keselamatan kapal, crew dan muatan | | |
| 5.4 | Nahkoda/perwira kapal merencanakan pelayaran sebelum berlayar dan senantiasa melalukan pengamatan disekeliling kapal | | |
| 5.5 | Menjalankan kapal dalam lingkup prosedur ini adalah bahwa seluruh crew siap dengan kondisi dari berbagai jenis kapal yang dioperasikan oleh PT DCA, seperti Tug boat penarik tongkang, Tug Boat assist, kapal LCT general trip, LCT Ro-Ro , Floating crane, Accomodation barge , speed boat dan atau jenis kapal lainnya. | | |

Lanjutan Prosedur Pengoperasian *Tugboat* PT. Dian Ciptamas Agung

| | | | |
|---|--|-----------------|-----------------|
|  | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-OPR-07 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 09 Januari 2023 |
| | PENGOPERASIAN KAPAL | Revisi | 01 |
| | | Halaman | 4 dari 6 |
| | <p>a. Tug & barge dengan jenis pelayaran <i>tramper inter island</i> (Long towing)</p> <p>b. Tug & Barge dengan jenis pelayaran <i>Transshipment</i> di suatu wilayah</p> <p>c. Tug Boat dengan jenis operasi <i>Assistance tug</i> di pelabuhan sungai dan pelabuhan laut (<i>Transshipment</i>)</p> <p>d. LCT dengan jenis pelayaran <i>tramper/umum</i> di suatu wilayah (<i>Intern Island</i> dan antar lokasi)</p> <p>e. LCT dengan jenis operasi Ro-Ro yaitu penyeberangan jarak dekat di suatu area</p> <p>f. Accomodation barge dengan jenis operasi kantor terapung di suatu tempat/lokasi</p> <p>g. Floating crane dengan jenis operasi pemindahan muatan di suatu lokasi tertentu</p> | | |
| 5.6 | <p>Melaksanakan pemeriksaan unit meliputi :</p> <p>a. Mengisi Formulir-formulir persiapan dan pemeriksaan Unit dan area pelayaran</p> <p>i. Formulir P2H kapal diisi sebelum tongkang muat dan atau setiap hari bagi kapal type lainya dan atau tongkang yang stanby lebih dari 3x24 jam. Pengisian P2H kapal dilakukan oleh crew dengan menggunakan link pada goole form sebagai berikut:</p> <p>https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfuIU_BM5KV8rBD8KktFbM5gQTouG2BrrNKPfdIM_oL0zgvw/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0</p> <p>P2H Kapal yang sudah di isi oleh crew melalui google form diatas dimonitoring dengan menggunakan Formulir Monitoring Pelaksanaan Pemeriksaan dan Perawatan Harian Kapal (F-OPR-07.01)</p> <p>ii. Formulir P2H Tongkang diisi sebelum tongkang muat (hanya tongkang) dan atau setiap hari bagi tongkang yang stanby lebih dari 3x24 jam. Pengisian P2H Tongkang dilakukan oleh crew dengan menggunakan link pada goole form sebagai berikut:</p> <p>https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSel6sOeIqMcKNwiA5cGXRhARe8THgsKdeh2XJS03hHr4dWJ_g/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0</p> <p>P2H Tongkang yang sudah di isi oleh crew melalui google form diatas dimonitoring dengan menggunakan Formulir Monitoring Pelaksanaan Pemeriksaan dan Perawatan Harian Tongkang (F-OPR-07.02)</p> <p>b. Memastikan dokumen-dokumen perijinan dan sertifikasi dari Crew, Unit dan Muatan masih berlaku dan dapat digunakan, dengan mengisi formulir pemeriksaan dokumen sebelum berlayar/fullaway, dengan pengisian dilakukan setiap kapal menerima dokumen dari luar (agen/surveyor/Pelabuhan). Pengisian kelengkapan dokumen sebelum berlayar menggunakan link berikut:</p> <p>https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSf2QMGOLpQbeEMILk5WRchEMKffFe58-Cc5lpkDsOCHgU4afQ/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0</p> <p>c. Memastikan informasi rencana pelayaran sebagai pemeriksaan akhir dilaksanakan dan dikonfirmasi oleh para pihak.</p> | | |
| 5.7 | <p>Melaksanakan pengawasan yang efektif selama kapal berlayar/bergerak untuk menjaga keamanan dan keselamatan kapal sesuai dengan karakteristik proyek, area dan jenis pelayaran, termasuk memastikan seluruh crew memiliki dan menggunakan Alat Pelindung Diri yang layak serta sesuai kebutuhan kegiatan selama bekerja di kapal.</p> | | |

