

**UPAYA MEMINIMALISIR KECELAKAAN KERJA
SAAT *DISCHARGE* DAN *LOADING* DI
MV. SINAR SOLO**



SKRIPSI

Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar

Sarjana Terapan Pelayaran

Disusun Oleh: YOPIRENO SATRYA. P.

NIT. 51145266 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

UPAYA MEMINIMALISIR KECELAKAAN KERJA SAAT DISCHARGE DAN LOADING DI MV. SINAR SOLO

DISUSUN OLEH :

YOPIRENO SATRYA PRAMUDITYA

NPT. 51145266 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang,

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



CAPT. ARIKA PALAPA., M.Si., M.Mar

Penata Tk. I (III/d)

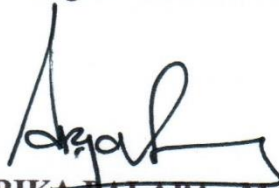
NIP. 19760709 199808 1 001

ACHMAD WAHYUDIONO, M.M., M.Mar.E

Pembina Utama Muda

NIP. 19560124 198703 1 002

Mengetahui:
Ketua Program Studi NAUTIKA



CAPT. ARIKA PALAPA., M.Si., M.Mar

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19760709 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

UPAYA MEMINIMALISIR KECELAKAAN KERJA SAAT *DISCHARGE* DAN *LOADING* DI MV. SINAR SOLO

DISUSUN OLEH:

YOPIRENO SATRYA PRAMUDITYA

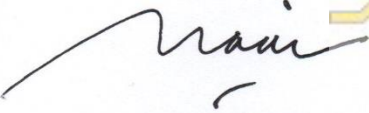
NIT. 51145266 N


Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
dengan nilai.....pada tanggal..... 2019


Penguji I

Penguji II

Penguji III


Capt. HADI SUPRIYONO, M.Mar, M.M
Pembina Tk.I, (II/b)
NIP. 19561020 198303 1 002


Capt. ARIKA PALAPA, M.Si, M.Mar
Penata Tk. I(III/d)
NIP. 19760709 199808 1 001


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

Dikukuhkan oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG,

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc, M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : YOPIRENO SATRYA PRAMUDITYA

NIT : 51145266 N

Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “Upaya Meminimalisir Kecelakaan Kerja Saat *Discharge* dan *Loading* di MV.Sinar Solo” adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/ plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang,

2019

Yang menyatakan,



METERAI
TEMPEL

D899AAFF529360984

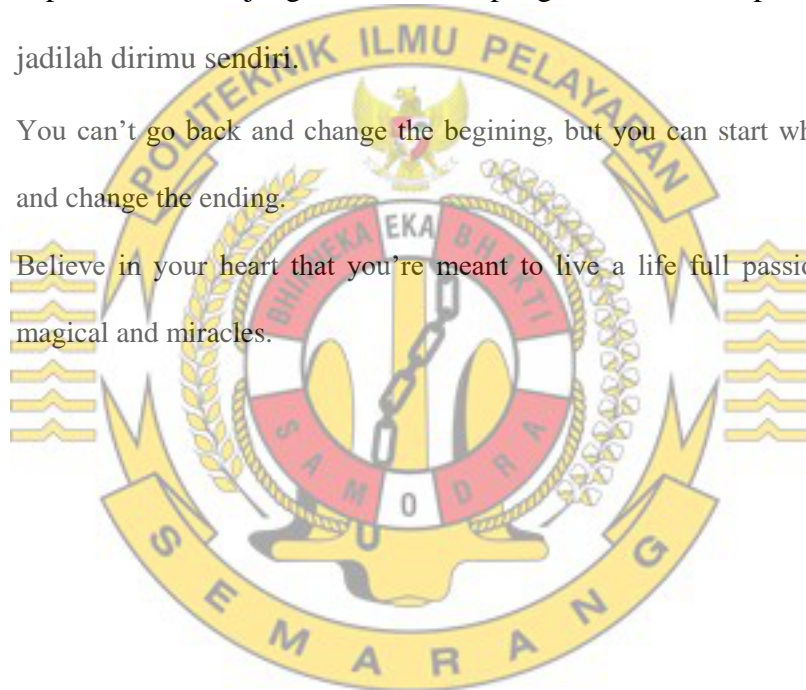
6000
ENAM RIBU RUPIAH

YOPIRENO SATRYA. P

NIT. 51145266 N

MOTTO

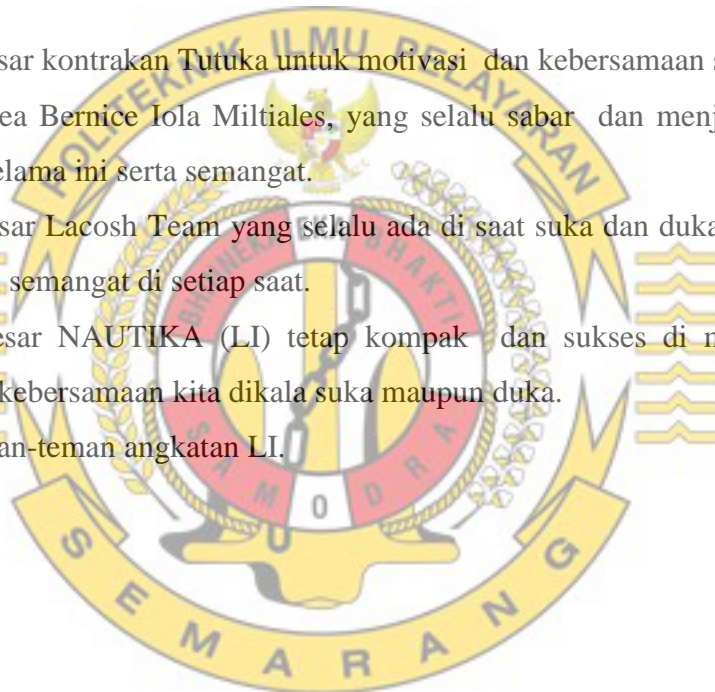
1. Apapun yang kita kerjakan asalkan kita terus berusaha dan berjuang dan berserah kepada Tuhan pasti Tuhan akan memberikan jalan yang terbaik untuk umat-Nya.
2. Jangan mencari muka karena Tuhan hanya memberikan satu muka kepada kita dan jangan mencari topeng untuk menutupi kekurangan, jadilah dirimu sendiri.
3. You can't go back and change the beginning, but you can start where you are and change the ending.
4. Believe in your heart that you're meant to live a life full passion, purpose, magical and miracles.



HALAMAN PERNYATAAN

Skripsi ini penulis persembahkan untuk :

1. Ayah, (Satriyanto) dan Ibu, (Wiwik Pujiastuti) tercinta yang tak henti hentinya memberikan do'a dan dukungan serta jerih payah untuk keberhasilan saya dan kakak (Yongky Satrya Pinundi) dan adik (Yeremia Satrya Pungkasa) yang selalu memberi semangat.
2. Segenap *crew* MV. Sinar Solo yang membantu dan mengarahkan saya selama Prola
3. Keluarga besar kontrakan Tutuka untuk motivasi dan kebersamaan selama ini
4. Leoni Alethea Bernice Iola Miltiales, yang selalu sabar dan menjadi teman suka duka selama ini serta semangat.
5. Keluarga besar Lacosh Team yang selalu ada di saat suka dan duka dan selalu memberikan semangat di setiap saat.
6. Keluarga besar NAUTIKA (LI) tetap kompak dan sukses di masa depan jangan lupa kebersamaan kita dikala suka maupun duka.
7. Seluruh teman-teman angkatan LI.



KATA PENGANTAR

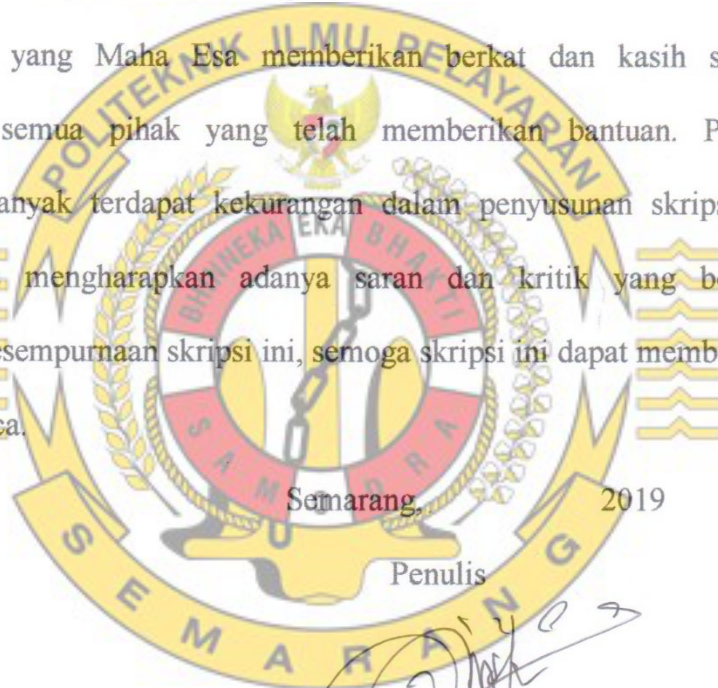
Puji syukur kepada Tuhan yang Maha, berkat rahmat dan anugerah-Nya sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi yang berjudul “Upaya Meminimalisir kecelakaan Kerja Saat *Discharge* Dan *Loading* di MV. Sinar Solo”.


