



ANALISIS KECELAKAAN KERJA CREW KAPAL MT. BINTULU DI PT. USDA SEROJA JAYA AGENCIES CABANG KUALA TANJUNG

Miya Wanda Halimah Lubis

Manajemen Logistik Fakultas Logistik Teknologi Dan Bisnis Universitas Logistik Dan Bisnis Internasional
e-mail: miyawandahl@gmail.com

INFO ARTIKEL

Sejarah Artikel:
Diterima, 20 Juni 2024
Direvisi, 27 Juni 2024
Disetujui, 30 Juni 2024

KEYWORDS

Work accident,
Crew Ship Mt. Bintulu,
Pt. Usda Seroja Jaya Agencies.

ABSTRACT

This workplace accident was caused by several main factors such as a lack of safety training, unsafe work procedures, and inadequate supervision during operations. The impact of this accident is very significant on the well-being of the ship's crew, including physical injuries and mental disturbances, as well as causing a decrease in productivity and an increase in the company's operational costs. This article recommends several preventive measures to reduce workplace accidents in the future, such as enhancing safety training for the ship's crew, implementing stricter work procedures, and increasing supervision during ship operations. The company's management plays a crucial role in ensuring workplace safety by ensuring that all safety procedures are properly followed and providing the necessary resources for training and supervision. Additionally, raising awareness about the importance of workplace safety among the ship's crew through regular campaigns and socialization is also identified as an important step to prevent workplace accidents. By implementing these measures, it is expected that the rate of workplace accidents can be significantly reduced, creating a safer and more productive work environment for all ship's crew at PT. USDA Seroja Jaya Agencies Branch Kuala Tanjung.



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

KATA KUNCI

Kecelakaan Kerja,
Crew Kapal Mt. Bintulu,
Pt. Usda Seroja Jaya Agencies.

ABSTRAK

Kecelakaan kerja ini disebabkan oleh beberapa faktor utama seperti kurangnya pelatihan keselamatan, prosedur kerja yang tidak aman, dan minimnya pengawasan selama operasional. Dampak dari kecelakaan ini sangat signifikan terhadap kesejahteraan kru kapal, termasuk cedera fisik dan gangguan mental, serta menyebabkan penurunan produktivitas dan peningkatan biaya operasional perusahaan. Artikel ini merekomendasikan beberapa langkah preventif untuk mengurangi kecelakaan kerja di masa depan, seperti peningkatan pelatihan keselamatan bagi kru kapal, penerapan prosedur kerja yang lebih ketat, dan peningkatan pengawasan selama operasional kapal. Manajemen perusahaan memiliki peran krusial dalam memastikan keselamatan kerja dengan memastikan bahwa semua prosedur keselamatan diikuti dengan benar dan menyediakan sumber daya yang diperlukan untuk pelatihan dan pengawasan. Selain itu, meningkatkan kesadaran tentang pentingnya keselamatan kerja di antara kru kapal melalui kampanye

CORRESPONDING AUTHOR

Devi Andriani
Institut Agama Islam Negeri Ponorogo
Ponorogo
deviandriani232@gmail.com

dan sosialisasi rutin juga diidentifikasi sebagai langkah penting untuk mencegah kecelakaan kerja. Dengan menerapkan langkah-langkah ini, diharapkan tingkat kecelakaan kerja dapat berkurang secara signifikan, menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman dan produktif bagi semua kru kapal di PT. USDA Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung.

PENDAHULUAN

A. Profil Perusahaan

Nama awal dari PT Usda Seroja Jaya adalah PT. Tirta Mulya Persada atau disingkat menjadi TM, kemudian resmi berganti nama menjadi PT. Usda Seroja Jaya pada tahun 2013 yang berpusat di medan. PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung dipimpin oleh kepala cabang Bapak Adlan Bahri. Perusahaan ini adalah bisnis perusahaan yang bergerak di bidang *shipping* (pengiriman) & *shipyard* (galangan kapal) yang bergerak di bidang transportasi kargo cair.

Perusahaan ini melayani jasa angkutan laut baik dalam negeri maupun luar negeri. Tugas dari perusahaan tersebut yakni menyediakan dan melayani angkutan laut dan usaha lainnya di bidang keagenan (*agency*) yang sebagian besar kapalnya adalah Tanker dan Cargo. Dimana Tanker yang memuat muatan minyak kelapa sawit/ cargo curah cair, seperti : *Crude Palm Oil* (CPO), *Palm Oil Product* (POP), *Palm Kernel Oil* (PKO). Dan juga cargo yang memuat muatan curah kering seperti : *Palm Kernel Expeller* (PKE). Jasa angkutan yang bergerak dalam bidang pelayanan jasa keagenan dan tentunya menangani dokumen *Ekspor* dan *Import* seperti *Bill Of Lading* (BL), *Shipping Instruction*, *Manifest* serta dokumen pendukung lainnya seperti *Clearance in*, *Clearance Out* kapal lokal maupun kapal asing yang akan sandar dan melakukan bongkar/ muat di pelabuhan Kuala Tanjung.

B. Logo, Visi, Misi, Value PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung sebagai berikut :



Gambar 1. Logo PT Usda Seroja Jaya

Visi :

Our vision is to be a leading Shipping Agency and Logistic Service provider.

