

**ANALISIS PENERBITAN DAN MANFAAT KARTU
TRANSHIPMENT ACCESS CARD DAN SINGLE IDENTITY
CARD BAGI KARYAWAN DAN CREW KAPAL DI
PERUSAHAAN PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG CABANG
BERAU**



ANDI ZULKIFLI HARUN

19.43.050

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2023**

**ANALISIS PENERBITAN DAN MANFAAT KARTU
TRANSHIPMENT ACCESS CARD DAN SINGLE IDENTITY
CARD BAGI KARYAWAN DAN CREW KAPAL DI
PERUSAHAAN PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG CABANG
BERAU**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi

KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

Disusun dan diajukan oleh

ANDI ZULKIFLI HARUN

NIT : 19.43.050

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2022**

SKRIPSI

ANALISIS PENERBITAN DAN MANFAAT KARTU TRANSHIPMENT ACCESS CARD DAN SINGLE IDENTITY CARD BAGI KARYAWAN DAN CREW KAPAL DI PERUSAHAAN PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG CABANG BERAU

Disusun dan Diajukan Oleh

ANDI ZULKIFLI HARUN

NIT. 19.43.050

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

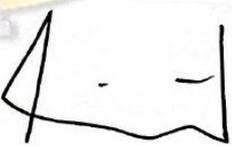
Pada Tanggal 03 April 2023

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II


Jumriani, SE., M.Adm.SDA
NIP.19731201 199803 2 008


Dr. Riman S Duyo, S.H. M.H
NIP.

Mengetahui :

a.n Direktur PIP Makassar
Pembantu Direktur I.


Capt. Irfan Faozun. M.M.
Pembina(IV/a)

NIP.19730908 200812 1 001

Ketua Program Studi KALK


Jumriani, SE., M.Adm.SDA
Penata Tk. I (III/d)
NIP.19731201 199803 2 008

PRAKATA

Puji dan syukur penulis ucapkan atas kehadiran Allah SWT atas limpahan kasih dan rahmat-Nya sehingga penulis bisa menyelesaikan penulisan skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat guna menyelesaikan program diploma IV jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Dengan judul skripsi “**Analisis Penerbitan dan Manfaat Kartu *Transshipment Access Card* dan *Single Identity Card* Bagi Karyawan dan Crew kapal Di Perusahaan PT. Dian Ciptamas Agung Cabang Berau**”.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini tidak mungkin selesai tanpa adanya dukungan, bantuan, bimbingan, dan nasehat dari berbagai pihak selama penyusunan skripsi ini. Pada kesempatan ini perkenankan penulis untuk mengucapkan banyak terima kasih kepada orang-orang yang telah membimbing penulis secara langsung maupun tidak langsung kepada yang terhormat:

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Bapak Capt. Irfan Faozun, M.M., sebagai Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
3. Ibu Jumriani, SE., M.Adm. SDA, selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) dan selaku pembimbing I
4. Bapak Dr, Rimans S. Duyo, selaku pembimbing II;
5. Bapak Febrian James, STP., MM. selaku penguji I;
6. Bapak Ansyar, ST.MH selaku Penguji II;
7. Seluruh staff Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);
8. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;

9. Bapak Budi setiawan selaku Direktur PT. Dian Ciptamas Agung;
10. Bapak Parasci Utang Gusya selaku Penanggung Jawab Operasional PT. Dian Ciptamas Agung Cabang Berau
11. Seluruh karyawan/i PT. Dian Ciptamas Agung yang berkenan mendukung penulis selama melaksanakan praktek darat;
12. Ayahanda Andi Yusuf dan Ibunda Andi Hasnah beserta Kakak-adik Saya yang selalu mendukung dalam doa, semangat, motivasi, materi dan kasihnya sepanjang waktu;
13. Seluruh rekan-rekan Taruna yang satu kontrakan dengan saya

Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri pribadi penulis maupun yang membacanya sebagai tambahan pengetahuan.

Makassar, 12 Juni 2023



ANDI ZULKIFLI HARUN

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : ANDI ZULKIFLI HARUN
Nomor Induk Taruna : 19.43.050
Jurusan : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan

Menyatakan dengan sesungguhnya dan sejujurnya bahwa skripsi saya berjudul:

ANALISIS PENERBITAN DAN MANFAAT KARTU *TRANSHIPMENT ACCESS CARD* DAN *SINGLE IDENTITY CARD* BAGI KARYAWAN DAN CREW KAPAL DI PERUSAHAAN PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG CABANG BERAU

Merupakan karya asli. Seluruh pemikiran dan ide yang terdapat dalam skripsi ini yang saya ungkapkan sebagai kutipan, adalah ide yang saya rangkai sendiri.

Apabila dalam skripsi saya terbukti sebaliknya, saya siap menerima segala hukuman yang telah ditentukan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 12 Juni 2023



ANDI ZULKIFLI HARUN
NIT.19.43.050

ABSTRAK

ANDI ZULKIFLI HARUN, 2022, NIT: 19.43.050, “Analisis Penerbitan dan Manfaat Kartu *Transshipment Access Card* dan *Single Identity Card* Bagi Karyawan dan *Crew* Kapal di Perusahaan PT. Dian Ciptamas Agung Cabang Berau”, Prodi KALK, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Pembimbing I: Ibu Jumriani Pembimbing II: Bapak Riman S. Duyo

Tujuan dari penelitian ini adalah Untuk mengetahui manfaat *Transshipment Access Card* dan *Single identity card* terhadap kegiatan operasional PT. Dian Ciptamas Agung dan untuk mengetahui hambatan dalam pemanfaatan *Transshipment Access Card* dan *Single Identity Card* oleh PT. Dian Ciptamas Agung

Penelitian ini dilaksanakan di PT. Dian Ciptamas Agung Cab. Berau, Kalimantan Timur. Selama penulis melaksanakan praktek darat (PRADA) dari bulan Agustus 2021 Hingga Juli 2022. Sumber data adalah data primer yang diperoleh langsung dari lokasi penelitian melalui pengamatan, dokumentasi kegiatan di lapangan terkait dengan judul skripsi ini.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini adalah: 1) *Transshipment access card* dan *single identity card* sangat bermanfaat untuk kegiatan operasional PT. Dian Ciptamas Agung yang menandakan bahwa karyawan dan *crew* kapal telah memenuhi syarat untuk bekerja, 2) hambatan terdapat pada Kesehatan karyawan atau *crew* kapal yang tidak sehat atau *Unfit* dan *crew* kapal tidak memiliki Sertifikat Kesehatan Pelaut yang bisa menghambat Kegiatan operasional PT. Dian Ciptamas Agung Cab. Berau.

Kata kunci: *Transshipment Access Card*, *Single Identity Card*, Operasional

ABSTRACT

ANDI ZULKIFLI HARUN, 2022, NIT: 19.43.050, “*Analysis of issuance and benefit of Transshipment access card and Single identity card for employees and ship crews at PT. Dian Ciptamas Agung, Berau branch*”, Thesis of port and shipping department, Diploma IV Program, Merchant Marine Polytechnic Makassar, Material Adviser (I): Mrs. Jumriani, SE., M.Adm., M.M. Methodologi and Writing Adviser (II): Mr. Rimas S. Duyo.

The purpose of this research is to find out the benefits of the Transshipment Access Card and Single identity card for the operational activities of PT. Dian Ciptamas Agung and to find out the obstacles in using the Transshipment Access Card and Single Identity Card by PT. Dian Ciptamas Agung

This research was conducted at PT. Dian Ciptamas Agung Cab. Berau, East Kalimantan. As long as the author carries out Intership (PRADA) from August 2021 to July 2022. The data source is primary data obtained directly from the research location through observation, documentation of activities in the field related to the title of this thesis.

The results obtained from this study are: 1) Transshipment access cards and single identity cards are very useful for the operational activities of PT. Dian Ciptamas Agung indicating that the ship's employees and crew have met the requirements to work, 2) obstacles are in the health of employees or ship crew who are unhealthy or Unfit and ship crew do not have a Seaman's Health Certificate which can hinder the operational activities of PT. Dian Ciptamas Agung Berau branch.

Keywords: Transshipment Access Card, Single Identity Card, Operational

DAFTAR ISI

Halaman Pengajuan	i
Halaman Pengesahan	ii
Prakata	iii
Pernyataan keaslian skripsi	v
Abstrak	vi
<i>Abstract</i>	vii
Daftar isi	viii
Daftar gambar	x
Daftar singkatan	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	4
A. Pelabuhan	4
B. Transshipment access card	8
C. Single Identity Card	8
D. Kapal	9
E. Terminal Khusus dan Terminal untuk kepentingan sendiri	10
F. Batubara	12
G. Kerangka Pikir	14
H. Hipotesis	15
BAB III METODE PENELITIAN	16
A. Jenis, Desain, dan Variabel penelitian	16
B. Definisi Operasional Variabel	17
C. Populasi dan Sampel Penelitian	17
D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen penelitian	18
E. Teknik Analisis Data	18
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	24
A. Gambaran Umum Pelabuhan Tanjung Redeb	19
B. Gambaran Umum PT. Dian Ciptamas Agung	20
C. Tersus PT. Berau Coal	31
D. Kegiatan Pelayanan PT. Dian Ciptamas Agung	36
E. Penggunaan TAC dan SID di Area PT. Berau Coal	36

F. Hasil Penelitian	37
G. Upaya Pemecehan Masalah	43
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	45
A. Simpulan	45
B. Saran	45
DAFTAR PUSTAKA.	46
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	47

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
Gambar 4.1	: Struktur Organisasi	23
Gambar 4.2	: Daerah <i>Transhipemnt Point</i>	31
Gambar 4.3	: Berau Coal <i>Working Anchorage</i>	32
Gambar 4.4	: Prosedur Pembuatan TAC dan SID	38
Gambar 4.5	: Form Izin Masuk Kerja	39
Gambar 4.6	: Form Izin Masuk Kerja	39
Gambar 4.7	: Pelaksanaan KMPD	40
Gambar 4.8	: Contoh Sertifikat Pelaut	42
Gambar 4.9	: Hasil MCU <i>Unfit</i>	43

DAFTAR SINGKATAN

APD	: Alat Pelindung Diri
CPP	: <i>Coal Processing Plant</i>
DLKP	: Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan
DLKr	: Daerah Lingkungan Kerja
DWT	: <i>Dead Weight Tonnage</i>
ESDM	: Energi dan Sumber Daya Mineral
FCSP	: <i>Floating Crane Self Proppeller</i>
HIRACD	: <i>Hazard Identification Risk Assesment and Determining Control</i>
HO	: <i>Head Office</i>
HSD	: <i>High Speed Diesel</i>
HSE	: <i>Health, Safety and Environment</i>
JSA	: <i>Job Safety Analysis</i>
K3	: Kesehatan, Keselamatan, Keamanan
K3L	: Kesehatan, Keselamatan, Keamanan Lingkungan
KMPD	: Kelompok Materi Pelatihan Dasar
KTT	: Kepala Teknik Tambang
LOTO	: <i>Log Out Tag Out</i>
LTI	: <i>Lost Time Injury</i>
MCU	: <i>Medical Check Up</i>
MFO	: <i>Marine Fuel Oil</i>
SAP	: <i>System Application and Processing</i>
SID	: <i>Single Identity Card</i>
SIMPER	: Surat Izin Mengemudi Perusahaan
SIO	: Surat Izin Operasional
SOP	: Standar Operasional Prosedur
TAC	: <i>Transhipment Access Card</i>
UPT	: Unit Pelaksana Teknis
VTIS	: <i>Vessel Traffic Information System</i>

WAN : *Wide Area Network*

WKTT : Wakil Kepala Teknik Tambang

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sebagai prasarana transportasi laut pelabuhan memiliki peran yang begitu penting dan strategis memiliki tujuan untuk meningkatkan industri dan perdagangan juga sebagai segmen usaha yang bisa memberikan andil atau bantuan untuk perekonomian dan pembangunan nasional. Maka diperlukan penanganan Pelabuhan yang dilaksanakan secara efektif, efisien, dan profesional dan pelayanan di Pelabuhan menjadi lancar cepat dan aman. Peranan transportasi laut sangat penting untuk penyaluran barang dan jasa terkhusus pulau Indonesia bagian timur. Agar membantu kelancaran kegiatan tersebut bantuan infrastruktur Pelabuhan dengan fasilitas yang memenuhi sangat dibutuhkan.