Penyusunan skripsi ini merupakan kewajiban penulis sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) program studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Penulis menyadari penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan beberapa pihak. Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih yang sebesar - besarnya kepada yang terhormat :

1. Bapak H.Irwan S.H., M.Pd., M.Mar.E, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Arika Palapa., M.Si., M.Mar, selaku Ketua Prodi NAUTIKA Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Capt. Arika Palapa., M.Si., M.Mar, selaku Dosen Pembimbing I Materi Skripsi yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan sehingga penulis dapat menyelesaikan studi dan menyelesaikan penulisan skripsi ini..
4. Bapak Achmad Wahyudiono, M.M., M.Mar.E selaku Dosen Pembimbing II Penulisan yang telah memberikan dukungan, semangat dan motivasi untuk segera menyelesaikan penyusunan skripsi ini

5. Seluruh *crew* di MV. Sinar Solo yang telah membantu penulis dalam pengumpulan data demi kelancaran dalam pelaksanaan penelitian dan penyelesaian penulisan skripsi ini.
6. Semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi yang tidak bisa disebutkan satu per satu.
7. Sivitas Akademika PIP Semarang yang telah membantu dalam penyusunan skripsi yang tidak bisa disebutkan satu per satu.

Semoga Tuhan yang Maha Esa memberikan berkat dan kasih sayang melimpah kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan. Penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan dalam penyusunan skripsi ini. Akhir kata penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini, semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca.



Semarang, 2019
Penulis

YOPIRENO SATRYA.P
NIT. 51145266 N

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO.....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
ABSTRAK.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	4
C. Tujuan Penelitian.....	5
D. Manfaat Penelitian	5
E. Sistematika Penulisan.....	6
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	8
B. Definisi Operasional.....	14

C. Kerangka Pikir Penelitian.....	17
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Lokasi dan Waktu Penelitian.....	19
B. Metode Penelitian.....	19
C. Jenis dan Sumber Data.....	20
D. Teknik Pengumpulan Data	20
E. Teknik Analisis Data	23
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum Objek yang Diteliti.....	33
B. Analisis Masalah.....	35
C. Pembahasan Masalah.....	42
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan.....	72
B. Saran	73
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir.....	17
Gambar 3.1 Diagram <i>Fishbone</i>	28
Gambar 4.1 MV. Sinar Solo.....	34
Gambar 4.2 Diagram <i>Fishbone</i>	43
Gambar 4.3 Diagram FTA Masalah Pertama.....	57
Gambar 4.4 Diagram FTA Masalah Kedua.....	59
Gambar 4.5 Diagram FTA Masalah Ketiga.....	60
Gambar 4.6 Diagram FTA Masalah Keempat.....	63
Gambar 4.7 Diagram FTA Masalah Kelima.....	66
Gambar 4.8 Diagram FTA Masalah Keenam.....	69



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Simbol-simbol FTA (<i>fault tree analysis</i>).....	31
Tabel 4.1 <i>Ship Particular</i> MV. Sinar Solo.....	33
Tabel 4.2 <i>Crew List</i> MV. Sinar Solo.....	35
Tabel 4.3 Proses pemuatan.....	37
Tabel 4.4 Tabel <i>Fishbone</i>	43



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 MV. Sinar Solo *Ship's Particular*

Lampiran 2 MV. Sinar Solo *Crew List*

Lampiran 3 Hasil Wawancara

Lampiran 4 Bongkar Muat MV.Sinar Solo

Lampiran 5 Alat *Cargo Securing* MV Sinar Solo

Lampiran 6 *Cargo Bay Plan*

Lampiran 7 *Ship Condition*

Lampiran 8 *Voyage memo*



ABSTRAK

Yopireno Satrya Pramuditya.(51145266), 2019, “*Upaya Meminimalisir Kecelakaan Kerja Saat Discharge dan Loading di MV.Sinar Solo*”. Skripsi, Jurusan Nautika, PIP, Semarang.

Pembimbing I: Capt. Arika Palapa., M.Si., M.Mar

Pembimbing II: Achmad Wahyudiono, M.M., M.Mar.E

Kecelakaan kerja merupakan kejadian yang tidak terduga, dan tidak diharapkan. Resiko terjadinya kecelakaan kerja pada saat bekerja di atas kapal sangat besar, terutama pada saat kegiatan bongkar muat. Oleh sebab itu awak kapal memiliki peranan penting dalam pelaksanaan kerja di atas kapal terutama saat kegiatan *discharge* dan *loading*. Terjadinya kecelakaan kerja dapat merugikan berbagai pihak, oleh karena itu upaya meminimalisir kecelakaan kerja dibutuhkan di atas kapal. Saat akan melaksanakan *discharge* dan *loading* harus memiliki persiapan yang matang agar resiko terjadinya kecelakaan kerja dapat diminimalkan sekecil mungkin. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pelaksanaan *discharge* dan *loading*, untuk mengetahui resiko-resiko kecelakaan kerja saat pelaksanaan *discharge* dan *loading*, untuk mengetahui upaya apa yang harus dilakukan untuk meminimalisir kecelakaan kerja saat *discharge* dan *loading*.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode deskriptif, kualitatif dengan menggunakan analisa data *fishbone* untuk menjabarkan kendala-kendala yang terjadi, dan FTA (*fault tree analysis*) digunakan untuk pemecahan masalah. Adapun sumber data yang digunakan yaitu observasi, wawancara dan dokumentasi.

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa dengan menerapkan *discharge* dan *loading* yang benar diharapkan akan dapat mengurangi terjadinya resiko kecelakaan dan mendapatkan hasil yang optimal. Dan perawatan peralatan *discharge* dan *loading* dan kesadaran antara *crew* harus selalu dilaksanakan agar kegiatan *discharge* dan *loading* dapat terlaksana dengan lancar dan optimal dan mengurangi terjadinya resiko kecelakaan kerja.

Kata Kunci : *Discharge* , *Loading* , Kecelakaan Kerja.

ABSTRACT

Yopireno Satrya Pramuditya. (51145266), 2019, "*Efforts to Minimize Work Accidents When Discharge and Loading in MV. Sinar Solo*". Skripsi, Nautical Department, PIP, Semarang.
Mentor I: Capt. Arika Palapa., M.Si., M.Mar
Mentor II: Achmad Wahyudiono, M.M., M.Mar.E

Workplace accidents are unexpected events. The risk of work accidents when working on board is very high, especially during loading and unloading activities. Therefore the crew has an important role in carrying out work on board, especially during discharge and loading activities. Occurrence of work accidents can harm various parties, therefore efforts to minimize work accidents are needed on board. When going to carry out discharge and loading must have careful preparation so that the risk of the occurrence of work accidents can be minimized as small as possible. The purpose of this research are to find out discharge and loading implementation, to find out work accident risks on discharge and loading implementation, to find out what efforts that should be done to minimize work accident risk while discharge and loading.

In this research the writer use descriptive method, qualitative by using fishbone data analysis to describe the obstacles that occur, and FTA (fault tree analysis) is used for problem solving. The data sources used are observation, interviews and documentation.

Based on the results of the study, it can be concluded that by applying discharge and loading correctly it is expected that it can reduce the risk of accidents and obtain optimal results. And maintenance of discharge and loading equipment and awareness among crew must always be carried out so that discharge and loading activities can be carried out smoothly and optimally and reduce the risk of workplace accidents.

Keywords: *Discharge, Loading, Work Accidents.*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Seperti yang telah kita ketahui bersama, kapal adalah sarana angkutan laut yang sangat dibutuhkan untuk menunjang kelancaran pengangkutan barang. Proses pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat yang lain tersebut dapat dilakukan menggunakan berbagai sarana transportasi, sedangkan sarana untuk menunjang proses pendistribusian barang dapat dilakukan melalui darat, udara, maupun melalui laut. Karena Indonesia merupakan negara kepulauan dimana pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dihubungkan dengan laut. Maka sarana angkutan laut untuk proses pendistribusian barang menjadi pilihan utama. Kapal dipilih sebagai sarana angkutan laut yang utama karena pengiriman barang dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih kecil dibandingkan dengan sarana angkut yang lain. Pekerjaan di atas kapal merupakan pekerjaan yang sangat berbahaya, dan memiliki resiko terjadinya kecelakaan kerja, terutama pada saat kegiatan bongkar muat. Oleh sebab itu awak kapal memiliki peranan penting dalam pelaksanaan kerja di atas kapal. Keselamatan kerja harus diutamakan untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal.