LAMPIRAN 7

Prosedur Pemilihan *Tugboat* PT. Borneo Indobara

| BORNEO INDOBARA | |
|--|-----------------------------|
| PEMILIHAN TUG BOAT | BIB – POR – PPO – 352 – R02 |
| 4. PROSEDUR | |
| 4.1 Persiapan | |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Inspektur / Loading Supervisor sebelum melakukan inspeksi wajib menggunakan APD (safety helmet, safety shoes, safety glass, safety glove, life jacket). 2. Inspektur / Loading Supervisor berkoordinasi dengan kontraktor tongkang untuk menentukan dan memastikan jadwal, tempat dan waktu inspeksi. 3. Inspektur / Loading Supervisor mempersiapkan checklist, kamera, dan dokumen lain yang diperlukan. 4. Barge kontraktor menyiapkan dokumen yang di perlukan, antara lain: <ol style="list-style-type: none"> a. Ship particular. b. Seaworthiness certificate (hull and machinery). c. Load line certificate. d. Certificate for Master, Officer or Ratings. e. Kesempurnaan dan lambung timbul. f. Izin trayek / tramper kapal. g. Dokumen lain yang diminta oleh inspektur. | |
| 4.2 Pelaksanaan | |
| Inspektur / Loading Supervisor melakukan pengecekan terhadap: | |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Kelengkapan semua dokumen tug boat. 2. Daya tug boat sesuai dengan dokumen dan spesifikasi kontrak dengan Perusahaan. 3. Jumlah kru memadai. 4. Pengecekan kondisi visual dan konstruksi tug boat, diantaranya: <ol style="list-style-type: none"> a. Lambung dan buritan. b. Konstruksi tangga. c. Konstruksi pagar. d. Kondisi karat jika ada. 5. Kondisi tangki-tangki, perpipaan dan sambungannya. 6. Kondisi ruang akomodasi dan gudang. 7. Kondisi anjungan, antara lain: peralatan navigasi, lampu-lampu navigasi, kelistrikan. 8. Peralatan mooring: mesin jangkar, kopling, pin, windlass dan sistem hidrolis. 9. Memastikan nama tug boat sesuai dengan dokumen. 10. Memastikan towing line dan bridle dalam kondisi layak pakai. 11. Memastikan plimsoll mark (draft mark) dalam kondisi baik. 12. Memastikan alat-alat navigasi dan keselamatan memadai dan dapat berfungsi dengan baik. 13. Inventarisasi peralatan keselamatan diperbaharui. 14. Peralatan keselamatan memadai, berfungsi dan tidak rusak (jaket pelampung, senter, kaca dan peluit). 15. Memastikan kondisi sekoci aman, berfungsi dan dilakukannya inspeksi berkala. | |
| <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; display: inline-block; color: red; font-weight: bold;">Salinan Terkendali</div> | |
| Dokumen tidak dikendalikan jika tercetak tanpa cap "SALINAN TERKENDALI" di setiap halaman | |
| | 5 / 6 |

Lanjutan Prosedur Pemilihan *Tugboat* PT. Borneo Indobara



BORNEO INDOBARA

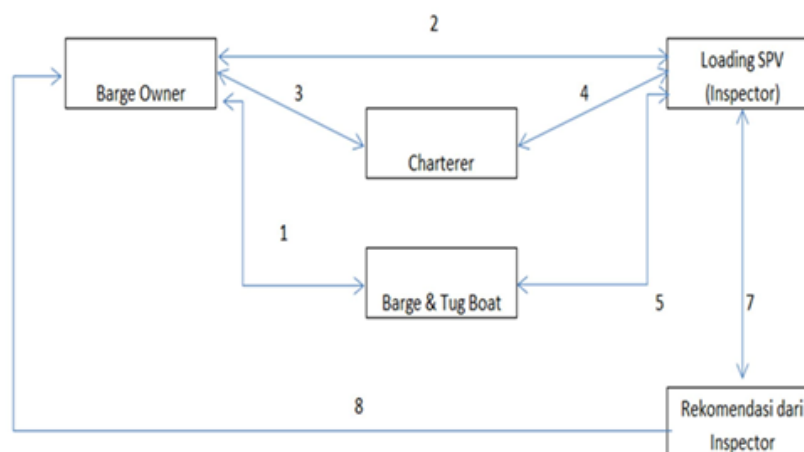
PEMILIHAN TUG BOAT

BIB – POR – PPO – 352 – R02

1. Memastikan peralatan pencegahan pencemaran di kapal dan peralatan pengendali tumpahan minyak lengkap, memadai dan berfungsi dengan baik, antara lain: separator minyak, perpipaan dan katup, bilga, alarm 15ppm, buku catatan minyak (*oil record book*), dll.
2. Memastikan peralatan pemadam kebakaran memadai dan berfungsi dengan baik, antara lain: hidran, pipa, packing karet hidran, pompa kebakaran, tabung APAR, alarm kebakaran, pelatihan pemadaman dilakukan berkala, sistem intercom, baterai darurat berfungsi, lampu-lampu darurat berfungsi, semua kru memahami skenario keadaan darurat, dll.