PT. Dian Ciptamas Agung (DCA) merupakan satu dari beberapa perusahaan swasta yang beroperasi pada bidang pelayaran batubara di Indonesia yang lokasinya ada di kecamatan Berau, Tanjung redeb, Kalimantan Timur. Kegiatan pelayaran batubara PT. Dian Ciptamas Agung bekerja sama dengan PT. Berau Coal sebagai pemilik tambang batubara. Area tambang/*site* adalah area yang meliputi kegiatan teknis penambangan diantaranya yaitu lokasi penambangan, area CPP, area *hauling*, area reklamasi dan area revegetasi, sedangkan daerah operasi adalah daerah dimana terdapat kegiatan kerja PT. Berau Coal, diantaranya yaitu area eksplorasi, tambang, *transshipment*, dan *Head Office*, termasuk area samburakat dan *Jetty*. Karena itu untuk setiap mitra kerja dari PT. Berau Coal menyediakan *Transshipment Access Card* dan *Single Identity Card*

Transshipment Access Card dan *Single Identity Card* sendiri telah diberlakukan semenjak tahun 2018 untuk memudahkan monitor masa berlaku SIMPER, masa kerja, dan sertifikat yang dimiliki oleh

karyawan. Kartu *Transshipment Access Card* dan *Single Identity Card* adalah salah satu bentuk prosedur izin kerja di daerah operasi yang bertujuan untuk meyakinkan aktivitas kerja di seluruh area operasi PT. Berau Coal dilaksanakan oleh anggota yang berpengalaman dan seluruh kendaraan/mesin/peralatan atau fasilitas lainnya telah melewati pemeriksaan serta memperoleh izin kerja/operasi agar potensi kecelakaan dapat dihindari.

Transshipment Access Card dan *Single Identity Card* ini wajib dimiliki oleh setiap mitra kerja dari PT. Berau Coal seperti halnya PT. Dian Ciptamas Agung untuk karyawan dan crew kapalnya harus memiliki *Transshipment Access Card* dan *Single Identity Card* karena kartu ini salah satu fungsinya yaitu sebagai kartu izin untuk beroperasi di daerah kerja. Dengan memiliki kartu ini sudah dipastikan karyawan dan crew kapal sudah siap bekerja di daerah operasi karena sebelum penerbitan kartu ini baik karyawan ataupun crew kapal mereka sudah diperiksa secara Kesehatan dan diuji di kompetensi dasar mengenai daerah kerja sehingga bisa bekerja secara aman dan selamat.

Area tambang adalah area yang termasuk kegiatan teknis penambangan diantaranya yaitu area penambangan, area CPP, area *hauling*, area reklamasi dan area revegetasi, Daerah operasi adalah daerah dimana terdapat kegiatan kerja PT. Berau Coal, diantaranya yaitu area eksplorasi, tambang, *transshipment*, dan *Head office*, termasuk area Samburakat dan *Jetty*. Itu lah mengapa kartu ini wajib dimiliki setiap karyawan dan crew kapal sebagai izin masuk daerah operasi yang akan diperiksa oleh *security*.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, maka dijadikan alasan penulis melatarbelakangi penelitian yang dituangkan dalam topik berjudul: “Analisis Penerbitan dan Manfaat Kartu *Transshipment Access Card* dan *Single Identity Card* Bagi Crew kapal di Perusahaan PT. Dian Ciptamas Agung Cabang Berau.”

B. Rumusan Masalah

Untuk mempermudah pada penelitian ataupun pembahasan pokok permasalahan yang ada hubungannya dengan topik tersebut, maka penulis merumuskan permasalahan yaitu:

1. Apakah manfaat *Transshipment Access Card* dan *Single identity card* terhadap kegiatan operasional PT. Dian Ciptamas Agung?
2. Apakah terdapat hambatan dalam pemanfaatan *Transshipment Access Card* dan *Single Identity Card* oleh PT. Dian Ciptamas Agung dan bagaimana upaya penanganannya?

C. Tujuan Penelitian

Dalam penelitian tujuan yang ingin diraih oleh penulis ini adalah:

1. Untuk mengetahui manfaat *Transshipment Access Card* dan *Single identity card* terhadap kegiatan operasional PT. Dian Ciptamas Agung
2. Untuk mengetahui hambatan dalam pemanfaatan *Transshipment Access Card* dan *Single Identity Card* oleh PT. Dian Ciptamas Agung

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis
 - a. Bisa membagikan informasi tentang pemanfaatan kartu TAC dan SID di PT. Dian Ciptamas Agung
 - b. Memberi sumbangan pemikiran umumnya di dalam ruang lingkup tambang dan area *transshipment*.
2. Manfaat Praktis
 - a. Diharapkan dapat membantu mempercepat penerimaan *crew* kapal baru untuk perusahaan.
 - b. Dapat mengatasi kendala dalam proses penerbitan kartu TAC dan SID

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pelabuhan

1. Pengertian Pelabuhan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Sedangkan menurut Suyono. R. P. 2003 mendefinisikan yaitu: "Pelabuhan adalah termasuk segala hal bersangkutan dengan penyelenggaraan pelabuhan dan aktivitas lainnya untuk melakukan fungsi pelabuhan agar membantu kelancaran, keamanan dan tertibnya arus lalu lintas kapal, penumpang dan atau barang, keselamatan berlayar, juga tempat perpindahan intra dan atau antar moda transportasi".

2. Jenis Pelabuhan

Adapun Jenis Pelabuhan menurut Ernani Lubis 2012 Ditinjau dari kegiatan khusus, Pelabuhan bisa dikategorikan sebagai berikut:

- a. Pelabuhan niaga atau perdagangan, merupakan Pelabuhan yang memiliki fungsi untuk bongkar muat atau menampung dan meneruskan beberapa macam barang dagangan termasuk di dalamnya barang curah seperti karbon, bijih besi, dan pasir.
- b. Pelabuhan penumpang, merupakan Pelabuhan yang fungsinya untuk naik dan turunnya penumpang yang akan berlayar melalui transportasi laut.

- c. Pelabuhan *sport* atau wisata, merupakan Pelabuhan yang bertujuan sebagai tempat berlabuh dan bertambatnya kapal/perahu *sport/wisata* yang umumnya berhubungan dengan wisata dan olahraga air.
- d. Pelabuhan perikanan, yaitu Pelabuhan yang bertujuan khusus untuk bertambat dan berlabuhnya kapal penangkap ikan yang ingin bongkar muat hasil jeratan ikan atau mengisi bahan bekal untuk melaut.
- e. Pelabuhan mineral, adalah Pelabuhan yang bertujuan khusus sebagai tempat berlabuh dan bertambatnya kapal yang akan melakukan bongkar muat bermacam-macam mineral.
- f. Pelabuhan militer, gunanya Pelabuhan ini adalah untuk tempat sandarnya kapal-kapal militer yang ingin melaksanakan aktivitas kemiliteran.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, pengelolaan pelabuhan di Indonesia dikategorikan sebagai berikut :

1) Pelabuhan umum yang diusahakan

Pelabuhan umum yang diusahakan yaitu pelabuhan yang ditujukan untuk umum, di mana persediaan perusahaan jasa kepelabuhanan dilakukan oleh BUMN dibidang kepelabuhanan.

2) Pelabuhan yang tidak diusahakan

Pelabuhan umum yang tidak diusahakan ditangani oleh unit pelaksana teknis (UPT) direktorat perhubungan laut yang dikepalai oleh kepala kantor pelabuhan. Pelabuhan yang tidak diusahakan umumnya adalah pelabuhan kecil dengan fasilitas yang sangat minim.

3) Pelabuhan khusus

Sektor perindustrian, pertanian, pertambangan menggunakan Pelabuhan khusus yang pengoperasiannya dan pembangunannya

dilaksanakan oleh lembaga yang berkaitan untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat bahan baku dan Pelabuhan umum tidak bisa menampung hasil produksinya

2. Fungsi dan Peranan Pelabuhan

Pelabuhan adalah perangkat pertama dari sebuah sistem transportasi, karena kapasitas rute atau trayek sangat dipengaruhi oleh standar pelayanan pelabuhan itu sendiri. Dapat diartikan juga bahwa pelabuhan fungsinya sebagai terminal yang merupakan awal dan akhir dari suatu rute transportasi. Pelabuhan sebagai terminal bagi moda angkutan laut atau sebagai titik tengah antara angkutan laut dengan moda angkutan darat.

a. Pelabuhan laut sebagai tumpuan tatanan kegiatan ekonomi dan pemerintahan memiliki fungsi:

- 1) Untuk muat dan bongkar barang dan turun/naik penumpang, mengalihkan dari satu kendaraan menuju kendaraan lain.
- 2) Sebagai tempat menampung barang atau penumpang saat waktu datang sampai dengan waktu berangkat, tempat menangani dan mengemas barang yang akan diangkut.
- 3) Sebagai tempat dokumentasi, penimbangan barang, menyiapkan semua surat, penetapan rute, menjual tiket, pengecekan dan lain lain.
- 4) Tempat untuk menampung kendaraan dan bagian lain, perawatan dan pengaturan.
- 5) Tempat dikumpulkannya barang dan penumpang sehingga tercapai angka tertentu yang hemat untuk dimuat.
- 6) Industri.

b. Pelabuhan memiliki peranan sebagai berikut:

- 1) Menyiapkan hubungan langsung ke pasar dunia yang merupakan peluang bagus, bagi negara yang sedang bertumbuh untuk berdagang dengan banyak negara tanpa biaya perantara.

- 2) menyediakan para kerja.
- 3) Sebagai tempat agar menghasilkan uang asing (*devisa*) melalui barang yang dikirim keluar negeri.
- 4) Dengan tersedianya pelabuhan yang besar, bisa meyakinkan ekonomi atau politik tidak bergantung dengan negara lain.
- 5) Pada umumnya negara berkembang mengimpor barang pakai dan modal dari negara industri melewati pelabuhan laut.

c. Fasilitas pelabuhan laut

Untuk menunjang kelancaran kegiatan kepelabuhanan pihak pengelola pelabuhan menyediakan fasilitas sarana dan prasarana penunjang antara lain:

- 1) Fasilitas utama
 - a) Apron dermaga pier yang difungsikan untuk merapatkan kapal dan melangsungkan aktivitas bongkar/muat barang, penumpang, juga.
 - b) Gudang sementara (*transit shed*) biasanya pada lini I, akan diberikan sarana penampungan sementara barang-barang sebelum dan setelah diangkut kapal laut, apabila lapangan penumpukan atau pengurusan barang secara langsung tidak mencukupi.
 - c) Peralatan penanganan bongkar/muat misalnya kran apung, *Forklift*, *Gantry crane* dan lain-lain. Alat-alat ini difungsikan untuk membawa barang dari kapal atau Apron dermaga menuju *transit shed* atau menuju moda angkutan jalan raya, jalan baja atau tongkang.
 - d) Alur pelayaran untuk masuk/keluarnya kapal serta sarana bantu navigasi, pemecah gelombang dan lain-lain.
 - e) Moda angkutan jalan raya, jalan baja ataupun tongkang yang difungsikan untuk membawa barang dari pelabuhan ke penerima barang.

- f) Fasilitas gudang (*warehouses*) atau lapangan penumpukan (*open storage*) barang yang biasanya berada di lini II.
 - g) Fasilitas lainnya seperti parkir, keselamatan pelayaran, keamanan pelabuhan dan lain lain.
- 2) Fasilitas penunjang
- a) Pemanduan (*pilot service*), kapal tunda (*tugboat*), perahu kepil (*mooring boat*).
 - b) Perbaikan (*repair service*) baik untuk perbaikan maupun untuk penyediaan peralatan serta permakanan.
 - c) Pelayanan bahan bakar dan air tawar transportasi lokal dan lain lain.

B. Transhipment Access Card

Transhipment Access Card atau yang biasa disebut dengan kartu TAC merupakan kartu akses yang digunakan di daerah *transhipment* sebagai tanda bahwa crew kapal dan karyawan yang telah memenuhi syarat untuk bekerja di daerah operasi seperti daerah *transhipment* dan kapal baik *Tug Boat* dan *Floating Crane*. Didalam kartu ini terlampir data diri pemilik kartu seperti nama, jabatan, No. TAC, perusahaan, dan masa berlaku yang masa berlaku tersebut berlaku selama satu tahun semenjak hasil dari *Medical check-up* atau *Fit to work* dikeluarkan

C. Single Identity Card

Single Identity Card atau SID adalah kartu identitas yang digunakan di daerah tambang batubara milik PT. Berau Coal yang diterbitkan di samburakat. Proses pembuatan SID PT. Berau Coal mengikuti ketentuan yang telah diterapkan oleh ID *Barge center office* (samburakat) yang berfungsi sebagai *helpdesk* SID ini hanya boleh digunakan di area operasi yang tertera dalam SIO perusahaan yang telah disetujui oleh KTT. PT. Berau Coal. Kartu ini tidak berlaku bila

digunakan di luar area yang telah disetujui dalam SIO perusahaan yang bersangkutan.