Kecelakaan kerja merupakan kejadian yang tidak terduga, tidak terencana dan tidak diharapkan yang apabila terjadi dapat menimbulkan luka,

sakit, dan kerugian baik bagi manusia, lingkungan, muatan yang diangkut, serta perusahaan pelayaran itu sendiri. Kecelakaan kerja dapat terjadi karena 2 faktor, yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal seperti kesalahan yang disebabkan oleh manusia atau pekerja itu sendiri (*human error*), kemudian faktor dari alat-alat kerja (*tools*) yang digunakan. Sedangkan faktor eksternal meliputi cuaca dan alat bongkar di pelabuhan. Maka dari itu seluruh awak kapal harus memenuhi kualifikasi sesuai jabatannya, memahami prosedur-prosedur bekerja di atas kapal serta mentaati aturan yang ada di kapal, seperti penggunaan alat keselamatan kerja selama bekerja di atas kapal.

Faktor yang di sebabkan oleh kelalaian manusia (*human error*) yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja, yaitu pekerja yang tidak menggunakan peralatan dasar perlindungan diri pada saat pelaksanaan *discharge* dan *loading*. Contoh dari alat keselamatan dasar diatas kapal adalah *overall*, *safety helmet*, *safety shoes*, dan *safety gloves*. Apabila *crew* kapal tidak menggunakan peralatan keselamatan dasar ada kemungkinan hal tersebut mengakibatkan terjadinya kecelakaan kerja, selain itu dapat juga disebabkan oleh karena kurangnya pengetahuan, konstenstrasi kerja yang kurang atau pengaruh psikologis dari awak kapal itu sendiri yang mengganggu konsentrasi dalam bekerja serta kondisi tubuh yang kurang prima pada saat sedang bekerja di atas kapal. Padahal saat bekerja di atas kapal awak kapal di tuntutan untuk selalu memiliki konsentrasi yang tinggi karena besarnya resiko pekerjaan yang ada di atas kapal, sehingga kecelakaan kerja saat *discharge* dan *loading* dapat dihindari. Faktor berikutnya yang dapat menyebabkan kecelakan kerja pada

saat *discharge* dan *loading* yaitu peralatan yang ada di atas kapal contoh untuk *lashing* (*long bar* dan *short bar*), sepatu container (*twist lock*), *turnbuckle*. Apabila salah satu dari peralatan tersebut tidak layak untuk digunakan tapi masih tetap digunakan untuk proses pelashingan pada container maka tidak menutup kemungkinan terjadinya kecelakaan pada saat *discharge* ataupun *loading*.

Faktor lainnya dapat di lihat dari faktor eksternal seperti cuaca yang tidak menentu seperti cuaca dingin ataupun hujan, otomatis suhu akan menjadi dingin sehingga dapat mengurangi kelincahan, mengganggu konsentrasi kerja, mengganggu koordinasi antar awak kapal, menyebabkan jarak pandangan yang minim. Sedangkan pada cuaca yang panas yang berlebihan akan mengakibatkan rasa cepat lelah, kantuk, mengurangi kestabilan dan dapat juga meningkatkan jumlah kesalahan kerja dan tidak menutup kemungkinan mengakibatkan kecelakaan kerja pada saat *discharge* dan *loading*. Faktor eksternal lain disebabkan dari alat bongkar atau mesin pada pelabuhan itu sendiri, seperti *crane* pada pelabuhan. Apabila keadaan mesin rusak dan tidak segera diperbaiki maka dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja pada saat proses *discharge* dan *loading* pada kapal.

Berdasarkan pengalaman saat dilaksanakan praktek laut di atas kapal container MV.Sinar Solo, pada saat proses *discharge* dan *loading* di pelabuhan Tanjung Emas Semarang, pada saat *loading* berlangsung pada pukul 20.15 LT proses *loading* mengalami insiden yaitu *crane* pada pelabuhan tidak berfungsi dengan baik sehingga menyebabkan jatuhnya

container pada palka yang menyebabkan bengkoknya *container guides* pada palka kapal, untungnya pada insiden ini tidak menyebabkan korban jiwa. Akan tetapi akibat dari insiden ini MV. Sinar Solo mengalami keterlambatan muat satu hari dari jadwal yang telah direncanakan oleh pihak kapal. Kejadian tersebut tidak mempengaruhi biaya operasional pada perusahaan dari MV.Sinar Solo ataupun MV.Sinar Solo itu sendiri karena kejadian tersebut terjadi karena faktor eksternal yang disebabkan oleh alat bongkar pada pelabuhan mungkin sudah rusak dan tidak diantisipasi dengan secepatnya.

Maka dari itu, dalam melaksanakan setiap pekerjaan harus mengutamakan keselamatan kerja sesuai dengan masalah keselamatan dan kecelakaan pada umumnya. Selain itu dibutuhkan upaya-upaya yang harus dilakukan untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja. Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan, dan mengingat pentingnya keseluruhan di atas, maka penulis tertarik untuk membahas masalah ini dengan mengambil judul "Upaya Meminimalisir Kecelakaan Kerja Saat *Discharge* dan *Loading* di MV Sinar Solo"

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan judul yang telah penulis kemukakan, maka pokok permasalahan dalam judul ini adalah :

1. Bagaimana pelaksanaan *discharge* dan *loading* di MV. Sinar solo ?
2. Apa resiko-resiko kecelakaan kerja saat pelaksanaan *discharge* dan *loading* di MV.Sinar Solo ?

3. Upaya apa yang dilakukan dalam meminimalisir resiko kecelakaan kerja saat *discharge* dan *loading* di MV. Sinar Solo ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penulis mengajukan skripsi ini adalah untuk:

1. Untuk mengetahui pelaksanaan *discharge* dan *loading* di MV. Sinar Solo.
2. Untuk mengetahui resiko-resiko kecelakaan kerja saat pelaksanaan *discharge* dan *loading* di MV. Sinar Solo.
3. Untuk mengetahui upaya apa yang harus dilakukan untuk meminimalisir resiko kecelakaan kerja saat *discharge* dan *loading* di MV. Sinar Solo.

D. Manfaat Penelitian

Dengan diadakannya penelitian dan penulisan skripsi ini, penulis berharap akan tercapainya beberapa manfaat yang dapat dicapai, antara lain:

1. Manfaat secara teoritis :
 - a. Menambah perbendaharaan karya ilmiah di kalangan taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, khususnya jurusan nautika.
 - b. Memberi sumbangan pemikiran kepada masyarakat pelaut pada umumnya dan dunia pendidikan pada khususnya.
2. Manfaat secara praktis :
 - a. Bagi tenaga kerja hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan untuk meminimalisir kecelakaan kerja pada saat *discharge* dan *loading*.

- b. *Crew* di atas kapal dapat mengetahui bagaimana pelaksanaan *discharge* dan *loading* di kapal sesuai dengan prosedur.

E. Sistematika Penulisan

BAB I . PENDAHULUAN

Latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, sistematika penulisan.

BAB II . LANDASAN TEORITIS:

Dalam bab ini penulis akan menguraikan tentang teori-teori yang berhubungan dengan *discharge* dan *loading*, serta kecelakaan kerja di atas kapal.

BAB III. METODE PENELITIAN:

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan metode deskriptif, kualitatif dengan menggunakan pendekatan analisis *fishbone* dan FTA (*Fault Tree Analysis*) metode pengumpulan data dilakukan dengan mengadakan wawancara, dan observasi.

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH:

Dalam bab ini diuraikan analisa dan pemecahan masalah dari pelaksanaan *discharge* dan *loading* secara terperinci, yaitu mengenai pelaksanaan *discharge* dan *loading*, resiko kecelakaan kerja yang terjadi pada saat pelaksanaan *discharge* dan *loading*, serta upaya

untuk meminimalisir kecelakaan saat pelaksanaan *discharge* dan *loading* di MV.Sinar Solo.

BAB V. PENUTUP:

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini ditarik kesimpulan dari hasil analisis dan pemecahan dari permasalahan yang ada.

Dalam bab ini penulis menambahkan saran-saran kepada pihak-pihak yang terkait.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Pengertian Upaya

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

Upaya sangat berkaitan erat dengan penggunaan sarana dan prasarana dalam menunjang kegiatan tersebut, agar berhasil maka digunakanlah suatu cara, metode, dan alat penunjang lain. Dari beberapa pengertian di atas, maka penulis dapat menyimpulkan bahwa upaya merupakan suatu kegiatan atau usaha dengan menggunakan/memanfaatkan segala sarana yang ada untuk mengatasi suatu masalah.

