



**“ANALISIS JATUHNYA KRU KAPAL TB. KSA 100
KETIKA PROSES MUAT”**

SKRIPSI

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

Oleh

ABDIEL ARDYANA ADI
531611306220 K

**PROGRAM STUDI KETATALAKSANAAN ANGKUTAN
LAUT DAN KEPELABUHANAN DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2020**



**“ANALISIS JATUHNYA KRU KAPAL TB. KSA 100
KETIKA PROSES MUAT”**

SKRIPSI

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

Oleh

**ABDIEL ARDYANA ADI
531611306220 K**

**PROGRAM STUDI KETATALAKSANAAN ANGKUTAN
LAUT DAN KEPELABUHANAN DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2020**

HALAMAN PERSETUJUAN

**“ANALISIS JATUHNYA KRU KAPAL TB. KSA 100
KETIKA PROSES MUAT”**

Disusun Oleh:

ABDIEL ARDYANA ADI
NIT. 531611306220 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 30 Juli 2020

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan

OKVITA WAHYUNI, S.ST., MM.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002

BUDIJO KO RAHARJO, MM., M.Mar.E
Pembina (IV/a)
NIP. 19740321 199808 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

NUR ROHMAH, SE., MM
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “ANALISIS JATUHNYA KRU KAPAL TB. KSA 100
KETIKA PROSES MUAT” karya,

Nama : ABDIEL ARDYANA ADI

NIT : 531611306200 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Ketatalaksanaan
Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada
hari, tanggal



Penguji I,

SRI SUYANTI, SS, M.Si
NIP. 19560822 197903 2 001

Penguji II,

OKVITA WAHYUNI, S.ST, MM.
NIP. 19781024 200212 2 002

Penguji III,

NASRI, M.T., M.Mar.E.
NIP. 19711124 19903 1 001

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : ABDIEL ARDYANA ADI

NIT : 531611306220 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul “ANALISIS JATUHNYA KRU KAPAL TB. KSA 100
KETIKA PROSES MUAT”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,

Yang menyatakan pernyataan,



ABDIEL ARDYANA ADI
NIT.531611306220 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Bersukacitalah dalam pengharapan, sabarlah dalam kesesakan, dan bertekunlah dalam doa. Apapun yang kamu perbuat, perbuatlah dengan segenap hatimu seperti untuk Tuhan dan bukan untuk manusia.

Persembahan

Skripsi ini dipersembahkan untuk :

1. Bapak Yusuf Sarjono dan Ibu Sri Widyaningrum sebagai orangtua tercinta.
2. Yona Ardyana Putra sebagai kakak saya.
3. Taruna Angkatan 53 PIP Semarang.
4. Perusahaan PT. Dian Ciptamas Agung.



PRAKATA

Puji syukur Penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas rahmat dan karunia Nya Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik dan selesai tepat pada waktunya. Penulisan skripsi ini dilakukan untuk memenuhi salah satu syarat kelulusan dalam rangka mencapai gelar Sarjana Terapan Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini sangat sulit terwujud sebagaimana yang diharapkan, tanpa bimbingan dan bantuan serta tersedianya fasilitas-fasilitas yang diberikan oleh beberapa pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis sampaikan rasa terimakasih dan rasa hormat kepada:

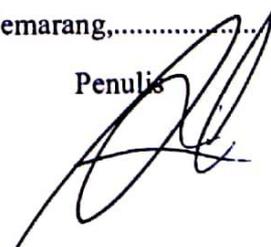
1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, SE., MM. selaku Ketua program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan yang telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
3. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST., MM. selaku dosen pembimbing I materi skripsi yang memberikan dukungan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini dengan baik.
4. Bapak Budi Joko Raharjo, MM., M.Mar.E selaku dosen pembimbing II metodologi penulisan skripsi yang memberikan dukungan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini dengan baik.

5. Seluruh jajaran pengajar Dosen PIP Semarang yang tidak mungkin disebutkan satu persatu, namun setiap ilmu yang diberikan sungguh sangat berharga dan merupakan kesatuan bekal bagi Penulis di masa depan.
6. Bapak Suharista Rio dan Dimas Rinto Prasetyo sebagai pembimbing selama prada.
7. Teman-teman seperjuangan, khususnya kelas K8B dan angkatan LIII serta adik-adik LV yang selalu mendoakan dan mensupport selama ini.
8. Perusahaan PT. Dian Ciptamas Agung.
9. Terima kasih kepada Mr. Philip Wong Yeouw Long atas bekalnya.
10. Terima kasih kepada poltar 53 yang telah memberikan banyak hal menarik dan pengalaman yang tak terlupakan terlebih ketika masa pendidikan awal.
11. Kepada Sonnya Margaretha Bahari yang selalu memberi semangat dan dukungan dalam susah maupun senang.

Penulis menyadari bahwa masih terdapat kekurangan yang harus disempurnakan. Penulis memohon maaf dan membuka segala kritik dan saran yang dapat meningkatkan kualitas skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kepentingan ilmu di masa depan.