D. Pengertian Kapal

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan bidang pelayaran yang dimaksud dengan kapal adalah kendaraan air dengan wujud serta tipe tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, tenaga yang lain, ditarik ataupun ditunda, mencakup kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di dasar permukaan air, serta perlengkapan apung serta bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Nugroho, R.A (2020) di bawah ini merupakan jenis kapal beserta fungsinya:

a. Kapal tanker

Kapal yang di rancang untuk mengangkut barang dalam bentuk cair dengan jumlah yang besar. Kategori dari *tankship* atau kapal tanker termasuk kapal minyak, kapal tanker kimia serta membawa gas alam cair

b. Kapal *ferry*

Kapal *ferry* rata-rata digunakan sebagai kapal membawa penumpang dan kendaraan. Kapal *ferry* dimanfaatkan sebagai mengangkut barang dalam *truck*, *container*, serta gerbong kereta.

c. Kapal Pesiar

Kapal pesiar yaitu kapal yang difungsikan sebagai tempat bertamasya dan hiburan bagi *passengers*. Kapal ini juga memiliki sarana seperti ruang kamar, *restaurant*, *cafe*, bar, *casino*, diskotik, pub, *swimming pool* dan tempat lainnya seperti sebuah hotel bermotif internasional.

d. Kapal *cargo*

Kapal barang adalah sebutan untuk Bahasa Indonesia, kapal *cargo* adalah kapal yang difungsikan menyebrangi laut bahkan Samudra

untuk memuat barang atau *cargo* dari satu wilayah ke wilayah yang lain. Biasanya kapal ini juga difasilitasi berupa *crane* atau alat angkat kapal.

e. Kapal tongkang

Kapal tongkang jenis kapal yang memuat barang. Kapal ini sebenarnya bukan kapal karena tidak mempunyai mesin sendiri (*self-propelled*), karna itu kapal ini harus digandeng dengan kapal tunda (Febian,2014).

E. Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri

1. Terminal Khusus

Terminal khusus adalah terminal yang letaknya di luar daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan Pelabuhan yang bertujuan untuk melayani kepentingan pribadi sesuai dengan usaha pokoknya yang merupakan bagian dari Pelabuhan terdekat.

Daerah pembangunan terminal khusus ditentukan oleh Menteri sesudah mendapatkan saran dari gubernur dan bupati/walikota tentang ketetapan rencana wilayah terminal khusus dengan rencana tata ruang wilayah provinsi dan kabupaten/kota. Penentuan daerah terminal khusus dilakukan dengan memikirkan aspek-aspek di bawah seperti berikut:

- a. Tata ruang wilayah provinsi dan kabupaten/kota yang sudah ditetapkan dengan rencana
- b. Harus menjamin keselamatan pelayaran jika ingin membangun dan menjalankan terminal khusus juga didasarkan pertimbangan ekonomis dan teknis operasional yang sangat efektif dan efisien
- c. Keselamatan dan keamanan pelayaran
- d. Pelabuhan yang tidak bisa melayani jasa Pelabuhan untuk suatu aktivitas terkhusus dikarenakan fasilitas yang terdapat di Pelabuhan memiliki keterbatasan
- e. Pertahanan dan keamanan negara

2. Terminal untuk kepentingan sendiri

Terminal untuk kepentingan sendiri merupakan terminal yang letaknya di dalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan Pelabuhan yang merupakan bagian dari Pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya. Pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri hanya bisa dilaksanakan berdasarkan kerja sama dengan penyelenggara Pelabuhan dan sudah mendapatkan perizinan dari:

- a. Direktur jendral perhubungan laut, untuk terminal untuk kepentingan sendiri yang bertempat di dalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan Pelabuhan pengumpul dan utama
- b. Gubernur, pengumuman regional bagi terminal untuk kepentingan sendiri yang bertempat di dalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan Pelabuhan
- c. Bupati/walikota, pengumuman lokal bagi terminal untuk kepentingan sendiri yang bertempat di dalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan Pelabuhan

Perizinan pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri ditentukan jika sudah melengkapi syarat-syarat berikut:

- a. Bukti Kerjasama dengan penyelenggaraan Pelabuhan
- b. Data perusahaan yang meliputi akta perusahaan, izin usaha pokok, serta nomor pokok wajib pajak
- c. Gambar tata letak lokasi terminal untuk kepentingan sendiri dengan skala yang memadai, gambar konstruksi dermaga, dan kordinat geografis letak terminal untuk kepentingan sendiri
- d. Bukti pengesahan tanah
- e. Proposal terminal untuk kepentingan sendiri
- f. Syahbandar memberikan saran kepada Pelabuhan setempat
- g. Tim teknis terpadu mengeluarkan berita acara hasil peninjauan

- h. Sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, pejabat yang bertanggung jawab sudah menyetujui studi lingkungan
- i. Studi kelayakan yang paling sedikit memuat
 - 1) Rencana volume bongkar muat bahan baku, peralatan penunjang dari hasil produksi, serta frekuensi kunjungan kapal di terminal untuk kepentingan sendiri
 - 2) Aspek ekonomi dan finansial yang berisi tentang efisiensi dibangunnya terminal untuk kepentingan sendiri dan aspek lingkungannya
 - 3) Aspek keselamatan dan keamanan pelayaran di terminal untuk kepentingan sendiri
- j. Kantor angkutan public terdaftar sudah mensurvei mengenai laporan keuangan satu tahun terakhir
- k. mempunyai modal diserahkan minimum Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

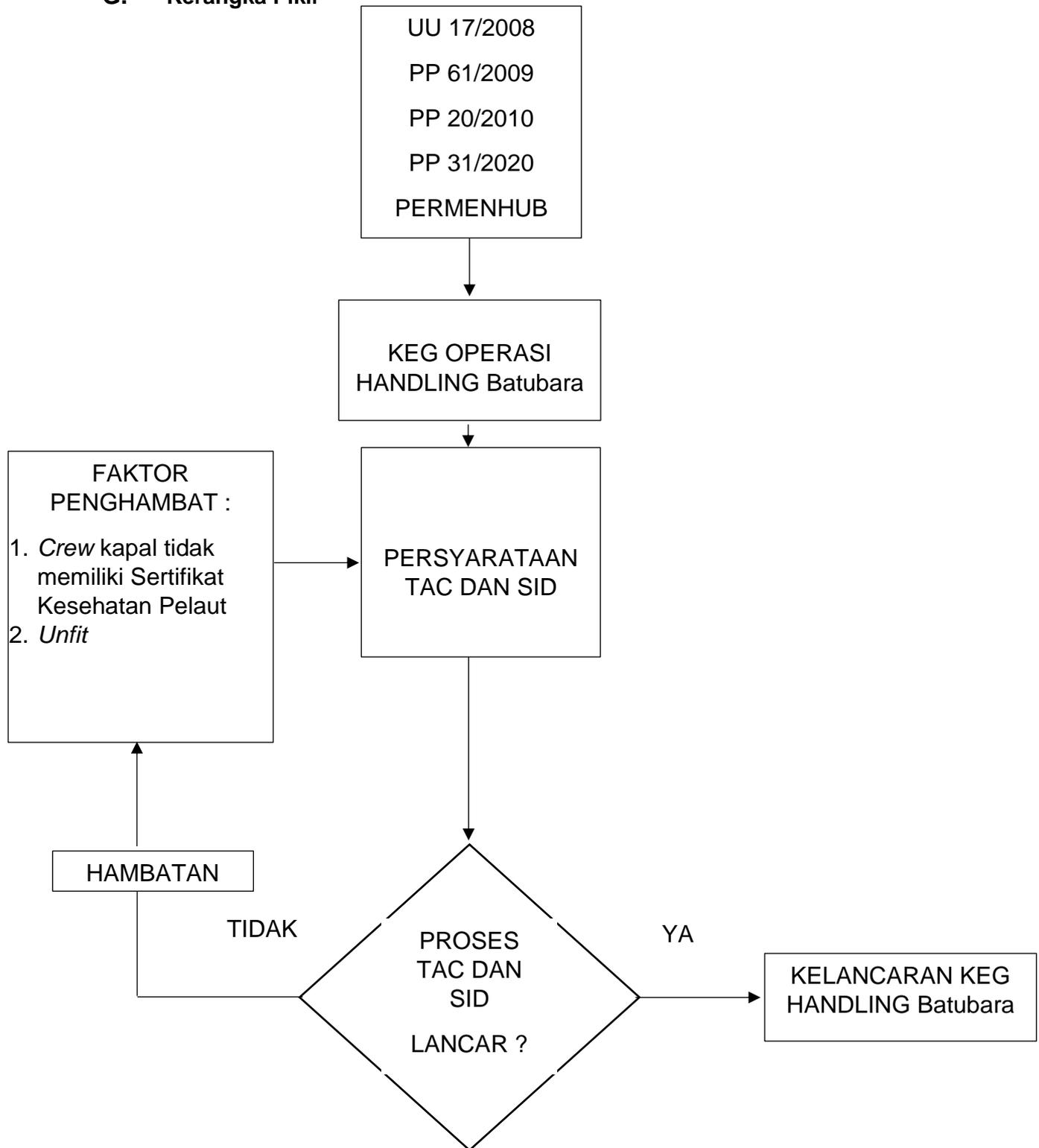
F. Pengertian Batubara

Menurut Sukandarrumidi dalam Prof. Dr. Ir. Irwandy Arif, M.Sc batubara merupakan batuan endapan yang bisa dibakar, terbentuk dari tanaman serta bercorak coklat hingga gelap yang pada saat pengendapannya mengalami proses fisika serta kimia yang menjadikan isi karbonnya kaya. Batubara adalah salah satu komoditi tambang yang berpeluang untuk digunakan lebih lanjut oleh pemerintah. Dimasa depan minyak dan gas bumi semakin menipis kemudian batubara menjadi alternatif potensial untuk menjadi penggantinya. Pengembangan perusahaan pertambangan batubara secara ekonomis sudah meraih hasil yang cukup besar, baik untuk pemenuhan kebutuhan dalam negeri ataupun sebagai sumber devisa. Definisi lengkap yang mencakup beberapa aspek mengenai batubara yaitu :

- a. Batubara termasuk batuan sedimen

- b. Batubara merupakan sebuah senyawa yang heterogeny
- c. Batubara terbentuk atas bagian-bagian utama: Karbon, hydrogen, dan oksigen, juga bagian-bagian lainnya: Belerang (sulfur) dan nitrogen
- d. Dalam Batubara terkandung zat mineral, suatu senyawa anorganik
- e. Terdapat jenis batubara tertentu bisa dirubah menjadi kokas metalurgi
- f. Sebagian jenis batubara bagus untuk digunakan sebagai bahan bakar pembangkit uap di PLTU
- g. Sebagian jenis batubara bisa diubah bentuknya menjadi zat cair dan gas.

G. Kerangka Pikir



H. Hipotesis

Berdasarkan masalah yang dikemukakan di atas maka penulis menyusun hipotesis sebagai berikut:

“Diduga bahwa dalam penerbitan kartu *Transshipment Access Card* dan *Single Identity Card crew* kapal memiliki Sertifikat Kesehatan Pelaut juga kondisi tubuh dari karyawan dan *crew* kapal yang *Unfit* atau tidak sehat yang membuat proses penerbitan kartu menjadi terhambat”.

BAB III

METODE PENELITIAN

Metodologi penelitian merupakan cara atau teknis yang dilakukan dalam penelitian yang dimana suatu penelitian harus berdasarkan pada material data yang tepat dan dapat dipertanggungjawabkan, baik secara teori ataupun fakta dilapangan. Sehingga hasil penelitian itu memiliki hasil nilai positif. Secara umum metode penelitian dimaksudkan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu.

A. Jenis, Desain, dan Variabel Penelitian

1. Jenis Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan metode penelitian deskriptif adalah data yang didapatkan dalam bentuk variabel dari beberapa informasi sekitar pembahasan baik secara lisan ataupun tulisan dan perilaku dari Sebagian orang yang diamati atas satu fenomena tertentu.

2. Desain Penelitian

Desain penelitian yaitu struktur dan rencana pemeriksaan terhadap pengumpulan informasi dan rencana agar memilah sumber-sumber serta tipe data digunakan sehingga bisa membagikan jawaban persoalan dalam penelitian.

3. Variabel Penelitian

Pada penelitian ini menggunakan variabel bebas yang mana variabel adalah variabel yang memberikan hasil, dampak, maupun akibat pada objek penelitian. Maka penulis mengambil variabel penelitian adalah “Analisis Penerbitan dan Manfaat kartu *Transshipment Access Card* dan *Single Identity Card* bagi karyawan dan *Crew Kapal* di Perusahaan PT. Dian Ciptamas Agung Cabang Berau”

B. Definisi Operasional Variabel

1. *Transshipment Access Card*

Transshipment Access Card atau kartu akses yang digunakan di daerah *transshipment* sebagai tanda bahwa crew kapal dan karyawan yang telah memenuhi syarat untuk bekerja di daerah operasi seperti daerah *transshipment* dan kapal baik *Tug Boat* dan *Floating Crane*. Di dalam kartu ini terlampir data diri pemilik kartu seperti nama, jabatan, No. TAC, perusahaan, dan masa berlaku yang masa berlaku tersebut berlaku selama satu tahun semenjak hasil dari *Medical Check-up* atau *Fit to work* dikeluarkan rumah sakit atau klinik.