Misi :

- 1. Reliable shipping agency services for all vessels types calling at any of the Kuala Tanjung ports.*
- 2. Integrated logistics services containerized import/export shipments.*
- 3. Competitive freight rates of spot or long-term General Cargo & BulkShipments.*

Value :

1. *Transparency.*
2. *Reability.*
3. *Flexibility.*
4. *Competency.*
5. *Credibility.*
6. *Build open and honest relationship.*

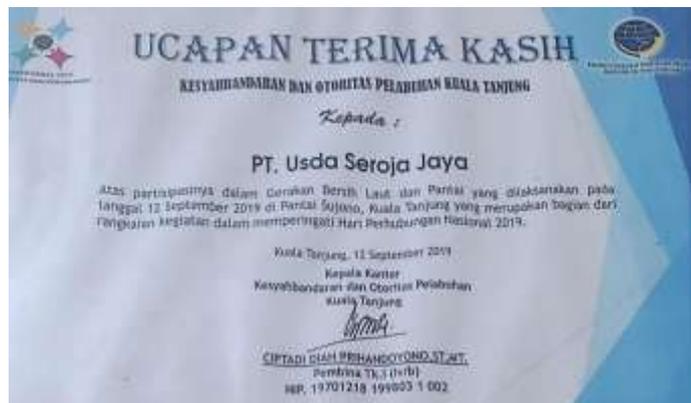
C. Penghargaan

Terdapat penghargaan yang dimiliki PT. Usda Seroja Jaya Agencies CabangKuala Tanjung dari berbagai instansi yang berkaitan seperti gambar 1.2 *Certificate Of Appreciation* dari PT. Inalum.



Gambar 2. Certificate of Appreciation

Penghargaan seperti gambar 1.3 dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kuala Tanjung).



Gambar 3. Penghargaan Gerakan Bersih Laut dan Pantai

Penghargaan seperti gambar 4 dari Direktorat Kenavigasian (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia).



Gambar 4. Sertifikat Focus Group Discussion Penghargaan seperti gambar 5 dari PT. Pelindo Regional 1 Cabang KualaTanjung.



Gambar 5. Penghargaan

Penghargaan seperti gambar 6, 7 dari Kantor Pengawasan Dan Pelayanan Bea Dan Cukai Tipe Madya Pabean C Kuala Tanjung.



Gambar 6. Piagam Penghargaan



Gambar 7. Piagam Penghargaan

D. Sejarah Perusahaan

PT Usda Seroja Jaya merupakan salah satu perusahaan swasta yang didirikan pada tanggal 20 April 1987 di Rengat sebagai Perusahaan pengiriman dan Galangan Kapal yang bergerak di bidang transportasi kargo cair. Visi kami sejak awal adalah menjadi perusahaan pengiriman dan galangan kapal lokal terkemuka di Indonesia, dan kami tanpa henti mengejar tujuan itu di pasar yang berkembang ini. Kami berusaha untuk memimpin pasar dengan pengalaman dan keahlian kami untuk tetap selangkah lebih maju dari pesaing kami.

Keunggulan kompetitif kami adalah kami membangun dan mengoperasikan kapal kami sendiri. Oleh karena itu kami memahami dengan tepat jenis kapal, aksesoris, spesifikasi teknis yang dibutuhkan untuk menjalankan kapal yang membawa produk tertentu secara efektif dan efisien.

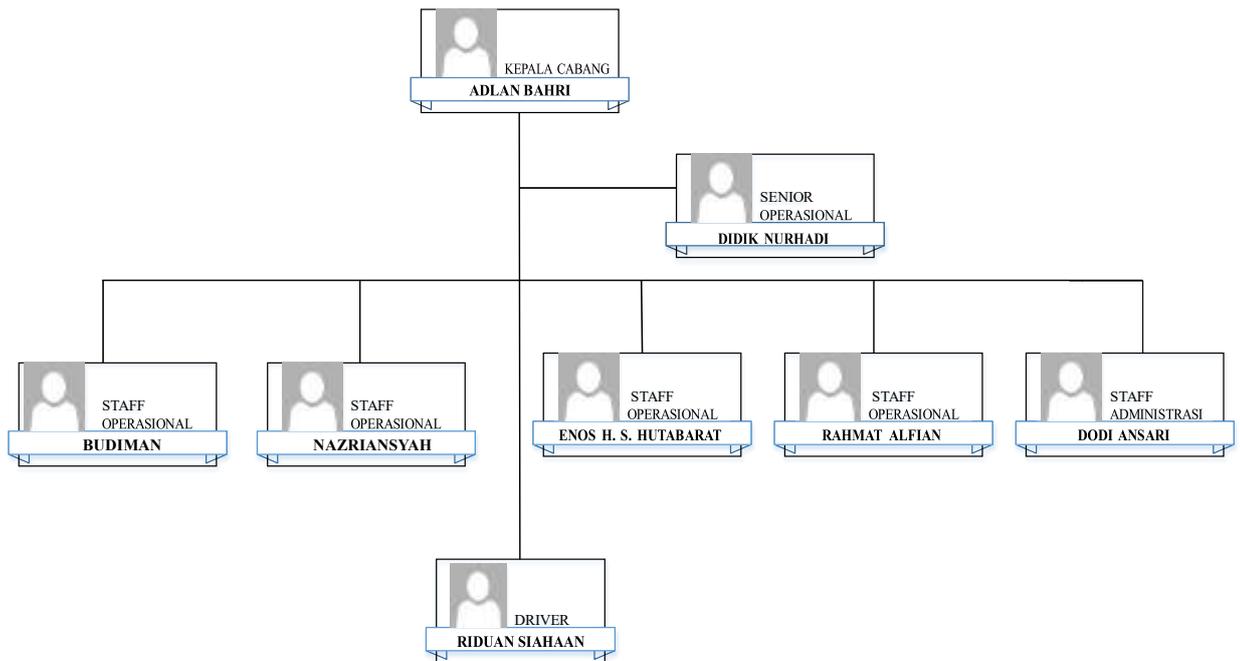
Ada dua sub divisi di galangan kapal kami, Gedung Baru dan Reparasi. Kami memiliki kapasitas untuk memproduksi 20 unit SPOB, SPBC, *Tug Boat* dan Tongkang dalam setahun. Tim Insinyur kami yang berdedikasi, kontrol kualitas yang ketat, manajer dan pengawas lapangan yang terampil memastikan hanya kapal dengan kualitas terbaik yang diproduksi di halaman kami.