2. Pengertian Kecelakaan Kerja

a. Pengertian Kecelakaan

Kecelakaan memiliki definisi yang beragam menurut para ahli, Heinrich (2001) dalam bukunya “*Practical Loss Control Leadership*” (Kepemimpinan Kehilangan Kontrol), mendefinisikan *accident* (kecelakaan) sebagai suatu kejadian yang tidak terencana dan tidak terkontrol yang merupakan aksi atau reaksi dari suatu objek, substansi, manusia atau radiasi yang memungkinkan atau dapat menyebabkan *injury* (cedera).

Frank E. Bird dan George L. Germain (2003) dalam bukunya “*Practical Loss Control Leadership*” sebagai suatu kejadian tidak diinginkan yang menimbulkan kerugian pada manusia, kerusakan properti, ataupun kerugian proses kerja, sebagai akibat dari kontak dengan substansi atau sumber energi yang melebihi batas kemampuan tubuh, alat atau struktur. Frank E. Bird dan George L. Germain (2003) mengungkapkan tiga aspek penting dalam pemahaman kecelakaan, yaitu:

- 1) Dampak yang ditimbulkan kecelakaan tidak hanya cedera, tetapi juga kesakitan, seperti gangguan mental, saraf, ataupun gangguan sistemik akibat pajanan.
- 2) Terdapat perbedaan antara definisi “*injury*” dan “*accident*” menyebabkan *injury* (cedera).
- 3) Apabila ada kejadian yang mengakibatkan kerusakan *property* (peralatan) atau fasilitas, serta gangguan proses kerja, tetapi

tidak menyebabkan *injury* (cedera) maka kejadian tersebut tetap di kategorikan sebagai *accident* (kecelakaan).

b. Pengertian Kecelakaan Kerja

Kecelakaan kerja tidak terjadi secara kebetulan, melainkan ada penyebabnya. Oleh karena itu apabila terjadi kecelakaan kerja harus diteliti apa yang menjadi penyebabnya, agar selanjutnya dapat dilakukan tindakan korektif serta upaya preventif agar kecelakaan dapat dicegah dan tidak terulang kembali. Menurut Peraturan Menteri Tenaga Kerja (Permenaker) No: 03/Men/1998, kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak dikendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban jiwa dan harta benda.

Sedangkan menurut Suma'mur (2009) adalah kecelakaan yang berhubungan dengan kegiatan pada perusahaan, yang berarti bahwa kecelakaan yang terjadi dikarenakan oleh pekerjaan dan pada waktu melakukan pekerjaan serta kecelakaan yang terjadi pada saat perjalanan ke dan dari tempat kerja Berdasarkan UU No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja, kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak diduga semula dan tidak dikehendaki, yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian baik korban manusia maupun harta benda.

Menurut Bennett Silalahi dan Rumodang Silalahi menyatakan bahwa kecelakaan kerja adalah setiap perbuatan atau kondisi tidak

selamat yang dapat mengakibatkan kecelakaan. Adapun pengertian kecelakaan kerja menurut yang lazim berlaku di perusahaan-perusahaan Indonesia diartikan sebagai suatu peristiwa atau kejadian yang dapat menimbulkan penderitaan bagi pekerja.

Penyebab kecelakaan kerja menurut Rika Ampuh Handiguna (2009) dapat dikategorikan menjadi dua:

- 1) Kecelakaan yang disebabkan oleh tindakan manusia yang tidak melakukan tindakan penyelamatan. Contohnya, pakaian kerja, penggunaan peralatan pelindung diri, falsafah perusahaan dan lain-lain.
- 2) Kecelakaan yang disebabkan oleh keadaan lingkungan kerja yang tidak aman. Contohnya, penerangan, sirkulasi udara, temperatur, sistem upah, jadwal kerja dan lain-lain.

Faktor-faktor kecelakaan kerja menurut Sedarmayanti (2009 :118) terdiri dari 3 (tiga) faktor, di antaranya:

- 1) Faktor lingkungan kerja.
- 2) Faktor manusia (karyawan) yang meliputi:
 - i. Faktor fisik dan mental: Kurang penglihatan atau pendengaran, otot lemah, reaksi mental lambat, lemah jantung atau organ lain, emosi dan syaraf tidak stabil, serta lemah badan.
 - ii. Pengetahuan dan keterampilan: Kurang memperhatikan metode kerja yang aman dan baik, kebiasaan yang salah,

dan kurang pengalaman.

- iii. Sikap: Kurang minat / perhatian, kurang teliti, malas, sombong, tidak peduli akan suatu akibat, dan hubungan yang kurang baik.

3) Faktor Alat dan mesin kerja yang meliputi:

- i. Penerangan yang kurang.

- ii. Mesin yang tidak terjaga

- iii. Kerusakan teknis

Pencegahan kecelakaan kerja terhadap kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja adalah hal yang lebih penting dibandingkan dengan mengatasi terjadinya kecelakaan. Kecelakaan dapat dicegah dengan menghindari sebab-sebab yang bisa mengakibatkan terjadinya kecelakaan. Tindakan pencegahan bisa dilakukan dengan cara penuh kehati-hatian dengan melakukan pekerjaan, ditandai rasa tanggung jawab, dan dengan menggunakan alat keselamatan selama bekerja untuk mengurangi terjadinya kecelakaan. Mencegah kondisi kerja yang tidak aman, mengetahui apa yang harus dikerjakan dalam keadaan darurat, dan segera melaporkan segala kejadian, kejanggalan dan kerusakan peralatan terutama peralatan *cargo securing*, antara lain: *twist lock, short bar, long bar, turnbuckles*, sekecil apa pun kepada Mualim I (*Chief Officer*). Menurut Badan Diklat Perhubungan BST, Modul 4 : *Personil Safety and Society Responsibility*,

Departemen Perhubungan (2000:54), menjelaskan bahwa : setelah mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan maka dapat ditentukan cara penanggulangan atau pencegahannya baik untuk meniadakan atau mengurangi akibat kecelakaan itu.

3. Pengertian *Discharge* dan *Loading*

Pengertian menurut Keputusan Menteri Perhubungan No.33 Tahun 2001 pasal 1 ayat 22, kegiatan bongkar muat adalah barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang atau lapangan penumpukan di bawa ke atas trus atau sebaliknya (*receiving/delivery*)

Menurut R. P. Suyono (2005:310) pelaksanaan kegiatan bongkar muat dibagi dalam 3 (tiga) kegiatan yaitu :

a) *Stevedoring*

Stevedoring adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun ke dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat atau alat bongkar muat lainnya. Kegiatan ini dilaksanakan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

b) *Cargodoring*

Cargodoring adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala-jala di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan kemudian selanjutnya disusun di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya. Kegiatan ini dilaksanakan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM).

c) *Receiving/Delivery*

Receiving/Delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya. Kegiatan ini dilaksanakan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM).

Dari definisi di atas, pengertian *discharge* dan *loading* adalah kegiatan muat dan bongkar dari kapal ke pelabuhan atau sebaliknya yang diangkut dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan.

B. Definisi Operasional

Untuk memudahkan pembaca dalam memahami istilah-istilah yang terdapat dalam skripsi ini, maka peneliti memberikan pengertian-pengertian yang dapat membantu pembaca untuk memahami dan memberikan kemudahan peneliti dalam pembahasan skripsi, yaitu sebagai berikut :

1. *Discharge* (Bongkar)

Merupakan kegiatan bongkar peti kemas (*container*) dari dalam palka atau dari atas geladak ke dermaga.

2. *Loading* (Muat)

Merupakan kegiatan memuat peti kemas (*container*) dari dermaga untuk di muat ke dalam palka atau di atas geladak kapal.

3. *Bayplan*

Suatu bagan penempatan *container* di dalam palka dan di atas geladak, dengan urutan *bay* ganjil atau genap di hitung dari depan, *row* ganjil atau genap di hitung dari tengah dan dilihat dari belakang, *tier in hole* dan *on deck*

4. *Bay*

Bay menurut penelitian di atas kapal dibedakan tergantung dari *container* 40 atau 20 *feet*. Untuk *container* 40 *feet* menggunakan *bay* genap jadi dari depan *bay* 2 kebelakang di tambah 4 jadi *bay* 2, 6, 10 dan seterusnya, dan untuk *container* 20 *feet* *bay* yang digunakan adalah *bay* ganjil contoh *bay* 1,3,5 dan seterusnya.