5. DIAGRAM ALIR PROSES

Alur Koordinasi Inspeksi Tongkang & Tug Boat sebelum di Gunakan



6. REFERENSI

1. SOLAS 1974
2. PP No 20 tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan
3. IMO STCW 1974
4. Matriks Pelanggaran dan Golden Rules
5. Permen ESDM No. 38 tahun 2014 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Pertambangan

7. FORMULIR DAN LAMPIRAN

1. Form Komisioning Tug Boat

Salinan Terkendali

LAMPIRAN 8

Prosedur Inspeksi Sarana Prasarana dan Peralatan PT. Borneo Indobara



BIB – HSE – PPO – 023
Kelayakan Sarana Prasarana
Instalasi dan Peralatan

1. TUJUAN

Prosedur ini menjelaskan dan memberi panduan dalam melaksanakan komisioning kendaraan dan peralatan bergerak untuk meyakinkan bahwa peralatan dan kendaraan tersebut dalam kondisi aman digunakan dan meminimalkan risiko cedera pada pemakaiannya.

2. RUANG LINGKUP

Prosedur ini berlaku untuk seluruh sarana, prasarana, instalasi dan peralatan yang dipakai dalam area PT. Borneo Indobara.

3. DEFINISI

1. **Prosedur** adalah suatu panduan dan aturan yang harus dipatuhi.
2. **Perusahaan** adalah PT. Borneo Indobara.
3. **Kontraktor/Mitra kerja** adalah semua badan usaha yang bekerja untuk perusahaan baik pekerjaan fisik, jasa atau pemasok.
4. **Subkontraktor** adalah semua badan usaha yang bekerja untuk kontraktor, baik pekerjaan fisik, jasa atau pemasok.
5. **Pekerja** adalah semua orang yang bekerja baik untuk perusahaan, kontraktor dan subkontraktor untuk melakukan pekerjaan di area Perusahaan.
6. **KPLH** adalah singkatan dari Keselamatan Pertambangan dan Lingkungan Hidup.
7. **SPIP** adalah singkatan dari Sarana Prasarana Instalasi dan Peralatan
8. **Komisioning** adalah serangkaian kegiatan pemeriksaan dan pengujian sarana, prasarana, instalasi dan peralatan yang akan digunakan.
9. **Komisioner** adalah suatu grup yang berisi personil yang kompeten dari PT Borneo Indobara maupun kontraktor di bawahnya yang bertugas melaksanakan uji kelayakan sarana, prasarana, instalasi dan peralatan dan sudah mendapatkan surat penunjukan dari Kepala Teknik Tambang.
10. **Koordinator komisioner** adalah komisioner PT Borneo Indobara yang ditunjuk KTT untuk mengorganisir komisioner masing-masing jenis SPIP, baik komisioner dari PT Borneo Indobara maupun komisioner dari kontraktor yang bekerja di bawah PT Borneo Indobara. Koordinator komisioner juga bertanggungjawab untuk semua program-program komisioning SPIP di seluruh area PT Borneo Indobara.
11. **Standar minimum** adalah standar minimum yang harus dipenuhi dalam uji kelayakan sebagaimana terdapat pada formulir komisioning yang telah ditentukan untuk semua kendaraan dan peralatan bergerak sebelum beroperasi di area Perusahaan.
12. **Sarana** adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud atau tujuan. Dalam lingkup prosedur ini sarana dibatasi pada kendaraan dan peralatan bergerak seperti tetapi tidak terbatas pada:
 - Kendaraan pengangkut penumpang seperti : LV, bus, manhaul

Lanjutan Prosedur Inspeksi Sarana Prasarana dan Peralatan PT. Borneo Indobara

4. PROSEDUR

4.1 Umum

1. Semua SPIP harus dikomisioning sebelum dapat dioperasikan di area perusahaan untuk memastikan SPIP layak beroperasi maupun layak digunakan.
2. Semua SPIP baru yang didaftar untuk dikomisioning harus dilakukan identifikasi bahaya dan penilaian risiko dan diregister dalam IBPR pemohon
3. Semua SPIP dalam kondisi rusak tidak boleh digunakan atau dioperasikan untuk menghindari cedera ataupun kerusakan yang lebih berat, sebelum diperbaiki oleh petugas yang kompeten.
4. Setiap sarana yang belum dikomisioning maka harus dikawal jika ingin masuk ke area perusahaan, sesuai dengan **BIB – HSE – PPO – 012 Keselamatan Pengawasan Unit**
5. Semua SPIP yang akan dikomisioning harus didaftarkan ke dalam aplikasi *portal* sebelum dilakukan proses komisioning.
6. Apabila terjadi perpindahan unit SPIP dari area lama ke area baru diluar zona kerja yang telah ditetapkan maka wajib dilakukan pengawasan, yang diatur dalam prosedur BIB - HSE - PPO - 012 Keselamatan Pengawasan Unit. Pemilik unit juga harus mengajukan *management of change* diatur lebih lanjut di ES 2.07 Manajemen Perubahan
7. Pembagian jenis-jenis SPIP dan SPIP yang wajib komisioning dapat dilihat pada lampiran **BIB – HSE – PPO – F – 023 – 36 Daftar Sarana, Prasarana, Instalasi dan Peralatan.**

4.2 Pra Komisioning

Pengguna dan pemilik kontrak harus melakukan pembersihan unit yang akan dikomisioning dan pemeriksaan awal/Pra Komisioning dengan menggunakan formulir Komisioning yang sesuai dengan jenis unit yang diajukan. Semua persyaratan dalam daftar periksa komisioning harus dipenuhi sebelum mengajukan komisioning.


