



**IMPLEMENTASI *GOLDEN RULES* DALAM MENGATASI
PELANGGARAN *CREW* KAPAL DI AREA
TRANSHIPMENT PT. BERAU COAL**

SKRIPSI

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

Oleh

IKA DEWI FITRILIA

NIT. 572011337552 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATALAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2024

HALAMAN PERSETUJUAN
IMPLEMENTASI *GOLDEN RULES* DALAM MENGATASI
PELANGGARAN *CREW* KAPAL DI AREA *TRANSHIPMENT*
PT. BERAU COAL

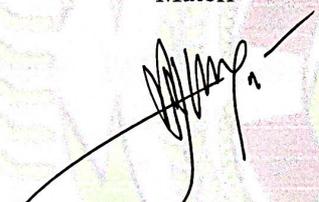
Disusun oleh: IKA DEWI FITRILIA

NIT. 572011337552 K

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

Semarang, 3 Juli 2024

Dosen Pembimbing I
Materi


SRI PURWANTINI, SE, S.Pd, MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19661217 198703 2 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan


DIDIK DWI SUHARSO, S.Si.T., M.Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 1977092 200912 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK)


Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19850731 200812 2 002

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul **“Implementasi *Golden Rules* dalam mengatasi pelanggaran *crew* kapal di area *Transshipment* PT. Berau Coal”** karya,

Nama : IKA DEWI FITRILIA

NIT : 572011337552 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Penguji Skripsi Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Jum'at, tanggal 5 Juli 2024

Semarang, 5 Juli 2024

PENGUJI

Penguji I : FAJAR TRANSLASI, S.Tr., M.A.P.

Penata (III/c)

NIP. 19760310 201012 1 001

Penguji II : SRI PURWANTINI, SE, S.Pd., M.M.

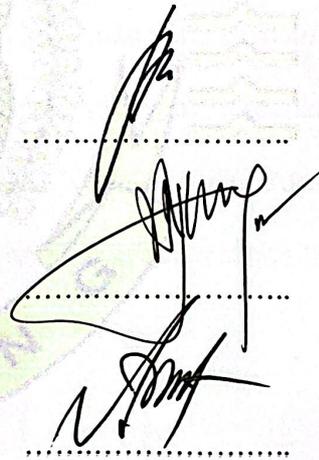
Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19661217 198703 2 002

Penguji III : AMAD NARTO, M.Pd, M.Mar.E.

Pembina Tk.I (IV/b)

NIP. 19641212 199808 1 001



Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO, M.M.Tr., M.Mar.

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19671210 199903 1 001

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : IKA DEWI FITRILIA

NIT : 572011337552 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Skripsi dengan judul **“Implementasi *Golden Rules* dalam mengatasi pelanggaran *crew* kapal di area *Transshipment* PT. Berau Coal”**

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 etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 5 Juli 2024

Yang membuat pernyataan,



IKA DEWI FITRILIA
NIT. 572011337552 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

“Selalu ada harga dalam sebuah proses.

Nikmati lelah itu, lebarkan lagi sabar itu. Semua yang kau investikan untuk menjadi dirimu serupa yang kau impikan, mungkin tidak akan selalu berjalan lancar. Tapi gelombang-gelombang itu yang bisa kau ceritakan.”

(Boy Candra)

“Allah tidak akan membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya, dia mendapat pahala dari kebijakan yang dikerjakannya dan mendapat siksa dari kehajatan yang diperbuatnya.”

(Q.S Al-Insyirah, 94-5-6)

“Skripsi yang baik adalah skripsi yang selesai”

Persembahan:

1. Kedua orang tua saya, Bapak Tri Joko dan Ibu Siti Mauliyah yang senantiasa mendukung, memberi semangat serta do'a dalam penyusunan skripsi ini.
2. Almamater saya, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Seluruh teman-teman Angkatan LVII terkhusus K VIII Charlie yang selalu memberi semangat.
4. Seluruh staff dan karyawan PT. Kartika Samudra Adijaya cabang Berau.

PRAKATA

Assalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.

Puji syukur kehadiran Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa karena berkat limpahan Rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “Implementasi *Golden Rules* dalam mengatasi pelanggaran *crew* kapal di area *Transshipment* PT. Berau Coal” dengan baik dan tepat waktu.

Skripsi ini disusun peneliti guna memenuhi persyaratan untuk mendapat gelar Sarjana Terapan Pelayaran di bidang Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan program D IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, peneliti banyak mendapatkan bimbingan, dukungan dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini peneliti menyampaikan rasa terima kasih kepada yang terhormat:

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi., M.Pd., selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Sri Purwantini, SE,S.Pd, MM selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Bapak Didik Dwi Suharso, S.Si.T.,M.Pd selaku Dosen pembimbing Metodologi dan Penulisan Skripsi.

5. Bapak dan Ibu peneliti yang senantiasa memberikan dukungan, motivasi serta doa kepada peneliti selama peraih cita – cita yang hendak dicapai.
6. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada peneliti selama melaksanakan Pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Seluruh staff, pegawai, senior yang bekerja di perusahaan PT. Kartika Samudra Adijaya yang telah membimbing peneliti dan telah memberikan banyak ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada peneliti untuk melaksanakan magang.
8. Seluruh teman-teman saya Angkatan LVII terkhusus kelas K VIII Charlie, yang selalu memberikan semangat dan hiburan dalam penyusunan skripsi ini.
9. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penelitian skripsi yang tidak dapat peneliti sebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari peneliti dengan segala kerendahan hati, peneliti menyadari bahwa masih banyak kekurangan sehingga peneliti mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi yang peneliti susun ini. Harapannya semoga isi skripsi ini dapat memberikan pengetahuan bagi pembaca dan dijadikan literasi Pustaka di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang, 5 Juli 2024

Peneliti

IKA DEWI FITRILIA
NIT. 572011337552 K

ABSTRAKSI

Fitrilia, Ika Dewi, 2024, “Implementasi *Golden Rules* dalam mengatasi pelanggaran crew kapal di area *Transshipment PT. Berau Coal*”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Sri Purwantini, SE,S.Pd, M.M. Pembimbing II: Didik Dwi Suharso, S.Si.T.,M.Pd.

Golden Rules adalah aturan keselamatan yang diterapkan untuk meminimalisir kecelakaan yang terjadi di PT. Berau Coal, aturan ini merujuk pada aturan keselamatan yang harus dipatuhi oleh seluruh pekerja di area *transshipment*. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui implementasi *Golden Rules* dalam mengatasi pelanggaran oleh crew kapal di area *Transshipment PT. Berau Coal*, untuk mengetahui pelanggaran yang terjadi dalam implementasi *Golden Rules* di area *transshipment PT. Berau Coal* dan untuk mengetahui upaya yang dilakukan PT. Berau Coal dalam mencegah pelanggaran terhadap implementasi *Golden Rules* di area *transshipment*.

Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data dilaksanakan melalui observasi, wawancara dan studi dokumentasi. Pengujian keabsahan data menggunakan triangulasi sumber.

Implementasi *Golden Rules* untuk mengatasi pelanggaran crew kapal di area *Transshipment PT. Berau Coal*. Namun dalam praktiknya, masih banyak crew yang tidak mematuhi peraturan keselamatan yang telah ditetapkan. Pelanggaran dalam implementasi *Golden Rules* di area *Transshipment PT. Berau Coal* masih banyak terjadi karena kurangnya kesadaran crew dalam pentingnya peraturan keselamatan di area kerja yang memiliki resiko tinggi. PT. Berau Coal memberikan sanksi surat peringatan terakhir hingga pemutusan hubungan kerja (PHK) kepada pekerja yang terbukti melakukan kelalaian pada saat bekerja. Upaya-upaya yang dilakukan PT. Berau Coal untuk mengurangi pelanggaran terhadap implementasi *Golden Rules* yaitu melakukan sosialisasi berkala, melakukan *Regular Meeting*, melakukan *Emergency Drill* atau pelatihan tanggap darurat seperti *fire drill*, *liferaft drill*, *man overboard drill*.

Kata Kunci : *Golden Rules*, *Crew*, Pelanggaran

ABSTRACT

Fitrilia, Ika Dewi, 2024, “*Implementation of Golden Rules in Overcoming Crew Violations In PT Berau Coal Transhipment Area*”, Thesis, Diploma IV Program, Port and Shipping Department, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Advisor I: Sri Purwantini, SE,S.Pd, M.M. Advisor II: Didik Dwi Suharso, S.Si.T.,M.Pd.

Golden Rules is a safety rule implemented to minimize accidents that occur at PT Berau Coal, this rule refers to safety rules that must be obeyed by all workers in the operational area. This research aims to find out the implementation of Golden Rules in overcoming violations committed by ship crews in the transhipment area of PT Berau Coal, to find out violations that occur in the implementation of Golden Rules in the transhipment area of PT. Berau Coal and to find out the efforts made by PT Berau Coal in preventing violations in the implementation of Golden Rules in the transhipment area.

The research method used is descriptive qualitative. Data collection techniques were conducted through observation, interviews, and documentation studies. Data validity testing uses source triangulation.

Implementation of Golden Rules to overcome crew violations in the Transhipment area of PT. Berau Coal. But in practice, there are still many crews who do not comply with the established safety regulations. Violations in the application of Golden Rules in the Transhipment area of PT Berau Coal still occur due to the lack of crew awareness of the importance of safety regulations in high-risk work areas. PT Berau Coal provides sanctions in the form of the last warning letter to termination of employment (PHK) to workers who are proven to be negligent in working. The efforts made by PT. Berau Coal to reduce violations of the implementation of the Golden Rules, namely, conducting regular socialization, conducting Regular Meetings, conducting Emergency Drill or emergency response training such as fire drill, liferaft drill, man overboard drill.

Keywords: Golden Rules, Crew, Violations

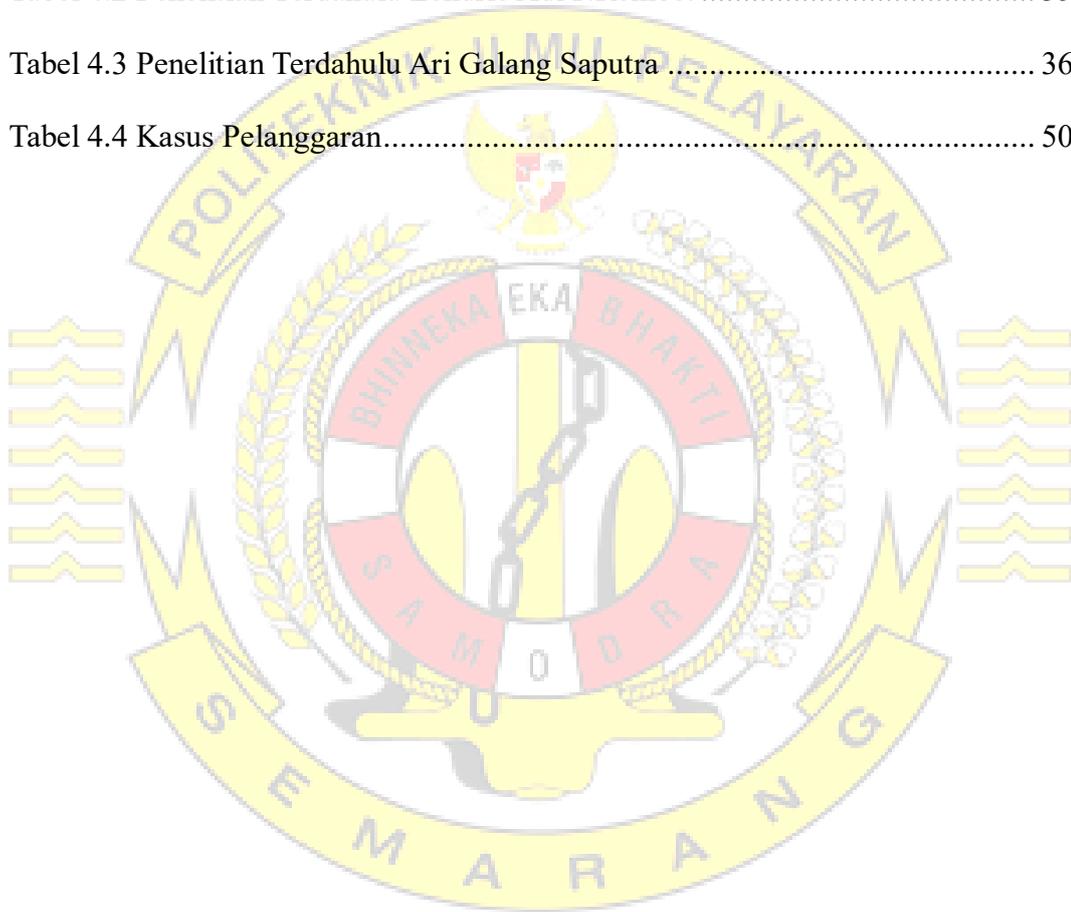
DAFTAR ISI

| | |
|--|------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| HALAMAN PERSETUJUAN | ii |
| HALAMAN PENGESAHAN | iii |
| HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN | iv |
| HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN | v |
| PRAKATA | vi |
| ABSTRAKSI | viii |
| ABSTRACT | ix |
| DAFTAR ISI | x |
| DAFTAR TABEL | xii |
| DAFTAR GAMBAR | xiii |
| DAFTAR LAMPIRAN | xiv |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Fokus Penelitian | 5 |
| C. Rumusan Masalah | 6 |
| D. Tujuan Penelitian | 6 |
| E. Manfaat Hasil Penelitian | 6 |
| BAB II KAJIAN TEORI | 9 |
| A. Deskripsi Teori | 9 |
| B. Kerangka Pikir Penelitian | 18 |
| BAB III METODE PENELITIAN | 19 |

| | |
|---|------------|
| A. Metode Penelitian..... | 19 |
| B. Waktu dan Tempat Penelitian | 20 |
| C. Sampel Sumber Data Penelitian..... | 21 |
| D. Teknik Pengumpulan Data..... | 23 |
| E. Instrumen Penelitian..... | 27 |
| F. Teknik Analisis Data Kualitatif..... | 30 |
| G. Pengujian Keabsahan Data | 31 |
| BAB IV HASIL PENELITIAN..... | 34 |
| A. Gambaran Konteks Penelitian | 34 |
| B. Deskripsi Data..... | 37 |
| C. Temuan | 42 |
| D. Pembahasan Hasil Penelitian | 63 |
| BAB V SIMPULAN DAN SARAN..... | 69 |
| A. Simpulan..... | 69 |
| B. Keterbatasan Penelitian | 70 |
| C. Saran..... | 70 |
| DAFTAR PUSTAKA | 72 |
| LAMPIRAN-LAMPIRAN..... | 75 |
| DAFTAR RIWAYAT HIDUP..... | 107 |

DAFTAR TABEL

| | |
|---|----|
| Tabel 3.1 Kisi-kisi Observasi | 27 |
| Tabel 3.2 Kisi-kisi Instrumen Wawancara | 28 |
| Tabel 3.3 Pedoman Dokumentasi | 30 |
| Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu Tuter Adya Anggraini | 34 |
| Tabel 4.2 Penelitian Terdahulu Lendrie Adi P.Rembet | 35 |
| Tabel 4.3 Penelitian Terdahulu Ari Galang Saputra | 36 |
| Tabel 4.4 Kasus Pelanggaran..... | 50 |



DAFTAR GAMBAR

| | |
|---|----|
| Gambar 2.1 Kerangka Pikir..... | 18 |
| Gambar 4.1 Kantor PT. KSA cabang Berau..... | 38 |
| Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. KSA cabang Berau..... | 39 |
| Gambar 4.3 <i>Golden Rules</i> | 43 |
| Gambar 4.4 <i>Golden Rules</i> | 44 |
| Gambar 4.5 KMPD..... | 45 |
| Gambar 4.6 Induksi <i>crew</i> kapal..... | 46 |
| Gambar 4.7 Inspeksi <i>barge</i> oleh <i>HSE Supervisor</i> | 47 |
| Gambar 4.8 Peragaan bekerja tidak menggunakan APD | 55 |
| Gambar 4.9 Peragaan bekerja menggunakan APD..... | 55 |
| Gambar 4.10 Sosialisasi kepada <i>crew</i> kapal..... | 57 |
| Gambar 4.11 <i>Safety Talk crew</i> kapal..... | 58 |
| Gambar 4.12 <i>Fire Drill</i> | 59 |
| Gambar 4.13 <i>Emergency Drill</i> | 60 |
| Gambar 4.14 <i>Man Overboard Drill</i> | 61 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | |
|--|-----|
| Lampiran 1 Hasil Wawancara..... | 75 |
| Lampiran 2 Golden Rules PT. Berau Coal..... | 84 |
| Lampiran 3 Daftar Kapal dan Tongkang PT. KSA Berau 2024 | 86 |
| Lampiran 4 Induksi <i>Crew</i> Kapal..... | 87 |
| Lampiran 5 Laporan Pelanggaran <i>Golden Rules</i> | 90 |
| Lampiran 6 Berita Acara Pelanggaran <i>Golden Rules</i> | 93 |
| Lampiran 7 <i>Checklist</i> Penggunaan Alat Pelindung Diri | 94 |
| Lampiran 8 <i>HSE Monthly Report</i> | 96 |
| Lampiran 9 Inspeksi <i>HSE Supervisor</i> PT. Kartika Samudra Adijaya..... | 103 |
| Lampiran 10 Dokumentasi Kegiatan | 103 |



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Golden Rules merupakan aturan keselamatan yang diterapkan untuk meminimalisir kecelakaan yang terjadi di PT. Berau Coal, aturan ini merujuk pada aturan keselamatan yang harus dipatuhi oleh seluruh pekerja di area *transshipment*. PT. Berau Coal adalah perusahaan tambang batu bara di Indonesia yang menekankan pentingnya mematuhi peraturan dan regulasi ditempat kerja. Hal ini tercermin dari komitmen perusahaan terhadap keselamatan dalam bekerja untuk mendorong budaya disiplin. Tindakan pencegahan pelanggaran bertujuan untuk mendorong pekerja agar mengikuti aturan dan standar yang telah ditetapkan, sehingga dapat mencegah potensi pelanggaran. Ketika terjadi pelanggaran di tempat kerja, perusahaan mengalami kerugian akibat hilangnya produksi, kerugian material yang harus ditanggung, dan kecelakaan kerja yang dapat menyebabkan kerugian langsung pada pekerja, seperti luka ringan, cacat seumur hidup, atau bahkan kematian.