2. *Single Identity Card*

Single Identity Card atau SID adalah kartu identitas yang digunakan di daerah tambang batubara milik PT. Berau Coal yang diterbitkan di Samburakat. Proses pembuatan SID PT. Berau Coal mengikuti ketentuan yang telah diterapkan oleh ID *Barge center office* (samburakat) yang berfungsi sebagai *helpdesk*. SID ini hanya boleh digunakan di area operasi yang tertera dalam SIO perusahaan yang telah disetujui oleh KTT. PT. Berau Coal. Kartu ini tidak berlaku bila digunakan di luar area yang telah disetujui dalam SIO perusahaan yang bersangkutan.

C. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah 6 karyawan dan 6 *crew* kapal perusahaan yang terlibat dalam penerbitan kartu *Transshipment Access Card* dan *Single Identity Card*.

2. Sampel

Maka sampelnya adalah pegawai di perusahaan PT. Dian Ciptamas Agung yang berjumlah 3 orang yaitu 1 karyawan dalam keadaan *Unfit* atau tidak sehat 2 *crew* kapal yang tidak memiliki Sertifikat Kesehatan Pelaut.

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

Penelitian di atas harus menggunakan metode yang benar, juga harus memilih teknik dan alat pengumpulan data selaras. Penggunaan teknik dan alat pengumpul data yang benar kemungkinan akan diperolehnya data yang objektif.

Untuk melakukan penelitian, sebagai peneliti menggunakan metode-metode khusus dalam pengumpulan data yang terbentuk secara menyeluruh berdasarkan suatu tujuan dalam penelitian. Pada penelitian ini penulis menggunakan berbagai teknik untuk mengumpulkan data di antaranya adalah:

1. Metode Observasi (Pengamatan Langsung)

Metode Observasi merupakan teknik mengumpulkan data dengan cara mendekati pada masalah yang ada, karena dengan observasi penyusun bisa langsung melakukan kegiatan dilapangan.

2. Metode Penelitian Pustaka (*Library Reseach*)

Penulis menggunakan metode untuk menemukan data mendatangi studi kepustakaan, buku-buku, artikel *website* internet dan literature-literature yang kuat hubungannya dengan subjek yang dibahas.

3. Teknik Dokumentasi

Teknik dokumentasi yaitu cara menyatukan data dengan cara peninggalan tertulis, seperti arsip-arsip dan termasuk juga buku tentang pandangan, dalil, teori atau hukum dan lain-lain yang berkaitan dengan masalah penelitian. Maka *instrument* penelitian dari teknik dokumentasi yaitu *checklist* dokumentasi.

E. Teknik Analisis Data

Berdasarkan data yang telah didapatkan, maka digunakan metode analisis deskriptif, kualitatif yaitu menganalisis berbagai temuan yang didapatkan pada saat penerbitan dengan ukuran berupa beberapa teori yang selaras dengan masalah yang di teliti, sehingga didapatkan penyebab terjadinya suatu masalah.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Pelabuhan Tanjung Redeb

Kantor unit penyelenggara Pelabuhan adalah unit pelaksana teknis di lingkungan kementerian perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada menteri perhubungan melalui direktur jenderal perhubungan laut. Pelabuhan Tanjung redeb sendiri merupakan kantor unit penyelenggaraan Pelabuhan Kelas II yang terletak di Jalan Pangeran Antasari, No. 27, Tanjung Redeb, Kalimantan Timur.

Kantor unit penyelenggara Pelabuhan mempunyai tugas melakukan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan aktivitas Pelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran pada Pelabuhan serta persediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum diupayakan secara komersial

Dalam melaksanakan tugas sebagai mana maksud yang di atas kantor unit Penyelenggara Pelabuhan memiliki fungsi sebagai berikut:

1. Menyiapkan bahan penyusunan rencana induk Pelabuhan dan daerah lingkungan kerja (DLKr) serta daerah lingkungan kepentingan Pelabuhan (DLKP)
2. Menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam Pelabuhan, alur pelayaran, dan fasilitas bantu navigasi pelayaran
3. Menjamin kelancaran arus barang, penumpang dan hewan
4. Menyediakan dan melayani jasa Pelabuhan
5. Mengatur, mengendalikan, dan mengawasi usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan perairan
6. Menyediakan fasilitas Pelabuhan, jasa pemanduan dan penundaan
7. Menjamin keamanan dan ketertiban di Pelabuhan
8. Perawatan kelestarian lingkungan di Pelabuhan
9. Mempersiapkan bahan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran

10. Pengelolaan urusan tata usaha kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat

Kantor unit penyelenggara Pelabuhan kelas II Tanjung Redeb memiliki pelayanan dengan modul E-Blanko pemanfaatan teknologi ini untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat. Terdapat 5 tipe layanan jasa eletronik pada modul E-Blanko, ialah jasa kepelabuhanan yang terdiri dari jasa pandu, jasa tambat, jasa donasi pandu, jasa donasi tunda, pas kendaraan ataupun orang, serta jasa sewa pemakaian perairan. Kedua merupakan jasa barang yang terdiri dari jasa dermaga, jasa penimbunan, dan jasa alih memuat kapal. Ketiga jasa kenavigasian. Empat jasa perkapalan dah kepelautan, serta kelima jasa angkutan laut.

Kantor unit penyelenggara Pelabuhan kelas II Tanjung Redeb juga mengawasi terminal khusus yang berkegiatan bongkar muat batubara di daerah *transshipment point* yang beroperasi di muara pantai Berau, Kalimantan Timur.

B. Gambaran Umum PT. Dian Ciptamas Agung

PT. Dian Ciptamas Agung (DCA) adalah salah satu perusahaan swasta yang bergerak pada bidang pelayaran batubara di Indonesia yang terletak di kecamatan Berau, Tanjung redeb, Kalimantan Timur. Dalam kegiatan pelayaran batubara PT. Dian Ciptamas Agung bekerja sama dengan PT. Berau Coal sebagai pemilik tambang batubara. Area tambang/*site* adalah area yang meliputi kegiatan teknis penambangan diantaranya yaitu lokasi penambangan, area CPP, area hauling atau area jalan angkut, area reklamasi dan area revegetasi. Sedangkan daerah operasi adalah daerah dimana terdapat kegiatan kerja PT. Berau Coal.

PT. Dian Ciptamas Agung memfasilitasi jasa angkut batubara dengan menggunakan kapal tunda dan *Barge* atau kapal tongkang. Perusahaan ini juga bergerak dibidang *shipping company* khususnya

percharteran atau penyewaan kapal yang akan digunakan untuk bongkar muat batubara baik dengan *system feeder* atau *longtowing* PT. Dian Ciptamas Agung terletak di Jl. Gatot Subroto No. A1, Tanjung Redeb, Kab. Berau, Kalimantan timur memiliki pengalaman Kerjasama dengan PT. Berau Coal yang juga merupakan anggota dari Sinarmas Mining yang bergerak dibidang pertambangan batubara.

1. Visi dan Misi PT. Dian Ciptamas Agung

a. Visi

PT. Dian Ciptamas Agung bercita-cita untuk mengelola seluruh operasi dengan etos kerja yang ramah lingkungan, peduli terhadap keselamatan, dan Kesehatan para pekerja, pelanggan, kontraktor sekaligus masyarakat pada umumnya.

b. Misi

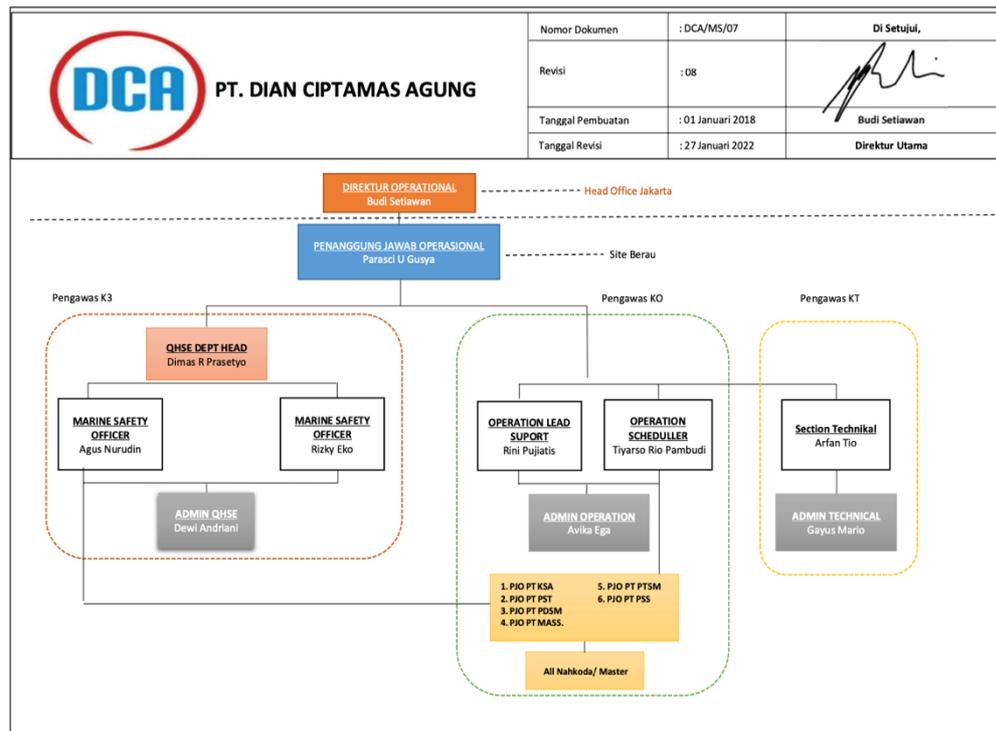
- 1) Sumber daya yang sangat berharga yang dimiliki oleh PT. Dian ciptamas Agung adalah para pekerja, sehingga tidak ada hal yang lebih penting selain melindungi Kesehatan dan keselamatan para pekerja
- 2) Mentaati hukum, peraturan, dan standar yang berlaku dengan tujuan melindungi keselamatan dan Kesehatan seluruh personil atau pihak-pihak yang terkait di dalamnya.
- 3) Menerapkan *system* manajemen/pengelolaan untuk mengidentifikasi, mengontrol dan memonitor dampak-dampak terhadap lingkungan, keselamatan dan Kesehatan semua pihak yang berhubungan dengan seluruh kegiatan operasional yang dijalani.
- 4) Mengembangkan kinerja perlindungan pada lingkungan Kesehatan dan keselamatan secara berkesinambungan.
- 5) Memperkenalkan kepada khalayak ramai alangkah pentingnya manfaat perlindungan terhadap keselamatan, Kesehatan dan lingkungan

6) Para *manager* dan *supervisor* wajib memberikan contoh keselamatan dan memahami dan mengikuti aturan dan dasar-dasar perlindungan terhadap keselamatan, Kesehatan juga lingkungan.

2. Struktur organisasi PT. Dian Ciptamas Agung

Organisasi adalah wadah untuk beberapa orang dalam sekelompok untuk melaksanakan Kerjasama sehingga menggapai sasaran dan sebagai salah satu manajemen agar melakukan pemerataan tugas, tanggung jawab, juga tanggung jawab pribadi setiap badan organisasi yang berada dalam perusahaan. Struktur organisasi adalah susunan dari macam-macam komponen dan unit kerja dalam suatu organisasi. Dalam struktur organisasi memiliki pemerataan kerja dan bagaimana fungsi aktivitas berbeda yang sudah diselaraskan dan juga terdapat adanya bermacam spesialis dari suatu pekerjaan, saluran perintah ataupun penyampaian laporan. Struktur oraganisasi di PT. Dian Ciptamas Agung pada gambar 4.1.

Gambar 4.1 Struktur Organisasi PT. Dian Ciptamas Agung



Sumber : PT. Dian Ciptamas Agung ,2022

Dengan adanya struktur organisasi manajem akan dipermudah dalam melaksanakan pengawasan serta koordinasi yang akan tercipta suatu kinerja yang baik dengan porsi yang sesuai dengan posisi yang dijabat, dari struktur organisasi tersebut dapat disimpulkan secara garis besar mengenai tugas dan tanggung jawab dari masing-masing posisi.