4.3 Tahap Permohonan Komisioning

Saat mengajukan komisioning maka pemohon harus mengikuti tahap sebagai berikut:

1. Pemohon mengisi formulir *online* dan melampirkan dokumen pendukung pada *aplikasi portal*, lihat bab 4.4.
2. Pengajuan komisioning kemudian akan diperiksa oleh Departemen STC untuk pemeriksaan kelengkapan administrasi SPIP.
3. Jika SPIP yang diajukan dianggap tidak memenuhi persyaratan maka Departemen STC mengembalikan permohonan komisioning tersebut ke pemohon komisioning.
4. Jika pengajuan komisioning sudah sesuai, pengajuan akan diteruskan menuju kustodian untuk dilakukan pemeriksaan untuk memastikan unit yang diajukan benar-benar akan dipergunakan di area perusahaan dan sesuai dengan kebutuhan operasional perusahaan.
5. Jika pengajuan sudah memenuhi persyaratan, koordinator komisioning

LAMPIRAN 9

Prosedur Alat Pelindung Diri

| | | | |
|---|----------------------------|-----------------|-----------------|
|  | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-HSE-23 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 10 Januari 2021 |
| | ALAT PELINDUNG DIRI | Revisi | 01 |
| | | Halaman | 2 dari 5 |

1. TUJUAN

Prosedur ini bertujuan untuk memastikan Karyawan (baik darat maupun laut) PT Dian Ciptamas Agung dilindungi oleh Alat pelindung Diri yang sesuai dengan tipe, standard, fungsi dan kegunaan sehingga dapat bekerja secara aman sesuai dengan penilaian resiko.

2. RUANG LINGKUP

Prosedur ini mencakup tipe dan standar alat pelindung diri yang digunakan, tata cara pengajuan baru, pemeliharaan dan penggantian alat pelindung diri yang akan digunakan diseluruh area kerja PT Dian Ciptamas Agung sesuai dengan penilaian resiko.

3. REFERENSI

- 3.1. UU No 1 Tahun 1970 tentang K3
- 3.2. UU No 13 Tahun 2003 tentang Tenaga Kerja
- 3.3. UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- 3.4. PP No 50 Tahun 2012 Tentang Penerapan Sistem Manajemen K3
- 3.5. Permen NAKER No.8 Tahun 2010 tentang Alat Pelindung Diri
- 3.6. Permen ESDM No 26 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Kaidah Pertambangan Yang Baik
- 3.7. Kepmen ESDM No 1827.K/30/MEM/2018 tentang Pedoman Pelaksanaan Kaidah Teknik Pertambangan Yang Baik
- 3.8. Kep Dirjen ESDM No 185.K/37.04/DJB/2019 tentang Petunjuk Teknis Keselamatan Pertambangan dan Pelaksanaan, Penilaian dan Pelaporan SMKP Minerba
- 3.9. ISO 45001
- 3.10. ISM CODE

4. DEFINISI


- 4.1. Alat Pelindung Diri (APD), adalah suatu alat yang mempunyai kemampuan untuk melindungi seseorang yang fungsinya mengisolasi sebagian atau seluruh tubuh dari potensi bahaya di tempat kerja.
- 4.2. JSA, merupakan kependekan dari Job Safety Analysis
- 4.3. OSHA, merupakan kependekan dari Occupational Safety and Health Administration
- 4.4. ANSI, merupakan kependekan dari American National Standard Institute
- 4.5. AS/NZS, merupakan kependekan dari Australian Standard/New Zealand Standard
- 4.6. SNI, merupakan kependekan dari Standar Nasional Indonesia

5. RINCIAN PROSEDUR


5.1. Informasi Umum

- 5.1.1. Termasuk dalam kategori alat pelindung diri yang selanjutnya disebut APD adalah :
 - Pelindung kepala
 - Pelindung mata dan muka
 - Pelindung badan (tubuh)
 - Pelindung pendengaran
 - Pelindung pernapasan
 - Pelindung tangan
 - Pelindung kaki
- 5.1.2. Semua alat pelindung diri yang digunakan harus memenuhi standar :
 - Pelindung Kepala :
 - ✓ Harus memenuhi persyaratan yang diatur dalam ANSI/ISEA Z89.1 – 2009