Occupational Health and Safety (OHS) Departemen bersama serikat pekerja, *Emergency Response Group (ERG) & Healthy Safety Environment (HSE) Training* Departemen, *Human Resource Operation (HRO)* Departemen, *Public Relations (PR)* Departemen dan Operasional merumuskan 11 aturan keselamatan yang ditetapkan sebagai *Golden Rules* untuk menjamin keselamatan kerja bagi pekerja di area pertambangan dan crew kapal. Pada penelitian ini memfokuskan aturan keselamatan pada *crew* kapal yang melakukan aktivitasnya di area *transshipment*, dalam melakukan aktivitasnya di

area *transshipment*, ditemukan banyak pekerjaan yang memiliki tingkat resiko yang tinggi, baik pekerjaan yang ringan maupun pekerjaan yang berat, *crew* kapal memiliki tugas dan tanggung jawab masing-masing untuk memastikan keselamatan, keamanan dan efisiensi operasional kapal. Berdasarkan awal terjadinya pelanggaran terhadap penerapan *Golden Rules* yang dapat mengakibatkan kecelakaan kerja *crew* kapal, sebagian insiden kecelakaan yang terjadi pada *crew* kapal itu karena kurang memperhatikan dan mengutamakan keselamatan. Hal ini sering disebut *human factor* atau kecelakaan yang sebagian disebabkan oleh sumber daya manusia.

PT. Berau Coal merupakan salah satu perusahaan batu bara yang beroperasi di Berau, Kalimantan Timur. Perusahaan ini mulai operasi penambangan pada 26 April 1983 setelah mendapatkan Perjanjian Karya Pengusahaan Pertambangan Batu bara (PKP2B) dan merupakan perusahaan produsen batu bara terbesar ke-5 di Indonesia. Sistem penambangan di PT. Berau Coal dilakukan dengan metode penggalian dan penimbunan kembali (*back filling method*) dan sistem tambang terbuka (*open pit coal mine*). PT. Berau Coal mencharter kapal tunda (*tugboat*) dan tongkang (*barge*) milik PT. Kartika Samudra Adijaya dalam pengangkutan batubara ke *mother vessel*.

PT. Kartika Samudra Adijaya (KSA) cabang Berau adalah perusahaan swasta Indonesia yang bergerak dalam bidang transportasi angkutan laut. Sebagai mitra kerja PT. Berau Coal, perusahaan memberikan pelayanan distribusi batu bara milik PT. Berau Coal berupa tongkang (*barge*) yang ditarik oleh kapal tunda (*tugboat*) dari tempat muat batu bara (*jetty barge loading*) menuju ke *transshipment* untuk dilakukan proses bongkar muat ke *mother vessel* dikarenakan *mother vessel* tidak dapat menjangkau pelabuhan dengan jalur yang sempit dan perairan yang dangkal.

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan pasal 87 ayat 1 menyatakan bahwa setiap perusahaan wajib menerapkan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang terintegrasi dengan sistem manajemen perusahaan. Sebagai mitra kerja, PT. Kartika Samudra Adijaya menerapkan *Golden Rules* milik PT. Berau Coal untuk menumbuhkan fokus *crew* kapal terhadap keselamatan agar lebih berhati-hati dalam melakukan pekerjaan. Selain Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2008, konvensi SOLAS 1974 diratifikasi oleh pemerintah Republik Indonesia pada 17 Desember 1980 melalui Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 menetapkan bahwa tujuan utama *Safety Of Life at Sea* (SOLAS) adalah untuk menentukan standar minimum suatu konstruksi, peralatan, dan peoperasian kapal-kapal sesuai keselamatan. Konvensi ini hanya berlaku untuk kapal yang terlibat dalam Pelayaran Internasional. Memperhatikan Urgensi Keselamatan Navigasi pada pengangkutan komoditas di jalur Pelayaran di Kawasan Asia-Pasifik oleh Kusumo (2022), SOLAS 1974 dibuat untuk mengatur berbagai persyaratan yang harus dipenuhi untuk menunjang keselamatan diatas kapal.

Salah satu akibat tidak mematuhi peraturan keselamatan yang sudah ditetapkan oleh perusahaan yaitu terjadinya kecelakaan kerja pada tahun 2019, menurut Muhammad Rudy sebagai Kepala Teknik Tambang PT. Kaltim Prima Coal terjadi kecelakaan kerja yang disebabkan *human error* yang mengakibatkan korban yang bekerja sebagai *Mooring di Jetty Barge Loading* mengalami kecelakaan yang fatal hingga merenggut nyawa. Hasil investigasi menemukan data penyebab kecelakaan karena korban kurang beristirahat sehingga pada proses penyandaran korban tidak menggunakan alat keselamatan sesuai prosedur yang telah ditetapkan. Kronologi

kecelakaan tersebut adalah saat pengambilan tali pertama korban terpeleset dan jatuh ke laut, diwaktu yang sama terjadi benturan antara tongkang (*barge*) ke *fender*, dimana korban langsung terjepit hingga korban meninggal dunia.

Merujuk pada insiden diatas, perlu dipertimbangkan keselamatan *crew* kapal melalui pengarahan perwira kapal dalam penggunaan alat-alat keselamatan secara ketat pada saat bekerja. Keselamatan *crew* kapal sangat diperlukan di bidang pelayaran, hal ini menjadi perhatian utama negara-negara yang menjadi anggota *International Maritime Organization* (IMO) untuk bersama-sama mengadakan Konvensi Internasional tentang keselamatan jiwa, IMO bertanggung jawab untuk keselamatan dan keamanan aktivitas pelayaran. Salah satu hasil dari pertemuan komite dan sub-komite IMO adalah kegiatan yang ditujukan untuk pencegahan kecelakaan, termasuk standar rancangan kapal, konstruksi, perlengkapan, kegiatan operasional dan ketenagakerjaan. Konvensi Internasional *Safety Of Life at Sea* (SOLAS) 1974 berisi ketentuan dan peraturan yang digunakan sebagai acuan bagi perusahaan pelayaran di dalam menjaga dan melindungi jiwa para pekerja yang bekerja di perusahaan.

Tindakan tidak aman dan kondisi tidak aman disebut sebagai penyebab langsung (*immediate/ primary causes*) kecelakaan karena keduanya adalah penyebab yang jelas atau nyata dan secara langsung terlibat pada saat kecelakaan terjadi. Kondisi tidak aman yang paling sering menyebabkan terjadinya kecelakaan adalah alat pengaman yang tidak ada, tidak lengkap dan tidak berfungsi dengan baik. Pekerja yang paling banyak menjadi korban adalah pekerja dengan pengalaman kerja kurang dari tiga tahun. Kemudian tindakan paling tidak aman yang paling sering memicu terjadinya kecelakaan adalah bekerja dengan posisi tidak benar dan tidak mengikuti prosedur kerja.

PT. Kartika Samudra Adijaya cabang Berau memiliki prosedur yang digunakan untuk mengurangi kecelakaan kerja, namun dalam pelaksanaannya masih banyak *crew* kapal yang mengabaikan prosedur tersebut. Berdasarkan informasi yang ditemukan, PT. Kartika Samudra Adijaya telah melakukan usaha untuk implementasi *Golden Rules*, misalnya dengan melakukan sosialisasi dan uji coba mengenai pentingnya penerapan *Golden Rules* sebagai upaya untuk melindungi seluruh pekerja dan mengukur tingkat pelanggaran aturan tersebut. Selain itu, PT Berau Coal juga telah menyelenggarakan pelatihan dan pendidikan terkait pemenuhan dan uji pengawas operasional pertama pada pertambangan, sehingga dalam implementasi *Golden Rules* tenaga teknisnya dapat berkompeten dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya. Para pekerja benar-benar harus menerapkan 11 aturan keselamatan atau *Golden Rules* yang sudah ditetapkan, jika semua pekerja dan *crew* kapal mematuhi *Golden Rules* akan tercipta produktivitas kerja meningkat, perusahaan akan lebih maju dan akan menaikkan *income* perusahaan karena tidak ada biaya untuk kecelakaan, ketenangan dalam bekerja.

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan diatas, maka peneliti membuat penelitian dengan judul **“Implementasi *Golden Rules* dalam mengatasi pelanggaran *crew* kapal di area *Transshipment* PT. Berau Coal”**

B. Fokus Penelitian

Menurut Sugiyono (2022:430) fokus penelitian adalah batasan masalah yang berisi pokok masalah yang masih bersifat umum. Untuk mencegah agar masalah tidak meluas, maka peneliti memfokuskan pada masalah tersebut pada awalnya. Dengan ini, fokus penelitian mencakup implementasi *Golden Rules*

dalam mengatasi pelanggaran *crew* kapal untuk menunjang kegiatan operasional di area *Transshipment* PT. Berau Coal.

C. Rumusan Masalah

Menurut Sugiyono (2022:433), rumusan masalah adalah jenis pertanyaan yang dapat mengarahkan peneliti untuk mengumpulkan data di lapangan. Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan diatas, masalah penelitian ini dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana implementasi *Golden Rules* dalam mengatasi pelanggaran oleh *crew* kapal di area *Transshipment* PT. Berau Coal?
2. Apa pelanggaran yang terjadi dalam implementasi *Golden Rules* oleh *crew* kapal di area *Transshipment* PT. Berau Coal?
3. Upaya apa yang dilakukan PT. Berau Coal untuk mencegah pelanggaran dalam implementasi *Golden Rules* di area *transshipment*?

D. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui implementasi *Golden Rules* dalam mengatasi pelanggaran oleh *crew* kapal di area *transshipment* PT. Berau Coal.
2. Untuk mengetahui pelanggaran yang terjadi dalam implementasi *Golden Rules* di area *transshipment* PT. Berau Coal.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan PT. Berau Coal dalam mencegah pelanggaran terhadap implementasi *Golden Rules* di area *transshipment*.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Menurut marjes (2024:62) manfaat penelitian adalah uraian untuk menunjukkan bahwa suatu masalah layak diteliti, serta untuk menunjukkan signifikan masalah yang akan diteliti. Oleh karena itu, tujuan penelitian dan

hasil penelitian harus disebutkan secara jelas. Dari perspektif ilmiah, akan memberikan kontribusi untuk kemajuan ilmu pengetahuan.

Manfaat yang diperoleh dari penelitian ini adalah :

1. Manfaat Teoritis

- a. Penelitian ini untuk menambah wawasan dan pengetahuan mengenai pentingnya implementasi *Golden Rules* untuk keselamatan *crew*.
- b. Dapat memperoleh informasi dan pengetahuan yang dapat digunakan sebagai sumber literatur bagi peneliti berikutnya untuk menghasilkan penelitian yang lebih menyeluruh.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi *crew* kapal
Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan bagi *crew* kapal tentang pentingnya peraturan keselamatan yang tertuang dalam *Golden Rules* saat bekerja di area *transhipment*.
- b. Bagi Perusahaan
Sebagai masukan dan bahan pertimbangan untuk mempertegas implementasi *Golden Rules* guna menjamin keselamatan *crew* kapal.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori merupakan uraian sistematis mengenai teori dan hasil-hasil penelitian yang relevan dengan variabel yang diteliti. Pada bab ini menjelaskan deskripsi teori yang berhubungan dengan Implementasi *Golden Rules* dalam mengatasi pelanggaran *crew* kapal di area *Transshipment* PT. Berau Coal.

1. Implementasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), implementasi adalah pelaksanaan atau penerapan untuk melakukan sesuatu hal yang memiliki efek atau pengaruh. Sedangkan menurut sebagian pakar implementasi adalah suatu kegiatan, tindakan, aksi atau mekanisme sistem yang mengarah pada suatu kegiatan yang direncanakan untuk mencapai suatu tujuan.

Menurut Afi Parnawi (2020:67) Implementasi adalah suatu tindakan yang dilakukan secara individu atau kelompok untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Berdasarkan definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa kata implementasi merujuk pada aktivitas, adanya aksi, aktivitas, atau mekanisme suatu sistem. Mekanisme mengandung arti bahwa implementasi bukan sekedar aktivitas, tetapi aktivitas yang terencana dan dilakukan secara sungguh-sungguh untuk mencapai tujuan.

Implementasi *Golden Rules* merupakan upaya untuk melindungi seluruh pekerja dan menciptakan lingkungan kerja yang aman. Melalui penerapan *Golden Rules*, PT. Berau Coal berkomitmen untuk mencapai kinerja

keselamatan yang lebih baik dan melindungi lingkungan kerja dari potensi bahaya.

2. *Golden Rules*

Golden Rules merupakan seperangkat aturan keselamatan yang diterapkan di berbagai industri, termasuk tambang batu bara untuk memastikan keselamatan kerja. Aturan-aturan ini merupakan pedoman yang harus diimplementasikan dalam setiap aktivitas kerja dan sudah diberlakukan sejak 2014 hingga saat ini dengan tiga kali revisi, sehingga ditetapkan *Golden Rules* dengan revisi sebagai berikut :

a). *Golden Rules* revisi I

Dalam *Golden Rules* revisi I terdapat aturan keselamatan yang harus ditaati dan tidak boleh dilanggar oleh semua pihak di lingkungan perusahaan dengan tujuan mengetahui tingkat kejadian pelanggaran. Program *Golden Rules* ini mulai diterapkan pada 2014 sampai dengan 2017. Sanksi atau *punishment* yang diberlakukan pada *Golden Rules* revisi I yaitu teguran tertulis, Surat Peringatan (SP) 1/2/3, demosi/mutasi, Pemutusan Hubungan Kerja (PHK).

b). *Golden Rules* revisi II

Peraturan K3 masuk dalam peraturan *Golden Rules* revisi II dan wajib diikuti oleh semua pihak di lingkungan perusahaan guna mengetahui tingkat terjadinya pelanggaran. Peraturan *Golden Rules* revisi II dibuat sebagai hasil revisi dari peraturan *Golden Rules* program sebelumnya. Peraturan *Golden Rules* revisi II berlaku sejak tahun 2017

hingga 2020, namun kemudian direvisi menjadi peraturan program *Golden Rules* yang berlaku saat ini.

c). *Golden Rules* revisi III

Berdasarkan Surat Keputusan Direksi PT Berau Coal mengenai *Golden Rules*, merupakan ketentuan tegas yang mengatur kewajiban yang harus dilakukan oleh seluruh pekerja di lingkungan kerja terkait penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Apabila pekerja melanggar aturan tersebut, maka akan dikenakan sanksi berupa surat peringatan terakhir (SP) bahkan pemutusan hubungan kerja (PHK). Selain itu, kepada perusahaan atau satuan kerja apabila baik dalam kinerja akan mendapatkan *reward* berupa bendera emas sebaliknya jika kinerja buruk akan mendapatkan *punishment* berupa bendera hitam.

Peraturan *Golden Rules* revisi III mengatur 11 peraturan, 11 aturan tersebut yaitu aturan kelayakan kendaraan, aturan pengoperasian kendaraan, aturan *lockout and tagout* (LOTO), aturan bekerja di ketinggian, aturan di ruang terbatas, aturan angkat dan penyangga, aturan bekerja di dekat tebing, aturan peledakan, aturan bekerja didekat air, aturan disposal dan aturan pembersihan lahan.

Menurut Gatot Budi Kuncahyo sebagai Kepala Teknik Tambang (KTT) PT. Berau Coal di Media Internal Informasi Berau Coal, dasar dibuatnya *Golden Rules* untuk menjaga keselamatan seluruh pekerja dan mencegah terjadinya kecelakaan di area operasional PT. Berau Coal. Implementasi *Golden Rules* merujuk pada seperangkat aturan

keselamatan yang harus dipatuhi oleh pekerja tambang dan *crew* kapal yang bekerja di area *transhipment* untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Fokus penelitian ini untuk mengevaluasi kepatuhan dan efektivitas aturan tersebut dalam mencegah adanya pelanggaran dalam keselamatan kerja. Aturan ini mencakup prosedur keselamatan, tata cara pelayaran, penanganan muatan, dan perlindungan lingkungan. Hal ini sejalan dengan upaya perusahaan untuk meningkatkan keselamatan dan kesehatan pekerja serta melindungi lingkungan sekitar tambang batu bara.

3. Pelanggaran

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), sebuah pelanggaran didefinisikan sebagai tindakan yang tidak sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan dan dilakukan sesuai dengan keinginan seseorang tanpa memperhatikan aturan yang ditetapkan. Menurut Extrix Mangkeprijanto dalam buku Pidana Umum dan Pidana Khusus, serta Keterlibatan Undang-Undang Perlindungan Saksi dan Korban (2019:57), pelanggaran adalah termasuk dalam tindak pidana ringan. Pelanggaran biasanya diakibatkan dari kelalaian yang mungkin sengaja tapi bukan diinginkan dengan sebab-sebab tertentu. Di sisi lain, pelanggaran menggambarkan pilihan yang disengaja untuk tidak mematuhi pedoman atau instruksi untuk menyelesaikan pekerjaan.

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 1951. Pelanggaran diklasifikasikan menjadi tiga yaitu sebagai berikut :

- a) Pelanggaran berat

Pelanggaran berat dikategorikan sebagai pelanggaran yang memiliki dampak yang sangat serius dan berbahaya terhadap keselamatan dan kesehatan kerja, misalnya kematian pekerja akibat kecelakaan kerja, luka berat atau luka terbuka yang dapat mengakibatkan ketidakmampuan dalam melakukan pekerjaan. Pelanggaran berat biasanya dikenakan sanksi yang lebih berat seperti pidana penjara atau denda bahkan pemutusan hubungan kerja.

b) Pelanggaran menengah

Pelanggaran menengah dapat dikategorikan sebagai pelanggaran yang memiliki dampak yang relatif serius namun tidak seberat pelanggaran berat. Misalnya luka ringan atau cedera ringan yang tidak mengakibatkan ketidakmampuan dalam bekerja. Pelanggaran menengah biasanya dikenakan sanksi yang relatif lebih ringan seperti denda.

c) Pelanggaran ringan

Pelanggaran ringan dikategorikan sebagai pelanggaran yang memiliki dampak yang relatif kecil dan tidak berbahaya. Misalnya pelanggaran administratif tidak memenuhi standar keamanan atau tidak melaporkan kecelakaan. Pelanggaran ringan biasanya dikenakan sanksi yang relatif ringan seperti peringatan.

Penerapan *Golden Rules* di lingkungan batu bara PT. Berau Coal bertujuan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan terlindungi. Pelanggaran *Golden Rules* dapat mengakibatkan dampak negatif dan sanksi,

Untuk mengurangi pelanggaran, PT. Berau Coal harus melakukan pengukuhan peraturan *Golden Rules* dan menerapkan sanksi yang sesuai.

4. Crew kapal

Menurut UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, *crew* kapal adalah setiap orang yang bekerja atau dipekerjakan oleh pemilik atau operator kapal dan melakukan tanggung jawab di kapal sesuai dengan jabatannya yang ditentukan dalam buku siji. Ada beberapa pekerjaan yang berbeda di atas kapal *tugboat* antara lain Nakhoda, Mualim I, Mualim II, Kepala Kamar Mesin (KKM), Masinis I, Masinis II, Juru Mudi, dan Juru Minyak.