Adapun tugas dan tanggung jawab tersebut adalah:

a. Direktur utama

Direktur utama memiliki tanggung jawab tertinggi terhadap kelangsungan hidup perusahaan, nasib dari sebuah perusahaan tergantung pada direktur. Selain itu direktur juga menjadi pemimpin dalam melaksanakan tugas pribadi kepala badan dan juga mengarahkan serta memperhatikan kinerja dari karyawannya. Adapun tugasnya adalah:

- 1) Mengepalai perusahaan dengan membuat strategi-strategi perusahaan
- 2) Menetapkan dan menentukan peraturan dan kebijakan tertinggi perusahaan
- 3) Memiliki tanggung jawab untuk memimpin dan membuat perusahaan berjalan
- 4) Memiliki tanggung jawab terhadap keuntungan dan keurigan perusahaan yang dilalui
- 5) Membuat rencana dan meningkatkan hasil dari pendapatan dan pengeluaran belanja kekayaan perusahaan
- 6) Memposisikan diri sebagai perwakilan perusahaan terhadap hubungan dengan bagian eksternal perusahaan
- 7) Menentukan strategi-strategi agar dapat mencapai visi dan misi dari perusahaan
- 8) Mengkoordinasikan dan memperhatikan setiap aktivitas di perusahaan, dimulai pihak administrasi, kepegawaian hingga *supply* barang

b. Penanggung jawab operasional

- 1) Mengoptimalkan tercegah dari kecelakaan, pencemaran atau kontaminasi lingkungan hidup serta penyakit akibat kerja
- 2) Pemenuhan peraturan dan perundang-undangan yang berlaku
- 3) pemenuhan peraturan internal ke perusahaan owner
- 4) memenuhi *key performance indicator* (KPI) yang telah disetujui oleh pemilik perusahaan
- 5) secara konsisten menumbuhkan dan menjalankan budaya kerja terkait dengan K3L
- 6) menerapkan penghargaan dan hukuman yang cocok yang berguna mempercepat tumbuhnya budaya kerja yang ber-K3L
- 7) Meraih cedera LTI “Nihil” serta menurunkan kejadian berakibatkan kerusakan harta benda.

- 8) Melaksanakan identifikasi dan pengendalian bahaya (HIRADC) dan program/*activity* plan K3L di area kerjanya.
- 9) Mensosialisasikan HIRADC kepada seluruh tenaga kerja yang sudah menjadi tanggung jawabnya
- 10) Membuat dan merawat daerah kerja agar tetap bersih dan sehat (*housekeeping*)
- 11) Secara konsisten melaksanakan kegiatan monitoring (inspeksi K3L, SAP)
- 12) Melaporkan semua jenis kecelakaan/insiden yang terjadi dan melakukan investigasi insiden
- 13) Melaksanakan tindakan perbaikan dan tindakan pencegahan, berdasarkan hasil investigasi insiden, hasil audit, observasi, inspeksi, maupun temuan K3L
- 14) Melakukan kerjasama atau pembinaan kepada seluruh mitra kerjanya (*vendor*) dan penyedia berguna mengoptimalkan kemampuan K3L di seluruh area operasinya
- 15) Menghadiri undangan rapat dari KTT dan mengkomunikasikan informasi penting dari KTT, kepada seluruh pekerja sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya
- 16) Menyediakan perencanaan pelaksana proyek yang termasuk metode pelaksanaan, jadwal proyek, serta organisasi pelaksanaan.
- 17) Pelaksanaan pekerjaan dikendalikan secara efektif, efisien, dan selamat yang fokus pada rencana pelaksanaannya
- 18) Melaksanakan penilaian pekerjaan secara regular agar dapat dipastikan kebenaran jadwal dan mutu.

c. Deptment Operasional

- 1) *Running hours (operating dan standby time kapal)*, dengan melakukan fungsi pengawasan dan pelaporan jam operasi armada yang berkaitan dengan *performance speed* kapal dalam menjalankan kegiatan operasi.

- 2) *Moving vessel/ call free report*, mengawasi dan membuat laporan pergerakan armada.
- 3) *Barging/ cargo report*, membuat laporan *quantity barging/ cargo* yang diangkut oleh kapal- kapal yang beroperasi
- 4) *Fuel (HSD & MFO) consumption*, yang meliputi mengawasi dan membuat laporan pemakaian *high speed diesel (HSD)* dan *MFO (Marine fuel oil)* armada
- 5) Melakukan koordinasi dengan para pihak di lapangan terkait dengan kegiatan operasi armada
- 6) Membuat laporan pekerjaan yang akan dikirimkan kepala client (pencharter) yang akan digunakan sebagai data untuk melakukan proses penagihan
- 7) Melakukan koordiinasi dengan korespondensi dengan pihak shipowner sehubungan dengan kapal yang akan digunakan sebagai dalam tender yang diikuti
- 8) Mempersiapkan dan melengkapi seluruh dokumen sebagai persyaratan dalam tahap prakualifikasi dalam mengikuti suatu tender
- 9) Melakukan koordinasi dengan *finance department* dalam mempercepat pembuatan *Purchase order & WAN* oleh *Client* untuk kontrak-kontrak yang telah dikerjakan
- 10) Menyusun dan mengevaluasi rencana perawatan seluruh armada kapal
- 11) Memonitor jadwal pemeliharaan kapal
- 12) Menyiapkan anggaran untuk pemeliharaan kapal
- 13) Berhubungan dengan badan klasifikasi, inspector dan pihak luar lainnya dalam rangka pemeliharaan kapal
- 14) Menyiapkan dan memeriksa spesifikasi pekerjaan docking
- 15) Memonitor peraturan-peraturan terkait
- 16) Koordinasi dengan unit kerja lain dalam hal operasional kapal

- 17) Memeriksa kebenaran permintaan kapal yang berkaitan dengan aspek tehnik
 - 18) Memeriksa dan menganalisa laporan-laporan kapal yang berkaitan dengan masalah tehnik
- d. Department *Quality, Health, Safety and Environment* (QHSE)
- 1) Pembuatan program kerja K3 dan cara penggunaannya
 - 2) Meyakinkan dilakukannya program K3 dan membuat dokumentasinya
 - 3) Membuat laporan HSE dan menganalisa data *statistic* kecelakaan kerja
 - 4) Melaksanakan pengamatan risiko *asssestment*, HIRA, SOP dan JSA
 - 5) Menginformasikan kepada tenaga kerja berkaitan dengan *safety meeting*, rambu-rambu HSE secara persuasive
 - 6) Melaksanakan pengecekan pada setiap alat-alat kerja, pekerja, Kesehatan dari pekerja dan juga lingkungan kerja
 - 7) Memperhatikan keselamatan kerja dan pelatihan keselamatan
 - 8) Melaksanakan investigasi kecelakaan dan dapat mencari jalan keluar kecelakaan kerja dan melaksanakan peninjauan sebab terjadinya kecelakaan kerja
 - 9) Memastikan para pekerja sudah bekerja dasarkan SOP
 - 10) Mengawasi dan menunjukan karyawan bekerja berdasarkan dengan kewajiban dan sesuai dengan SOP
 - 11) Bertanggung jawab memberikan LOTO (*Lock Out Tag Out*)
 - 12) Melaksanakan peninjauan HSE, menjalankan program peninjauan HSE serta mengabarkan hasil peninjauan HSE
- e. Tugas dan Tanggu Jawab K3
- 1) Mengumpulkan, meneliti data dan menulis detail dari semua insiden atau peristiwa yang berbahaya, insiden sebelum terjadi sebuah kecelakaan, yang menyebabkan kecelakaan
 - 2) Menganalisa kecelakaan serta pencegahan kecelakaan

- 3) Menyatukan data terkait lokasi dan aktivitas yang diperlukan mengawasi yang lebih ketat dengan maksud untuk memberi saran kepada pimpinan tentang tata cara dan penggunaan alat-alat deteksi serta alat pelindung diri
 - 4) Tentang Keselamatan dan Kesehatan kerja diberikan penerangan dan petunjuk ke seluruh pekerja baik secara diskusi, ceramah, pertemuan, ataupun melalui alat publikasi lainnya seperti media dan pemutaran video.
 - 5) Anggota tim keselamatan dibentuk dan dilatih
 - 6) Menyusun statistik kecelakaan
 - 7) Melaksanakan penilaian keselamatan dan kesehatan kerja
- f. Tugas dan tanggung jawab KTT
- 1) Semua permesinan dan kelistrikan dalam ruang lingkup diawasi, diperiksa karena menjadi tanggung jawabnya
 - 2) Menjamin bahwa selalu dilaksanakan penyelidikan, pemeriksaan, dan pengujian dari pekerjaan permesinan kelistrikan serta peralatan
 - 3) Laporan yang telah dibuat ditandatangani dari pengujian, pemeriksaan dan penyelidikan
 - 4) Melakukan peninjauan serta pengujian pada setiap mesin juga alat-alat sebelum dipakai, setelah dipasang kembali ataupun yg telah dibenahi
 - 5) Merencanakan memastikan dilakukannya waktu *maintenance* yang sudah disepakati dan segala perbaikan permesinan tambang, pengangkut, membuat jalan, serta segala mesin lain yang digunakan
- g. Tugas dan tanggung jawab *Marine safety officer*
- 1) Melaksanakan system manajemen keselamatan dan Kesehatan kerja, termasuk memastikan program keselamatan dan Kesehatan kerja terimplementasi sesuai rencana, dengan target *Zero Fatality* dan LTI baik untuk perusahaan maupun mitra kerja

- 2) Berkoordinasi dengan *Marine Safety specialist* untuk tindak lanjut/ pemenuhan hasil audit internal dan external
 - 3) Memonitoring serta mengupdate data MCU, APD, dan berkordinasi dengan *crewing department* terkait pelatihan-pelatihan yang disyaratkan oleh perusahaan *customer* bagi semua karyawan dan *crew* kapal
 - 4) Mempersiapkan materi *meeting* bulanan dan lain-lain
 - 5) Mempersiapkan dokumen perpanjangan SIO sd SIO sampai dengan rilis
 - 6) Memastikan laporan-laporan *safety* terkait dengan *requirement* pemerintah dan *customer* dilaksanakan dengan baik (laporan *dialy hazard report, weekly report*, laporan kuartal ESDM, *monthly envior report, monthly OH report* dan lain-lain
 - 7) Membuat laporan bulanan terkait *performance leading* dan *lagging indicator safety* dari setiap unit kerja termasuk mitra kerja yang menjadi tanggung jawabnya untuk dilaporkan kepada *QHSE Manager*
- h. Tugas dan tanggung jawab *operation scheduler*
- 1) Bertanggung jawab dengan monitoring posisi serta control *availability tug & barge* di seluruh area PT. Dian Ciptamas Agung
 - 2) Waktu yang dibutuhkan untuk mengirimkan laporan *weekly* status armada *tug & barge* Berau dan Bunati
 - 3) Index yang mengukur ketepatan waktu untuk mengirimkan laporan semua laporan operasional (*update bongkar-muat tug & barge* dan aspek lainnya sesuai format *daily monitoring*)
 - 4) Index yang mengukur ketepatan waktu untuk mengirimkan laporan posisi *tug & barge daily+VTIS*
 - 5) Index yang mengukur penyelesaian statement terkait *on/off hire*
 - 6) Menghitung jumlah dari yang dibutuhkan untuk menyelesaikan berita acara hingga *full approval*

- 7) Index yang mengukur pencapaian keselamatan di PT. Dian Ciptamas Agung
 - 8) Merouting sertifikat *off hire* dan *on hire*
 - 9) Memonitoring posisi seluruh *tug & barge* di area PT. Dian Ciptamas Agung
 - 10) Memonitoring dan koordinasi terkait dengan *quantity* muatan
- i. Tugas dan tanggung jawab *Admin Operation*
- 1) Mendata atau mengabadikan segala perizinan yang baik dimiliki serta telah dimiliki bagi perusahaan juga memperhatikan masa berlaku perizinan yang dimiliki perusahaan
 - 2) Menyokong pengajuan, memonitoring proses dan penuntasan perizinan yang diusulkan perusahaan
 - 3) Mengamati segala perizinan perusahaan dan melaksanakan (memperpanjang dan membuat) proses perizinan untuk setiap kegiatan perusahaan
 - 4) Meninjau tiap peraturan atau perundang yang berhubungan/berkesinambungan dengan kegiatan perusahaan hingga keabsahaannya tetap terjaga
 - 5) Mengamati perubahan aturan-aturan serta kebijakan pemerintah untuk memperlancar proses perizinan mengenai tentang kegiatan operasional perusahaan
- j. Tugas dan tanggung jawab *Section Teknikal*
- 1) Melaksanakan pemeliharaan dan perawatan kebutuhan operasional kapal
 - 2) Melaksanakan pengendalian data dari kapal ke darat dan dicatat di dalam laporan per bulan
 - 3) Berkoordinasi dengan tim operasional dan *safety* dan mitra kerja perusahaan jika diperlukan/dibutuhkan
 - 4) Melakukan pekerjaan dengan mengidentifikasi kerusakan serta perawatan kapal untuk kebutuhan operasinal perusahaan
- k. Tugas dan tanggung jawab Admin Teknikal