Kami mendukung armada kami yang beroperasi di seluruh Indonesia dengan fasilitas perbaikan di Batam dan Rengat. Hanya menggunakan peralatan dan teknologi terbaru untuk memelihara dan meningkatkan kapal kami untuk memastikan pelanggan kami hanya menggunakan kapal dengan kualitas terbaik untuk mengangkut kargo mereka dengan aman dan tepat waktu.

PT. Usda Seroja Jaya merupakan salah satu perusahaan nasional yang memiliki prestasi terbaik di bidangnya dan sangat berperan penting dalam dunia pelayaran. PT. Usda Seroja Jaya merupakan di bawah naungan dari perusahaan Wilmar Trading Pte/ PT. Wilmar Nabati Indonesia yang merupakan salah satu perusahaan pengekspor minyak kelapa sawit terbesar di Indonesia dan sudah dikenal Internasional.

E. Struktur Organisasi Perusahaan

Susunan organisasi dan tata kerja di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung terdiri dari 8 pegawai. Adapun struktur organisasi yang menjelaskan kedudukan dari kepala cabang hingga *driver*. Struktur organisasi dalam perusahaan bertujuan untuk menjalankan kegiatan- kegiatan operasionalnya dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Di dalam struktur organisasi yang baik harus dapat menjelaskan hubungan antara wewenang siapa melapor atau bertanggung jawab kepada siapa, jadi terdapat suatu pertanggung jawaban apa yang akan dikerjakan.



Gambar 8. Struktur Organisasi

F. Job Description

1. Kepala Cabang Mempunyai tugas :
 - a) Memimpin, mengkoordinasikan, mengendalikan serta mengawasi semua kegiatan dalam bidang keagenan, pengiriman, kedatangan kapal dan keberangkatan kapal.
 - b) Memelihara dan mengupayakan peningkatan kinerja pegawai, disiplin, dameningkatkan dedikasi, loyalitas dan kejujuran dalam lingkungan kerja.
 - c) Memantau informasi yang ada mulai dari email yang masuk, serta sistem informasi *INAPORTNET* untuk pelayanan kapal dan barang.
 - d) Mengawasi dokumen yang akan dikirimkan kepada pihak instansi terkait, bahwa dokumen tersebut telah sesuai dan disetujui.
 - e) Mempertanggungjawabkan seluruh kegiatan yang ada didalam lingkungan kerja serta mengkoordinasikan kepengurusan dan perpanjangan sertifikat kapal sebelum diberikan ke Kantor Kesyabandaran Otoritas Pelabuhan.
 - f) Melakukan pengecekan laporan bulanan LK3 (Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal).
 - g) Mengambil suatu tindakan atau keputusan terhadap segala hal ataupun masalah yang dihadapi di dalam suatu perusahaan.
 - h) Melakukan pendekatan baik di dalam perusahaan maupun diluar perusahaan.

2. Senior Operasional Mempunyai tugas :
 - a) Mengurus kedatangan dan keberangkatan kapal- kapal keagenan. Kepala operasional dibantu oleh beberapa anggota operasional yang ada di lapangan.
 - b) Merencanakan dan mengatur penyandaran kapal yang biasanya dilakukan rapat di kantor PPSA (Pusat Pelayanan Satu Atap).
 - c) Membantu melayani kebutuhan- kebutuhan kapal seperti menyediakan pemasok air tawar, pemakaian tarif, pemakaian tandu dan sebagainya.

- d) Mengawasi dengan melakukan koordinasi dengan *general agent*, instansi terkait dan *staff* operasional, meminimalisir anggaran yang dikeluarkan oleh *staff* operasi dalam menyelesaikan tugas.
- e) Melaporkan semua catatan kegiatan kapal mulai dari *anchor*, sandar, muat (*loading*)/ bongkar (*discharge*) sampai kapal berlayar dan laporan *sign on/ sign off crew* kapal.

3. *Staff* Operasional Mempunyai tugas :

- a) Membuat pemberitahuan kedatangan dan keberangkatan kepada instansi terkait. Untuk kapal lokal instansi yang terkait yaitu Kesyahbandaran, Bea Cukai, Karantina Kesehatan. Untuk kapal asing instansi yang terkait yaitu Kesyahbandaran, Bea Cukai, Karantina Kesehatan dan imigrasi.
- b) Mempersiapkan *Manifest Cargo* dan dokumen pendukung lainnya seperti, *Bill Of Lading*.
- c) Mempersiapkan pengurusan untuk kedatangan kapal, sandar hingga berangkat melalui sistem *INAPORTNET*.
- d) Mengurus *crew* kapal yang *sign on/ sign out*.
- e) Mengurus perpanjangan sertifikat kapal ke kantor Kesyahbandaran.
- f) Membantu proses penyandaran kapal dan keberangkatan kapal.
- g) Mengissued B/L (*Bill Of Lading*).
- h) Membuat laporan bulanan LK3 (Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal).
- i) Membuat laporan setiap kapal tiba, sandar dan berangkat.