Masing-masing jabatan *crew* kapal dapat diuraikan seperti berikut :

- a) Sebagai pemimpin di atas kapal, Nakhoda bertanggung jawab penuh atas keselamatan kapal, muatan, serta muatan selama proses pelayaran dari pelabuhan pemuatan sampai di pelabuhan tujuan.
- b) Mualim I bertanggung jawab atas departemen dek, membantu Nakhoda, dan mengawasi seluruh *crew*. Nakhoda meminta pertanggungjawaban Mualim I untuk semua hal yang berkaitan dengan departemen dek, termasuk mengatur dan melaksanakan semua kegiatan di area *transhipment*.
- c) Mualim II bertugas membantu Mualim I, bertanggung jawab untuk peralatan navigasi ruang kemudi, perencanaan perjalanan, perlengkapan medis dan peralatan radio.
- d) Kepala Kamar Mesin (KKM) bertanggung jawab atas departemen mesin secara keseluruhan dan bertanggung jawab langsung kepada Nakhoda atas semua masalah yang berhubungan dengan mesin.

Pemeliharaan teknis setiap peralatan di kamar mesin dan di geladak berada di bawah tanggung jawab kepala kamar mesin.

- e) Masinis I bertugas membantu KKM, yang bertanggung jawab atas operasi harian mesin utama dan departemen mesin.
- f) Masinis II bertanggung jawab atas kondisi dan pemeliharaan generator, mesin bantu, pompa kargo, pompa-pompa bahan bakar dan minyak pelumas.
- g) Juru Mudi bertugas menentukan *rute* dan kecepatan kapal untuk mencapai tujuan yang diinginkan, serta mengawasi operasional kapal untuk memastikan keselamatan dan efisiensi dalam melakukan tugasnya.
- h) Juru minyak bertanggung jawab mengenai pelumasan permesinan di kapal dan bertugas memastikan kondisi mesin kapal tetap baik dan beroperasi dengan efektif.

5. *Transshipment*

Menurut Haryanta (2024:151) *transshipment* adalah proses pemindahan barang dari satu kapal ke kapal lain di Pelabuhan. Pengertian lainnya *transshipment* merupakan aktivitas pemindahan barang atau muatan yang dilakukan di tengah laut dari kapal ke kapal (*ship to ship*), karena kondisi area tersebut aman dari gangguan alam seperti badai atau angin kencang (daerah khusus di tengah laut untuk kegiatan *transshipment*).

Untuk memahami penelitian ini, berikut pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan *transshipment* batu bara :

a) *Shipper*

Shipper merupakan pemilik batu bara yang akan dimuat ke *mother vessel* serta akan mengontrol guna menghindari kurangnya pemuatan batu bara. Yang memimpin seluruh rangkaian proses *transshipment* adalah *shipper*.

b) *Floating crane*

Floating crane merupakan alat untuk mengangkat muatan yang mana *floating crane* tidak memiliki mesin induk serta alat kemudi melainkan pergerakannya diatur oleh kapal *tugboat*. *Floating crane* juga bisa mengangkat muatan berat sehingga dengan memakai *floating crane* suatu muatan bisa dengan mudah diangkat, atau dipindahkan ke *mother vessel*. *Floating crane* hanya digunakan untuk pemuatan ke kapal *gearless* atau kapal yang tidak mempunyai sistem peralatan pemuatan atau pembongkaran sendiri.

c) *Foreman*

Foreman merupakan pelaksana serta pengendali aktivitas *loading* (proses muat) batubara untuk dimuat ke *mother vessel* dan penyandaran tongkang yang mengangkat batu bara ke lambung *mother vessel*, serta menyusun laporan periodik hasil kegiatan bongkar muat. Dalam pekerjaannya *foreman* bertanggung jawab kepada *shipper*.

d) *Surveyor*

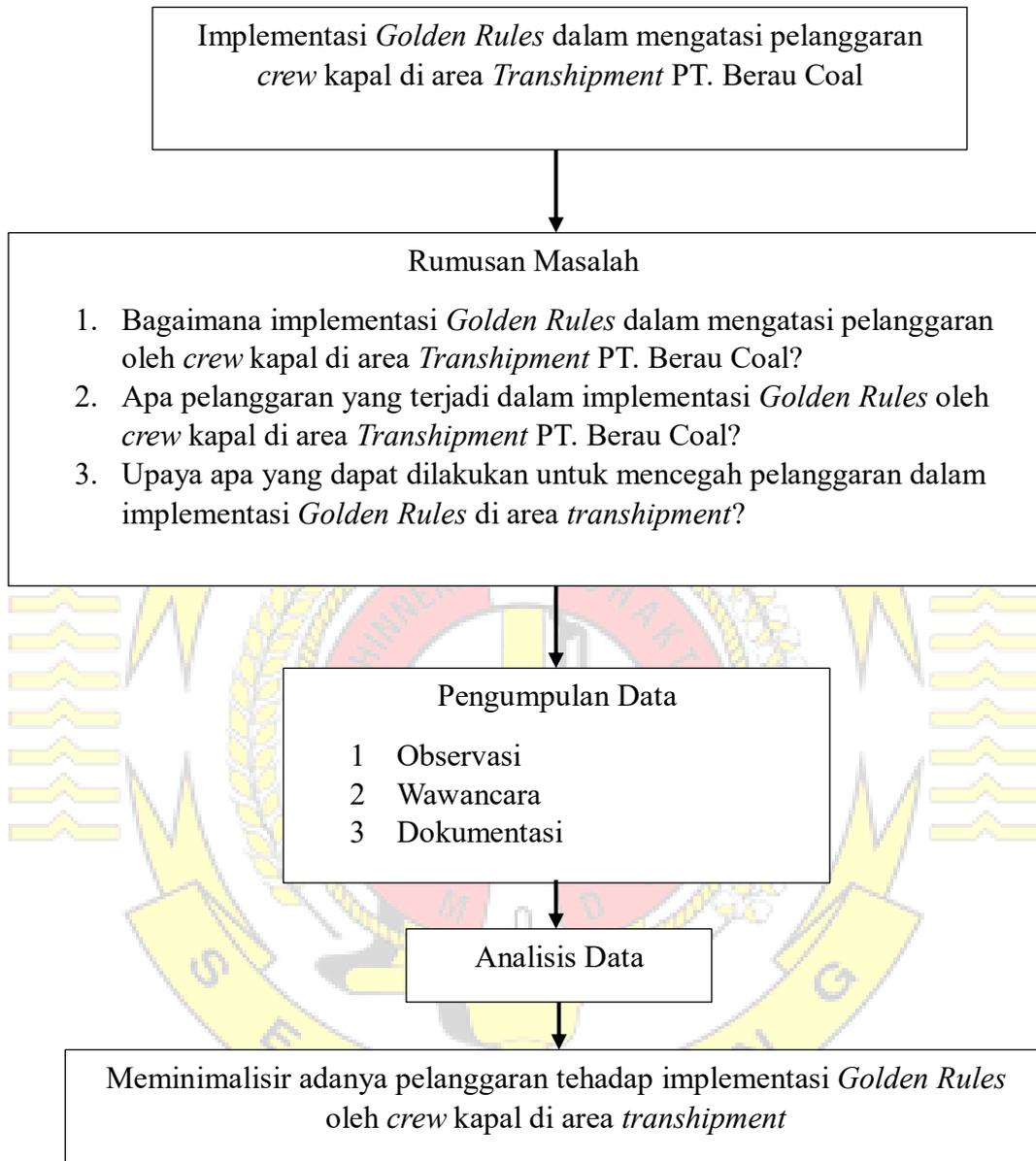
Pihak yang menengahi antara *shipper* dan *buyer* perihal kualitas dan kuantitas muatan batu bara. *Surveyor* hampir terlibat dalam seluruh

proses *transshipment* batu bara dari mulai batu bara pertama kali digali hingga batu bara dimuat ke *mother vessel*. *Surveyor* dan *Chief Officer* akan melakukan verifikasi terhadap kualitas serta kuantitas batu bara yang sudah dimuat ke kapal besar. Secara umum aktivitas bermula dari pemuatan barang dari *jetty* atau dermaga ke atas kapal tongkang, kemudian muatan tersebut diangkut ke area / titik kegiatan *transshipment*. Muatan tadi dibongkar untuk dimuat ke kapal yang lebih besar menggunakan *floating crane*.

Dermaga juga dikenal sebagai *jetty*, adalah tempat bongkar muat dilakukan. Di sini, muatan dapat diangkut dengan menggunakan peralatan seperti *crane* dan konveyor setelah kapal sandar. Kapal-kapal besar tidak dapat dimuat atau dibongkar di dermaga atau *jetty* karena pelabuhan tertentu tidak akan menerima kapal dengan *draft* yang terlalu dalam, karena :

- 1) Daerah perairan sekitar *jetty* yang sempit
- 2) Alur yang dangkal sehingga bisa mengakibatkan kapal kandas
- 3) Alur sempit yang membuat kapal tidak bisa bergerak bebas

B. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

Sumber : Dokumen Peneliti

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan bab-bab sebelumnya mengenai Implementasi *Golden Rules* dalam mengatasi pelanggaran *crew* kapal di area *Transshipment* PT. Berau Coal dapat ditarik beberapa simpulan. Simpulan penelitian sebagai berikut :

1. Implementasi *Golden Rules* bertujuan untuk mengatasi pelanggaran *crew* kapal di area *Transshipment* PT. Berau Coal. Namun dalam praktiknya, masih banyak *crew* yang tidak mematuhi peraturan keselamatan yang telah ditetapkan.
2. Pelanggaran dalam implementasi *Golden Rules* di area *Transshipment* PT. Berau Coal masih banyak terjadi karena kurangnya kesadaran *crew* dalam pentingnya peraturan keselamatan di area kerja yang memiliki resiko tinggi. PT. Berau Coal memberikan sanksi surat peringatan terakhir hingga pemutusan hubungan kerja (PHK) kepada pekerja yang terbukti melakukan kelalaian pada saat bekerja.
3. Upaya-upaya yang dilakukan PT. Berau Coal untuk mengurangi pelanggaran terhadap implementasi *Golden Rules* yaitu, melakukan sosialisasi berkala, melakukan *Regular Meeting*, melakukan *Emergency Drill* atau pelatihan tanggap darurat seperti *fire drill*, *liferaft drill*, *man overboard drill*.

B. Keterbatasan Penelitian

Berdasarkan dari hasil penelitian yang dilakukan peneliti, terdapat beberapa keterbatasan yang ditemukan, berikut beberapa keterbatasan penelitian yaitu :

1. Jumlah informan penelitian berjumlah 3 (tiga) orang yang berkaitan mengenai Implementasi *Golden Rules* dalam mengatasi pelanggaran *crew* kapal di area *transshipment*, permasalahan perusahaan masih banyak yang diteliti dengan melibatkan lebih banyak informan.
2. Objek penelitian hanya fokus pada Implementasi *Golden Rules* dalam mengatasi pelanggaran *crew* kapal di area *transshipment*, masih terdapat kegiatan perusahaan yang dapat dipertimbangkan sebagai objek penelitian berikutnya.

C. Saran

1. Sebagai mitra kerja, sebaiknya PT. Kartika Samudra Adijaya cabang Berau lebih meningkatkan pengawasan dalam implementasi *Golden Rules* dan menekankan secara maksimal tentang budaya keselamatan dan kesehatan kerja serta motivasi dalam melakukan pekerjaan supaya tidak terjadi pelanggaran.
2. Sebaiknya lebih menekankan secara maksimal keselamatan kerja, misalnya pengawas harus berada ditempat pada saat proses bongkar muat, saat pelaksanaan *docking* kapal untuk mengawasi *crew* dalam situasi aman di lingkungan kerja. Hal ini dilakukan supaya peraturan yang ada benar-benar dipatuhi atau tidak dilanggar.

3. Sebaiknya PT. Kartika Samudra Adijaya cabang Berau menerapkan upaya-upaya implementasi *Golden Rules* kepada *crew* kapal secara maksimal untuk mengurangi pelanggaran di area *transshipment*.



DAFTAR PUSTAKA

- Adi, A. (2020). *Analisis Jatuhnya Kru Kapal Tb. Ksa 100 Ketika Proses Muat*. <http://repository.pip-semarang.ac.id/2614/>
- Alfiqarissyahputra. (2020). Analisis Tingkat Kejadian Pelanggaran Keselamatan dan Kesehatan Kerja Sebelum dan Sesudah Berlakunya Penerapan Golden Rules Versi 3.0 di PT Bukit Asam Tbk Unit Pertambangan Tanjung Enim Tahun 2020. *Universitas Sriwijaya*, 1(69), 5–24.
- Anjarwati, L. (2022). Penerapan Tes Alkohol Bagi Awak Kapal *Tugboat* Guna Menanggulangi Kecelakaan Kerja Dalam Kegiatan *Transshipment* Di PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Berau (Doctoral dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang).
- Atmaja, J., Suardi, E., Natalia, M., Mirani, Z., & Alpina, M. P. (2018). Penerapan sistem pengendalian keselamatan dan kesehatan kerja pada pelaksanaan proyek konstruksi di Kota Padang. *Jurnal Ilmiah Rekayasa Sipil*, 15(2), 64–76.
- Bernardin, H.J. & Russel, J.E.A (1993). *Human Resource Management an experiential approach*. Singapore: Mc Graw-Hill, Inc.
- Chasanah, N. L. (2020). Nining Lailatul Chasanah Bab Iii Pgsd. *Nining Lilatul Chasanah*, 5(3), 248–253.
- Djunaidi, Z. (2022). Implementasi Penggunaan Driving Monitoring System (DMS) Sebagai Kendali Bahaya Dari Aktivitas Pengoperasian Unit Pengangkutan Batubara PT. Berau Coal. *Media Publikasi Promosi Kesehatan Indonesia (MPPKI)*, 5(6), 733-743.
- Dr. Marjes Netro Tumurang, S.Pd., S.K.M., M.Kes
- Firman, A. A. (2022). Pengaruh Store Atmosphere Dan Kualitas Produk Terhadap Kepuasan Konsumen Pada Café Jatiningor House Di Cisitudo Dago. *Skripsi*, 85–112. <http://repository.unpas.ac.id/61260/6/9. BAB III.pdf>
- Galang Saputra, A. (2022). Implementasi Pemasangan Cctv E-Tilang Dalam Upaya PencegahanPelanggaran Lalu Lintas. *Jurnal Kawruh Abiyasa*, 2(2), 139–150.
- Ghozali.I (2016). Aplikasi analisis multivariate dengan program IBM SPSS 23. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Haryanta, Joko Tri. (2024) HUMAN CAPITAL Pengawasan, Performa Agent On Board, Person in Charge Divisi Operasional pada Kapal Bulk Carrier. Underline
- Hirata, Andrea. (2006). Sang Pemimpi. Yogyakarta: Bentang

- Imam, M. (2023). *Penerapan ISM Code DI MT. Hanyu Glory Untuk Menunjang Keselamatan Pelayaran* (Doctoral dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar).
- INDONESIA, P. R. (2006). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.
- Iv, B. A. B. (2020). *Pe Er Rp a Us a Ta a Us*. 20–26.
- Juwita, M. (2023). *Program studi diploma iv transportasi laut politeknik pelayaran sumatera barat 2023*.
- Juwita, M. (2023). *Analisi Pengurusan Sertifikat Keselamatan Kapal TB. Sumber Alam Dalam Menunjang Kegiatan Operasional Di PT. DIV Samudra Abadi* (Doctoral dissertation, Politeknik Pelayaran Sumatera Barat).
- Konvensi Internasional *Safety Of Life at Sea* (SOLAS) 1974
- Lendrie Adi P. Rembet. (2023). Efektivitas Penegakan Hukum Pidana Dalam Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas. *Jurnal Riset Rumpun Ilmu Sosial, Politik Dan Humaniora*, 2(2), 178–189. <https://doi.org/10.55606/jurrish.v2i2.1278>
- Muh Nurfadel H, M. N. H. (2021). *Analisis Terjadinya Kecelakaan Pada Transshipment Batu Bara PT. Transcoal Pacific tbk Di Tanjung Baranchorage* (Doctoral dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar).
- Mangkeprijanto, Extrix. (2019). *Pidana Umum & Pidana Khusus, serta Keterlibatan Undang-Undang Perlindungan Saksi dan Korban*. Guepedia Publisher
- Muchtar Abdullah Baraniah. (2023). *Tugboat Guna Menanggulangi Kecelakaan Kerja Dalam Kegiatan Transshipment*.
- Marliana, P., Umyati, A., & Teknik, F. (2023). Kajian Kecelakaan Kapal di Pelabuhan Banten Menggunakan Human Factors Analysis and Classification System (HFACS). *Jurnal Rekayasa Sistem Industri*, 3(2), 46–52.
- Metodologi Penelitian. (2024). (n.p.): Media Pustaka Indo.
- Mardalena, T. (2020). Analisis Sistem Manajemen Sewa Menyewa Kapal Di Perusahaan Jasa Pelayaran Tanjung Balai Karimun Kabupaten Karimun Provinsi Kepulauan Riau. *Jurnal Ilmiah Manajemen, Ekonomi, & Akuntansi (MEA)*, 4(3), 1284-1309.
- Menteri Perhubungan. (2021). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian, dan Sertifikasi Keselamatan Kapal. *Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 697*.

- Pandawangi.S. (2021). Metodologi Penelitian. *Journal Information*, 4, 1–5.
- Peraturan Pemerintah. (1999). Presiden republik indonesia. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 1985 Tentang Jalan*, 1999(1), 1–5. <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjWxrKeif7eAhVYfysKHcHWAOWQFjAAegQICRAC&url=https%3A%2F%2Fwww.ojk.go.id%2Fid%2Fkanal%2Fpasar-modal%2Fregulasi%2Fundang-undang%2FDocuments%2FPages%2Fundang-undang-nomo>
- Permen ESDM no.33 th. 2021. (2021). *Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, dan Kaidah Teknis Panas Bumi untuk Pemanfaatan Tidak Langsung*.
- Rembet, L. A. P. (2023). Efektivitas Penegakan Hukum Pidana Dalam Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas. *Jurnal Riset Rumpun Ilmu Sosial, Politik dan Humaniora*, 2(2), 178-189
- Raykov M. Employer support for innovative work and employees' job satisfaction and job-related stress. *J Occup Health*. 2014;56(4):244-51. doi: 10.1539/joh.12-0192-oa. Epub 2014 May 15. PMID: 24826960.
- Sepriyanto, & Zulkifli Djunaidi. (2022). Implementasi Penggunaan Driving Monitoring System (DMS) Sebagai Kendali Bahaya Dari Aktivitas Pengoperasian Unit Pengangkutan Batubara PT. Berau Coal. *Media Publikasi Promosi Kesehatan Indonesia (MPPKI)*, 5(6), 733–743. <https://doi.org/10.56338/mppki.v5i6.2524>
- Sugiyono. (2020). Metode Penelitian Metode Penelitian. *Metode Penelitian Kualitatif*, 17, 43. [http://repository.unpas.ac.id/30547/5/BAB III.pdf](http://repository.unpas.ac.id/30547/5/BAB%20III.pdf)
- Sugiyono. (2022) *Metode Penelitian Bisnis*. Alfabeta cv
- Saputra, A. G. (2022). Implementasi Pemasangan CCTV e-Tilang Dalam Upaya Pencegahan Pelanggaran Lalu Lintas. *Jurnal Kawruh Abiyasa*, 2(2), 139-150
- Tumurang, Marjis (2024). *Metodologi Penelitian*. Media Pustaka Indo
- Undang – Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 1951.
- Yulianto, N. A. B., Maskan, M., & Utaminingsih, A. (2018). .
- Yulistiawaty, N. T. (2020). Kegiatan Pramuka Di Sdn 1 Hadiluwih Berbasis Patriotisme Untuk Menumbuhkan Rasa Nasionalisme. *Doctoral Dissertation STKIP PGRI PACITAN*, 28–43.
- Zaini Miftach. (2021). 濟無No Title No Title No Title. 53–54.