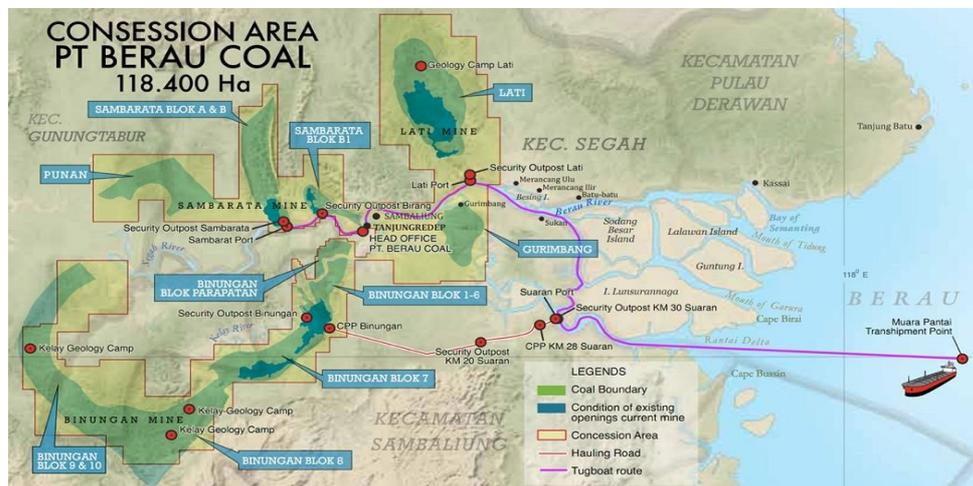
- 1) Mendata/mendokumentasikan semua laporan yang masuk dari semua kapal
- 2) Membantu pengajuan, memonitor progress serta penyelesaian pemenuhan permintaan kebutuhan kapal
- 3) Memonitor seluruh perijinan industry serta melaksanakan (membuat serta memperpanjang) proses perijinan tiap kegiatan industri
- 4) Mengkaji tiap peraturan/perundangan yang berhubungan/terpaut dengan kegiatan industri sehingga legalisnya senantiasa terpelihara

C. Tersus PT. Berau Coal

1. Lokasi

Lokasi *Transshipment Point* milik PT. Berau Coal terletak di Muara pantai pegat betumbuk Kecamatan pulau derawan kabupaten berau Kalimantan timur. Mobilitas yang digunakan saat menuju area *transshipment point* dengan menggunakan *speed boat* dengan jarak tempuh waktu ± 2 jam dari dermaga HO yang terletak di Jalan Pemuda Kec. Berau Kalimantan timur.

Gambar 4.2 Daerah *Transshipment point* PT. Berau Coal

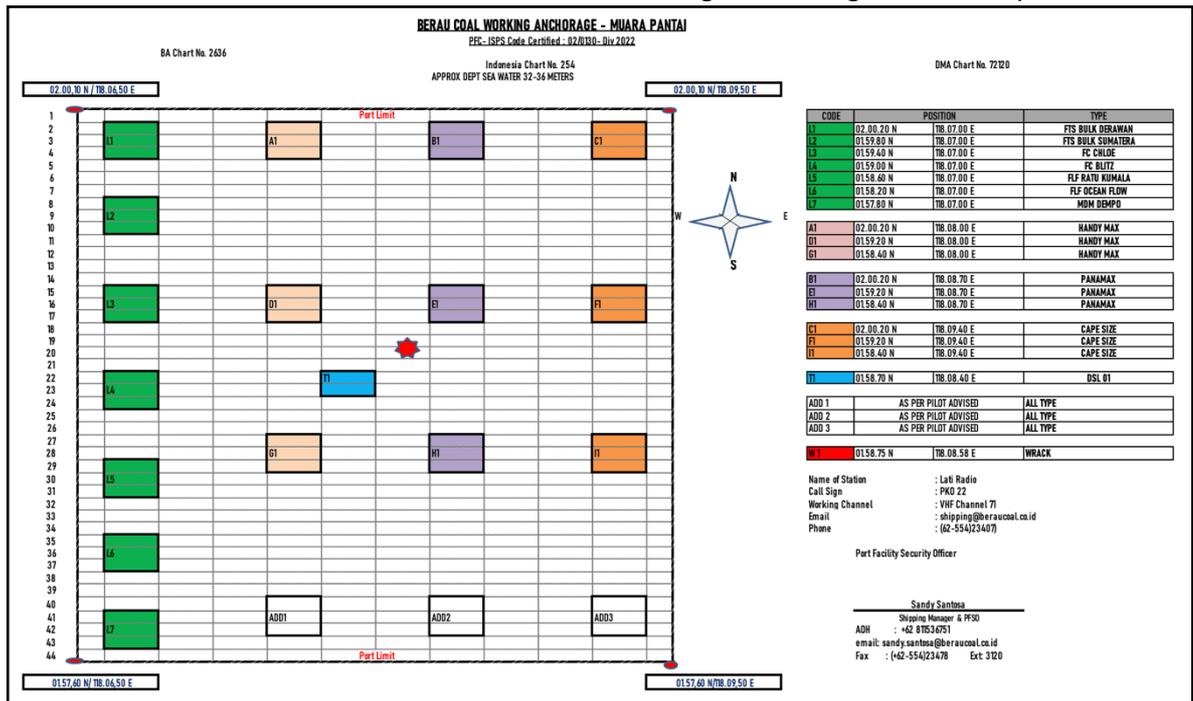


Sumber: PT. Berau Coal ,2022

2. Berau Coal Working Anchorage

Lokasi ini adalah lokasi dimana yang di tempati oleh *Floating Crane* dan *Mother Vessel* dibedakan berdasarkan warna. Warna hijau yaitu menjelaskan letak titik koordinat dari beberapa *floating crane* seperti *Bulk Derawan*, *Bulk Sumatra*, dan *Bulk Ratu kumala*, warna merah muda menjelaskan posisi koordiat dari *mother vessel* yang memiliki DWT 10.000-49.999 di tipekan dengan *Handy*, untuk warna ungu adalah posisi letak *mother vessel* yang memiliki DWT dari 60.000 sampai dengan 99.999 DWT yang ditipekan dengan *Panamax*, warna orange warna yang menjelaskan letak posisi *mother vessel* dengan 100.000 DWT sampai dengan 199.999 DWT dengan tipe *cape size*, kapal DSL 01 semacam kapal *barge* yang dilengkapi dengan *self propeller*, khusus untuk akomodasi bagi pelaut maupun karyawan kantor yang bertugas di muara pantai, warna putih *mother vessel* dari seluruh tipe DWT kapal yang di tempatkan di koordinasi tersebut.

Gambar 4.3 Berau Coal Working Anchorage – Muara pantai



Sumber: PT. Berau Coal, 2022

3. Aktivitas bongkar memuat batubara

Untuk melakukan aktivitas bongkar memuat batubara, diperlukan perlengkapan bantu untuk pemuatan berbentuk perlengkapan bongkar muat mekanik dan non mekanik. perlengkapan bongkar muat mekanik terdiri dari jenis-jenis keuntungan mekanis dengan demikian memindahkan memindahkan bebar di luar keahlian wajar manusia sebagai berikut:

a. *Mobile Crane*

Mobile Crane adalah perlengkapan bongkar muat *general cargo* ataupun benda universal yang keahlian angkut tertentu serta memiliki jarak pengangkutan yang relatif jauh.

b. *Ship's Crane*

Ship Crane merupakan *crane* yang dipasang di atas kapal yang diletakkan pada posisi yang sama dengan penempatan derek kapal (Menurut Sudjadmiko, F.D.C. pokok-pokok pelayanan niaga)

c. *Floating Crane*

Floating Crane atau *Crane* apung adalah alat bongkat muat yang dipasang pada semacam rakit baja, dengan Menara yang tidak dapat diubah posisinya. Menurut Sudjadmiko, F.D.C pokok-pokok pelayanan, jenis-jenis *crane* yang digunakan untuk pemuatan batubara di muara pantai yaitu *floating crane grab* dan *floating crane conveyor*. *Floating crane* ialah salah satu wujud kapal yang digunakan di atas laut, sesuai dengan Namanya kapal ini adalah *crane* yang mengapung dan untuk perpindahannya dari suatu tempat lain dibagi dua jenis:

- 1) Bergerak sendiri maksudnya menggunakan mesin sendiri untuk bergerak yang biasa dikenal dengan *Floating Crane Self Propeller (FCSP)*
- 2) Bergerak dengan bantuan *Tug Boat* atau *ditowing*. *Floating Crane* yang digunakan untuk memindahkan barang atau muatan dari *Barge* (tongkang) ke *mother vessel* (kapal induk) normal

disebut *loading* atau sebaliknya memindahkan dari *mother vessel* ke *barge* atau *unloading*. *Floating Crane* saat ini banyak digunakan di Kalimantan untuk proses pemuatan batubara.

Jenis-jenis *Floating Crane* sangat bermacam-macam ada dalam satu *Floating Crane* yang mempunyai dua *crane* yang disebut *double crane* atau *twin crane* juga ada *single crane* disamping itu ada pula *crane* yang divariasikan atau dikombinasikan dengan *conveyor* dengan harapan *loading* atau *unloading* dapat dilakukan dengan cepat.

d. *Conveyor* dari *floating crane* memiliki macam-macam karakteristik dan jenis keperluan macam-macam pemuatan. Jenis *conveyor* yang banyak ditemui dalam kegiatan pemuatan batubara:

1) *Roller Conveyor*

Roller Conveyor ini merupakan alat yang biasa dimanfaatkan. Lintasan geraknya beraturan dari beberapa tabung (*roll*) yang berdiri lurus terhadap haluan lintasan dimana plat dasar yang diposisikan untuk menyangga beban digerakkan dengan arah putaran *roll*. Rantai atau *belt*, ataupun dengan gaya gravitasi merupakan cara agar *Conveyor* biasa digerakkan tetapi harus diperhitungkan kemiringannya.

2) *Pipe to pipe*

Pipa begitu penting dalam perindustrian, untuk hal ini pipa yang dimanfaatkan untuk mengadakan atau mengirim barang yang akan dimanfaatkan untuk kegiatan pemuatan, sering juga pipa digunakan sebagai malancarkan aktivitas yang akan dilakukan, penyambungan pipa ini sangat membantu dalam hasil kerja *conveyor* untuk melakukan mempermudah kegiatan, di jaman yang semakin modern ini telah banyak *conveyor* yang memanfaatkan hal tersebut, pipa *conveyor* memfasilitasi transportasi bebas debu material dengan tidak ada kontaminasi dari lingkungan sekitarnya.

3) *Stowage Factor*

Stowage Factor mengidentifikasi beberapa banyak kubik meter yang dibutuhkan untuk menampung 1 ton dari muatan yang dimuat dalam palka. *Stowage Factor* dihitung berdasarkan rasio dari *stowage space* yang dibutuhkan di bawah kondisi normal, termasuk kekurangan muatan akibat perjalanan maupun pengemasan. Untuk hal ini *stowage* pemuatan mempunyai sifat utama.

e. *Barge* (tongkang) dan *Tug Boat*

Barge ialah fasilitas angkutan laut yang biasanya berlayar serta bergerak di laut juga sungai bila ditarik ataupun ditunda oleh kapal (*tug boat*) yang mempunyai lambung yang datar semacam kotak besar yang mengapung digunakan untuk mengangkut barang, Sedangkan kapal (*tug boat*) merupakan kapal yang dapat digunakan untuk manuver atau perpindahan di Pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan, kapal tunda digunakan untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan rusak. Menurut Romanda, A. A (2020:104) tugas kapal *tug boat* adalah menolong kapal lain melakukan manuver dengan cara didorong atau ditarik. Kapal *tug boat* tidak hanya digunakan untuk masuk atau keluar dari area pelabuhan, kapal *tug boat* dapat difungsikan di kawasan danau ataupun sungai serta dapat menarik kapal *barge* atau kapal yang akan diperbaiki.

4. Mitra kerja PT. Dian Ciptamas Agung

PT. Dian Ciptamas Agung bekerja sama dengan beberapa perusahaan seperti PT. Berau Coal sebagai pemilik batubara yang akan diantarkan ke muara pantai lalu yang akan dibongkar atau *unloading* dan kemudian di muat atau *loading* ke *mother vessel*.