Lanjutan Prosedur Alat Pelindung Diri

| | | | |
|---|--|-----------------|-----------------|
|  | DIAN CIPTAMAS AGUNG | No. Dokumen | P-HSE-23 |
| | PROSEDUR | Tanggal Efektif | 10 Januari 2021 |
| | ALAT PELINDUNG DIRI | Revisi | 01 |
| | | Halaman | 3 dari 5 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Pelindung Mata dan Muka : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Harus memenuhi persyaratan yang diatur dalam AS/NZS 1337 and/or AS/NZS 1338 ✓ Dalam pemilihan pelindung mata dan muka, harus memenuhi AS 1336, Section 4. ➤ Pelindung Badan (Tubuh) : <ul style="list-style-type: none"> ✓ OSHA 3151-12R 2003 (Occupational Safety Health Administration) 3151-12R ✓ AS/NZS 4602, AS/NZS 4602:1999 (Australian/New Zealand Standart) ✓ Atau peralatan sejenis lainnya yang memiliki SNI atau standar Internasional ➤ Pelindung Pendengaran : <ul style="list-style-type: none"> ✓ AS1270-1988 (Acoustics – Pelindung pendengaran) ➤ Pelindung Pernapasan : <ul style="list-style-type: none"> ✓ AS1715-1994 (Pemilihan, penggunaan dan perawatan atas peralatan pelindung pernafasan) ✓ AS1716-1994 (Peralatan pelindung pernafasan) ➤ Pelindung Tangan : <ul style="list-style-type: none"> ✓ AS2161 ✓ Untuk sarung tangan khusus kelistrikan, harus memenuhi AS2225 ✓ SNI-06-0652-2005 (Sarung tangan dari kulit sapi untuk kerja berat) ✓ SNI 06-1301-1989 (Sarung tangan karet) ➤ Pelindung Kaki : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Harus memenuhi persyaratan yang diatur dalam AS/NZS 2210; SNI12-7079-2005 (Sepatu pengaman dari kulit dengan sol poliuretan dan termoplastik poliuretan sistem cetak injeksi); EN ISO 20345:2004. ➤ Pelindung Tenggelam (Personal Floating Device) <ul style="list-style-type: none"> ✓ Type I SOLAS ✓ Pelindung tenggelam jenis “Work Vest” <p>5.1.3. Setiap karyawan harus dilengkapi dengan APD yang sesuai dengan :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Persyaratan area, lokasi atau ruang yang mewajibkan penggunaan APD ➤ Persyaratan yang tercantum dalam penilaian resiko atau JSA ➤ Persyaratan yang tercantum di dalam Prosedur Kerja atau JSA <p>5.1.4. Setiap karyawan yang memasuki tempat kerja wajib untuk menggunakan APD yang sesuai dengan :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Persyaratan area, lokasi atau ruang yang mewajibkan penggunaan APD ➤ Persyaratan yang tercantum dalam penilaian resiko atau JSA ➤ Persyaratan yang tercantum dalam Prosedur Kerja atau JSA <p>5.1.5. Setiap karyawan harus mendapatkan pelatihan dan atau sosialisasi tentang cara penggunaan Alat Pelindung Diri yang baik dan benar minimal sekali dalam setahun.</p> <p>5.2. Pemilihan Penggunaan APD</p> <p>5.2.1. Deskripsi Pemilihan APD harus sesuai standar keselamatan yang mengacu baik kepada regulasi nasional, internasional atau Client (untuk lokasi project).</p> <p>5.3. Pengajuan APD Baru</p> <p>5.3.1. Pengajuan APD baru hanya dilakukan untuk setiap karyawan baru (termasuk crew).</p> <p>5.3.2. Pengajuan dan pengesahan Formulir Permintaan dan Serah Terima Alat Pelindung Diri F-HSE-27 cukup ditandatangani oleh Fleet Manager & Crewing.</p> | | |

LAMPIRAN 10
Ship Particular TB Bintang 2003

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
|  J. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8 JAKARTA - 10110 | KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17 | | TEL: 3813008, 3505006, 3813269, 3447017, 3842440 PST: 4213, 4227, 4209, 4135 | TEL: 3844492, 3458540 FAX: 3811786, 3845430, 3507576 |
| | Lampiran : Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut Nomor : B X-254/AL.001 Tanggal : 08 Juli 2014 Nomor Spesifikasi Kapal : AL.005/2000/1199/19 14 Maret 2019 | | | |

SPEKIFIKASI KAPAL YANG DIMILIKI OLEH PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT
PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG

1. Nama Kapal : BINTANG 2003
2. Nama Pendaftaran : 2007 Ba No.983/L
3. Grosse Akte Nomor : 5035
4. Dikeluarkan Oleh : TANJUNG PRIOK
5. Tanda Selar : GT. 234 No. 2609/Ka
6. Pemilik Kapal : PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG
7. Nama Panggilan (Call Sign) : YDA 4317
8. Nama Galangan / Tahun Pembuatan : Batam / 2007
9. Bendera : ID Konstruksi : BAJA
10. Dikelaskan Pada : - Kode Kelas : -
 Daerah Pelayaran : Kawasan Indonesia
11. Type Kapal : motor tug boat
12. Ukuran Pokok :
 - a. Panjang kapal seluruhnya (LOA) : 27.45 meter
 - b. Panjang antara garis tegak (LBP) : 25.13 meter
 - c. Lebar Kapal : 8.2 meter
 - d. Dalam (h) : 4.1 meter
 - e. Draft Kapal :
 1. Sarat musim panas (Summer Draft) : 3.09 meter
 2. Sarat musim dingin (Winter Draft) : - meter
 3. Draft pada air tawar : 3.15 meter
 4. Sarat Tropik (Tropical Draft) : - meter
 - f. Isi Kotor (GT) : 234 NT : 71
 - g. Bobot Mati : 0 ton Kapasitas Muat : -
 - h. Kapasitas :
 1. Penumpang : 0 orang
 2. Mobil/Truck : - unit
 3. Kontainer : 0 teus
 4. Grain Space : - ton
 5. Bale Space : -
13. Jumlah Awak Kapal (Crew) : - orang
14. Jumlah Palka : -
15. Crane Kapal (Derrick) :
 - a. Jumlah : 0 unit
 - b. Kapasitas Angkat : - ton
16. Mesin Induk :

| | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> a. Merk : MITSUBISHI 2 X 1030 HP b. Tahun : 2006 c. Nomor : 71011 (PS), 71012 (SB) | Mesin Bantu : <ol style="list-style-type: none"> a. Merk : MITSUBISHI 2 X 160 HP b. Tahun : 2006 c. Nomor : 6 D 14 |
|--|---|
17. Kecepatan / Speed :
 - a. Maksimum : 12 knot
 - b. Normal : 10 knot
 - c. Ekonomis : 8 knot
18. Bahan Bakar :
 - a. Jenis Bahan Bakar yang digunakan : SOLAR
 - b. Kebutuhan Bahan Bakar per hari (dalam) : 1.2 ton

Jakarta, 14 Maret 2019

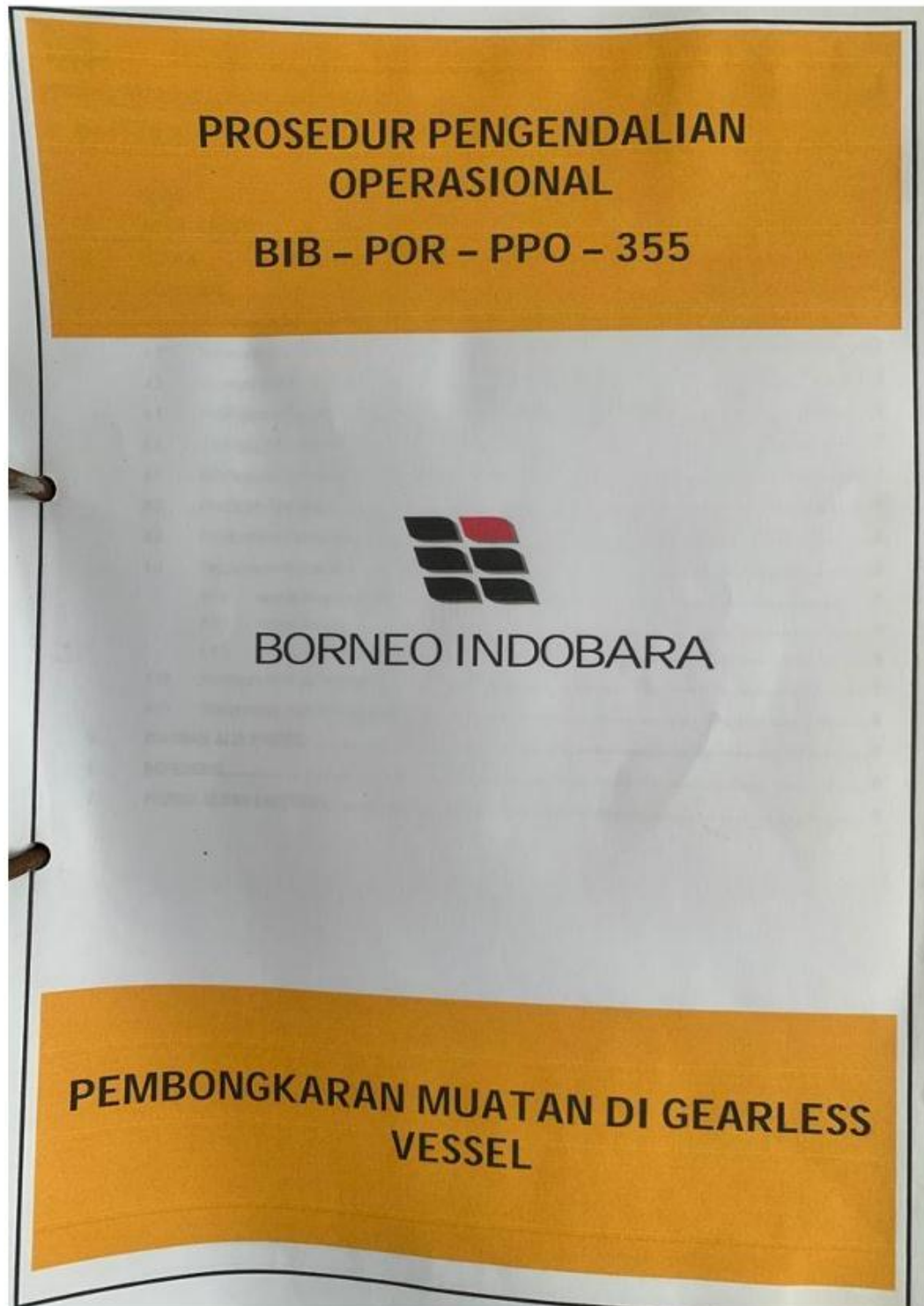
AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
 DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
 U.b
 KASUBDIT PENGEMBANGAN USAHA DAN ANGKUTAN
 LAUT