LAMPIRAN 1

TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN INFORMAN I

- Peneliti : Ika Dewi Fitrilia
- Informan : Heru Prasetyo (*Superintendent HSE PT. Berau Coal*)
- Tanggal : 4 Maret 2023
- Peneliti : Selamat pagi pak Heru, mohon izin bertanya pak.
- Informan : Pagi, silahkan.
- Peneliti : Siap, izin bertanya pak, menurut bapak bagaimana implementasi *Golden Rules* oleh *crew* kapal di area *transshipment*?
- Informan : Implementasi *Golden Rules* di area *Transshipment* PT. Berau Coal dilakukan dengan cara memastikan bahwa semua *crew* kapal memahami dan mematuhi peraturan keselamatan yang diterapkan. Kegiatan ini dilakukan melalui sosialisasi dan pelatihan yang rutin.
- Peneliti : Bagaimana pengetahuan *crew* kapal mengenai implementasi *Golden Rules* dalam proses *Transshipment* di area PT. Berau Coal?
- Informan : *Crew* kapal diwajibkan untuk memahami dan mematuhi peraturan keselamatan yang diterapkan di area *transshipment*. Seluruh pekerja diwajibkan untuk memahami dan mematuhi peraturan keselamatan yang diterapkan di area *transshipment*.
- Peneliti : Siap pak, Apakah implementasi *Golden Rules* penting untuk kegiatan operasional di area *transshipment*?

Informan : Ya, implementasi *Golden Rules* sangat penting untuk kegiatan operasional di area *transshipment*. Kegiatan ini dilakukan untuk melindungi keselamatan pekerja dan mengurangi risiko kecelakaan.

Peneliti : Apakah ada pelaksanaan sosialisasi mengenai implementasi *Golden Rules* kepada *crew* kapal?

Informan : Ya, sosialisasi mengenai implementasi *Golden Rules* dilakukan secara rutin kepada *crew* kapal. Sosialisasi ini dilakukan untuk memastikan bahwa semua *crew* kapal memahami dan mematuhi peraturan keselamatan yang diterapkan.

Peneliti : Kendala apa yang dialami dalam implementasi *Golden Rules* oleh *crew* kapal?

Informan : Kendala yang dialami dalam implementasi *Golden Rules* oleh *crew* kapal adalah kurangnya kesadaran akan pentingnya peraturan keselamatan dan kurangnya pelatihan yang efektif.

Peneliti : Manfaat apa yang didapat oleh *crew* kapal dari implementasi *Golden Rules*?

Informan : *Crew* kapal mendapatkan manfaat dalam bentuk penurunan risiko kecelakaan dan meningkatkan keselamatan pekerja.

Peneliti : Apa pelanggaran *Golden Rules* yang sering dilakukan oleh *crew* kapal?

Informan : Pelanggaran *Golden Rules* yang sering dilakukan oleh *crew* kapal adalah tidak mematuhi peraturan keselamatan yang diterapkan dan tidak memahami peraturan keselamatan yang diterapkan.

- Peneliti : Sanksi apa yang diberikan kepada pelanggar *Golden Rules*?
- Informan : Sanksi yang diberikan kepada pelanggar *Golden Rules* adalah surat peringatan terakhir hingga pemutusan hubungan kerja.
- Peneliti : Bagaimana strategi yang dilakukan untuk mengatasi pelanggaran *Golden Rules*?
- Informan : Strategi yang dilakukan untuk mengatasi pelanggaran *Golden Rules* adalah dengan melakukan sosialisasi dan pelatihan yang rutin kepada *crew* kapal. Kegiatan ini dilakukan untuk memastikan bahwa semua *crew* kapal memahami dan mematuhi peraturan keselamatan yang diterapkan di area *transshipment*. Selain itu, pihaknya juga memberikan sanksi yang efektif kepada pelanggar, seperti surat peringatan terakhir dan pemutusan hubungan kerja. Dengan demikian, *crew* kapal diharapkan lebih berhati-hati dalam melakukan pekerjaan yang memiliki resiko bahaya tinggi dan terwujudnya *zero LTI* dan kecelakaan kerja yang pernah ada.

TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN INFORMAN II

Peneliti : Ika Dewi Fitrilia

Informan : Denny Setiawan (*HSE Supervisor*)

Tanggal : 15 April 2023

Peneliti : Selamat pagi Pak Denny, izin bertanya pak.

Informan : Selamat pagi. Silahkan mau tanya apa?

Peneliti : Baik pak, saya mau bertanya mengenai implementasi *Golden Rules* oleh *crew* kapal di area *transshipment*. Menurut bapak, implementasi *Golden Rules* oleh *crew* kapal di area *transshipment* itu seperti apa pak?

Informan : Implementasi *Golden Rules* oleh *crew* kapal di area *transshipment* berupa prosedur yang harus diikuti dalam setiap kegiatan operasional, seperti pelaporan, pengawasan, dan evaluasi. *Crew* kapal harus mematuhi aturan-aturan ini untuk memastikan keselamatan dan kesehatan kerja.

Peneliti : Bagaimana pengetahuan *crew* kapal mengenai implementasi *Golden Rules*?

Informan : Pengetahuan *crew* kapal mengenai implementasi *Golden Rules* diperoleh melalui pelatihan dan pengawasan yang dilakukan oleh kami. Kami juga melakukan evaluasi terhadap pengetahuan mereka untuk memastikan bahwa mereka memahami dan mematuhi *Golden Rules*.

Peneliti : Menurut bapak, apakah implementasi *Golden Rules* penting?

Informan : Ya, implementasi *Golden Rules* sangat penting untuk pengetahuan *crew* kapal. Dengan mematuhi *Golden Rules*, *crew* kapal dapat memastikan keselamatan dan kesehatan kerja, serta mengurangi risiko kecelakaan dan kejadian berbahaya.

Peneliti : Apakah ada pelaksanaan sosialisasi *Golden Rules* kepada *crew* kapal?

Informan : Ya, kami melakukan sosialisasi *Golden Rules* kepada *crew* kapal melalui pelatihan dan pengawasan. Kami juga melakukan evaluasi terhadap pengetahuan mereka untuk memastikan bahwa mereka memahami dan mematuhi *Golden Rules*.

Peneliti : Kendala apa yang dialami dalam implementasi *Golden Rules*?

Informan : Kendala yang dialami dalam implementasi *Golden Rules* adalah *crew change*, sulit memastikan bahwa *crew* baru benar-benar paham dan mematuhi aturan-aturan ini. Namun, kami terus berupaya meningkatkan kesadaran dan komitmen *crew* kapal terhadap *Golden Rules*.

Peneliti : Apa manfaat dari implementasi *Golden Rules*?

Informan : Manfaat dari implementasi *Golden Rules* adalah meningkatkan keselamatan dan kesehatan kerja, serta mengurangi risiko kecelakaan dan kejadian berbahaya.

Peneliti : Pelanggaran apa yang sering dilakukan oleh *crew* kapal dalam implementasi *Golden Rules*?

Informan : Pelanggaran yang sering dilakukan oleh *crew* kapal adalah tidak mematuhi aturan-aturan pelaporan dan kurangnya kesadaran terhadap pentingnya penggunaan alat pelindung diri (APD) sesuai dengan prosedur yang sudah ditetapkan.

Peneliti : Apa sanksi yang diberikan kepada pelanggar *Golden ules*?

Informan : Sanksi yang diberikan kepada pelanggar *Golden rRules* adalah surat peringatan terakhir dan pemutusan hubungan kerja.

Peneliti : Bagaimana strategi yang dilakukan untuk mengatasi pelanggaran dalam implementasi *Golden Rules*?

Informan : Strategi yang dilakukan untuk mengatasi pelanggaran dalam implementasi *Golden Rules* adalah dengan melakukan pelatihan tambahan dan pengawasan yang lebih ketat. Kami juga memberikan *reward* kepada *crew* yang melakukan perbaikan diatas kapal untuk mencegah terjadinya kecelakaan melalui pelaporan BEATS. BEATS adalah aplikasi pendukung *Safety* dan *Internal Compliance* yang mulai diterapkan pada tahun 2018 di perusahaan tambang Berau Coal.

Peneliti : Baik bapak, terimakasih atas informasi.

Informan : Sama-sama.

TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN INFORMAN III

- Peneliti : Ika Dewi Fitrilia
- Informan : Muhamad (Nakhoda TB KSA 31)
- Tanggal : 20 April 2023
- Peneliti : Selamat sore, mohon izin melakukan wawancara capt.
- Informan : Selamat sore, silahkan.
- Peneliti : Siap capt, saya mau bertanya mengenai implementasi *Golden Rules* oleh *crew* kapal di area *transshipment*. Menurut capten, apa itu implementasi *Golden Rules* oleh *crew* kapal di area *transshipment*?
- Informan : Menurut saya, implementasi *Golden Rules* oleh *crew* kapal berfokus pada konsistensi, kemudahan, dan kenyamanan dalam operasional kapal. *Crew* kapal harus memastikan bahwa perintah dan instruksi yang diberikan jelas dan mudah dipahami, serta memastikan bahwa sistem navigasi dan pengawasan kapal efektif dan mudah digunakan.
- Peneliti : Bagaimana pengetahuan *crew* kapal mengenai implementasi *Golden Rules*?
- Informan : Sebelum *onboard crew* telah dilatih dan diberikan pengetahuan tentang *Golden Rules*.
- Peneliti : Apakah implementasi *Golden Rules* penting untuk pengetahuan *crew* kapal?

Informan : Ya, implementasi *Golden Rules* sangat penting untuk pengetahuan *crew* kapal. Karena *Golden Rules* membantu *crew* kapal dalam mengembangkan kemampuan mereka untuk mengoperasikan kapal dengan efektif dan aman, serta memastikan keselamatan dan kenyamanan selama kegiatan operasional.

Peneliti : Apakah ada pelaksanaan sosialisasi *Golden Rules* kepada *crew* kapal?

Informan : Ya, pelaksanaan sosialisasi *Golden Rules* dilakukan secara rutin kepada *crew* kapal. *Crew* kapal diberikan pelatihan dan bimbingan secara teratur untuk memastikan bahwa mereka memahami dan mengimplementasikan *Golden Rules* dengan benar. Contohnya melalui induksi sebelum *crew onboard*, *coaching* kepada perwira kapal, pelaksanaan *drill*.

Peneliti : Kendala apa yang dialami dalam implementasi *Golden Rules*?

Informan : Kendala yang dialami dalam implementasi *Golden Rules* adalah *crew change*, sulit memastikan bahwa *crew* baru dan *crew* mutasi benar-benar paham dan mematuhi aturan-aturan ini.

Peneliti : Apakah ada manfaat dari implementasi *Golden Rules* untuk *crew* kapal *capt*?

Informan : Pasti ada, *Golden Rules* itu aturan keselamatan, manfaatnya meningkatkan keselamatan dan kenyamanan selama operasional kapal, serta meningkatkan efisiensi dan efektifitas dalam pengoperasian kapal.

Peneliti : Pelanggaran apa yang sering dilakukan oleh *crew* kapal dalam implementasi *Golden Rules*?

Informan : Pelanggaran yang sering dilakukan crew diatas kapal yaitu tidak mematuhi aturan-aturan pelaporan, terkadang crew kapal melanggar aturan pelaporan, seperti tidak melaporkan kegiatan operasional secara tepat waktu atau tidak memenuhi standar pelaporan yang ditetapkan dan kurangnya kesadaran terhadap pentingnya penggunaan alat pelindung diri (APD, terkadang crew tidak menggunakan APD yang sesuai dengan prosedur yang sudah ditetapkan.

Peneliti : Apa sanksi yang diberikan kepada pelanggar *Golden Rules capt*?

Informan : Perusahaan memberikan sanksi peringatan terakhir hingga pemutusan hubungan kerja kepada *crew* yang melanggar.

Peneliti : Bagaimana strategi yang dilakukan perusahaan untuk mengatasi pelanggaran dalam implementasi *Golden Rules* ini *capt*?

Informan : Strategi yang dilakukan perusahaan untuk mengatasi pelanggaran dalam implementasi *Golden Rules* oleh *crew* kapal adalah meningkatkan kesadaran dan komitmen *crew* kapal melalui pelatihan dan pengawasan yang lebih intensif, serta melakukan evaluasi terhadap pengetahuan mereka untuk memastikan bahwa mereka memahami dan mematuhi *Golden Rules*.

Peneliti : Siap *capt*, terimakasih banyak atas jawabannya.

Informan : Oke, sama sama

LAMPIRAN 2

GOLDEN RULES PT. BERAU COAL



BERAU COAL SAFETY GOLDEN RULES



BERAU COAL SAFETY GOLDEN RULES

SELALU TERBUKA SERTA SUDAMAH

1 KELAYAKAN KENDARAAN & UNIT ANDA HARUS MENGETI DAN MEMATUHI PERATURAN KELAYAKAN KENDARAAN & UNIT DI SELURUH AREA KERJA PT. BERAU COAL

AWAS!

PENGOPERASIAN KENDARAAN/UNIT YANG TIDAK LAYAK TELAH MENYEBABKAN CIDERA SERIUS HINGGA KEMATIAN.

Pastikan kendaraan/unit yang akan dioperasikan telah memenuhi persyaratan layak yang telah ditentukan.

Kendaraan di area tambang harus dilengkapi dengan radio komunikasi, lampu strobo dan boogie whip.

Dilarang melakukan modifikasi atau perubahan tanpa ijin.

SANKSI

PELANGGARAN PERTAMA : PERINGATAN TERAKHIR
PELANGGARAN KEDUA : PEMUTUSAN HUBUNGAN KERJA

2 PENGOPERASIAN KENDARAAN & UNIT ANDA HARUS MENGETI DAN MENGIKUTI ATURAN LALU LINTAS SEBELUM MENGOPERASIKAN KENDARAAN DAN UNIT DI AREA KERJA PT BERAU COAL

AWAS!

MENGOPERASIKAN KENDARAAN SECARA TIDAK LAYAK, BEMAR TELAH MENYEBABKAN CIDERA SERIUS HINGGA KEMATIAN.

Wajib Memiliki SIMPER

Wajib menggunakan Sabuk Pengaman

Dilarang menggunakan telepon genggam serta peralatan pendukungnya saat mengoperasikan kendaraan/unit

Dilarang melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan.

Dilarang mengoperasikan kendaraan/unit dalam kondisi tidak fit

Dilarang memasuki area/radius gerakan alat berat tanpa ijin.

SANKSI

PELANGGARAN PERTAMA : PERINGATAN TERAKHIR
PELANGGARAN KEDUA : PEMUTUSAN HUBUNGAN KERJA

3 LOCK OUT & TAG OUT (LOTO) ANDA HARUS MENGETAHUI DAN MEMATUHI STANDAR LABEL & PENANDAAN SEBELUM MELAKUKAN PERBAIKAN PADA KENDARAAN, UNIT, DAN LISTRIK DI AREA KERJA PT. BERAU COAL

AWAS!

PELANGGARAN ATURAN KESELAMATAN PENGGUNAAN LOTO DAPAT MENYEBABKAN CIDERA SERIUS HINGGA KEMATIAN.

Pekerja wajib memasang LOTO dengan benar

Dilarang memindahkan atau melepaskan LOTO milik pekerja lain.

Dilarang mengoperasikan kendaraan/unit yang masih dalam proses perbaikan.

SANKSI

PELANGGARAN PERTAMA : PERINGATAN TERAKHIR
PELANGGARAN KEDUA : PEMUTUSAN HUBUNGAN KERJA

4 KESELAMATAN BEKERJA DI KETINGGIAN ANDA HARUS MEMAHAMI DAN MEMATUHI PROSEDUR BEKERJA DI KETINGGIAN SEBELUM MELAKUKAN PEKERJAAN DI LINGKUNGAN PT. BERAU COAL

AWAS!

PELANGGARAN ATURAN KESELAMATAN BEKERJA DI KETINGGIAN DAPAT MENYEBABKAN CIDERA SERIUS HINGGA KEMATIAN.

Wajib menggunakan *full body harness* yang layak (*double lanyard*) saat bekerja di ketinggian lebih dari 1.8 meter yang tidak dilengkapi alat pelindung jatuh.

SANKSI

PELANGGARAN PERTAMA : PERINGATAN TERAKHIR
PELANGGARAN KEDUA : PEMUTUSAN HUBUNGAN KERJA

5 KESELAMATAN BEKERJA DI RUANG TERBATAS ANDA HARUS MEMAHAMI DAN MEMATUHI PROSEDUR RUANG TERBATAS (CONFINED SPACE) SEBELUM MELAKUKAN PEKERJAAN DI AREA KERJA PT. BERAU COAL.

AWAS!

PELANGGARAN PERSYARATAN KESELAMATAN BEKERJA DI RUANG TERBATAS DAPAT MENYEBABKAN KEMATIAN.

Dilarang memasuki ruang terbatas tanpa ijin. (tangki, man hole, bunker, paluk kapal, corobong, Silo, pipa, ruang bawah tanah atau ruangan lainnya yang dinyatakan sebagai ruang terbatas dari hasil Assessment)

SANKSI

PHK

6 KESELAMATAN ALAT ANGKAT & ALAT PENYANGGA ANDA HARUS MENGETI DAN MEMATUHI PROSEDUR ALAT ANGKAT & PENYANGGA SEBELUM MELAKUKAN PEKERJAAN PENGANGKATAN DAN PENYANGGAAN DI AREA KERJA PT. BERAU COAL

AWAS!

PELANGGARAN BEKERJA DENGAN ALAT ANGKAT DAN PENYANGGA DAPAT MENYEBABKAN KEMATIAN.

Dilarang berada di bawah radius beban yang sedang diangkat.