5. *Row*

Untuk *row* dihitug dari tengah kekanan/kekiri (melintang), jika dari tengah *container* kekanan maka ganjil dan jika dari tengah kekiri maka genap, untuk *container* dengan jumlah genap tengah tengah dimulai dengan *row* 01 dan *row* 02 dan apabila jumlah *container* di atas kapal ganjil maka *row* yang di tengah di mulai dengan *row* 00

6. *Tier*

Untuk *tier in hole* dan *on deck* berbeda, untuk *tier in hole* (di dalam palka) dihitug dari bawah ke atas di hitung dari *tier* 02, 04, 06 dan

seterusnya, sedangkan untuk *tier on deck* (di atas palka) itu sendiri di mulai dari *tier* 82, 84, 86, dan seterusnya.

7. *Twist lock* (sepatu kontainer)

Alat yang digunakan untuk mengikat atau mengunci kontainer yang disusun menumpuk ke atas.

8. *Lashing bar* (*Short bar* dan *long bar*)

Alat ini berbentuk seperti batang besi yang panjangnya ada beberapa macam sesuai jenisnya alat ini digunakan untuk mengikat kontainer secara menyilang kemudian di kaitkan dengan *turnbuckle*.

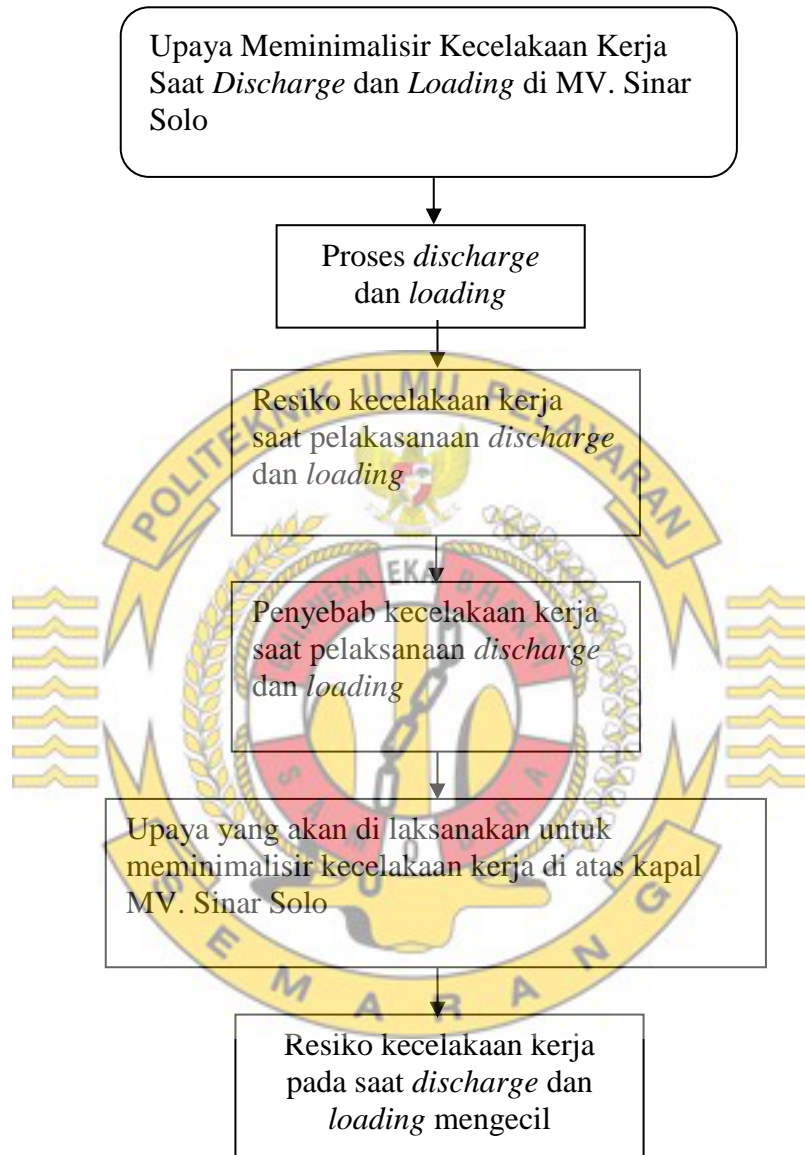
9. *Turnbukle*

Alat ini di letakkan di *deck* yang berfungsi sebagai penyambung dengan *lashing bar* (*Short bar* dan *long bar*)

C. Kerangka Pikir

Penulis ingin membahas masalah yang dihadapi dan upaya penyelesaian dalam penyusunan skripsi ini ke dalam bentuk kerangka berpikir.

Kerangka Pikir Upaya Meminimalisir Kecelakaan Kerja Saat *Discharge* dan *Loading* di MV. Sinar Solo

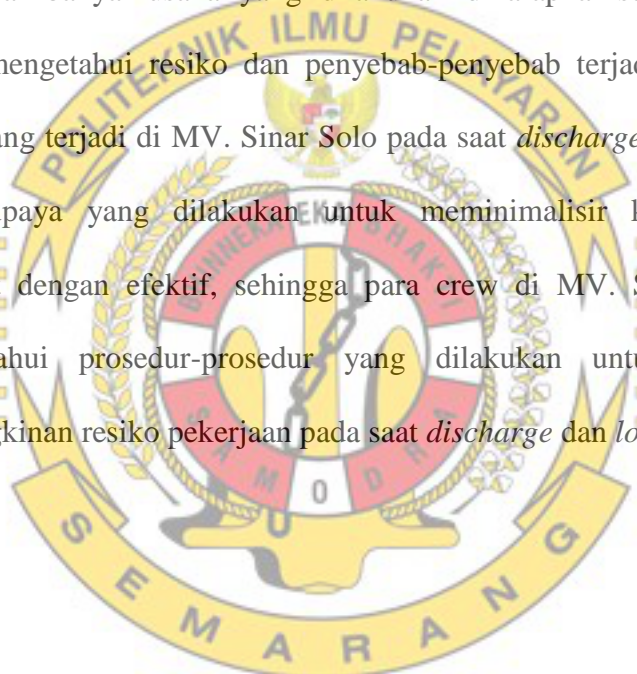


Gambar 2. 1 Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka pikir dalam bagan di atas menerangkan bahwa dalam suatu karya ilmiah harus dilengkapi dengan kerangka pikiran yang menggambarkan masalah yang menjadikan sebab dan kenapa sering terjadi hal-hal tersebut, di dalam kerangka pikiran juga menerangkan

proses berpikir penulis untuk mencari cara penyelesaiannya dan hasil yang sudah di dapat diharapkan benar-benar dapat meningkatkan hasil dari kerja tersebut. Dari kerangka berpikir di atas dapat dijabarkan sedikit gambaran bahwa penulis ingin membahas permasalahan yang dihadapi dan upaya penyelesaiannya dalam penelitian ini ke dalam kerangka berpikir.

Dari banyak usaha yang dilakukan diharapkan seluruh crew kapal dapat mengetahui resiko dan penyebab-penyebab terjadinya kecelakaan kerja yang terjadi di MV. Sinar Solo pada saat *discharge* dan *loading* dan upaya-upaya yang dilakukan untuk meminimalisir kecelakaan kerja tersebut dengan efektif, sehingga para crew di MV. Sinar Solo dapat mengetahui prosedur-prosedur yang dilakukan untuk memperkecil kemungkinan resiko pekerjaan pada saat *discharge* dan *loading*.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan serta dari hasil uraian pembahasan mengenai meminimalisir kecelakaan kerja di MV.Sinar Solo, maka sebagai bagian akhir skripsi ini penulis memberikan kesimpulan sebagai berikut :

1. Pelaksanaan *discharge* dan *loading* di atas kapal yang tidak sesuai dengan prosedur, yang disebabkan oleh beberapa faktor yang membuat para *crew* tidak tahu prosedur. Kurangnya pemahaman terhadap apa itu *bayplan*, tidak mengikuti instruksi dari perwira, dan pelatihan yang kurang optimal dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan pekerjaan pada saat proses bongkar muat karena *crew* kurang memahami hal-hal di atas.
2. Resiko pekerjaan yang dapat terjadi karena beberapa faktor yang kadang mereka tidak menyadari bahwa keselamatan pada saat bekerja adalah yang sangat penting, beberapa faktor yang membuat resiko kecelakaan pada pekerjaan itu terjadi adalah sebagian dari *crew* kapal tidak menggunakan alat keselamatan, kelelahan saat bekerja dan juga alat bongkar muat dan *cargo securing* yang tidak memadai. Hal ini dapat menimbulkan bahaya dalam bekerja sehingga tidak menutup kemungkinan untuk terjadinya kecelakaan kerja pada saat *discharge* dan *loading*.

3. Upaya untuk meminimalisir kecelakaan kerja banyak tergantung dari masalah dan faktor penyebab kecelakaan kerja tersebut, kita tahu banyak sekali resiko dan faktor penyebab terjadinya kecelakaan kerja dan beragam juga upaya yang harus dilakukan untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja tersebut. Yang paling penting adalah kesadaran antara satu *crew* dengan *crew* yang lain untuk saling mengingatkan bahayanya kecelakaan kerja di atas kapal.