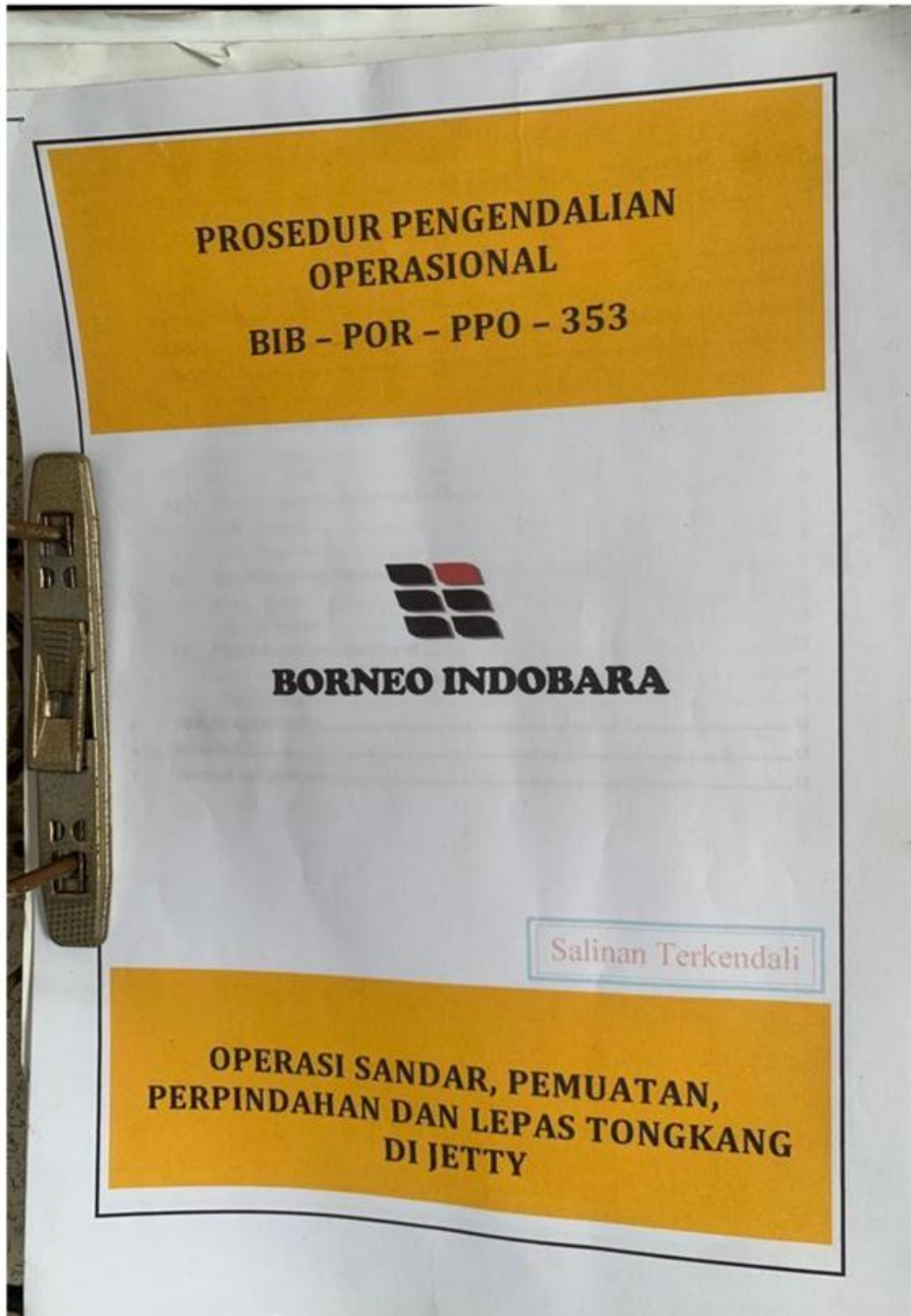
Ttd

RADEN BAHSAN ARIFIN, SE., MM
 NIP. 196309101996031001

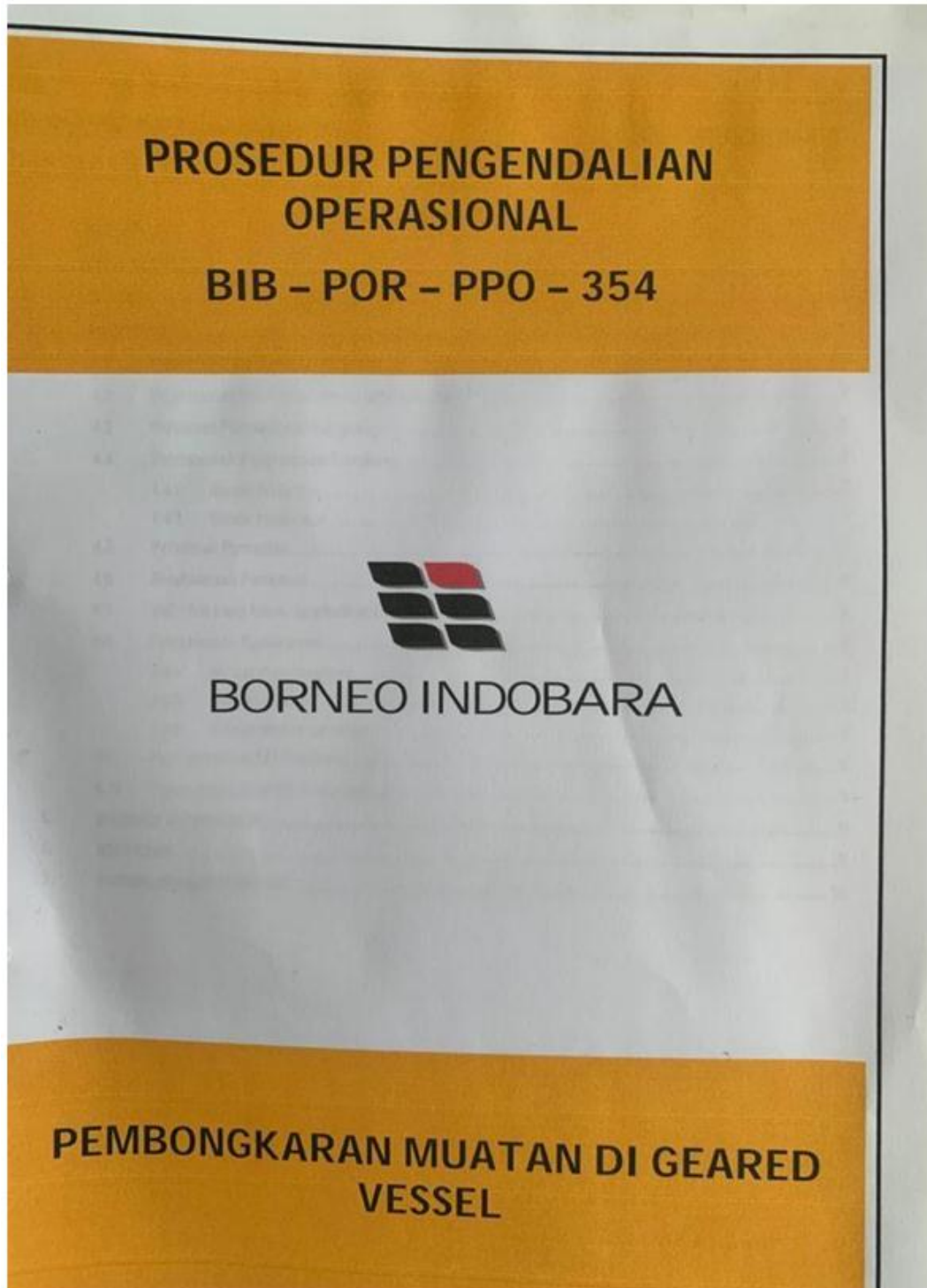
LAMPIRAN 11
Dokumen SMKP PT. Borneo Indobara



Lanjutan Dokumen SMKP PT. Borneo Indobara



Lanjutan Dokumen SMKPT. Borneo Indobara



LAMPIRAN 12
Dokumentasi Kegiatan Inspeksi TB Bintang 2003
Pemeriksaan Mesin Jangkar



Pengecekan Kemampuan Kerja Pompa Pemadam Kebakaran



Lanjutan Dokumentasi Kegiatan Inspeksi TB Bintang 2003

Pemeriksaan Kamar Mesin



Pemeriksaan Kondisi Visual Buritan Kapal



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Daffa Farhan Maulana
2. Tempat, Tanggal Lahir : Purworejo, 10 Agustus 2001
3. NIT : 572011337546 K
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-laki
6. Golongan Darah : A
7. Alamat : JL. Banyuurip No. 9 Kledung Kradenan,
Banyuurip, Purworejo
8. Nama Orang tua :
- Ayah : Moh. Masrur
- Ibu : Purwandari
9. Riwayat Pendidikan :
- SD : SD N Purworejo
- SMP : SMP Darul Hikmah Kutoarjo
- SMA : SMA N 6 Purworejo
- Perguruan Tinggi : PIP Semarang
10. Praktek Darat
- Perusahaan Pelayaran : PT. Dian Ciptamas Agung
- Divisi / Bagian : Agen, Technical dan Safety
- Masa Praktik : 06 Agustus 2022 – 19 Juli 2023