Hanya alat/peralatan yang layak yang boleh di gunakan

SANKSI

PHK

www.beraucoalenergy.co.id



BERAU COAL SAFETY GOLDEN RULES



7

BEKERJA DI DEKAT TEBING ATAU DINDING GALIAN

ANDA HARUS MEMAHAMI DAN MEMATUHI PROSEDUR BEKERJA DI DEKAT TEBING DAN DINDING GALIAN SERTA PROSEDUR PENGGALIAN DAN PEMBENTUKAN DESAIN ENDAPAN TANAH LUNAK DI AREA RAWA SEBELUM BEKERJA DI AREA KERJA PT. BERAU COAL.

AWASI!

PELANGGARAN BEKERJA DEKAT DINDING GALIAN/TEBING TELAH MENYEBABKAN KEHATIAN.



Dilarang melakukan penggalian dengan system potong bawah (*under cut*) pada tebing yang melebihi tinggi cabin unit alat gali yang digunakan.



Dilarang berada dalam jarak kurang dari satu setengah kali tinggi tebing atau dinding galian yang mudah longsor.

SANKSI

PELANGGARAN PERTAMA : PERINGATAN TERAKHIR
PELANGGARAN KEDUA : PEMUTUSAN HUBUNGAN KERJA

8

BEKERJA PADA AREA PELEDAKAN

ANDA HARUS MEMAHAMI DAN MEMATUHI PROSEDUR PENGAMANAN PELEDAKAN SEBELUM MEMULAI BEKERJA DI PT. BERAU COAL.

AWASI!

PELANGGARAN ATURAN BEKERJA AMAN DI AREA PELEDAKAN RAPAT MENYEBABKAN CIKERA SERIBUS HINGGA KEHATIAN.



Dilarang memasuki area peledakan (*blasting area*) tanpa izin dari Juru Ledak.

SANKSI

PELANGGARAN PERTAMA : PERINGATAN TERAKHIR
PELANGGARAN KEDUA : PEMUTUSAN HUBUNGAN KERJA

9

BEKERJA DI DEKAT AIR

ANDA HARUS MEMAHAMI DAN MEMATUHI PROSEDUR BEKERJA DI ATAS AIR/DEKAT AIR SEBELUM MEMULAI PEKERJAAN DI AREA KERJA PT. BERAU COAL.

AWASI!

PELANGGARAN ATURAN BEKERJA AMAN DI DEKAT AIR DAPAT MENYEBABKAN CIKERA SERIBUS HINGGA KEHATIAN.



Dilarang bekerja di tepi/atas air dengan kedalaman air lebih dari 1 meter tanpa menggunakan pelampung kerja (*Work Vest*)

SANKSI

PELANGGARAN PERTAMA : PERINGATAN TERAKHIR
PELANGGARAN KEDUA : PEMUTUSAN HUBUNGAN KERJA

10

BEKERJA DI DISPOSAL

ANDA HARUS MEMAHAMI DAN MEMATUHI PROSEDUR DUMPING DI AREA DISPOSAL SEBELUM MEMULAI PEKERJAAN DI AREA KERJA PT. BERAU COAL.

AWASI!

PELANGGARAN ATURAN BEKERJA DI AREA DISPOSAL INI TELAH MENYEBABKAN KEHATIAN.



Dilarang melakukan penimbunan/pembuangan material melewati bibir tebing (*Crest Line*)



Dilarang tidur di area disposal atau area terbuka lainnya di area tambang.

SANKSI

PELANGGARAN PERTAMA : PERINGATAN TERAKHIR
PELANGGARAN KEDUA : PEMUTUSAN HUBUNGAN KERJA

11

BEKERJA PADA AREA PEMBERSIHAN LAHAN

ANDA HARUS MEMAHAMI DAN MEMATUHI PROSEDUR LAND CLEARING SEBELUM MEMULAI PEKERJAAN DI AREA KERJA PT. BERAU COAL.

AWASI!

PELANGGARAN ATURAN BEKERJA DI AREA LAND CLEARING INI TELAH MENYEBABKAN KEHATIAN.



Dilarang memasuki area pembersihan lahan (*land clearing*) tanpa izin dari pengawas

SANKSI

PELANGGARAN PERTAMA : PERINGATAN TERAKHIR
PELANGGARAN KEDUA : PEMUTUSAN HUBUNGAN KERJA

LAPORKAN SELURUH KEJADIAN KEPADA COMMAND CENTRE PT BERAU COAL

FORMAT LAPORAN

KLASIFIKASI INSIDEN (Flooding, Inness, Spill, Fire Case, Land Slide, Spill, Water Incident, Equipment Incident, Vehicle Incident, Security Issue, Terrorism)_PERUSAHAAN_SITE_TANGGAL_WAKTU_DESKRIPSI KEJADIAN_JUMLAH_KORBAN_STATUS_KORBAN_TINDAKAN DI PERLUKAN

Contoh 1 :
Equipment Incident_PT ABC_BMO_11 Sept 2011_16.30 Wita_Saat menuju disposal C, DT 22 Mengarah kekanan dan menabrak DT 29, DT 22 terbalk_Korban 1 orang_Korban terjepit dalam unit_Perlu bantuan tim ER & paramedik

Contoh 2 :
Vehicle Incident_PT ABC_BMO_11 Sept 2011_16.30 WITE_Saat menuju disposal C, LV 22 mengarah ke kanan dan menabrak tanggul_Tidak ada korban_Operator usun_Dilakukan pengemasan lokal

EMERGENCY CALL
0554-23477
CALL & SMS
0811 5400 148
RADIO CH
152.900

PT BERAU COAL
Head Office
Jalan Pemuda No 40 Tanjung Rende - Kabupaten Berau 77311
Kalimantan Timur PO 62X 114
Telp. (0554)23400, (021)7264 778, Fsx. (0554)23465, (021) 7268 289

Jakarta Office
Sempurna Strategic Square North Tower 15 floor
Jl. Jend. Soekarno Kav. 45-46 Jakarta 12930, Indonesia
Telp. (021) 5795 1400, Fsx. 5795 1444

www.beraucoalenergy.co.id

LAMPIRAN 3

DAFTAR KAPAL DAN TONGKANG PT. KSA BERAU 2024

| DAFTAR KAPAL DAN TONGKANG 2024 | | | | | | |
|--|------------------|-----|---------|---------------|------|---------|
| NO | TUG BOAT | GRT | PANJANG | BARGE | GRT | PANJANG |
| | | | (M) | | | (M) |
| 1 | KSA 05 | 208 | 26,64 | RMN 369 | 3071 | 87,86 |
| 2 | KSA 06 | 208 | 26,64 | RMN 2716 | 2134 | 79,01 |
| 3 | KSA 12 | 197 | 25,44 | RMN 378 | 3071 | 87,86 |
| 4 | KSA 16 | 147 | 22,26 | ISA 308 | 3113 | 87,84 |
| 5 | KSA 19 | 147 | 22,26 | RMN 346 | 3142 | 87,78 |
| 6 | KSA 21 | 153 | 23,93 | RMN 2717 | 2134 | 79,01 |
| 7 | KSA 22 | 151 | 23,98 | RMN 2719 | 2134 | 79,01 |
| 8 | KSA 29 | 143 | 22,97 | RMN 2707 | 2118 | 79,01 |
| 9 | KSA 31 | 211 | 26,76 | TBG 303 | 3142 | 87,78 |
| 10 | KSA 33 | 225 | 26,53 | RMN 370 | 3151 | 87,86 |
| 11 | KSA 35 | 226 | 26,56 | RMN 2714 | 2134 | 79,01 |
| 12 | KSA 36 | 212 | 26,53 | KOMPAS 3001 | 3142 | 87,86 |
| 13 | KSA 38 | 214 | 27,02 | RMN 2715 | 2134 | 79,01 |
| 14 | KSA 53 | 208 | 26,83 | RMN 376 | 3071 | 87,86 |
| 15 | KSA 72 | 216 | 26,49 | RMN 2721 | 2133 | 79,01 |
| 16 | KSA 78 | 213 | 26,94 | RMN 390 | 3142 | 87,86 |
| 17 | KSA 87 | 215 | 26,45 | RMN 2711 | 2133 | 79,01 |
| 18 | KSA 88 | 215 | 26,45 | RMN 2718 | 2134 | 79,01 |
| 19 | KSA 89 | 215 | 26,45 | ATK 316 | 3142 | 87,78 |
| 20 | KSA 94 | 215 | 26,45 | BAIDURI 27286 | 2148 | 79,01 |
| 21 | KSA 96 | 156 | 23,76 | ISA 301 | 3145 | 87,78 |
| 22 | KSA 97 | 162 | 24,01 | ISA 302 | 3145 | 87,78 |
| 23 | KSA 98 | 209 | 26,42 | RMN 343 | 3142 | 87,78 |
| 24 | KSA 100 | 225 | 26,21 | RMN 384 | 3142 | 87,86 |
| 25 | KSA 101 | 225 | 26,21 | ISA 303 | 3145 | 87,78 |
| 26 | KSA 102 | 225 | 26,21 | RMN 2713 | 2134 | 79,01 |
| 27 | KSA 103 | 225 | 26,21 | ISA 307 | 3113 | 87,84 |
| 28 | KSA 104 | 224 | 26,07 | ISA 304 | 3103 | 87,78 |
| 29 | KSA 105 | 224 | 26,07 | ISA 305 | 3103 | 87,78 |
| 30 | KSA 122 | 162 | 23,85 | RMN 349 | 3107 | 87,78 |
| 31 | KSA 117 | 271 | 23,85 | RMN 3453 | 4558 | 100,95 |
| 32 | KSA 135 | 233 | 27,92 | RMN 3325 | 4356 | 96,56 |
| 33 | KSA DIAMOND | 187 | 25,25 | RMN 2708 | 2144 | 79,01 |
| 34 | ARMADA KALTIM 08 | 215 | 26,17 | ISA 306 | 3113 | 87,84 |

Note:

- DOCKING - 3 Set
- 270 FT - 11 BARGE
- 300 FT - 18 BARGE
- 330 FT - 1 BARGE
- 340 FT - 1 BARGE
- STANDBY

Update list kapal per 01 Mei 2024

LAMPIRAN 4 INDUKSI *CREW* KAPAL

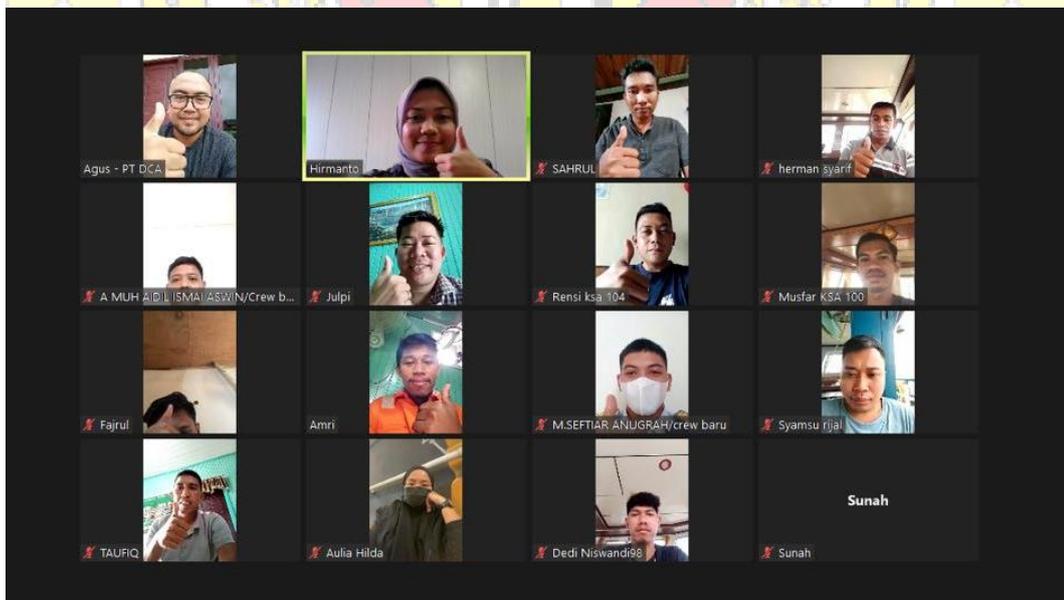
PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA
DAFTAR HADIR
INDUKSI MEI 2023

KSA

Foto Evidence



| No | Nama | Jabatan | Armada | Bulan | Diberi Induksi | Induksi |
|----|----------------------|-------------|-------------|-------|--------------------|---------|
| 1 | SYAMSUARDI | CADET | TB. KSA 105 | Mei | Rizky Eko (PT.DCA) | Induksi |
| 2 | HAERUL HAMSAH | CADET | TB. KSA 96 | Mei | Rizky Eko (PT.DCA) | Induksi |
| 3 | IBNU HABIB SEPTIAN | MUALIM II | TB. KSA 19 | Mei | NADHILA (PT.DCA) | Induksi |
| 4 | ABDUL MUIN | JURU MUDI | TB. KSA 98 | Mei | NADHILA (PT.DCA) | Induksi |
| 5 | IRVAN RYAN MANGONTAN | JURU MUDI | TB. KSA 135 | Mei | NADHILA (PT.DCA) | Induksi |
| 6 | RIYAN ESA ANANDO | MASINIS II | TB. KSA 97 | Mei | Rizky Eko (PT.DCA) | Induksi |
| 7 | ADITYA MANE | JURU MINYAK | TB. KSA 35 | Mei | Rizky Eko (PT.DCA) | Induksi |

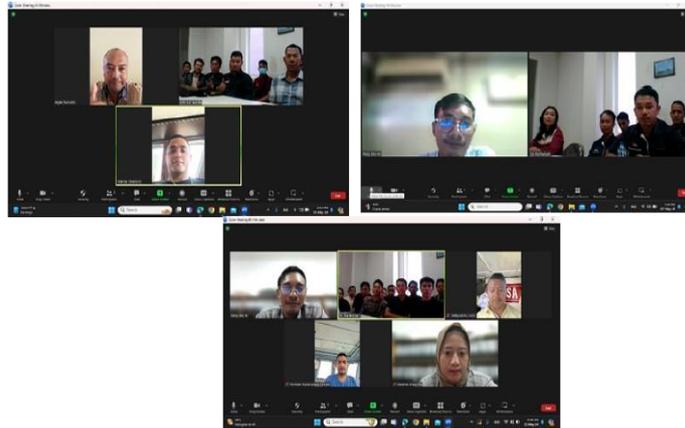


Kegiatan Induksi/Re-Induksi *crew* kapal bersama mitra kerja



PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA
DAFTAR HADIR
RE-INDUKSI MEI 2023

Foto Evidence



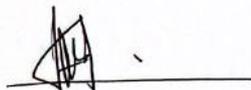
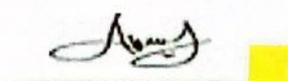
| No | Nama | Jabatan | Armada | Bulan | Diberi Induksi | Re-induksi |
|----|-------------------|-------------|-----------------|-------|----------------------------|------------|
| 1 | MUSTAMBIR | NAKHODA | TB. KSA 105 | Mei | Pak Agus Nurudin (PT. DCA) | Re-induksi |
| 2 | ABD RAHMAN | NAKHODA | TB. KSA 22 | Mei | Pak Agus Nurudin (PT. DCA) | Re-induksi |
| 3 | MUHAMMAD NUR | JURU MUJI | TB. KSA 105 | Mei | Pak Agus Nurudin (PT. DCA) | Re-induksi |
| 4 | ANDI MUH RUM L | MASINIS II | TB. KSA 06 | Mei | Pak Agus Nurudin (PT. DCA) | Re-induksi |
| 5 | KAHARUDDIN | KKM | TB. KSA 94 | Mei | Pak Agus Nurudin (PT. DCA) | Re-induksi |
| 6 | WAHYU DIANTORO | MASINIS II | TB. KSA 122 | Mei | Pak Agus Nurudin (PT. DCA) | Re-induksi |
| 7 | RENDI | MUALIM I | TB. KSA 87 | Mei | Pak Agus Nurudin (PT. DCA) | Re-induksi |
| 8 | ARRAHMAN | NAKHODA | TB. KSA 36 | Mei | Pak Agus Nurudin (PT. DCA) | Re-induksi |
| 9 | SOLIHA | JURU MINYAK | TB. KSA 16 | Mei | Pak Agus Nurudin (PT. DCA) | Re-induksi |
| 10 | ABDUL KADIR | JURU MUJI | TB. KSA 35 | Mei | Pak Agus Nurudin (PT. DCA) | Re-induksi |
| 11 | MISRINA | NAKHODA | TB. KSA 122 | Mei | Pak Agus Nurudin (PT. DCA) | Re-induksi |
| 12 | ABD PATTA | MASINIS I | TB. KSA DIAMOND | Mei | Pak Rizky Eko (PT. DCA) | Re-induksi |
| 13 | IRWAN NAULI | KKM | TB. KSA 87 | Mei | Pak Rizky Eko (PT. DCA) | Re-induksi |
| 14 | MUHAMMAD DERBY | MUALIM I | TB. KSA 31 | Mei | Pak Rizky Eko (PT. DCA) | Re-induksi |
| 15 | ARKAM KAMAR | MUALIM I | TB. KSA 98 | Mei | Pak Rizky Eko (PT. DCA) | Re-induksi |
| 16 | ILYAS MUKHTAR | MUALIM I | TB. KSA 103 | Mei | Pak Rizky Eko (PT. DCA) | Re-induksi |
| 17 | ANOGI RAHMATULLAH | JURU MINYAK | TB. KSA 103 | Mei | Pak Rizky Eko (PT. DCA) | Re-induksi |
| 18 | ARVAN | JURU MUJI | TB. KSA 101 | Mei | Pak Rizky Eko (PT. DCA) | Re-induksi |
| 19 | REZKY HARIATMAN | MUALIM I | TB. KSA 100 | Mei | Pak Rizky Eko (PT. DCA) | Re-induksi |
| 20 | MUHAMMAD AKBAR | NAKHODA | TB. KSA 96 | Mei | Pak Rizky Eko (PT. DCA) | Re-induksi |
| 21 | IRWAN | KKM | TB. KSA 19 | Mei | Pak Rizky Eko (PT. DCA) | Re-induksi |
| 22 | AMRAN | MUALIM I | TB. KSA 29 | Mei | Pak Rizky Eko (PT. DCA) | Re-induksi |
| 23 | SYAHRIR UMAR | NAKHODA | TB. KSA 06 | Mei | Pak Rizky Eko (PT. DCA) | Re-induksi |
| 24 | FAISAL BASIR | MUALIM II | TB. KSA 102 | Mei | Pak Rizky Eko (PT. DCA) | Re-induksi |
| 25 | MUH IQBAL | MASINIS I | TB. KSA 33 | Mei | Pak Rizky Eko (PT. DCA) | Re-induksi |
| 26 | MUSTAMIN | MASINIS II | TB. KSA 22 | Mei | Pak Rizky Eko (PT. DCA) | Re-induksi |
| 27 | ASWAN | MASINIS II | TB. KSA 36 | Mei | Pak Rizky Eko (PT. DCA) | Re-induksi |
| 28 | ZAINAL ABIDIN | KKM | TB. KSA 21 | Mei | Pak Rizky Eko (PT. DCA) | Re-induksi |