B. Saran

Sesuai permasalahan yang telah dibahas dalam skripsi ini penulis ingin memberikan saran yang mungkin dapat bermanfaat untuk mengatasi permasalahan tersebut, adapun saran yang ingin penulis sampaikan adalah sebagai berikut :

1. Sebaiknya dalam pelaksanaan *discharge* dan *loading* harus di tangani dengan sebaik mungkin dan sesuai prosedur. Persiapan yang harus benar benar siap agar tidak terjadi kesalahan dan dapat meminimalkan kesalahan dan kecelakaan pada pekerjaan. Kesadaran akan pentingnya mengetahui prosedur dalam *discharge* dan *loading* perlu ditingkatkan agar terjadinya kecelakaan dapat diminimalkan sekecil mungkin
2. Sebaiknya pada saat bekerja kesadaran penuh untuk para *crew* di atas kapal sangatlah diperlukan karena resiko pekerjaan di atas kapal tidak ada yang tahu kapan akan terjadi. Kedisiplinan lebih ditingkatkan lagi untuk melakukan pengecekan terhadap alat bongkar muat dan dalam bekerja tidak boleh lalai dan dapat memanfaatkan waktu sebaik mungkin pada saat

bekerja dan beristirahat agar pada saat bekerja memperoleh kondisi yang prima, karena apabila tidak dalam kondisi yang tidak prima dapat berakibat berbahaya bagi keselamatan *crew* kapal.

3. Menjalin komunikasi yang baik antara satu *crew* dengan *crew* yang lain tidaklah hal yang salah melainkan hal tersebut sangat membantu apalagi saat bekerja di atas kapal. Karena mengingatkan satu sama lain tentang bahayanya kecelakaan kerja dan meningkatkan kesadaran tentang upaya meminimalisir kecelakaan kerja bisa dimulai dari hal terkecil yaitu dengan menjalin hubungan yang baik dengan *crew* di atas kapal.



DAFTAR PUSTAKA

- Badan Diklat Perhubungan, BST. 2000. *Modul-4 "Personal Safety and Social Responsibility"*. Jakarta : Departemen Perhubungan.
- Bird FE, Germain G, L. 2003. *Practical Loss Control Leadership*. USA : Division of International Loss Control Institute.
- Margono. 2004. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta : PT Rineka Cipta.
- Moh. Pabundu Tika. 2005. *Metode Penelitian Geografi*. Jakarta. Bumi Aksara
- Poerwadarminta, W.J.S. 1991. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka.
- Priyanta, Dwi. 2000. *Keandalan Dan Perawatan*. Surabaya : Institut Teknologi Surabaya.
- Rika Ampuh Hadiguna. 2009. *Manajemen Pabrik: Pendekatan Sistem untuk Efisiensi dan Efektifitas*. Jakarta : Bumi Aksara
- Sedarmayanti.2009. *Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja*. Bandung: CV Mandar Maju.
- Silalahi, Bennet N.B dan Rumondang B. Silalahi. 1995. *Manajemen Keselamatan Kesehatan Kerja*. Jakarta : PT Pustaka Binaman Pressindo.
- Sugiyono. 2007. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta.
- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung : Alfabeta.
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung : Alfabeta.
- Suma'mur. 2009. *Hiegiene Perusahaan dan Keselamatan Kerja*. Jakarta : CV Sagung Seto.
- Supriyati. 2011. *Metode Penelitian* . Bandung : Labkat Press Unikom.
- Sutopo. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Surakarta: UNS Press
- Suyono R,P. 2005. *Shipping : Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta : PPM

Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 tahun 2001 pasal 1 ayat 22 tentang Kegiatan Bongkar Muat

Peraturan Menteri Tenaga Kerja (Permenaker) No : 03/Men/1998 tentang Kecelakaan Kerja

Tim Penyusun PIP Semarang, 2018. *Buku Pedoman Penyusunan Skripsi*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

UU No. 1 tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja





MV.SINAR SOLO

SHIP'S PARTICULARS

01. Name of vessel MV SINAR SOLO
02. Flag & Port of Registry SINGAPORE
03. Official No. 394902
04. Call Sign 9 V 7 8 3 7
05. Satelite Mobile & Email +870773150518 / sinarsolo@samudera.dualog.net
06. Inmarsat C No. 456595311.sat
07. MMSI & DSC ID 565953000
08. IMO No. 9202792
09. Owner Samudera Shipping Line Co.Ltd.
Operator Samudera Shipping Line Ltd.
Managing Company PT. Samudera Indonesia Ship Management
10. Builder Hakata Ship Building Co. Ltd.
11. Class BV I, 3/3E, MACH(Class No. BV-00453 U)
12. Kind of Vessel Container Carrier
13. Type of Vessel Well Decker with Raked stem, Bulbous Bow
Transom Stern, and 5 Blades solid Type

14. Navigation Area Single Screw
15. Date of Keel Laid Ocean Going
16. Date of Launching June 24, 1998
17. Date of Delivery Nov. 03, 1998
18. Length Over All Jan. 20, 1999
19. Length Between Perpendicular 147.0 M
20. Breadth Moulded 135.0 M
21. Depth Moulded 25.0 M
22. Light Ship 13.7 M
23. International Net Tonnage 5,109.09 Tons
24. International Gross Tonnage 5,336.00 Tons
25. Load Line: 12,531.00 Tons

	SUMMER	TROPICAL	WINTER	FRESH	TROPICAL FW
Freeboard	4.775 M	4.589 M	4.961 M	4.598 M	4.412 M
Draft Extreme	8.965 M	9.151 M	8.779 M	9.142 M	9.328 M
Deadweight(M/T)	15,213.43	15,749.98	14,682.64	15,215.64	15,743.01

26. Container Storage:

On Deck	616 TEU	308 FEU
In Hold	444 TEU	214 FEU
Total	1,060 TEU	522 FEU

Total Reefer Plug = 104 plugs

27. Main Eng. MAN B&W 7S 50 MC X 1 Set
MCR (10,010 KW) 13,580 PS X 127 RPM
NOR (8,988 KW) 12,222 PS X 122.6 RPM
28. F.O. Tank Capacity FO: 1,343.18 Cu.M ; DO: 151.18 Cu.M.
29. Service Speed 18.0 kts.
30. Trial Max. Speed 19.354 kts.
31. Fuel Oil Consumption of M/Eng. 39.20 T/day (Normal)
32. Total Crew 19 persons including Master
33. Anchor chains P/S = 9 SACKLE - S/S = 9 SACKLE
34. BOW THRUSTER 925 HP / 690 KW
35. Last Dry Dock 14 January 2017 at Belawan (Waruna Ship Yard)

IMO CREW LIST

ARRIVAL DEPARTURE


PAGE NO. (1/1)

1.1. Name of ship		MV. SINAR SOLO			1.2. IMO number		9202792		1.3. Call Sign		9V7837	
2. Port of arrival / departure		PASIR GUDANG - MALAYSIA			3. Date of arrival / departure		14.07.2017					
4. Flag state of ship		SINGAPORE			5. Last Port of call		YANGON, MYANMAR					
					Next Port of call		SINGAPORE					
6.No.	7.	Family name, given names		7.1. MF	8. Rank or Rating	9. Nationality	10. Date and place of birth		11. Nature and No of (Passport) (Seamans book)			
1	ASNARI			M	Master	Indonesian	01.10.1971	JAKARTA	B 1892706			
2	HASANUDDIN			M	C / O	Indonesian	15.04.1982	MAKASSAR	Y 079964			
3	KRISNA PERWIRA			M	2 / O	Indonesian	06.07.1988	JAKARTA	B 4201471			
4	NURDIN BUKHORI			M	2 / O JR	Indonesian	30.03.1983	SUKOHARJO	X 075026			
5	ALYNUR			M	C / E	Indonesian	10.08.1959	MEDAN	A 6477111			
6	FIRMAN RACHIM			M	2 / E	Indonesian	24.02.1981	UJUNG PANDANG	E 097194			
7	HARIANTO SUPRAPTO			M	3 / E	Indonesian	16.05.1966	KEDIRI	B 5623703			
8	DOLI FERDIANSYAH			M	4 / E	Indonesian	08.08.1991	JAKARTA	E 131065			
9	SUPENO			M	Boatswain	Indonesian	29.04.1967	TRENGGALEK	A 4668556			
10	ELISAH LOKON SAHAMBANGUNG			M	AB / A	Indonesian	25.12.1971	LAGHAENG	Y 047834			
11	MULYADI			M	AB / B	Indonesian	03.06.1977	NARAS	B 4333349			
12	ARIFIN BIN SURADJI			M	AB / C	Indonesian	30.11.1974	JAKARTA	X 081967			
13	MARYANTO			M	Eng. F man	Indonesian	15.02.1972	SUKOHARJO	A 9595501			
14	ASEP SAMSUDIN			M	Oiler / A	Indonesian	05.04.1972	SUBANG	F 011885			
15	JARKANI LUBIS			M	Oiler / B	Indonesian	11.11.1977	BANJARMASIN	B 1295657			
16	SUBHAN			M	Cook	Indonesian	12.04.1964	BAWEAN	Y 039890			
17	HERPAN			M	Messboy	Indonesian	04.01.1984	JAKARTA	A 9248173			
18	YOPIRENO SATRIYA PRAMUDITYA			M	Deck Cadet	Indonesian	12.05.1996	KUDUS	E 007724			
19	GERSON LAYUK			M	Eng. Cadet	Indonesian	16.04.1994	LABO	B 2070886			
									D 011917			
									A 5889783			
									C 086560			
									B 5771245			
									D 006606			
									A 7045653			
									C 034402			
									B 4931452			
									D 050965			
									B 2246163			
									E 025342			
									A 3743213			
									A 036506			
									A 7317087			
									E 146770			
									B 3325773			
									E 057439			
									B 2847562			
									E 068435			