4. *Staff* Administrasi Mempunyai tugas :

- a) Memeriksa pengadaan inventaris kantor seperti ATK.
- b) Melakukan pembayaran *Billing* kapal (rambu, vts) kepada pihak KSOP Kuala Tanjung (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhan).
- c) Melakukan pembayaran untuk tarif PNBPN (Penerimaan Negara Bukan Pajak) untuk dokumen kesehatan kapal dan dibayarkan kepada karantina kesehatan pelabuhan.
- d) Memeriksa pranota tagihan jasa kapal dari pihak PT. Pelindo dan PT. Prima Multi Terminal sebelum diterbitkan nota tagihan.
- e) Melaporkan penggunaan biaya-biaya operasional kapal untuk setiap kapal. Untuk melaporkan biaya tersebut paling lama H+4 setelah keberangkatan kapal.
- f) Melaporkan terkait *reimbustment* PPH Pasal 23 ke PT. Pelindo dan PT. Prima Multi Terminal.
- g) Bertanggung jawab atas semua data keuangan yang masuk dan keluar, melakukan pemeriksaan keakuratan data dengan instansi terkait serta mencatat semua transaksi dengan lengkap dan benar.
- h) Membuat laporan keuangan yang kemudian dikirim ke kantor pusat.

5. *Driver*

Mempunyai tugas :

- a) Memastikan mobil bersih di pagi hari sebelum digunakan dan sore hari setelah selesai bertugas.
- b) Memperbaiki atau menangani sendiri jika ada kerusakan kecil dan koordinasi dengan kepala cabang di kantor.
- c) Melapor pada atasan setiap akan keluar untuk bertugas sesuai permintaan.
- d) Memeriksa STNK, SIM kendaraan dan memberitahu kepada kepala cabang di kantor sebelum jatuh tempo perpanjangan.
- e) Mengisi laporan aktivitas pengemudi.
- f) Mengantarkan *staff* yang ingin ke pelabuhan untuk melihat proses kapal bersandar atau kapal yang akan berangkat.

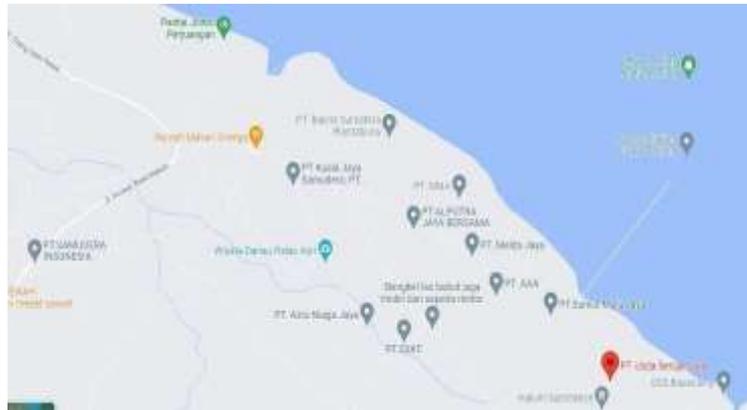
G. Lokasi Kerja Praktik/Magang

Sumatera (Kuala Tanjung Agency)

PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung beralamat di Jl. Access Road Inalum, Kuala Tanjung, Perumahan Griya Prima Asahan BlokL No.1 Kec. Sei. Suka, Kab. Batu Bara, Sumatera Utara 21257 – Indonesia.

Telepon : +62 622 31815

E-mail : usda-ktg@usdaseroja.com



Gambar 9. Lokasi Kantor

ALUR KERJA

A. Flowchart/Flowmap Proses Kerja Secara Umum

1. Entitas dan Dokumen

Entitas dapat diartikan sebagai pihak yang terlibat dalam suatu prosedur atau proses. Berdasarkan laporan kerja praktik/magang di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung yang dimiliki, maka dapat diidentifikasi beberapa entitas, yaitu sebanyak 8 entitas yang ada di dalam proses bisnis keagenan PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang KualaTanjung. Berikut ini adalah 8 entitas yang ada didalam perusahaan :

- a) *Owner*.
- b) Agen.
- c) *Shipper*.
- d) Bea Cukai.
- e) Imigrasi.
- f) KSOP (Kantor Syahbandaran Otoritas Pelabuhan).
- g) Karantina Kesehatan.
- h) PT. Pelindo 1.

Data atau informasi dapat mengalir, dan mengalami perubahan akibat dari adanya proses pada suatu aktivitas (prosedur). Berdasarkan laporan kerja praktik/magang yang dimiliki, maka dapat diidentifikasi adanya beberapa dokumen yaitu LOA (*Letter Of Appoitment*), Dokumen Karantina Kesehatan Pelabuhan, PKKA (Persetujuan Keagenan Kapal Asing), EPDA (*Estimate Port Disbursement Account*), FDA (*Final Disbursement Account*), RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkutan), SI (*ShippingInstruction*), B/L (*Bill Of Lading*), *Manifest*

2. Deskripsi flowmap

- a) Mulai.
- b) Agen mendapatkan informasi dari *shipper*.
- c) Supaya agen bisa mendapatkan kapal, agen menghubungi *owner*.