Kegiatan Re-Induksi *crew* kapal PT. Kartika Samudra Adijaya

| PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG | | | |
|-------------------------|--|--------------|------------|
| FORM MATERI | | | |
| INDUKSI/ RE-INDUKSI | | | |
| Nama : | Muhammad Insan | Perusahaan : | PT. KSA |
| Jabatan : | Mechanic II | Armada : | TB. KSA 9L |
| | | Tanggal : | 16/6/2023 |
| | | Di Induksi : | PKRY |
| No | Materi | Sign | Keterangan |
| 1 | Memahami Golden Rules yang ada di PT. Berau Coal | ✓ | |
| 2 | Pekerja wajib taat kepada aturan keselamatan, kesehatan kerja dan lingkungan, menjaga keselamatan dirinya serta orang lain | ✓ | |
| 3 | Pekerja wajib menggunakan Alat Pelindung Diri (Safety Helmet, Masker, Safety Shoes, Pelampung dan wearpack dll) pada saat bekerja | ✓ | |
| 4 | Penggunaan full body harness pada saat bekerja di ketinggian max 1,8m | ✓ | |
| 5 | Gunakan (LOTO) pada saat melakukan perbaikan alat | ✓ | |
| 6 | Pekerja selalu memperhatikan kondisi yang tidak aman dan laporkan jika terjadi kecelakaan sekecil apapun serta kondisi tidak aman kepada pimpinan yang ada | ✓ | |
| 7 | Melaporkan kejadian insiden yang berupa kecelakaan kerja maupun kerusakan alat atau material (Emergency call, Oscar 22 via radio dan TAB) | ✓ | |
| 8 | Memasuki ruang terbatas wajib mendapatkan izin terlebih dahulu dan di laporkan ke atasan lalu dibuatkan form kegiatan tersebut | ✓ | |
| 9 | Dilarang membuang limbah B3 (Oil, minyak, grease dll) sepanjang perairan di sekitar sungai dan laut | ✓ | |
| 10 | Istirahatlah yang cukup agar badan tetap fit (sehat) dan laporkan saat kondisi sedang sakit kepada atasan anda | ✓ | |
| 11 | Dilarang minum beralkohol, membawa narkoba atau menggunakan dan membawa senjata tajam ke tempat bekerja | ✓ | |
| 12 | Diwajibkan melaporkan keatasanya saat meninggalkan kapal | ✓ | |
| 13 | Crew bertanggung jawab atas keselamatan dirinya sendiri dengan cara menempatkan dirinya pada posisi yang aman dari peralatan yang sedang beroperasi | ✓ | |
| 14 | Dalam kasus – kasus darurat, ikuti arahan dan petunjuk dari orang yang berwenang atau menuju tempat berkumpul darurat terdekat untuk dibantu | ✓ | |
| 15 | Semua peraturan yang ada wajib dapat di taati bila melanggar maka akan siap mendapatkan sanksi yang ada | ✓ | |
| 16 | Melakukan pemenuhan Safety Accountability Program dengan cara melaporkan HAZARD, INSPEKSI, OBSERVASI, COACHING setiap hari melalui aplikasi BEATS | ✓ | |
| 17 | Lakukan Pencegahan COVID-19 dengan cara lakukan Protokol Kesehatan di lingkungan Office & Kapal dengan selalu menggunakan Masker, Menjaga Jarak minimal 1m, Sering mencuci tangan dengan sabun | ✓ | |

Diterima Induksi / Re-Induksi Oleh,
Crew / Karyawan PT.

Disampaikan Induksi / Re-Induksi Oleh,

OHSE/DCA/PA/02 Rev 01

Materi Induksi/Re-Induksi crew kapal

LAMPIRAN 5

PELAPORAN KECELAKAAN/KEJADIAN BERBAHAYA/PELANGGARAN GOLDEN RULES PT. BERAU COAL

| | |
|--|--|
|  | BERAU COAL GREEN MINING SYSTEM FORMULIR Pelaporan dan Investigasi Kecelakaan, Kejadian Berbahaya Serta Pelanggaran Golden Rules |
| LAPORAN KECELAKAAN/KEJADIAN BERBAHAYA/PELANGGARAN GOLDEN RULES AN. SDR HASDAR KARYAWAN PT PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA SUB PT BERAU COAL YANG TERJADI PADA 21/ 10 / 2022 PUKUL 08 : 53 WITA DI ALUR SUNGAI (PERAIRAN GALANGAN NSG) SITE MARINE KABUPATEN BERAU – PROVINSI KALIMANTAN TIMUR | |
| I. DATA KORBAN/PELAKU <i>(data korban bisa ditambahkan jika ada dua korban dalam satu kejadian)</i> | |
| Nama : Hasdar No. SID : Z929G Umur : 36 Tahun Jabatan : Juru Mudi Perusahaan : PT. PELAYARAN KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA Masa Kerja di jabatan terakhir : 4 Tahun 11 bulan Masa Kerja Total : 4 Tahun 11 bulan | |
| II. DATA KECELAKAAN/PELANGGARAN | |
| Hari : Selasa Tanggal : 21 Oktober 2022 Lokasi Spesifik : TB KSA 31 Jam : 08.53 Wita Shift : I (TB KSA 31 Belum Onhire PT BERAU COAL) Saksi Langsung : Muhammad (Nakhoda), Leonardo (Mualim I), Alfonsius sam ngefak (Mualim II) | |
| III. DATA TEKNIS | |
| 1. Berita Acara saksi-saksi 2. Daftar hadir sosialisasi penggunaan APD diatas kapal TB. KSA 31 3. Video tutorial penggunaan APD 4. Foto memperagakan bekerja tidak menggunakan APD (workvest). & memperagakan bekerja dengan menggunakan APD (workvest) | |
| IV. FAKTA KECELAKAAN/KEJADIAN BERBAHAYA <i>(Tuliskan fakta kejadian yang ditemukan)</i> | |
| 1. Crew kapal atas nama hasdar mendapat instruksi dari perwira Leonardo (Mualim I) untuk memperagakan cara penggunaan APD 2. Pada saat waktu peragaan dan pengambilan foto, posisi kapal masih di area alur sungai Perairan NSG dan belum status onhire di PT BERAU COAL | |
| V. KEJADIAN SINGKAT KECELAKAAN/KEJADIAN BERBAHAYA <i>(tuliskan kronologis kejadian sebelum, kejadian dan setelah kejadian)</i> | |
| 20 Oktober 2022 09.00 : Nakhoda TB KSA 31 Muhammad memulai kegiatan peragaan penggunaan APD di atas kapal TB KSA 31 yang berada di perairan Galangan NSG 10.00 : Nakhoda menunjuk sdr Hasdar untuk menjadi contoh Peragaan penggunaan APD . 10.32 : Sdr Hasdar memulai memperagakan penggunaan video APD 21 Oktober 2022 08.53 : Sdr Hasdar mendapat instruksi dari perwira kapal Leonardo (Mualim I) untuk memperagakan bekerja tidak menggunakan APD (workvest). & memperagakan bekerja dengan menggunakan APD (workvest) posisi kapal masih di perairan Galangan NSG 12.00 : TB KSA 31 Onhire oleh PT Berau Coal 21 Oktober 2022 15.00 : Loading pertama TB KSA 31- TBG 303 di jetty LATI 22 Oktober 2022 15.50 : File Video & foto Peragaan penggunaan APD di share oleh Pak Leonardo (Mualim I) di Group Whatsapp TB KSA 31 23 Oktober 2022 06.02 : Pak alfonsius (Mualim II) Membuat laporan hazard yang berisikan foto dari kegiatan peragaan penggunaan APD di atas kapal TB KSA 31 (Hasdar) 20.28 : Pak Mohammad Rosid (Kkm) Membuat laporan hazard yang berisikan foto yang sama foto kegiatan peragaan penggunaan APD dia atas kapal TB KSA 31 (Hasdar) | |

| beraucoal  | | BERAU COAL GREEN MINING SYSTEM | |
|--|---|--|---|
| | | FORMULIR | |
| Pelaporan dan Investigasi Insiden, Kejadian Berbahaya Serta Pelanggaran Golden Rules | | | |
| X. ANALISA TERJADINYA KECELAKAAN (menjelaskan implementasi sistem bekerja selamat di aktivitas kerja) | | | |
| E. LAYER I | | | |
| Organization's Roles & Responsibilities | Daftar Pertanyaan Sebagai Acuan (tambahkan jika diperlukan) | Jawaban | |
| 1 | HIRA | a. Apakah HIRA ada? | a. <i>Ada, di PT KSA</i> |
| | | b. Apakah sudah meng-cover seluruh pekerjaan yang dilakukan? | b. <i>sudah mencakup</i> |
| | | c. Apakah pengendalian sudah dilakukan? | c. <i>N/A</i> |
| | | d. Apakah pengendalian yang dilakukan sudah cukup/memadai? | d. <i>N/A</i> |
| 2 | SOP (Policy, Procedure, IK, Std & form) | a. Apakah SOP (Policy, Procedure, IK, Std & form) ada? | a. <i>Sudah Ada</i> |
| | | b. Apakah SOP (Policy, Procedure, IK, Std & form) merupakan versi terupdate dan sudah disetujui pejabat berwenang? | b. <i>Ada, (KSA-SOP-MR-010 Prosedur APD)</i> |
| | | c. Apakah sudah meng-cover pekerjaan yang dilakukan? | c. <i>Sudah</i> |
| | | d. Apakah pengendalian sudah cukup/memadai? | d. <i>Sudah</i> |
| 3 | Do's & Don'ts Policy | a. Apakah pekerjaan yang dilakukan sudah diatur dalam Do's & Don'ts Policy? | a. <i>N/A</i> |
| | | b. Jika ya, apakah ketentuan yang ada di dalam Do's & Don'ts Policy sudah dilakukan? | b. <i>N/A</i> |
| 4 | 26 High Risk Activity | Apakah pekerjaan termasuk ke dalam List 26 High Risk Activity? Jelaskan aktivitas kritis yang mana... | <i>Iya, bekerja dekat air</i> |
| 5 | Golden Rules | a. Apakah pekerjaan yang dilakukan terkait dengan Golden Rules? Jelaskan... | a. <i>Iya, Bekerja di dekat dan di atas air</i> |
| | | b. Jika ya, apakah ketentuan yang ada di dalam Golden Rules sudah dilakukan? | b. <i>ya, memberikan surat peringatan terakhir (SP 3)</i> |
| 6 | Personal Permit (ID/SIMPER/KIMPER) | a. Apakah personil terkait memiliki ID/SIMPER/KIMPER terkait pekerjaannya? | a. <i>SID</i> |
| | | b. Jelaskan apa saja dan masa berlakunya... | b. <i>(05-02-2023)</i> |
| 7 | Management Review | a. Apakah pekerjaan pernah dibahas dalam Management Review? Jelaskan... | a. <i>N/A</i> |
| | | b. Jika ya, kapan pembahasan tersebut dilakukan? | b. <i>N/A</i> |
| | | c. Apakah ada feedback dari Management terkait pekerjaan tersebut? (Notulen Management Review) | c. <i>N/A</i> |
| | | d. Jika ya, apakah feedback tersebut sudah difollow-up? | d. <i>N/A</i> |
| 8 | Regulation compliance | a. Apakah pekerjaan diatur dalam regulasi yang berlaku? | a. <i>N/A</i> |
| | | b. Jika ya, jelaskan regulasi terkait dan status pemenuhannya (comply atau tidak)? (Laporan Pemenuhan Peraturan) | b. <i>N/A</i> |
| | | c. Jika belum comply, bagaimana tindakan pemenuhannya? | c. <i>N/A</i> |
| 9 | Resources | a. Apakah sumber daya yang disediakan sudah cukup dan memadai? Jelaskan (Laporan Resources) | a. <i>N/A</i> |
| | | b. Jika tidak memadai, apakah dilakukan tindak lanjut? | b. <i>N/A</i> |
| | | c. Bagaimana bentuk tindak lanjut tersebut? | c. <i>N/A</i> |
| 10 | Organizational Structure & Leadership | a. Apakah Manager/ PJO sudah ditunjuk oleh KTT? | a. <i>Sudah</i> |
| | | b. Apakah Manager/ PJO sudah memenuhi semua kompetensi yang dipersyaratkan? | b. <i>Sudah</i> |
| | | c. Bagaimana hasil evaluasi kinerja Manager/ PJO ? | c. <i>Ada</i> |
| | | d. Bagaimana Struktur Organisasi di Perusahaan dan pemenuhannya? | d. <i>Ada</i> |
| | | e. Apakah sudah ada job desc dan disosialisasikan ke pekerja? | e. <i>Ada</i> |
| | | f. Apakah sudah dilakukan evaluasi jobdesc untuk melihat kesesuaian pelaksanaannya? | f. <i>Sudah</i> |
| 11 | Pengelolaan kontraktor (CHSEMS) | a. Apakah kontraktor terdapat didalam vendor master data? | a. <i>N/A</i> |
| | | b. Apakah kontraktor termasuk dalam daftar blacklist? | b. <i>N/A</i> |
| | | c. Apakah ada kontrak antara kontraktor dengan PT. BC? | c. <i>N/A</i> |
| | | d. Jika sudah bekerja lebih dari 6 bulan di PT. BC, apakah sudah dilakukan evaluasi kinerja kontraktor? | d. <i>N/A</i> |
| | | e. Apakah terdapat catatan dari hasil evaluasi kinerja kontraktor? | e. <i>N/A</i> |
| | | f. Apakah sudah dilakukan follow-up dari catatan tersebut? | f. <i>N/A</i> |
| 12 | Izin Operasi | Apakah SIO ada , sesuai lingkup pekerjaan dan masih berlaku? | <i>Ada, (Desember 2022)</i> |
| 13 | Rencana K3L | a. Apakah Dokumen Rencana K3L tersedia dan sudah disetujui oleh pejabat | a. <i>N/A</i> |
| | | b. Apakah pekerjaan sudah teridentifikasi dalam Dokumen Rencana K3L? Jelaskan... | b. <i>N/A</i> |
| | | c. Apakah item yang dipersyaratkan dalam Dokumen Rencana K3L sudah lengkap? | c. <i>N/A</i> |
| | | d. Apakah Dokumen Rencana K3L sudah dilaksanakan? | d. <i>N/A</i> |

| beraucoal  | | BERAU COAL GREEN MINING SYSTEM | |
|--|--------------------------------|---|---|
| | | FORMULIR | |
| | | Pelaporan dan Investigasi Insiden, Kejadian Berbahaya Serta Pelanggaran Golden Rules | |
| Organization's Roles & Responsibilities | | Daftar Pertanyaan Sebagai Acuan (tambahkan jika diperlukan) | Jawaban |
| 14 | Training & Kompetensi | a. Apakah personil terkait sudah mengikuti KMPD, KMPP, KMKOP, KPO Safety & Technical? | a. Sudah mengikuti KMPD tetapi KMKOP belum |
| | | b. Jika ya, apakah personil terkait dinyatakan kompeten/lulus dan dapat dibuktikan dengan sertifikat training & kompetensi? | b. Lulus |
| | | c. Jelaskan kompetensi apa, kapan dilakukan dan masa berlakunya? | c. KMPD Refresh berlaku sampai 08-02-2023 |
| 15 | Management of Change | a. Apakah pekerjaan termasuk lingkup Management of Change? (Dokumen Management of Change) | a. N/A |
| | | b. Apakah terdapat bahaya baru terkait perubahan ini? | b. N/A |
| | | c. Apakah bahaya baru yang teridentifikasi sudah dilakukan pengendaliannya? | c. N/A |
| | | d. Apakah pengendalian yang dilakukan sudah cukup/memadai? | d. N/A |
| 16 | Audit (internal dan eksternal) | a. Apakah pekerjaan masuk dalam lingkup audit internal dan eksternal? | a. N/A |
| | | b. Sebutkan temuan audit terkait dan kapan dikeluarkan temuan tersebut? (Laporan) | b. N/A |
| | | c. Kapan audit terakhir dilakukan terkait temuan tersebut? | c. N/A |
| | | d. Apakah temuan audit sudah dilakukan follow-up? | d. N/A |
| 17 | Compliance Assessment | a. Apakah pekerjaan masuk dalam lingkup CA? | a. N/A |
| | | b. Sebutkan temuan CA terkait dan kapan dikeluarkan temuan tersebut? (Laporan CA) | b. N/A |
| | | c. Kapan CA terakhir dilakukan terkait temuan tersebut? | c. N/A |
| | | d. Apakah temuan CA sudah dilakukan follow-up? | d. N/A |
| 18 | Recruitment (incl psikososial) | a. Apakah proses recruitment sudah memadai (termasuk memastikan faktor psikososial kandidat)? | a. N/A |
| | | b. Jelaskan bagaimana metode recruitment yang dilakukan? | b. N/A |
| | | c. Apakah profil karyawan yang sudah dinyatakan lulus sesuai dengan kriteria yang ditentukan? | c. N/A |
| 19 | Commissioning | a. Apakah unit/ kendaraan/ tools/ equipment terkait sudah dilakukan commissioning? | a. Sudah |
| | | b. Jika ya, kapan commissioning dilakukan dan masa berlakunya? | b. 21-02-2022 (exp: 06-02-2023), pada saat pengambilan gambar kapal belum Onhire di PT BERAU COAL |
| | | c. Apakah unit/ kendaraan/ tools/ equipment sudah lulus commissioning dan dapat dibuktikan dengan SKO atau ada catatan? | c. SKO sudah keluar |
| | | d. Jika ada catatan, apakah catatan tersebut sudah di follow-up? | d. Sudah di follow up |
| 20 | MCU | a. Apakah MCU sudah dilakukan dan sesuai dengan jenis pekerjaannya? | a. N/A |
| | | b. Jika ya, kapan MCU terakhir dilakukan? | b. N/A |
| | | c. Apakah hasil pemeriksaan personil sudah dinyatakan fit atau ada catatan? | c. N/A |
| | | d. Jika ada catatan, apakah catatan tersebut sudah di follow-up? | d. N/A |
| 21 | Hubungan Industrial | a. Bagaimana pemenuhan peraturan terhadap ketenagakerjaan? | a. N/A |
| | | b. Bagaimana pengelolaan harmonisasi suasana kerja? | b. N/A |
| 22 | Social & Community Development | a. Apakah ada faktor social dan comdev yang berpengaruh terhadap incident? Jika ya, jelaskan | a. N/A |
| | | b. Apakah ada tindak lanjut faktor social dan comdev tsb dan bagaimana hasilnya? (Laporan Comdev) | b. N/A |

| beraucoal  | | BERAU COAL GREEN MINING SYSTEM | | |
|--|-------|--|--------------------|------------|
| | | FORMULIR | | |
| | | Pelaporan dan Investigasi Kecelakaan, Kejadian Berbahaya Serta Pelanggaran Golden Rules | | |
| XI. TINDAKAN PERBAIKAN | | | | |
| NO | LAYER | TINDAKAN PERBAIKAN | PENANGGUNG JAWAB | DUE DATE |
| 1 | V | Memastikan crew kapal untuk memakai APD yang baik sesuai pekerjaannya | Poniton (PT KSA) | 24/11/2022 |
| 2 | III | Memberikan Surat Peringatan kepada perwira Pak Leonardo (Mualim I & Alfonsius Mualim II) Karena melakukan pelaporan hazard melalui aplikasi BEATS dengan menggunakan data yang tidak sesuai. | Poniton (PT KSA) | 04/11/2022 |
| 3 | III | Melakukan coaching validasi laporan crew kapal | Poniton (PT KSA) | 24/11/2022 |
| 4 | II | Melakukan coaching terhadap perwira Mualim I & Mualim II di kapal TB KSA 31 terkait pelaporan BEATS | Poniton (PT KSA) | 24/11/2022 |
| 5 | I | Meningkatkan pelaporan high risk di aktifitas operasional | Poniton (PT KSA) | 04/11/2022 |
| 6 | I | Memberikan training KMKOP Bekerja dekat air kepada all crew kapal PT. KSA | Poniton (PT KSA) | 04/11/2022 |
| 7 | I | Memberikan sanksi kepada Pak Hasdar sesuai dengan aturan golden rules yaitu surat peringatan terakhir (SP3) | Poniton (PT KSA) | 04/11/2022 |
| 8 | I | Melakukan coaching terhadap all crew di kapal TB KSA 31 terkait high risk activity | Poniton (PT KSA) | 04/11/2022 |

LAMPIRAN 6
BERITA ACARA PELANGGARAN GOLDEN RULES

BERITA ACARA

PADA TANGGAL 20 OKTOBER 2022 TELAH MELAKSANAKAN KEGIATAN TUTORIAL SOSIALISASI CARA PENGGUNAAN APD (SAFETY BODY HARNESS DOUBLE HOOK) DIATAS KAPAL FIA 31 DAM YANG BERSANGKUTAN ADALAH SEBAGAI CONTOH PENGGUNAAN APD.