PT. Dian Ciptamas Agung juga bekerja sama dengan PT. ABL yang berperan sebagai *Floating Crane* yang membongkar muatan batubara

dari kapal tongkang atau *barge* menuju ke *mother vessel* atau kapal induk. Selain itu PT. Dian Ciptamas Agung juga bekerja sama dengan PT. ABC yang bertugas sebagai alat-alat berat seperti *bulldozer* yang membantu untuk mempermudah pengerukan saat kegiatan bongkar muat batubara dari tongkang ke kapal induk.

D. Kegiatan Pelayanan PT. Dian Ciptamas Agung

PT. Dian Ciptamas Agung bergerak dibidang pelayaran batubara. Dimana batubara disini dimiliki oleh PT. Berau Coal yang telah berjalan sejak tahun 1983 yang sampai pada saat ini memiliki area konsesi berjumlah 118.400 hektar. PT. Dian Ciptamas Agung sebagai mitra kerja PT. Berau Coal yang mengangkut batubara PT. Berau Coal menuju ke *transshipment poin* yang nantinya akan di muat oleh *mother vessel* atau kapal induk. Batubara yang akan di muat oleh PT. Dian Ciptamas Agung akan di angkut di beberapa *jetty* di antaranya adalah *jetty* Lati, *jetty* suaran, dan *jetty* Rinding. Selain berperan rekan kerja PT. Berau Coal, PT. Dian Ciptamas Agung juga merupakan perusahaan *owner ship* dimana kapal yang dimiliki adalah *tug boat* berjumlah 15 kapal dan *barge* atau kapal tongkang yang berjumlah 16 kapal tongkang yang mana semua kapal milik PT. Dian Ciptamas Agung ini beroperasi di beberapa tempat seperti di Bunati, Berau, Samarinda, dan kendari

E. Penggunaan *Transshipment Access Card* dan *Single Identity Card*

1. *Transshipment Access Card*

Didalam kartu ini terlampir data diri pemilik kartu seperti nama, jabatan, No. TAC, perusahaan, dan masa berlaku yang masa berlaku tersebut berlaku selama satu tahun semenjak hasil dari *Medical check-up* atau *Fit to work* dikeluarkan. Kartu ini sangatlah penting baik bagi karyawan ataupun *crew* kapal dikarena kan kartu ini merupakan satu tanda bukti atau juga bisa sebagai tanda pengenal dimana yang memiliki kartu ini merupakan karyawan dari perusahaan PT. Dian

Ciptamas Agung ataupun mitra kerja lain dari PT. Berau Coal yang berfungsi sebagai bahwa karyawan atau *crew* kapal telah memenuhi syarat dan standar untuk bekerja di daerah operasi Berau Coal seperti saat berada diatas kapal *tug boat*, berada di area *transshipment point*, *ship to ship*, sebagai kartu tanda pengenal.

2. *Single Identity Card*

Single Identity Card adalah kartu yang di miliki karyawan atau *crew* kapal yang digunakan setiap memasuki area tambang milik PT. Berau Coal seperti *jetty* gurimbang, *jetty* suaran, dan *jetty* lati. Setiap memasuki tambang di atas sebelum memasuki daerah tambang kita akan diperiksa oleh *security* dari kendaraan yang kita gunakan dan kartu *Single Identity Card* yang akan di minta oleh *security* untuk dilakukan scan terhadap kartu kita apakah kartu tersebut masih dalam masa berlaku atau tidak. Saat setelah urusan kita selesai di daerah tambang dan ingin keluar dari daerah tersebut kita Kembali diperiksa oleh *security* tetapi untuk kendaraan saja yang akan di periksa tanpa perlu menunjukkan Kembali kartu kita tersebut. *Single Identity Card* juga terhubung dengan situs web milik PT. Berau Coal dimana web tersebut terdapat segala keterangan kita seperti masa berlaku kartu, memonitoring masa berlaku simper, mengetahui masa kerja, dan sertifikat yang dimiliki oleh karyawan dan *crew* kapal.

F. Hasil Penelitian

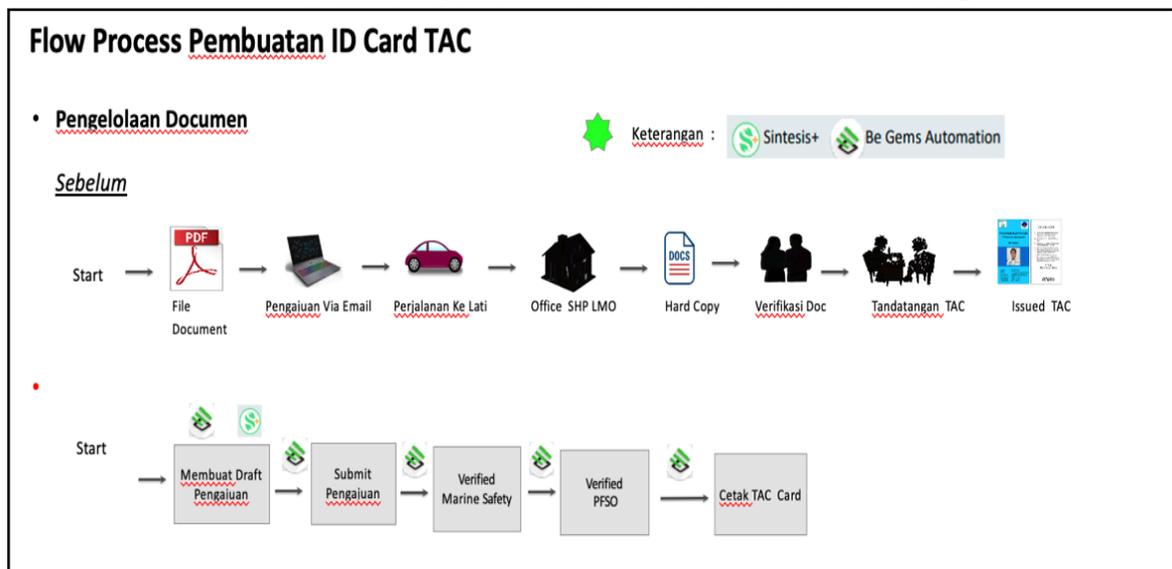
1. Penerbitan kartu *Transshipment Access Card* dan *Single Identity Card*

Permasalahan yang akan diteliti pada penelitian ini adalah mengenai kendala yang di alami saat penerbitan kartu *Transshipment Access Card* dan *Single identity Card*. Selama melakukan penelitian PT. Dian Ciptamas Agung sebagai pemohon untuk penerbitan kartu mendapatkan data-data yang menyebabkan penerbitan kartu *Transshipment Access Card* dan *Single identity Card* mengalami hambatan. *Transshipment Access Card* atau kartu akses yang

digunakan di daerah *transshipment* sebagai tanda bahwa crew kapal dan karyawan yang telah memenuhi syarat untuk bekerja di daerah operasi seperti daerah *transshipment* dan kapal baik *Tug Boat* dan *Mother Vessel*. Dalam kartu ini terlampir data diri pemilik kartu seperti nama, jabatan, No. TAC, perusahaan, dan masa berlaku yang masa berlaku tersebut berlaku selama satu tahun semenjak hasil dari *Medical Check-up* atau *Fit to work* dikeluarkan rumah sakit atau klinik.

a. Prosedur penerbitan kartu *Transshipment Access Card* dan Single Identity Card

Gambar 4.4 Prosedur Pembuatan TAC dan SID



Sumber: PT. Berau Coal,2022

b. Pelaksanaan penerbitan kartu *Transshipment Access Card*

PT. Dian Ciptamas Agung telah melaksanakan permohonan penerbitan kartu TAC sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh PT. Berau Coal. *Form* Permohonan untuk pengajuan TAC yang telah ditanda tangani oleh *Maneger Department* akan dikirim oleh HSE dari PT. Dian Ciptamas Agung dalam bentuk *word* dikirim melalui *e-mail* kepada PT. Berau Coal, jika dokumen telah dikirimkan maka *Form* permohonan *diprint* lalu akan dibawa menuju ke Lati di kantor Lati kemudian dokumen permohonan akan diberikan kepada *Marine*

Safety yang akan di verifikasi terlebih. Setelah di verifikasi maka dilanjutkan dengan tanda tangan oleh WKTT dan Manager DIC, barulah kartu *Transshipment Access Card* dapat digunakan dan diberikan kepada karyawan ataupun crew kapal.

Kelengkapan dokumen dalam penerbitan kartu TAC:

1) Permohonan pembuatan TAC

Gambar 4.5 dan 4.6 Form izin masuk kerja

Gambar 4.5: Formulir Permohonan Izin Masuk Kerja di Daerah Operasi

berau-coal BERAU COAL GREEN MINING SYSTEM
FORMULIR
Permohonan Izin Kerja di Daerah Operasi

Tanggal Permohonan: 05 JULI 2022
Nama Instansi, Pemohon Izin: PT. DCA
Lokasi Izin: Kawasan Kerja: MARINE

Status Pemohonan Masuk Daerah Operasi: Dalam Karyawan Disetujui/Disetujui Karyawan sementara

Permohonan yang diajukan: Masuk Daerah Operasi/Transshipment SMPER SMPER
Pegawai Lead Claring: NIMRA NIMRA Pegawai Perawatan

No.	Nama	Jabatan	Uraian	Fungsi/Tugas	Keterangan
1	Terdaftar				
2					
3					

Khusus Perijinan SMPER
(jika berlaku yang diajukan): Full Permis Non Full Permis Selangun Darat A D B All

Penyertaan: (jika untuk & nama yang diajukan)

Foto Copy KTP Foto Copy Certificate Kualifikasi Foto Copy SD Surat Rekomendasi Hasil MCU Bukti Orientasi awal dan Jalan Lainnya

Penyerahan Penguasaan Kenderaan (jika melakukan copy STNK dan Pajak STNK yang masih berlaku)
No. TUK KENDARAAN: TUK KENDARAAN:

No.	Standa	Kategori	Daerah	Keterangan
1	Lantai Beton			
2	Drain System Beton			
3	Penutupan Beton Target			
4	Salur Air/Bekas Pengalihan			
5	Kondisi Dan			
6	Cara Pengalihan Bekas			

Manajemen: PT. Dian Ciptamas Agung
Manager DIC: PIC Section:

PT. Dian Ciptamas Agung
Gedung Jaya
Lantai GABU, Jl. M.H. Thamrin No. 12
Kebon Sirih, Menteng, Jakarta Pusat 10340

Office Cabang
Jl. Gatot Subroto Blok A1
Tanjung Rede, Berau
Kalimantan Timur

F-GMP-08.01
02/Rev. 1.0
Tanggal Cetak: 18/10/2017
Halaman: 1 dari 1

Gambar 4.6: Surat Perihal Permohonan Pembuatan ID Card TAC

PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG
Tanjung Rede, 05 JULI 2022

Perihal: Permohonan Pembuatan ID Card TAC

Kepada Yth.
PT. Berau Coal
Jl. Pemuda No-40 Tanjung Rede, Berau, Kalimantan Timur
Up, Bapak Sandi Santosa - WKTT Marine Operation
Di -

Tempat

Dengan Hormat,

Sesuai dengan peraturan yang berlaku di PT. Berau Coal, Dengan ini kami ingin mengajukan permohonan induksi, ID Card PT. Berau Coal & TAC untuk perpanjangan sebelum masuk & bekerja di area operasional marine PT. Berau Coal.

Demikian permohonan dari kami dan atas kerjasamanya kami ucapkan banyak terimakasih.