- d) Sebelum dapat penunjukkan keagenan pihak *owner* membutuhkan biaya sampai berada di Pelabuhan Kuala Tanjung.
- e) Maka pihak *owner* meminta *payment* atau dokumen EPDA (*Estimate Port Disbursement Account*) yaitu biaya keagenan atau biaya kepelabuhanan kepada PT. USDA.
- f) Setelah *owner* mendapatkan EPDA, maka *owner* mengupdate ETA (*Estimate Time Arrival*) menginformasikan bahwa kapal tiba jam berapa, tanggal berapa.
- g) Setelah EPDA dikirim dan pihak *owner* setuju, kemudian pihak *owner* mengirimkan LOA (*Letter Of Appointment*).
- h) Jika pihak *owner* tidak setuju kembali ke pihak agen untuk membuat ulang dokumen EPDA.
- i) Pihak agen mendapatkan LOA melalui email.
- j) Setelah itu pihak agen menginput dokumen PKKA (Persetujuan Keagenan Kapal Asing).
- k) Dokumen PKKA dilaporkan melalui sistem SIMLALA Perhubungan Laut yang berada di pusat (Jakarta) dan dokumen tersebut harus dikirim.
- l) Sebelum kapal datang 1x24 jam pihak agen harus memberitahukan ke pihak instansi terkait yaitu Bea Cukai dan membuat dokumennya RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut).
- m) Kemudian menginformasikan ke pihak imigrasi, KSOP, karantina kesehatan pelabuhan.
- n) Setelah proses pemberitahuan selesai kepada instansi terkait, kemudian pihak agen *login* kedalam sistem *INAPORTNET* (sistem KSOP) dalam sistem ini memuat untuk informasi kapal untuk proses sandar di pelabuhan Kuala Tanjung.
- o) Sebelum kapal tiba atau sebelum sandar agen mengurus dokumen kesehatan kapal ke karantina kesehatan pelabuhan.
- p) Selanjutnya meminta ijin kepada pihak pelindo untuk proses pandu dan tandu.
- q) Setelah kapal sandar tugas agen terpenting adalah *report*, laporan diberikan kepada *shipper*. Apakah kapal tersebut sesuai dengan keinginan *shipper*?
- r) Jika ya, Pihak agen meminta *B/L, Shipping Instruction* agar membantu dalam proses menerbitkan dokumen B/L (*Bill Of Lading*).
- s) Jika tidak, pihak agen harus mencari ulang kapal yang diinginkan *shipper*.
- t) Pihak agen memberikan *daily report*nya, dan menginformasikan kepada pihak *owner*, dan laporan tersebut di *ACC* ke kapten kapal.
- u) Setelah semua proses selesai, dan kapal berangkat kembali ke pihak *owner*.
- v) Pihak agen memberikan dokumen *FDA (Final Disbursement Account)* biaya keseluruhan untuk kepelabuhanan kepada *owner*.
- w) Selesai.

B. Ruang Lingkup Kerja Praktik/Magang

Ruang Lingkup Kerja Praktik/Magang di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung yang berkaitan dengan keagenan kapal dan pengiriman yang telah bekerjasama dengan perusahaan PT. Wilmar (Multimas Nabati Asahan) serta juga mengurus ijin kapal yang ingin bersandar, berangkat dari pelabuhan Kuala Tanjung untuk diberikan kepada instansi terkait seperti Bea Cukai, KSOP, imigrasi, karantina kesehatan. Mengurus dokumen izin ekspor dan impor untuk dokumen ekspor seperti B/L (*Bill Of Lading*), *Manifest, Shipping Instruction* serta dokumen pendukung lainnya yang berkaitan dengan ijin dalam bisnis keagenan kapal dan pengiriman. Dan juga membantu dalam pengurusan dokumen *crew* kapal yang ingin bersandar di pelabuhan yang dimulai dari *passport* yang masih aktif, serta sertifikat para *crew* kapal, sertifikat kapal apakah masih aktif atau tidak.

C. Flowchart/Flowmap Proses Kerja Sub-Bagian

1. Entitas dan Dokumen

Entitas dapat diibaratkan sebagai pihak yang terlibat dalam suatu prosedur atau proses. Berdasarkan laporan kerja praktik/magang di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung yang dimiliki, maka dapat diidentifikasi beberapa entitas, yaitu sebanyak 8 entitas yang ada di dalam proses bisnis keagenan PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung Sub-Bagian dokumen B/L. Berikut ini adalah entitas yang ada didalam perusahaan :

- a) *Shipper*.
- b) Agen.
- c) *Staff* Operasional.
- d) Kepala Cabang.
- e) *Vessel*.

Data atau informasi dapat mengalir, dan mengalami perubahan akibat dari adanya proses pada suatu aktivitas (prosedur). Berdasarkan laporan kerja praktik/magang yang dimiliki, maka dapat diidentifikasi adanya beberapa dokumen yaitu SI (*Shipping Instruction*), B/L (*Bill Of Lading*), *Manifest*.

2. Deskripsi flowmap

- a) Mulai.
- b) Agen membuat *report*, laporan diberikan kepada *shipper*. Apakah kapal tersebut sesuai dengan keinginan *shipper*.
- c) Jika ya, Pihak agen meminta B/L, *Shipping Instruction* agar membantu dalam proses menerbitkan dokumen B/L (*Bill Of Lading*).
- d) Jika tidak, pihak agen harus mencari ulang kapal yang diinginkan *shipper*.
- e) *Staff* operasional menginput data dokumen B/L (*Bill Of Lading*) yang berisikan nama kapal, *quantity*, nomor kode, kapten kapal, pelabuhan terakhir, pelabuhan selanjutnya, penanggung jawab keagenan. Untuk nomor kode sebanyak 20 nomor.
- f) *Print* dokumen B/L, *Manifest* sesuai dengan nomor kode.
- g) *Fotocopy* dokumen B/L sesuai dengan nomor kode.
- h) *Staff* operasional melakukan stamp dokumen B/L sesuai dengan nomor kode. *Stamp* yang dilakukan terdiri dari *first*, *second*, *third original* yang masing- masing nomor kode 1 lembar. Kemudian sebanyak 6 lembar di *stamp not negotiable*.
- i) Menyusun dokumen sesuai dengan nomor kode.
- j) Kepala cabang sebagai penanggung jawab menandatangani dokumen B/L tersebut.
- k) *Staff* operasional melakukan *scan* dokumen B/L.
- l) File yang telah di *scan* kemudian dikirim kepada *shipper* untuk menjadi bukti perjanjian atas muatan barang yang dikirim.
- m) *Shipper* menerima *draft file* melalui email.
- n) *Staff* operasional memasukkan file dokumen B/L kedalam amplop coklat.
- o) Dokumen diberikan kepada kapten kapal di pelabuhan KualaTanjung.
- p) Kapten kapal menerima dokumen fisik B/L.