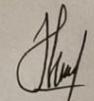
PADA TANGGAL 21 OKTOBER 2022, KAMI CREW TB FIA 31 TELAH MELAKSANAKAN KEGIATAN TUTORIAL SOSIALISASI CARA TIDAK MENGGUNAKAN APD DENGAN TIDAK BENAR DAN CARA PENGGUNAAN APD DENGAN YANG BENAR (SAFETY FULL BODY HARNESS DOUBLE HOOK DAN WORK VEST) DIATAS KAPAL DAM KAPAL POSISI BERADA DI TEMPAT DOCK GALANGAN MALUAM (PT. HSG) DAM YANG BERSANGKUTAN (HASDAFI DI INSTRUKSIKAN SEBAGAI CONTOH CARA PENGGUNAAN APD (FULL BODY HARNESS DAN WORK VEST)

SETELAH MELAKUKAN TUTORIAL CARA PENGGUNAAN APD PADA TANGGAL 23 OKTOBER 2022 YANG BERSANGKUTAN (HASDAR KAMI) JADIKAN BAHAN RECADRAN DI BEATS.

DEMIKIN BERITA ACARA INI KAMI BUAT DENGAN SEBENAR BENARNYA ATAS PERHATIAN DAN KERJASAMAANYA, KAMI SAMPAIKAN BANYAK - BANYAK TERIMA KASIH

MILARA PANTAI, 02 NOVEMBER 2022

YANG MEMBUAT



LEONARDO

LAMPIRAN 7

K S A

Checklist Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD)

| PT | : | Petugas Inspeksi | : | |
|--|----------------------|--|---------------------|------------|
| Unit | : | Tanggal Inspeksi | : | |
| Pekerjaan | : | | | |
| Cara pengisian checklist : 1. Inspeksi dilaksanakan secara sampling untuk suatu pekerjaan. 2. Inspeksi dilaksanakan setiap bulan sekali. 3. Ahli K3 Umum memberikan rekomendasi dari hasil inspeksi, dituliskan pada kolom "Rekomendasi" | | *) Beri tanda v jika disediakan APD yang sesuai, digunakan oleh karyawan dan dalam kondisi yang baik. Beri tanda X jika kondisi tidak sesuai yang diharapkan dan tuliskan deskripsi pada kolom keterangan. Beri tanda NA apabila APD tidak dipersyaratkan dalam pekerjaan yang di inspeksi | | |
| No | Jenis APD | Nama APD | Hasil ^{*)} | Keterangan |
| 1 | Pelindung Kepala | Helm PKD (Security) | | |
| | | Safety Helmet | | |
| | | Topi | | |
| 2 | Pelindung mata | Kacamata Las Listrik | | |
| | | Kacamata Las Elpiji | | |
| | | Kacamata Safety (bening) | | |
| 3 | Pelindung wajah | Face Shield | | |
| 4 | Pelindung Telinga | Ear Plug | | |
| | | Ear Muff | | |
| 5 | Pelindung pernafasan | Masker Respirator | | |
| | | Masker Dust | | |
| 6 | Pelindung tubuh | Pakaian lengan panjang | | |
| | | Pakaian tahan panas | | |
| | | Apron Parasut | | |
| | | Apron Kulit | | |
| 7 | Pelindung tangan | Sarung tangan Karet | | |
| | | Sarung tangan Kain | | |
| | | Sarung tangan Kulit | | |
| 8 | Pelindung kaki | Sepatu Safety | | |
| | | Sepatu Boot Karet | | |
| | | Sepatu PDL (Security) | | |
| | | Sepatu Gambir (Pemanen) | | |
| 9 | Pelindung alat kerja | Sarung Egrek | | |
| | | Sarung dodos | | |
| Rekomendasi : | | | | |
| Diverifikasi oleh, | | Diinspeksi oleh, | | |
| _____ | | _____ | | |

LAMPIRAN 8

HSE MONTHLY REPORT

| No | OBJECT | 1. ZERO LTI & Fatal Accident | | | | 2. ZERO PAK Campaign |
|----|--------|------------------------------|----------------|--|--|--|
| | | a. Inspection | b. CAR Closing | c. Safety Meeting | d. Emergency Drill | |
| 1 | KSA 05 | | |  |  |  |
| 2 | KSA 06 | | |  |  |  |
| 3 | KSA 12 | | |  |  |  |
| 4 | KSA 16 | | |  |  |  |

HSE Monthly Report Safety Meeting and Emergency Drill

| NAMA KAPAL | FORM FATIGUE TEST | EVIDENSI | NAMA KAPAL | FORM FATIGUE TEST | EVIDENSI |
|-------------|-------------------|---|--------------|-------------------|---|
| TB. KSA 21 | |  | TB. KSA 96 | |  |
| | |  | | |  |
| TB. KSA 104 | |  | TB. ATK 2013 | |  |

HSE Monthly Report Fatigue Test

LAMPIRAN 9**INSPEKSI HSE SUPERVISOR PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA**

Inspection HSE Supervisor in barge PT. Kartika Samudra Adijaya



Inspection firebox tugboat PT. Kartika Samudra Adijaya

KSA**Checklist Inspection**Area : Barge / Tongkang
Tanggal :Perusahaan :
Nama Kapal :

| No | Item | Point of Check | Keterangan |
|----|---------------------------------|---|------------|
| 1 | Hull / Lambung | Kondisi (tidak korosi / bocor) | |
| 2 | Lampu Tongkang | Ada / Tidak Kondisi (dapat berfungsi / tidak) | |
| 3 | Nama Tongkang/Barge | Kondisi (jelas terlihat / tidak) | |
| 4 | Plimsoll Mark | Ada / Tidak Kondisi (jelas terlihat / tidak) | |
| 5 | Draught Mark | Ada / Tidak Kondisi (jelas terlihat / tidak) | |
| 6 | Deck Cargo | Kondisi (tidak korosi / bocor) | |
| 7 | Walkway main deck | Kondisi (bersih dari gangguan / tidak) | |
| 8 | Double Bollard & Fender / Dapra | Kondisi & Jumlah Fender/Dapra | |
| 9 | Tow chock/smith pad eye | Kondisi baik / tidak pin bagus / tidak | |
| 10 | Manhole | Kondisi tertutup dengan baik / tidak | |
| 11 | Sideboard | Kondisi (tidak korosi/berlubang, tidak bengkok) | |
| 12 | Stanchion | Kondisi (tidak korosi, bengkok, terlepas dari base plate) | |
| 13 | Jangkar & Winch | Ada / Tidak Kondisi (dapat berfungsi / tidak) | |
| 14 | Rudder/Daun Kemudi Tongkang | Kondisi | |

*Form Checklist Inspection area barge PT. Kartika Samudra Adijaya***KSA****Checklist Inspection**Area : Barge / Tongkang
Tanggal : 11 JuliPerusahaan : PT. KSA
Nama Kapal : KSA 101

| No | Item | Point of Check | Keterangan |
|----|---------------------------------|---|--------------|
| 1 | Hull / Lambung | Kondisi (tidak korosi / bocor) | Baik |
| 2 | Lampu Tongkang | Ada / Tidak Kondisi (dapat berfungsi / tidak) | Baik |
| 3 | Nama Tongkang/Barge | Kondisi (jelas terlihat / tidak) | Baik |
| 4 | Plimsoll Mark | Ada / Tidak Kondisi (jelas terlihat / tidak) | Baik |
| 5 | Draught Mark | Ada / Tidak Kondisi (jelas terlihat / tidak) | Baik |
| 6 | Deck Cargo | Kondisi (tidak korosi / bocor) | Baik |
| 7 | Walkway main deck | Kondisi (bersih dari gangguan / tidak) | Baik |
| 8 | Double Bollard & Fender / Dapra | Kondisi & Jumlah Fender/Dapra | Baik, sesuai |
| 9 | Tow chock/smith pad eye | Kondisi baik / tidak pin bagus / tidak | Baik |
| 10 | Manhole | Kondisi tertutup dengan baik / tidak | Baik |
| 11 | Sideboard | Kondisi (tidak korosi/berlubang, tidak bengkok) | Baik |
| 12 | Stanchion | Kondisi (tidak korosi, bengkok, terlepas dari base plate) | Baik |
| 13 | Jangkar & Winch | Ada / Tidak Kondisi (dapat berfungsi / tidak) | Baik |
| 14 | Rudder/Daun Kemudi Tongkang | Kondisi | Baik |

Result Inspection barge area PT. Kartika Samudra Adijaya



Checklist Inspection

Area : Accomodation
Tanggal :

Perusahaan :
Nama Kapal :

| No | Item | Point of Check | Keterangan |
|----|--|--|------------|
| 1 | Peta Laut sesuai dengan jalur pelayaran kapal | Kelengkapan, Kelayakan & Update | |
| 2 | Nautical Publications tersedia dikapal (Buku-buku : Chart, Marpol, STCW, Tide Table/pasang surut, dll) | Kelengkapan, Kelayakan & Update | |
| 3 | Main mast dapat direbahkan | Berfungsi / Tidak | |
| 4 | Screen viewer | Berfungsi / Tidak | |
| 5 | Lampu Navigasi | Berfungsi / Tidak | |
| 6 | Lampu Penerangan Deck | Berfungsi / Tidak | |
| 7 | IMO Number / Call Sign | Ada / Tidak | |
| 8 | Alat Navigasi (Echosounder, Radar, GPS, Aldist/Magnetic Kompas, Clinometer) | Berfungsi / Tidak | |
| 9 | Radio VHF dan Radio HT | 2 unit dan 3 unit (Baik/Tidak) | |
| 10 | Log Book Deck | Terisi dengan baik/tidak | |
| 11 | Kotak P3K Anjungan | Kelengkapan, Kelayakan & Monitoring Penggunaan | |
| 12 | Crew List | Update / Tidak | |
| 13 | Muster List | Ada / Tidak | |
| 14 | Emergency Contact Number | Update / Tidak | |
| 15 | Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB) | Ada / Tidak Baik / Tidak | |
| 16 | Indicator Kemudi | Berjalan Normal / Tidak | |
| 17 | Manual/Joystick Kemudi | Berjalan Normal / Tidak | |
| 18 | APAR | Ada / Tidak Baik / Tidak Inspeksi update / Tidak | |
| 19 | Bendera Isyarat | Lengkap / Tidak | |
| 20 | Kebijakan K3 | Ada (update) / Tidak | |
| 21 | Light, Shapes, sound-signals tersedia dan berfungsi dengan baik | Ada / Tidak Baik / Tidak | |
| 22 | Emergency Alarm | Ada / Tidak Baik / Tidak | |
| 23 | Muster Station | Ada (update) / Tidak | |
| 24 | Garbage Management | Ada (update) / Tidak | |
| 25 | SMKP-SMS | Ada (update) / Tidak | |
| 26 | Emergency Lamp | Ada / Tidak Baik / Tidak | |
| 27 | Ship Particular | Ada (update) / Tidak | |
| 28 | General Arrangement | Ada (update) / Tidak | |

Form Checklist Inspection accomodation area tugboat PT. Kartika Samudra Adijaya



Checklist Inspection

Area : Accomodation
Tanggal :

Perusahaan : PT. KSA
Nama Kapal : TB 159 122

| No | Item | Point of Check | Keterangan |
|----|--|--|------------|
| 1 | Peta Laut sesuai dengan jalur pelayaran kapal ✓ | Kelengkapan, Kelayakan & Update | Baik |
| 2 | Nautical Publications tersedia dikapal (Buku-buku : Chart, Marpol, STCW, Tide Table/pasang surut, dll) | Kelengkapan, Kelayakan & Update | Baik |
| 3 | Main mast dapat direbahkan ✓ | Berfungsi / Tidak | Baik |
| 4 | Screen viewer ✓ | Berfungsi / Tidak | Baik |
| 5 | Lampu Navigasi ✓ | Berfungsi / Tidak | Baik |
| 6 | Lampu Penerangan Deck ✓ | Berfungsi / Tidak | Baik |
| 7 | IMO Number / Call Sign ✓ | Ada / Tidak | Baik |
| 8 | Alat Navigasi (Echosounder, Radar, GPS, Aldist/Magnetic Kompas, Clinometer) ✓ | Berfungsi / Tidak | Baik |
| 9 | Radio VHF dan Radio HT ✓ | 2 unit dan 3 unit (Baik/Tidak) | Baik |
| 10 | Log Book Deck ✓ | Terisi dengan baik/tidak | Baik |
| 11 | Kotak P3K Anjungan ✓ | Kelengkapan, Kelayakan & Monitoring Penggunaan | Baik |
| 12 | Crew List ✓ | Update / Tidak | Baik |
| 13 | Muster List ✓ | Ada / Tidak | Baik |
| 14 | Emergency Contact Number ✓ | Update / Tidak | Baik |
| 15 | Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB) ✓ | Ada / Tidak Baik / Tidak | Baik |
| 16 | Indicator Kemudi ✓ | Berjalan Normal / Tidak | Baik |
| 17 | Manual/Joystick Kemudi ✓ | Berjalan Normal / Tidak | Baik |
| 18 | APAR ✓ | Ada / Tidak Baik / Tidak Inspeksi update / Tidak | Baik |
| 19 | Bendera Isyarat ✓ | Lengkap / Tidak | Baik |
| 20 | Kebijakan K3 ✓ | Ada (update) / Tidak | Baik |
| 21 | Light, Shapes, sound-signals tersedia dan berfungsi dengan baik ✓ | Ada / Tidak Baik / Tidak | Baik |
| 22 | Emergency Alarm ✓ | Ada / Tidak Baik / Tidak | Baik |
| 23 | Muster Station ✓ | Ada (update) / Tidak | Baik |
| 24 | Garbage Management ✓ | Ada (update) / Tidak | N/A |
| 25 | SMKP-SMS ✓ | Ada (update) / Tidak | N/A |
| 26 | Emergency Lamp ✓ | Ada / Tidak Baik / Tidak | Baik |
| 27 | Ship Particular ✓ | Ada (update) / Tidak | Baik |
| 28 | General Arrangement ✓ | Ada (update) / Tidak | Baik |

Result Inspection accomodation area tugboat PT. Kartika Samudra Adijaya



Checklist Inspection

Area : Hull & Deck Area
Tanggal :

Perusahaan :
Nama Kapal :

| No | Item | Point of Check | Keterangan |
|----|--|--|------------|
| 1 | Deck corrosion | Tidak berkarat / berlubang | |
| 2 | Shell plate lambung kapal | Tidak berkarat / berlubang | |
| 3 | Mainhole di beri warna sesuai dengan fungsinya | Kondisi Tertutup dengan baik / Tidak | |
| 4 | Railings, Bolder & Cat walks | Kondisi | |
| 5 | Hatchways | Kondisi Tertutup dengan baik / Tidak | |
| 6 | Weatheright doors | Kondisi (semua pintu) | |
| 7 | Ventilators, air pipes, casing | Pewarnaan / Labeling | |
| 8 | Winches, capstans dan anchoring devices | Kondisi Berfungsi / Tidak | |
| 9 | Fire fighting Equipment and appliances | Jumlah / Kondisi / Update inspeksi perbulan | |
| 10 | CO2 Portable / APAR | Ada / Tidak Baik / Tidak Inspeksi update / Tidak | |
| 11 | Fender / Dapra | Jumlah / Kondisi | |
| 12 | Rantai & Shackles Fender / Dapra | Kondisi | |
| 13 | Towing Hook | Kondisi | |
| 14 | Towing Arch (Tali Cabang) | Kondisi | |
| 15 | Tali Towing & Tali Tambat | Kondisi | |
| 16 | Fire Box (Hose, Nozle & Box) | Kondisi / Kelengkapan | |
| 17 | Tempat Sampah (3 Jenis) & Sanitary Facility | Ada / Tidak Kondisi / Jenis | |
| 18 | Safety Sign | Ada/Tidak Baik/Rusak | |
| 19 | Muster Point | Sign Ada penghalang / Tidak | |
| 20 | SOPEP | Ada / Tidak Kelengkapan | |
| 21 | Fire Plan | Ada / Tidak Kondisi | |
| 22 | Deck floor dilapisi oleh alas kayu (note: untuk pengecekan di LCT) | Kondisi | |
| 23 | Ramp door dalam kondisi serta peralatan pendukungnya berfungsi dengan baik (note: untuk pengecekan di LCT) | Kondisi | |