Total Crew 19 Persons Include Master

2. Date and signature by master, authorized agent or officer

14.07.2017


 Capt. ASNARI
 Master of MV. Sinar Solo

LAMPIRAN 7

TRANSKRIP WAWANCARA

Tempat Pelaksanaan : MV. Sinar Solo

Tanggal Pelaksanaan : Senin, 19 Desember 2017

Narasumber : Bapak Hasanudin (*Chief Officer MV.Sinar Solo*), Bapak
Elisah Lokon Sahambangun (*AB/A MV. Sinar Solo*),
Bapak Supeno (*Boatswain MV. Sinar Solo*)

Dalam wawancara ini pewawancara melakukan wawancara di MV.Sinar Solo, pada waktu setelah seluruh staff selesai rapat akhir bulan. Pertama pewawancara mewawancarai Bapak Hasanudin selaku *Chief Officer* di atas kapal MV. Sinar Solo.

Pewawancara : “Selamat siang *Chief*, mohon ijin saya meminta waktunya untuk bertanya seputar pelatihan di atas kapal, peralatan *cargo securing* serta kelelahan *crew* saat bekerja .”

Chief Officer : “Baik, silahkan. “

Pewawancara : “Apakah ada jadwal untuk pelaksanaan pelatihan dan apa tujuan pelatihan di atas kapal tersebut, *Chief*.”

Chief Officer : “Sebenarnya memang ada *schedule* untuk beberapa kegiatan pelatihan, pelatihan ini bertujuan untuk memberi informasi tentang persiapan bongkar muat, namun di beberapa kesempatan terjadi halangan seperti pendeknya waktu tempuh pelayaran, kelelahan, proses bongkar muat yang terlalu cepat, dan

sebagainya. Sehingga terkadang apa yang sudah dijadwalkan terpaksa harus ditunda atau dibatalkan untuk memberikan *crew* waktu untuk beristirahat, karena bagaimanapun kesehatan dan kesiapan *crew* yang lebih utama”.

Pewawancara : “Lalu bagaimana pendapat *Chief* tentang alat keselamatan di atas kapal atau ada beberapa *crew* yang bahkan tidak memakai alat keselamatan yang sesuai dengan SOP ?

Chief Officer : “Memang banyak *crew* di atas kapal yang menganggap tidak memakai alat keselamatan adalah hal yang biasa, akan tetapi hal tersebut sebenarnya adalah salah besar karena kita tahu lebih baik mencegah daripada mengobati suatu hal yang tidak diharapkan akan terjadi, maka sebagai sesama *crew* yang ada di atas kapal maka kita wajib untuk saling mengingatkan kepada *crew* lain untuk selalu memakai alat keselamatan selama bekerja.”

Pewawancara : “Lalu bagaimana pendapat *Chief Officer* tentang kesiapan *cargo securing* di atas kapal dalam pelaksanaan *discharge* dan *loading*.”

Chief Officer : “*Cargo securing* di atas kapal memang harus di laksanakan pengecekan untuk dapat mengetahui yang mana yang masih layak untuk di pakai dan yang mana yang sudah tidak layak untuk di pakai pada saat pengoprasian bongkar muat, hal ini selalu di lakukan rutin selama sebulan sekali selama kapal berada di atas laut lepas agar tidak mengganggu pelaksanaan bongkar muat apabila melakukan pengecekan pada saat berada di pelabuhan.”

Pewawancara : “Bagaimana pendapat *Chief Officer* tentang *crew* yang kelelahan saat bekerja apakah hal itu wajar dan apa yang setidaknya dilakukan oleh *Chief* apabila ada *crew* yang bekerja *overtime* dari jam kerja yang seharusnya?.

Chief Officer : “Pada saat melakukan pekerjaan harian merasa kelelahan karena pekerjaan di atas kapal yang sangat padat sehingga akan mengakibatkan pada pekerjaan yang tidak fokus dan kurang *optimal* saat bekerja. Hal ini dapat berakibat fatal pada saat pelaksanaan proses bongkar muat yang apabila *crew* di atas kapal kurang fokus akan mengakibatkan kecelakaan pekerjaan yang tidak di harapkan terjadi. Menurut Saya wajar apabila merasa kelelahan saat bekerja karena waktu bongkar muat yang singkat mengakibatkan *crew* harus bekerja lebih dari jam yang seharusnya. Maka dari itu untuk *crew* yang bekerja *overtime* Saya sebagai *Chief Officer* memberikan kebijakan untuk mengganti jam jaga atau bertukar jaga dengan *crew* yang memiliki waktu istirahat yang lebih.”

Wawancara Dengan *Boatswain* mengenai instruksi.

Pewawancara : “Selamat siang, Pak mohon izin bertanya tentang sebagian dari *crew* yang kadang tidak mengikuti instruksi perwira karena mungkin perwira yang lebih muda dari *crew* yang lain bagaimana pendapat Bapak mengenai hal tersebut?.

Boatswain : “Sebagai seorang pelaut bukan karena merasa lebih senior atau bagaimana akan tetapi sebagai orang yang sudah lama berada di atas kapal memang kadang sudah merasa bisa tanpa harus mendengarkan perintah dari seorang perwira atau *crew* lain, karena padatnya jam pekerjaan di sini maka untuk mengikuti intruksi kadang saya sudah merasa kelelahan atau mungkin juga karena faktor usia.”

Wawancara dengan jurumudi (AB/A)

Pewawancara : “Selamat siang, Pak mohon izin bertanya mengenai *crew* di atas kapal yang kurangnya pemahaman tentang bayplan bagaimana menurut bapak?”

AB/A : “Dikarenakan saya disini hanyalah seorang Juru mudi yang mana masalah tentang bongkar muat selalu di pasrahkan kepada Muallim I dan sebagai Juru mudi yang usianya sudah terbilang tidak muda lagi untuk mengingat dan mempelajari hal tersebut biasanya terhalang oleh daya ingat yang sekarang dan lebih memilih untuk langsung beristirahat setelah bekerja .”

LAMPIRAN 4:

Gambar Pelaksanaan *discharge* dan *loading* MV.Sinar Solo

Pelaksanaan *discharge*



Pelaksanaan *Loading*



Sumber: MV. Sinar Solo

LAMPIRAN 5 :
Gambar Alat *Cargo Securing* MV. Sinar Solo

Short bar



Twist Lock

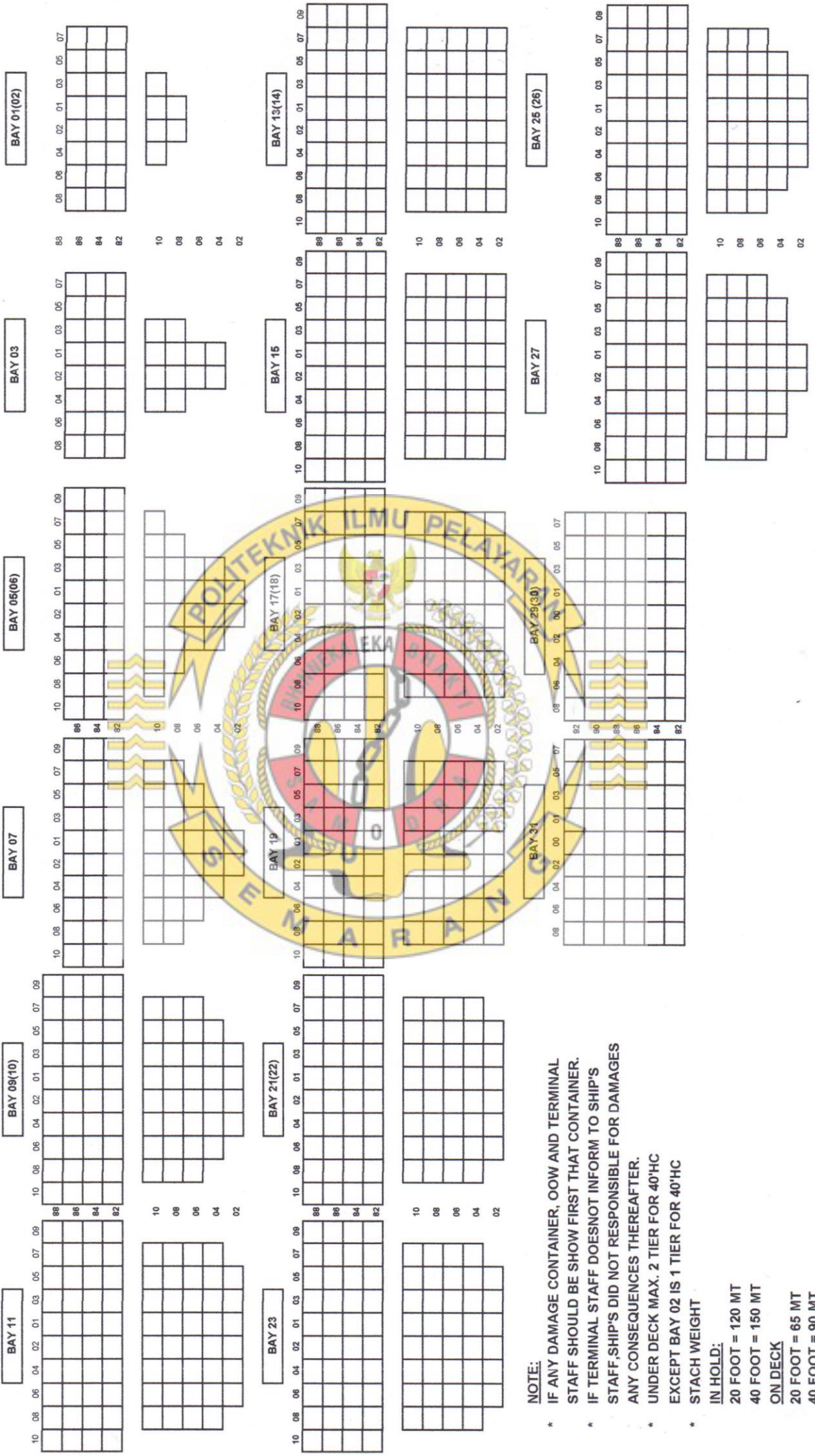


Sumber: MV. Sinar Solo

STOWAGE PLAN

GENERAL PLAN MV. SINAR SOLO

VOY : 599 N

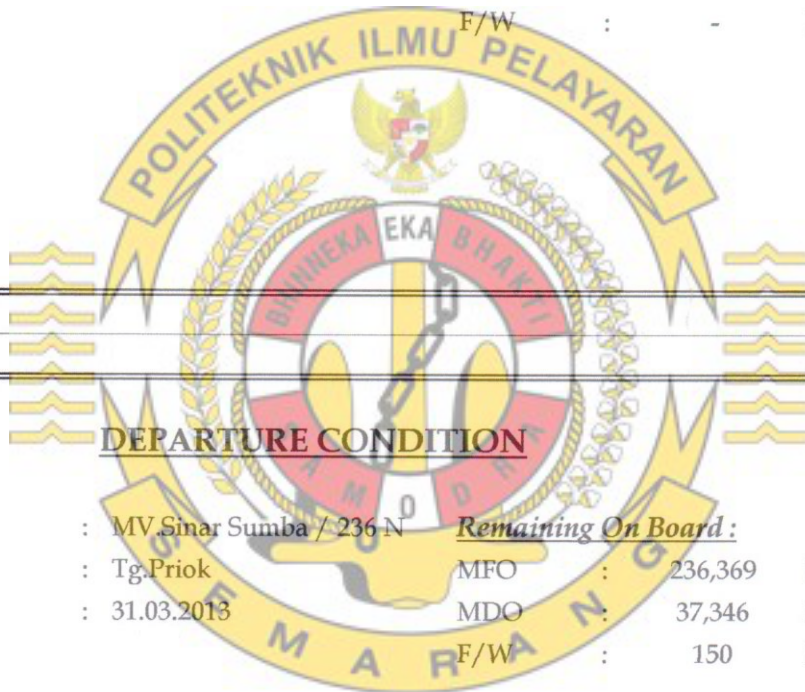


- NOTE:**
- * IF ANY DAMAGE CONTAINER, OOW AND TERMINAL STAFF SHOULD BE SHOW FIRST THAT CONTAINER.
 - * IF TERMINAL STAFF DOES NOT INFORM TO SHIP'S STAFF, SHIP'S DID NOT RESPONSIBLE FOR DAMAGES ANY CONSEQUENCES THEREAFTER.
 - * UNDER DECK MAX. 2 TIER FOR 40'HC EXCEPT BAY 02 IS 1 TIER FOR 40'HC
 - * STACH WEIGHT
- IN HOLD:**
- 20 FOOT = 120 MT
 - 40 FOOT = 150 MT
- ON DECK**
- 20 FOOT = 65 MT
 - 40 FOOT = 90 MT

ARRIVAL CONDITION

Vessel's Name / Voy	: MV.Sinar Sumba / 236 N	<u>Remaining On Board :</u>	
Port	: Tg.Priok	MFO	: 247,005 MT
Date	: 29.03.2013	MDO	: 37,346 MT
		F/W	: 160 MT
Last Port	: SINGAPORE	<u>Draft</u>	
Time Arrival	: 29/22.48 lt	FWD	: 8,3 MTR
Dropped Anchor	: -	Mean	: 9 MTR
Achor Up	: -	AFT	: 9,7 MTR
POB for Berthing	: 29/23.35 lt		
First Line	: 30/00.30 lt	<u>Requirement</u>	
Time Berthing	: 30/00.35 lt	MFO	: - MT
		MDO	: - MT
		F/W	: - MT

Remark :



DEPARTURE CONDITION

Vessel's Name / Voy	: MV.Sinar Sumba / 236 N	<u>Remaining On Board :</u>	
Port	: Tg.Priok	MFO	: 236,369 MT
Date	: 31.03.2013	MDO	: 37,346 MT
		F/W	: 150 MT
POB for Unberthing	: 31/15.55 lt	<u>Draft</u>	
Single up	: 31/16.20 lt	FWD	: 8,3 MTR
Unmoored	: 31/16.30 lt	Mean	: 9 MTR
BOSV	: 31/17.00 lt	AFT	: 9,7 MTR
		<u>Supplied</u>	
		MFO	: - MT
		MDO	: - MT
		F/W	: - MT

Remark :

SHIFTING CONDITION

Vessel's Name / Voy	: MV.Sinar Sumba / 236 N	<u>Remaining On Board :</u>	
Port	: Tg.Priok	MFO	: 242,922 MT
Date	: 30.03.2013	MDO	: 37,346 MT
		F/W	: 160 MT
Last Port	: SINGAPORE	<u>Draft</u>	
POB for Shifting	: 30/12.55 lt	FWD	: 6 MTR
Single up	: 30/13.05 lt	Mean	: 6,65 MTR
Unmoored	: 30/13.08 lt	AFT	: 7,3 MTR
First Line	: 30/13.15 lt		
INPOS	: 30/13.25 lt	<u>Requirement</u>	
Pilot Off	: 30/13.30 lt	MFO	: - MT
		MDO	: - MT
		F/W	: - MT

Remark :



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : YOPIRENO SATRYA. P
2. Nomor Induk Taruna : 51145266 N
3. Agama : Kristen Protestan
4. Tempat Tanggal Lahir : Kudus, 12-05-1996
5. Alamat : Mlatinorowito GG 02 Kavling



RT 04/02 Kecamatan Kota
Kabupaten Kudus, Jawa Tengah.

6 Nama dan Pekerjaan Orang tua

- a. Bapak : SATRIYANTO
Pekerjaan : Purnawirawan TNI-AL
- b. Ibu : WIWIK PUJIASTUTI
Pekerjaan : Guru

7. Riwayat Pendidikan

- a. Lulus TK : Tahun 2002 (TK Masehi Kudus)
- b. Lulus Sekolah Dasar : Tahun 2008 (SD Masehi Kudus)
- c. Lulus SMP : Tahun 2011 (SMP Masehi Kudus)
- d. Lulus SMA : Tahun 2014 (SMA Masehi Kudus)
- e. Sekarang : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dari
Tahun 2014

8. Pengalaman Praktek Laut : PT. Samudera Indonesia

9. Pengalaman Organisasi : Tim Drumband 51

Tim Paduan Suara 51

Asisten Rohani Kristen periode 87