ANALISIS PEMECAHAN MASALAH

A. Jastifikasi Masalah

1. Penjelasan Permasalahan

Permasalahan yang terjadi di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung yaitu mengenai kecelakaan kerja *crew* kapal yang tidak ada laporan dokumen K3 dari perusahaan, sehingga ketika terjadinya kecelakaan kerja pihak perusahaan hanya mendapatkan informasi melalui *telephone* oleh pihak kapal atau kapten kapal. Berikut

ini data tabel kapal yang dimiliki PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung berdasarkan sistem *INAPORTNET* sebagai berikut :

Tabel 1. Data Kapal Milik Perusahaan

A	Nama Kapal	MT. BINTULU.
B	Jenis Kapal	Tanker Produk Kimia/Minyak.
C	<i>Gross Tonage</i>	5.979 Ton.
D	Crew Kapal	Nahkoda/Kapten Kapal yaitu Burhan. Total Ada 22 crew.
E	Penanggung Jawab Ketika Terjadi Kecelakaan Kerja	Kapten Kapal, Kepala Cabang Perusahaan.

Tabel 2. Data Kapal Milik Perusahaan

A	Nama Kapal	SPOB. SEROJA XXV
B	Jenis Kapal	Tanker Produk Minyak.
C	<i>Gross Tonage</i>	2.868 Ton.
D	Crew Kapal	Nahkoda/Kapten Kapal yaitu Mastain. Total Ada 14 crew.
E	Penanggung Jawab Ketika Terjadi Kecelakaan Kerja	Kapten Kapal, Kepala Cabang Perusahaan.

Perusahaan tidak mengetahui seberapa sering terjadinya kecelakaan kerja akibat kesalahan dari *human* yang tidak mematuhi peraturan SOP yang ada di kapal. Perlunya perhatian untuk mengingat bahwa tingginya resiko dan bahaya yang terjadi di lingkungan kerja. Berdasarkan wawancara dengan salah satu *staff* operasional yaitu Enos H. S. Hutabarat di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung bahwa perusahaan sering mendapatkan informasi mengenai kecelakaan kerja yang mengakibatkan cedera ringan sampai cedera berat seperti terpeleset saat proses pembersihan tangki kapal, tertimpa beban, terjepit oleh barang yang diangkut, terjatuh pada saat melangkah dan melompati kapal ketika melakukan pekerjaan. Kecelakaan kerja yang dialami korban mengakibatkan pingsan dikarenakan kondisi badan yang kurang *fit* sehingga mengalami dehidrasi akibat cuaca panas yang tinggi.

Serta kurangnya informasi mengenai riwayat penyakit yang dialami oleh korban yang merupakan penyakit genetik dan harus membutuhkan konsultasi kepada pihak rumah sakit dan dokter untuk *medical check up* mengenai penyakit Epilepsi tersebut. Kurangnya konfirmasi para *crew* kapal mengenai kondisi kesehatan dan menanggapi bahwa hal tersebut merupakan hal yang mudah untuk diatasi. Serta kurangnya pelayanan kesehatan kerja serta belum adanya pemberian sosialisasi tentang bahaya dan cara penanggulangannya ketika terjadi kecelakaan kerja.

Penulis ingin memberikan solusi dan pemecahan masalah yang terjadi di perusahaan. Penjelasan masalah dapat dilihat juga melalui berbagai metode analisis yang digunakan. Penulis menggunakan metode analisis untuk penjelasan masalah mulai dari 6 Elemen Masalah, *Gap Analysis*.

2. Elemen Masalah

Berikut ini adalah tabel justifikasi masalah dengan penyelesaian menggunakan 6 elemen masalah :

Tabel 3. Elemen Masalah

No	Elemen Masalah	Keterangan
1	Pembuat Keputusan	Kepala Cabang Perusahaan.
2	Tujuan Pembuatan Keputusan	Untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja di kapal.
3	Kriteria Keputusan Terkait	Adanya dokumen untuk kecelakaan kerja.

4	Ukuran Kinerja	Kejadian kecelakaan kerja terdokumentasi dengan baik. Pencatatan laporan kecelakaan kerja.
5	Input Control/Solusi Yang Bisa Dilakukan	Untuk melaporkan kecelakaan kerja dengan baik, dengan cara menginput data korban, penyebab terjadinya kecelakaan kerja serta memberikan dokumentasi, dan pencatatan laporan untuk perusahaan. Sehingga perusahaan bisa meminimalisir frekuensi terjadinya kecelakaan kerja.
6	Konteks Dimana Masalah Terjadi	PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang KualaTanjung, pada kapal MT. BINTULU.