Form Checklist Inspection hull and deck tugboat area PT. Kartika Samudra Adijaya



Checklist Inspection

Area : Hull & Deck Area
Tanggal : 23 Mei 2023

Perusahaan : PT KSA
Nama Kapal : TB KSA 12

| No | Item | Point of Check | Keterangan |
|----|--|--|--------------------------------|
| 1 | Deck corrosion | Tidak berkarat / berlubang | Baik, Tidak berkarat |
| 2 | Shell plate lambung kapal | Tidak berkarat / berlubang | Baik, Tidak berkarat |
| 3 | Mainhole di beri warna sesuai dengan fungsinya | Kondisi Tertutup dengan baik / Tidak | Ada, Alas Lantai dan Perumahan |
| 4 | Railings, Bolder & Cat walks | Kondisi | Kondisi: Baik |
| 5 | Hatchways | Kondisi Tertutup dengan baik / Tidak | Baik, Tertutup dengan baik |
| 6 | Weatheright doors | Kondisi (semua pintu) | Kelewatkan detail |
| 7 | Ventilators, air pipes, casing | Pewarnaan / Labeling | Detail Alas Perumahan |
| 8 | Winches, capstans dan anchoring devices | Kondisi Berfungsi / Tidak | Baik |
| 9 | Fire fighting Equipment and appliances | Jumlah / Kondisi / Update inspeksi perbulan | Inspeksi Alas Perumahan |
| 10 | CO2 Portable / APAR | Ada / Tidak Baik / Tidak Inspeksi update / Tidak | Tidak Ada Perumahan |
| 11 | Fender / Dapra | Jumlah / Kondisi | Baik, Kondisi |
| 12 | Rantai & Shackles Fender / Dapra | Kondisi | Leleh |
| 13 | Towing Hook | Kondisi | Baik |
| 14 | Towing Arch (Tali Cabang) | Kondisi | Baik |
| 15 | Tali Towing & Tali Tambat | Kondisi | Baik |
| 16 | Fire Box (Hose, Nozle & Box) | Kondisi / Kelengkapan | Leleh, Berfungsi dan baik |
| 17 | Tempat Sampah (3 Jenis) & Sanitary Facility | Ada / Tidak Kondisi / Jenis | Ada, Kondisi |
| 18 | Safety Sign | Ada/Tidak Baik/Rusak | Ada |
| 19 | Muster Point | Sign Ada penghalang / Tidak | Ada |
| 20 | SOPEP | Ada / Tidak Kelengkapan | Leleh |
| 21 | Fire Plan | Ada / Tidak Kondisi | Ada |
| 22 | Deck floor dilapisi oleh alas kayu (note: untuk pengecekan di LCT) | Kondisi | N/A |
| 23 | Ramp door dalam kondisi serta peralatan pendukungnya berfungsi dengan baik (note: untuk pengecekan di LCT) | Kondisi | N/A |

Result Inspection hull and deck area tugboat PT. Kartika Samudra Adijaya



Checklist Inspection

Area : Galley, LSA, Crew Cabin, APD
Tanggal :

Perusahaan :
Nama Kapal :

| No | Item Galley | Point of Check | Keterangan |
|-------------------|---|--|------------|
| 1 | Ventilation 2 pcs (exhaust fan & jendela) | Jumlah / Kondisi | |
| 2 | Waste Bin | Ada/Tidak Baik/Rusak | |
| 3 | Stove / Kompor | Menggunakan gas / minyak | |
| 4 | APAR | Ada / Tidak Baik / Tidak Inspeksi update / Tidak | |
| 5 | Kondisi Area | Kondisi Meja/rak/kran air/house keeping | |
| 6 | Food storage | Bersih / Tidak Tercampur benda asing / Tidak | |
| 7 | Toilet | Kondisi | |
| LSA | | | |
| 8 | Lifebuys with Lamp (2 pcs) | Jumlah / Kondisi / Penempatan | |
| 9 | Lifebuys with Rope (6 pcs) | Jumlah / Kondisi / Penempatan | |
| 10 | Lifejacket, Emergency lighting and batteries | Jumlah / Kondisi / Penempatan | |
| 11 | Phyrotechnic (Handflare, Smoke, Parachute) | Jumlah (6,2,4) / Validation | |
| 12 | Life Raft | Validation / Kondisi (tidak terhalangi) | |
| 13 | Hydrostatic Release for Life Raft | Validation / Kondisi | |
| Crew Cabin | | | |
| 14 | Fire doors | Berfungsi / Tidak | |
| 15 | Fire detectors & ventilation | Berfungsi / Tidak | |
| 16 | Emergency lighting and batteries | Berfungsi / Tidak | |
| 17 | First Aid Kit Box (kotak P3K) | Kelengkapan, Kelayakan & Monitoring Penggunaan | |
| 18 | Tempat tidur Crew | Kondisi Tidak terdapat Portable Extension Cable | |
| 19 | Emergency Exit | Kondisi Kemudahan Akses / tidak terhalang | |
| 20 | House Keeping | Baik / Tidak | |
| 21 | Safety Sign | Ada / Tidak | |
| 22 | APAR | Ada / Tidak Baik / Tidak Inspeksi update / Tidak | |
| APD | | | |
| 23 | Safety Shoes | Jumlah Kondisi | |
| 24 | Work Vest (Pelampung Kerja) | Jumlah Kondisi | |
| 25 | Wearpack / Coverall | Jumlah Kondisi | |
| 26 | Ear Muff / Ear Plug | Jumlah Kondisi | |
| 27 | Helmet | Jumlah Kondisi | |
| 28 | Full Body Harnest (double lanyard) | Ada / Tidak Kondisi | |
| 29 | ID Card (TAC, Kontraktor BC, Internal Perusahaan) | Ada / Tidak Validation | |
| 30 | Head Lamp (6 pcs) | Jumlah Kondisi | |

Form Checklist Inspection area Galley, LSA, Crew Cabin, APD tugboat PT. Kartika Samudra Adijaya



Checklist Inspection

Area : Galley, LSA, Crew Cabin, APD
Tanggal : 12/05/23

Perusahaan : PT. KSA
Nama Kapal : TB KSA (04)

| No | Item Galley | Point of Check | Keterangan |
|-------------------|---|--|-----------------------------|
| 1 | Ventilation 2 pcs (exhaust fan & jendela) | Jumlah / Kondisi | Jumlah 2, BAIK |
| 2 | Waste Bin | Ada/Tidak Baik/Rusak | BAIK |
| 3 | Stove / Kompor | Menggunakan gas / minyak | BAIK |
| 4 | APAR | Ada / Tidak Baik / Tidak Inspeksi update / Tidak | BAIK |
| 5 | Kondisi Area | Kondisi Meja/rak/kran air/house keeping | BAIK |
| 6 | Food storage | Bersih / Tidak Tercampur benda asing / Tidak | BAIK |
| 7 | Toilet | Kondisi | BAIK bersih dan wangi |
| LSA | | | |
| 8 | Lifebuys with Lamp (2 pcs) | Jumlah / Kondisi / Penempatan | 2, BAIK, bkn terpasang |
| 9 | Lifebuys with Rope (6 pcs) | Jumlah / Kondisi / Penempatan | BAIK, bkn terpasang |
| 10 | Lifejacket, Emergency lighting and batteries | Jumlah / Kondisi / Penempatan | BAIK |
| 11 | Phyrotechnic (Handflare, Smoke, Parachute) | Jumlah (6,2,4) / Validation | BAIK, exp 02 2024 |
| 12 | Life Raft | Validation / Kondisi (tidak terhalangi) | BAIK, exp nov 2023 |
| 13 | Hydrostatic Release for Life Raft | Validation / Kondisi | BAIK |
| Crew Cabin | | | |
| 14 | Fire doors | Berfungsi / Tidak | BAIK |
| 15 | Fire detectors & ventilation | Berfungsi / Tidak | BAIK |
| 16 | Emergency lighting and batteries | Berfungsi / Tidak | BAIK, bkn ada pemasangan |
| 17 | First Aid Kit Box (kotak P3K) | Kelengkapan, Kelayakan & Monitoring Penggunaan | BAIK, tidak terdapat aumbly |
| 18 | Tempat tidur Crew | Kondisi Tidak terdapat Portable Extension Cable | BAIK |
| 19 | Emergency Exit | Kondisi Kemudahan Akses / tidak terhalang | BAIK |
| 20 | House Keeping | Baik / Tidak | BAIK |
| 21 | Safety Sign | Ada / Tidak | BAIK |
| 22 | APAR | Ada / Tidak Baik / Tidak Inspeksi update / Tidak | BAIK |
| APD | | | |
| 23 | Safety Shoes | Jumlah Kondisi | BAIK |
| 24 | Work Vest (Pelampung Kerja) | Jumlah Kondisi | 10 BAIK |
| 25 | Wearpack / Coverall | Jumlah Kondisi | 10 BAIK |
| 26 | Ear Muff / Ear Plug | Jumlah Kondisi | jumlah 10 BAIK |
| 27 | Helmet | Jumlah Kondisi | jumlah 10 BAIK |
| 28 | Full Body Harnest (double lanyard) | Ada / Tidak Kondisi | ada, BAIK |
| 29 | ID Card (TAC, Kontraktor BC, Internal Perusahaan) | Ada / Tidak Validation | ada, BAIK |
| 30 | Head Lamp (6 pcs) | Jumlah Kondisi | jumlah 2, BAIK |

Result Checklist Inspection area Galley, LSA, Crew Cabin, APD tugboat PT. Kartika Samudra Adijaya



Checklist Inspection

Area : Engine Room
Tanggal :

Perusahaan :
Nama Kapal :

| No | Item | Point of Check | Keterangan |
|----|---|--|------------|
| 1 | House Keeping engine room & bilge | Baik / Tidak | |
| 2 | Penyimpanan Oli | Ada / Tidak Baik / Tidak | |
| 3 | Railing for AE & ME | Ada / Tidak Baik / Tidak | |
| 4 | Fuel tank indicator | Ada / Tidak Baik / Tidak | |
| 5 | OWS | Ada / Tidak Berfungsi Baik / Tidak | |
| 6 | Battery / Accu / Aki | Terdapat Cover / Tidak | |
| 7 | V-belt engine | Terdapat Cover / Tidak | |
| 8 | Heat protection engine exhaust | Ada / Tidak Baik / Tidak | |
| 9 | ORB (Oil Record Book) | Ada / Tidak Update / Tidak | |
| 10 | Emergency Escape | Ada / Tidak Kondisi (kemudahan akses) | |
| 11 | Engine room lighting | Kondisi Terdapat gas proof / Tidak | |
| 12 | Demarkasi / colour coding anak tangga, lantai & pipa | Kondisi | |
| 13 | Engine log book | Ada / Tidak Update / Tidak | |
| 14 | Tank Calibration | Berfungsi dengan baik / Tidak | |
| 15 | Emergency Shut down | Ada / Tidak Berfungsi Baik / Tidak | |
| 16 | Intercom & rotary light | Ada / Tidak Berfungsi Baik / Tidak | |
| 17 | Main Engine & Auxalary Engine | Berfungsi dengan baik / Tidak | |
| 18 | Engine room blower | Ada / Tidak Berfungsi Baik / Tidak | |
| 19 | Emergency Generator | Ada / Tidak Berfungsi Baik / Tidak | |
| 20 | Stern tube dalam kondisi baik | | |
| 21 | Main switch board | Kondisi Sign high voltage | |
| 22 | All Pump (semua pompa) => General Service, Ballast, Feul Oil, Diesel Oil, Bilge, Emergency, Hydraulic, Sea Water, Fresh Water | Ada / Tidak Berfungsi Baik / Tidak | |
| 23 | Safety Sign & penamaan / labeling | Ada / Tidak Kondisi | |
| 24 | Materials storage untuk penyimpanan B3 | Kondisi Penataan / MSDS | |
| 25 | Hand Tools | Kondisi Peralatan | |
| 26 | Tempat Penyimpanan Hand Tools | Kondisi Penataan | |
| 27 | APAR | Ada / Tidak Baik / Tidak Inspeksi update / Tidak | |

Form Checklist Inspection Engine room area tugboat PT. Kartika Samudra Adijaya



Checklist Inspection

Area : Engine Room
Tanggal : 7/10/23

Perusahaan : PT. KSA
Nama Kapal : TB. KSA 105

| No | Item | Point of Check | Keterangan |
|------|---|--|-----------------------------|
| ✓ 1 | House Keeping engine room & bilge | Baik / Tidak | Baik |
| ✓ 2 | Penyimpanan Oli | Ada / Tidak Baik / Tidak | ada / baik |
| ✓ 3 | Railing for AE & ME | Ada / Tidak Baik / Tidak | ada / baik |
| ✓ 4 | Fuel tank indicator | Ada / Tidak Baik / Tidak | ada / baik |
| ✓ 5 | OWS | Ada / Tidak Berfungsi Baik / Tidak | ada / baik |
| ✓ 6 | Battery / Accu / Aki | Terdapat Cover / Tidak | ada / baik |
| ✓ 7 | V-belt engine | Terdapat Cover / Tidak | ada / baik |
| ✓ 8 | Heat protection engine exhaust | Ada / Tidak Baik / Tidak | ada / baik |
| ✓ 9 | ORB (Oil Record Book) | Ada / Tidak Update / Tidak | ada / update |
| ✓ 10 | Emergency Escape | Ada / Tidak Kondisi (kemudahan akses) | ada / baik / mudah di akses |
| ✓ 11 | Engine room lighting | Kondisi Terdapat gas proof / Tidak | ada / baik / mudah di akses |
| ✓ 12 | Demarkasi / colour coding anak tangga, lantai & pipa | Kondisi | ada / baik |
| ✓ 13 | Engine log book | Ada / Tidak Update / Tidak | ada / update |
| ✓ 14 | Tank Calibration | Berfungsi dengan baik / Tidak | ada / berfungsi baik |
| ✓ 15 | Emergency Shut down | Ada / Tidak Berfungsi Baik / Tidak | ada / berfungsi baik |
| ✓ 16 | Intercom & rotary light | Ada / Tidak Berfungsi Baik / Tidak | ada / berfungsi baik |
| ✓ 17 | Main Engine & Auxalary Engine | Berfungsi dengan baik / Tidak | ada / berfungsi dengan baik |
| ✓ 18 | Engine room blower | Ada / Tidak Berfungsi Baik / Tidak | ada / berfungsi dengan baik |
| ✓ 19 | Emergency Generator | Ada / Tidak Berfungsi Baik / Tidak | ada / berfungsi dengan baik |
| ✓ 20 | Stern tube dalam kondisi Baik | | |
| ✓ 21 | Main switch board | Kondisi Sign high voltage | ada / berfungsi dengan baik |
| ✓ 22 | All Pump (semua pompa) => General Service, Ballast, Feul Oil, Diesel Oil, Bilge, Emergency, Hydraulic, Sea Water, Fresh Water | Ada / Tidak Berfungsi Baik / Tidak | ada / berfungsi dengan baik |
| ✓ 23 | Safety Sign & penamaan / labeling | Ada / Tidak Kondisi | ada / kondisi baik |
| ✓ 24 | Materials storage untuk penyimpanan B3 | Kondisi Penataan / MSDS | baik |
| ✓ 25 | Hand Tools | Kondisi Peralatan | baik |
| ✓ 26 | Tempat Penyimpanan Hand Tools | Kondisi Penataan | baik |
| ✓ 27 | APAR | Ada / Tidak Baik / Tidak Inspeksi update / Tidak | ada / semua di cek |

Result Inspection engine room area tugboat PT. Kartika Samudra Adijaya

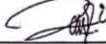
Di inspeksi oleh :

| No | Nama | Perusahaan / Jabatan | Sign |
|----|------|----------------------|------|
| 1 | | | |
| 2 | | | |
| 3 | | | |
| 4 | | | |
| 5 | | | |

Penanggung Jawab Lokasi yang Diinspeksi,

Form daftar hadir *Inspection* PT. Kartika Samudra Adijaya

Di inspeksi oleh :

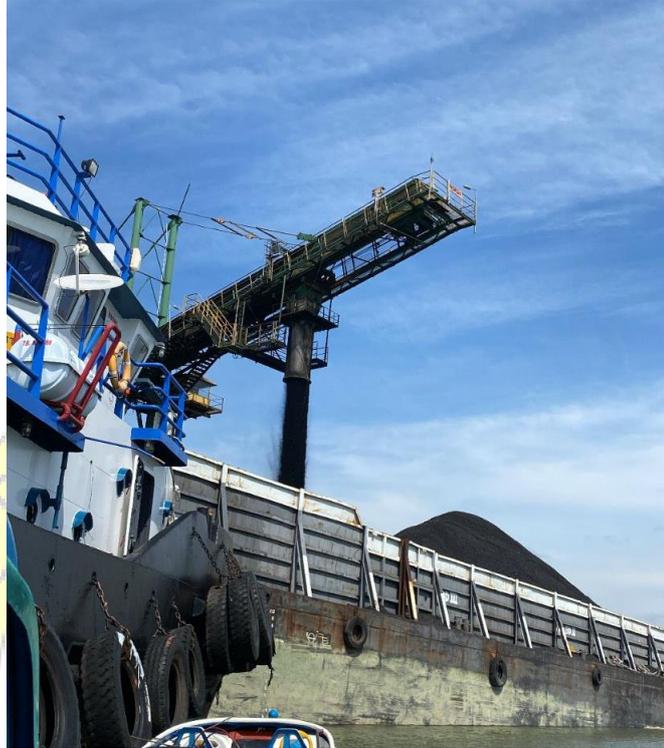
| No | Nama | Perusahaan / Jabatan | Sign |
|----|--------------------|----------------------|---|
| 1 | DEDI NISWANDI | Second OFFICER |  |
| 2 | IKA DELIA FITRILIA | CADRE |  |
| 3 | | | |
| 4 | | | |
| 5 | | | |

Penanggung Jawab Lokasi yang Diinspeksi,



Daftar Hadir *Inspection* tugboat dan barge PT. Kartika Samudra Adijaya

LAMPIRAN 10
DOKUMENTASI KEGIATAN



Proses muat batu bara di *Jetty* PT. Berau Coal



Proses bongkar batu bara di *Transshipment Point* (Muara Pantai)



Docking tugboat KSA di PT. Nusantara Samudra Gemilang



Docking barge PT. KSA di PT. Nusantara Samudra Gemilang



Sosialisasi bulan K3 Nasional 2023



Sosialisasi bulan K3 Nasional



Kegiatan *Safety Talk* crew diatas kapal



Kegiatan *Safety Talk* karyawan di kantor PT Kartika Samudra Adijaya

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Ika Dewi Fitrilia
2. Tempat, Tanggal Lahir : Salatiga, 2 Desember 2001
3. Agama : Islam
4. Alamat : Dusun Payaman, RT 01 RW 04 Tingkir
Tengah, Tingkir, Kota Salatiga
5. Nama orang Tua
 - a. Ayah : Tri Joko
 - b. Ibu : Siti Mauliyah
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SD Negeri Tingkir Lor 02
 - b. SMP Negeri 09 Salatiga
 - c. SMA Negeri 01 Salatiga
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Darat (PRADA)**

Perusahaan : PT. Kartika Samudra Adijaya cabang
Berau