Hormat Kami, Disetujui,

Paraso Utomo Gusya
FJO PT. DCA

Sandy Santosa
WKTT, Marine Ops

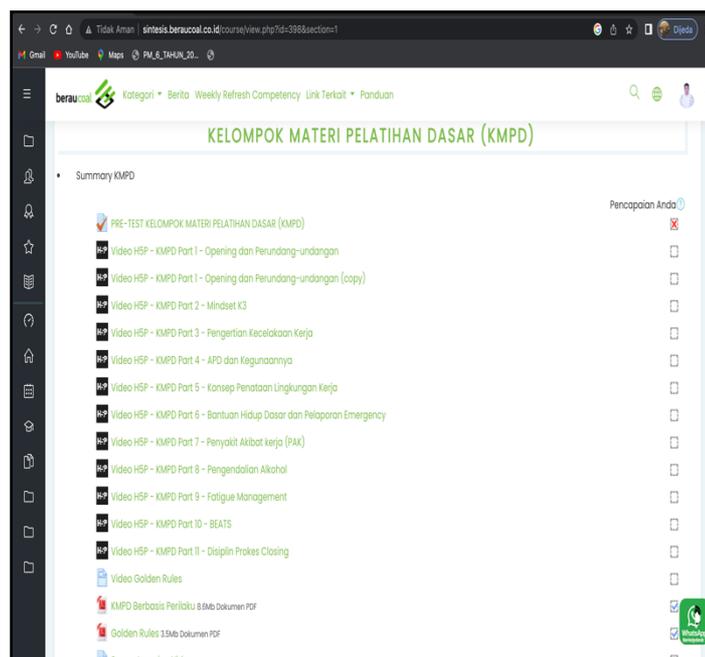
Sumber: PT. Dian Ciptamas Agung, 2022

- 2) Form izin masuk lokasi kerja
- 3) Lampiran TAC
- 4) KTP
- 5) Hasil pelatihan KMPD
- 6) Hasil MCU dan Sertifikat Kesehatan pelaut
- 7) Checklist Sertifikat Laut
- 8) FC. Sertifikat Laut
- 9) Hasil induksi

c. Pelaksanaan penerbitan kartu *Single Identity Card*

Single Identity Card atau SID adalah kartu identitas yang digunakan di daerah tambang batubara milik PT. Berau Coal yang diterbitkan di Samburakat. Proses pembuatan SID PT. Berau Coal mengikuti ketentuan yang telah diterapkan oleh ID *Barge center office* (samburakat) yang berfungsi sebagai *helpdesk*. Untuk alur penerbitan kartu SID pertama adalah data diri karyawan atau *crew* kapal akan dimasukkan kedalam *System HSE Automation* pada hasil MCU pada bagian *Fit to work juga* diunggah kedalam sistem. Karyawan atau *crew* kapal melakukan pelatihan Kelompok Materi Pelatihan Dasar (KMPD) yang terdapat dalam web Sintesis berau coal milik PT. Berau Coal. Jika *form* pengajuan izin kerja telah di tanda tangani akan dimasukkan ke dalam *HSE Automation* untuk di verifikasi. Setelah semua data valid akan dilanjutkan dengan pencetakan kartu SID di Samburakat dan kartu telah sah dan dapat digunakan karyawan ataupun *crew*.

Gambar 4.7 Pelaksanaan KMPD



Sumber: PT. Berau Coal, 2022

2. Kendala yang Dialami

a. Crew kapal Tidak memiliki Sertifikat Kesehatan Pelaut

Menurut penulis diinformasikan bahwa “hambatan yang dialami dalam penerbitan kartu *Transshipment Access Card* dan *Single Identity Card* adalah Crew kapal tidak memiliki Sertifikat Kesehatan Pelaut untuk menunjang kelancaran dalam penerbitan kartu tersebut, jika yang bersangkutan tidak memiliki Sertifikat Kesehatan Pelaut penerbitan kartu *Transshipment Access Card* akan terhambat.

Berdasarkan hasil penelitian di atas hambatan yang dialami pada saat penerbitan kartu tersebut tidak dimilikinya Sertifikat Kesehatan Pelaut oleh crew kapal. Adapun sertifikat yang dimaksud dikutip dari Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 1 Tahun 2018 “Sertifikat Kesehatan Pelaut merupakan bukti tertulis yang mengandung keterangan kepantasan untuk kerja yang diterbitkan oleh fasilitas pelayanan pemeriksaan kesehatan pelaut”

Gambar 4.8 Contoh Sertifikat Pelaut



Sumber: PT. Dian Ciptamas Agung 2022

b. *Unfit*

Karyawan atau *Crew* kapal yang pada hasil *Medical Check-up* terdapat keterangan *Unfit* atau tidak dapat bekerja sementara waktu, sehingga karyawan atau *Crew* kapal diharuskan untuk melakukan konsultasi ke dokter yang sesuai dengan catatan yang terdapat di dokumen MCU. Karyawan atau *crew* kapal tidak diizinkan bekerja sementara waktu dan diizinkan bekerja kembali setelah karyawan atau *crew* kapal telah melaksanakan konsultasi ke dokter dan melakukan pengobatan sehingga pada saat *Medical*

Check-up ulang pada keterangan di dokumen MCU menyatakan karyawan atau Crew kapal *Fit* untuk bekerja.

Gambar 4.9 hasil MCU *Unfit*

DOKUMEN HASIL CHECK-UP KESEHATAN PELAUT (MCU)

PERUSAHAAN PERTAMBANGAN BATUBARA DAN BUNYAN (PT) BUNYAN

Pemeriksaan Fit Untuk Bekerja (Fit To Work) & Fit Untuk Bekerja (Fit To Work)

Kapal: Tanjung Rokat. 04/09/2022

VTH (VTS) : IISD - HD Department PT Bukit Coal - Mitra Kapal Tanjung

Perihal: Rekomendasi Kesehatan Hasil Pemeriksaan Kesehatan (Medical Check Up)

Fit To Work	(Diikuti)
Fit To Work	(Diikuti)
Unsur pemeriksaan di bawah ini:	
• Pemeriksaan	(ditulis tanggal jabatan spesifik)
• Pemeriksaan SIMPER	(ditulis tanggal jabatan spesifik)
• Pemeriksaan KEMPER	(ditulis tanggal jabatan spesifik)
• Fisik Standar	(ditulis tanggal jabatan spesifik)
Pemeriksaan lainnya	18 caru (ditulis tanggal jabatan spesifik)

Dengan ini menyatakan/nyatakan bahwa:

Nama Utama: Dr. dr. Ryan F / 386 Perusahaan & Departemen: PT. DCA.

NIK: _____

Rekomendasi hasil MCU yang telah dilakukan, serta isi kondisi yang ditemukan (jika terdapat):

a. FIT untuk bekerja* lemah dan SP. Mata, kerehan. Vms

b. FIT untuk bekerja dengan catatan* evaluasi ulang hasil gula darah

c. Rekomendasi untuk UNFIT untuk bekerja Jadi, dikawatirkan mata terburai 6/9 mata terburai 6/10

d. UNFIT untuk bekerja o karam Dokter Umum

Rekomendasi ini berlaku sejak tanggal pembuatan 01/09/2022 dan tanggal pembuatan 01/09/2022.
 dan dapat dibatalkan kembali jika jika ditemukan hasil pemeriksaan lainnya yang ada dalam kondisi UNFIT
 evaluasi hasil Gula darah
 K. lemah darah

Sumber: PT. Dian Ciptamas Agung, 2022

G. Upaya Pemecahan Masalah

1. Tidak memiliki Sertifikat Kesehatan Pelaut

Sertifikat Kesehatan Pelaut sangat penting untuk setiap crew kapal karena dengan memiliki sertifikat ini bisa dipastikan crew kapal dalam kondisi yang baik dan bisa bekerja secara optimal. Dalam menangani masalah ini PT. Dian Ciptamas Agung terkait tidak memiliki sertifikat ada baiknya sebelum melakukan pengajuan penerbitan PT. Dian Ciptamas Agung harusnya memastikan crew kapal memiliki Sertifikat Kesehatan Pelaut sehingga tidak terjadi

hambatan-hambatan saat penerbitan kartu. Jika *crew* kapal tidak memiliki Sertifikat Kesehatan Pelaut, PT. Dian Ciptamas Agung membuat surat pengantar untuk *crew* kapal yang akan diberikan kepada Rumah Sakit atau Klinik untuk proses pembuatan sertifikat tersebut.

Berdasarkan hasil yang dapat disimpulkan di atas bahwa pengecekan terhadap dokumen sebelum melakukan pengajuan pembuatan kartu itu sangat penting agar menghindari hambatan yang akan di alami saat penerbitan kartu dan dapat terlaksana dengan efektif dan efisien.

2. *Unfit*

Keadaan *unfit* pada seseorang tentunya berasal dari orang itu sendiri. Pertama bekerja dengan berlebihan dengan tidak memikirkan waktu istirahat sehingga bisa membuat pekerja lebih cepat lelah dan mengalami kondisi Kesehatan menurun. Kedua dari segi makanan tentunya makanan juga sangat berpengaruh terhadap kondisi tubuh kita karena segala gizi yang terdapat pada makanan akan menjadi energi untuk tubuh kita, bagaimana bila santapan yang kita makan tidak memiliki gizi yang sehat pasti ini juga berdampak kepada tubuh kita karena tidak dapat memenuhi kebutuhan dari tubuh kita. Untuk para karyawan dan *crew* kapal diharapkan untuk lebih memperhatikan Kesehatan tubuh masing-masing seperti tidak bekerja pada saat bukan waktu bekerja untuk menghindari kelelahan pada tubuh karyawan dan *crew* kapal yang akan menyebabkan kondisi tubuh akan melemah. Disaat kondisi tubuh menjadi lemah akan membuat pekerja tidak akan bisa melaksanakan pekerjaannya seoptimal mungkin.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

1. *Transshipment Access Card Single Identity Card* akan sangat bermanfaat dalam kegiatan operasional PT. Dian Ciptamas Agung karena kartu ini selain sebagai tanda pengenal kartu ini juga menjadi salah satu bukti bahwa karyawan atau *crew* kapal telah memenuhi syarat dan standar untuk bekerja di daerah operasi Berau Coal.
2. Faktor yang menghambat penerbitan kartu *Transshipment Access Card* dan *Single Identity Card* adalah pertama *crew* kapal tidak memiliki Sertifikat Kesehatan Pelaut, kedua kondisi *crew* kapal ataupun karyawan yang *Unfit* sehingga penerbitan kartu *Transshipment Access Card* dan *Single Identity Card* menjadi terhambat

B. Saran

Dalam pelayanan *Transshipment Access Card* dan *Single Identity Card* agar dilakukan kelengkapan dokumen yang akan diajukan demi kelancaran kegiatan operasional pada PT. Dian Ciptamas Agung.

DAFTAR PUSTAKA

- Lubis, E. (2012) "Pelabuhan Perikanan". Institut Pertanian Bogor Press: Bogor.
- Nugroho, R.A (2020) Proses pelaksanaan dan perawatan kapal menggunakan metode sandblasting di galangan kapal unit I PT. JANATA MARINA INDAH Semarang. <http://repository.unimar-amni.ac.id/3029/>
- Peraturan Menteri Kesehatan RI No. 1 tahun 2018, Tentang *Pemeriksaan Kesehatan Pelaut*
- Peraturan Menteri Republik Indonesia No. 20 tahun 2017, Tentang *Terminal khusus dan Terminal untuk kepentingan sendiri*
- Peraturan Menteri Republik Indonesia No. 72 tahun 2021, Tentang *Perubahan keempat atas peraturan menteri perhubungan No. KM 62 tahun 2010 tentang organisasi dan tata kerja kantor unit penyelenggara pelabuhan*
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 31 tahun 2021, Tentang *Penyelenggaraan bidang pelayaran*
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 tahun 2009, Tentang *Kepelabuhanan*.
- Priyanka R. & Triatmojo B. (2020) Analisis Pelabuhan Induk Terpadu Batubara dan Sistem Ship to Ship Transshipment di Kawasan Kalimantan Timur. <http://etd.repository.ugm.ac.id/penelitian/detail/186277>
- Prof. Dr. Ir. Irwandy Arif, M.Sc, "Batubara Indonesia" PT.Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2014, hlm. xvii
- Putra, A.A & Djanlante, S. (2016) Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Dalam Mendukung Pembangunan BERKELANJUTAN, Jurnal Ilmiah Vol. 6 (1) page (433-443). <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jime/article/view/11627>
- Undang-Undang No. 17 tahun 2008, Tentang *Pelayaran*
- Ridho, Figur Sahara Fahrul (2022) Strategi Peningkatan Efektivitas Kegiatan Bongkar Muat *Twin Barge* PT. MBSS di Muara Pantai Tanjung Redeb. <http://repository.pip-semarang.ac.id/4292/>
- Suyono, R.P (2007) pengangkutan intermodal ekspor impor melalui laut. *Edisi keempat*

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



ANDI ZULKIFLI HARUN, Lahir pada tanggal 01 Januari 2000 di Pebenaan Kecamatan Keritang Provinsi Riau, merupakan anak kelima dari 6 bersaudara dari pasangan bapak Andi Yusuf dan Andi Hasnah. Pendidikan Sekolah Dasar di SD N 017, Kecamatan Keritang diselesaikan pada tahun 2012 lalu melanjutkan Sekolah Menengah Pertama di SMP N 20 Pekanbaru dan selesai pada tahun 2015. Di tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan Sekolah Menengah Atas di SMA YAPPENDA Jakarta Utara dan selesai pada tahun 2018. Setelah lulus penulis tidak langsung melanjutkan Pendidikan Kuliah dikarenakan tidak lulus Tes pada saat tes disalah satu Intansi Pemerintah, penulis melanjutkan kuliah pada tahun 2019 di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dengan mengambil jurusan D-IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Pada semester V-VI penulis melaksanakan Praktek Darat atau *Intership* di perusahaan PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG yang terletak JL. Gatot Subroto, Berau Kalimantan Timur selama 12 bulan ditempatkan pada bagian HSE Dapartement sebagai *Cadet*. Pada tahun 2023 penulis akan menyelesaikan pendidikannya di bulan September dari Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.