3. *Gap Analysis*

Berdasarkan wawancara yang dilakukan selama kerja praktik/magang, berikut ini merupakan *List Of Problem Gap Analysis* :

- a) Kondisi ideal
 - 1) Pencatatan laporan kecelakaan kerja dengan baik.
 - 2) Terdapat adanya dokumentasi kecelakaan kerja dari perusahaan.
 - 3) *Crew* kapal disarankan untuk dapat mencegah terkena dehidrasi dengan cara menyediakan air minum dan mencegah sengatan sinar matahari dengan cara menggunakan pakaian yang menyerap keringat.
 - 4) Perusahaan bekerjasama dengan pihak medis atau penyedia layanan kesehatan untuk memantau kondisi kesehatan *crew* kapal dari riwayat penyakit faktor genetik.
- b) Kondisi saat ini
 - 1) Pelaporan kecelakaan kerja melalui *telephone* oleh kapten kapal kepada kepala cabang perusahaan.
 - 2) Kurangnya informasi mengenai riwayat penyakit yang dialami *crew* kapal.
- c) Kesenjangan yang terjadi
 - 1) Tidak ada penanggung jawab bagian departemen kecelakaan kerja untuk perusahaan.
 - 2) Tidak ada dokumen laporan kecelakaan kerja di perusahaan untuk melihat frekuensi terjadinya kecelakaan kerja di kapal.

B. Pemecahan Masalah Diformulasikan Secara Deskriptif Analisis

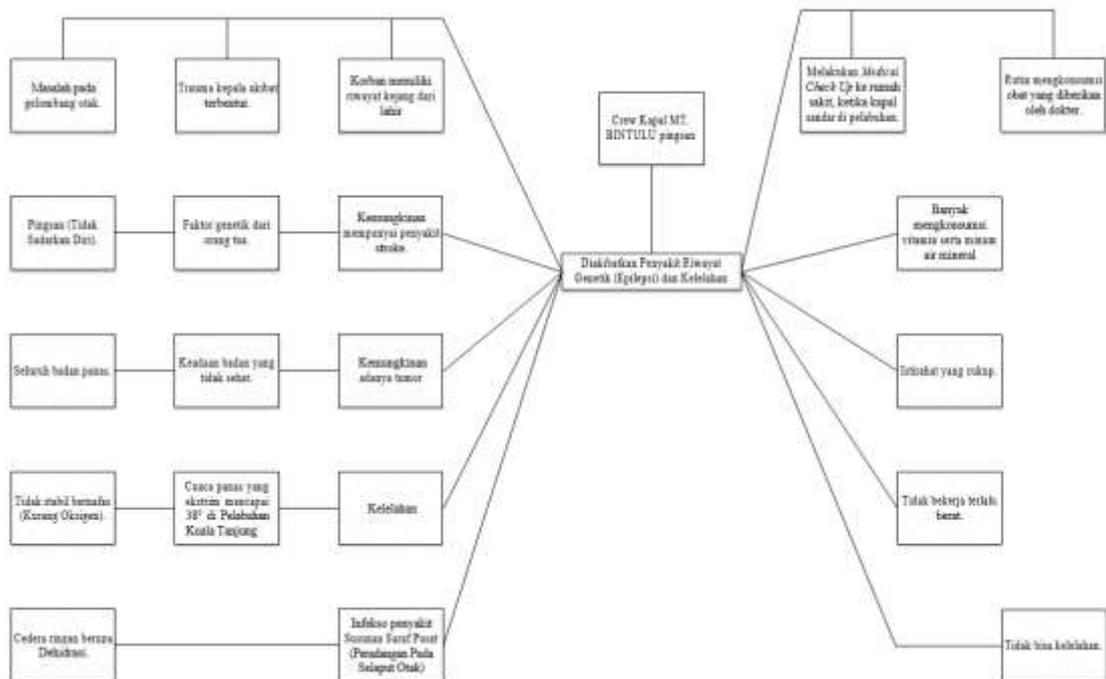
Pemecahan masalah dianalisis melalui berbagai metode analisis yang digunakan. Penulis menggunakan metode analisis untuk pemecahan masalah mulai dari *5W1H*, *Bow Tie Analysis* (Analisis Dasi Kupu-Kupu).

1. 5W1H

5W1H merupakan analisis yang sering digunakan untuk mengetahui lebih dalam permasalahan agar dapat membantu dalam pemecahana masalah. Berikut ini merupakan tabel pemecahan masalah menggunakan analisis 5W1H sebagai berikut:

Tabel 4. 5W + 1H

No	Komponen	Keterangan
1	<i>What</i> (Permasalahan Apa Yang Terjadi)?	Jenis kecelakaan kerja yang diakibatkan karena Epilepsi dan dehidrasi.
2	<i>Who</i> (Siapa Yang Celaka Akibat Kerja)?	Nama : Kheidar Ali Gultom Jenis Kelamin : Laki-laki Umur : 21 Tahun Jabatan : <i>Deck Cadet</i>
3	<i>Where</i> (Dimana Terjadinya Kecelakaan Kerja)?	Di Pelabuhan Kuala Tanjung, pada kapal MT. BINTULU
4	<i>When</i> (Kapan Terjadinya Kecelakaan Kerja)?	Rabu, 20 Juli 2022 Pukul 16.00 wib Cuaca Panas 38°C
5	<i>Why</i> (Mengapa Bisa Terjadi Kecelakaan Kerja)?	a) Korban memiliki riwayat kejang dari lahir. b) Trauma kepala akibat adanya benturan. c) Kemungkinan mempunyai penyakit stroke. d) Faktor genetik dari orang tua. e) Kemungkinan adanya tumor. f) Keadaan badan yang tidak sehat. g) Kelelahan. h) Cuaca panas ekstrim mencapai 38°C di Pelabuhan Kuala Tanjung. Infeksi penyakit susunan saraf pusat (peradangan pada selaput otak).
6	<i>How</i> (Bagaimana Runtutan Peristiwa Terjadi Kecelakaan Kerja)?	a) Pada saat melakukan aktivitas pekerjaan korban mengawasi orang yang masuk ke kapal. b) Kondisi fisik yang tidak sehat, menyebabkan badan yang mudah kelelahan dan dehidrasi akibat dari kondisi fisik tersebut. c) Cuaca panas yang ekstrim mencapai 38°C sehingga korban mengalami kejang-kejang, kemudian korban pingsan dan seluruh tubuh panas dan juga tidak stabil bernafas. d) Kurangnya komunikasi kepada pihak instansi terkait yaitu karantina kesehatan pelabuhan.



Gambar 10. Bow Tie Analysis

2. Bow Tie Analysis

Bow Tie Analysis adalah sebuah teknik yang merujuk pada suatu diagram berbentuk dasi kupu-kupu yang menggambarkan hubungan sebuah peristiwa risiko dengan penyebab dan konsekuensi, serta memaparkan bagaimana peristiwa risiko tersebut dapat dihadapi. Berikut ini adalah beberapa bagian dari *bow tie analysis* dengan bagian pertama yaitu bahaya (*hazard*) untuk *shape* kotak yang berada ditengah dengan keterangan *crew* kapal MT. BINTULU pingsan merupakan bahaya dari kecelakaan kerja. Selanjutnya untuk *shape* kotak dengan keterangan diakibatkan penyakit genetik (Epilepsi) dan kelelahan merupakan peristiwa puncak. Kemudian untuk *shape* kotak yang berada disebelah kiri dengan keterangan korban memiliki riwayat kejang dari lahir, trauma kepala akibat terbentur, masalah pada gelombang otak merupakan penyebab dari kecelakaan kerja, dan kotak dengan keterangan pingsan, seluruh badan panas, tidak stabil bernafas (kurang oksigen) merupakan dampak yang terjadi akibat kecelakaan kerja pada korban. Kemudian untuk *shape* kotak yang berada disebelah kanan dengan keterangan melakukan *medical check up* ke rumah sakit, banyak mengkonsumsi vitamin dan obat serta air mineral, istirahat yang cukup merupakan mitigasi atau langkah perbaikan untuk mengurangi terjadinya kecelakaan kerja yang diakibatkan oleh penyakit genetik (Epilepsi) pada saat bekerja.

PENUTUP

Kerja Praktik atau Magang sangat bermanfaat bagi mahasiswa karena dapat memperoleh keterampilan, pengalaman kerja dan pengetahuan yang tidak pernah didapatkan sebelumnya. Selain itu, dengan diadakannya Kerja Praktek atau Magang akan memperoleh gambaran mengenai dunia kerja. Penulis melakukan kerja praktik/magang di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung pada tanggal 11 Juli dan berakhir pada tanggal 11 Agustus 2022 dimana masa kerja praktik/magang selama 28 hari kerja. Harikerja di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala

Tanjung dimulai dari hari senin- sabtu. Untuk jam kerja dihari senin- jum'at dari pukul 09.00-17.00 WIB dan untuk dihari sabtu dari pukul 09.00-12.00 WIB.

Pakaian yang digunakan penulis selama kerja praktik/magang adalah pakaian bebas yang berarti sopan dan berkerah. Sedangkan untuk *staff* kantor dihari senin memakai baju seragam dari PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung. Seragam tersebut digunakan bukan untuk hari senin saja, tetapi jika mengharuskan ke Pelabuhan Kuala Tanjung diwajibkan untuk memakai seragam tersebut dan juga menggunakan *safety helmet*, dan *name tag* dari kantor. Dalam kerja praktik ini penulis dibimbing langsung oleh Bapak Didik Nurhadi selaku senior operasional PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung.

KESIMPULAN

Kecelakaan kerja ini disebabkan oleh beberapa faktor utama seperti kurangnya pelatihan keselamatan, prosedur kerja yang tidak aman, dan minimnya pengawasan selama operasional. Dampak dari kecelakaan ini sangat signifikan terhadap kesejahteraan kru kapal, termasuk cedera fisik dan gangguan mental, serta menyebabkan penurunan produktivitas dan peningkatan biaya operasional perusahaan. Artikel ini merekomendasikan beberapa langkah preventif untuk mengurangi kecelakaan kerja di masa depan, seperti peningkatan pelatihan keselamatan bagi kru kapal, penerapan prosedur kerja yang lebih ketat, dan peningkatan pengawasan selama operasional kapal. Manajemen perusahaan memiliki peran krusial dalam memastikan keselamatan kerja dengan memastikan bahwa semua prosedur keselamatan diikuti dengan benar dan menyediakan sumber daya yang diperlukan untuk pelatihan dan pengawasan. Selain itu, meningkatkan kesadaran tentang pentingnya keselamatan kerja di antara kru kapal melalui kampanye dan sosialisasi rutin juga diidentifikasi sebagai langkah penting untuk mencegah kecelakaan kerja. Dengan menerapkan langkah-langkah ini, diharapkan tingkat kecelakaan kerja dapat berkurang secara signifikan, menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman dan produktif bagi semua kru kapal di PT. USDA Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung.

REFERENSI

<https://www.usdaseroja.com/>

<https://lspmks.co.id/wp-content/uploads/2021/08/Bow-Tie-Analysis.pdf>