Semarang,.....

Penulis


ABDIEL ARDYANA ADI
NIT.531611306220 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
ABSTRACT.....	xiv
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar belakang masalah.....	1
1.2 Rumusan masalah.....	5
1.3 Tujuan penelitian.....	6
1.4 Manfaat penelitian.....	6
1.5 Sistematika penulisan.....	7
BAB II : LANDASAN TEORI.....	10
2.1 Tinjauan pustaka.....	10

2.2 Kerangka pikir.....	21
BAB III : METODE PENELITIAN.....	22
3.1 Fokus dan lokus penelitian.....	22
3.2 Pendekatan dan desain penelitian.....	23
3.3 Teknik pengumpulan data.....	25
3.4 Teknik Analisis data.....	29
BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	31
4.1 Gambaran umum.....	31
4.2 Hasil Penelitian	40
4.3 Pembahasan masalah.....	46
BAB V : PENUTUP	61
5.1 Simpulan	61
5.2 Saran.....	61
DAFTAR PUSTAKA.....	63
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	64
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	80

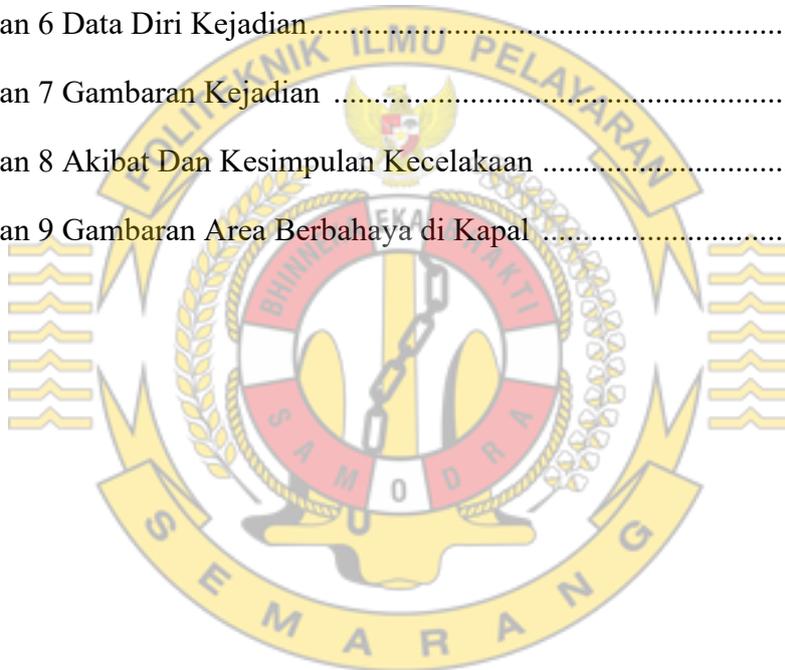
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir.....	21
Gambar 4.1 Struktur Organisasi.....	34
Gambar 4.2 <i>Safety Meeting</i>	57
Gambar 4.3 Seminar <i>Safety</i>	59



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Wawancara.....	64
Lampiran 2 Struktur Organisasi Perusahaan.....	70
Lampiran 3 SIUPAL Perusahaan.....	71
Lampiran 4 <i>Crew List</i> Kapal TB. KSA 100.....	72
Lampiran 5 Berita Acara Kejadian	73
Lampiran 6 Data Diri Kejadian.....	74
Lampiran 7 Gambaran Kejadian	75
Lampiran 8 Akibat Dan Kesimpulan Kecelakaan	76
Lampiran 9 Gambaran Area Berbahaya di Kapal	78



ABSTRAKSI

Adi,Abdiel Ardyana. NIT. 531611306220.K, 2020 “*Analisis Jatuhnya Kru Kapal TB. KSA 100 Ketika Proses Muat*”, Program Diploma IV, Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Okvita Wahyuni, S.ST., MM. dan Pembimbing II: Budi Joko Raharjo, MM., M.Mar.E

Kecelakaan Kerja merupakan suatu kejadian yang tak terduga, kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diharapkan, yang mengakibatkan luka, sakit, kerugian baik pada manusia, barang maupun lingkungan pada PT. Dian Ciptamas Agung. Dari kegiatan tersebut berpotensi tinggi terjadinya kecelakaan kerja awak kapal. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengurangi resiko kecelakaan kerja awak kapal pada pelaksanaan bongkar muat batubara, mengetahui penyebab kecelakaan kerja dan upaya yang dilakukan PT. Hafar Daya Kostruksi dalam mengurangi kecelakaan kerja awka kapal.

Dalam skripsi ini metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian deskriptif kualitatif yang mengatur suatu metode penelitian dengan menggunakan beberapa aspek seperti pengumpulan data melalui studi pustaka, wawancara dan dokumentasi.

Dari hasil penelitian dapat diketahui faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan kerja awak kapal, antara lain faktor sumber daya manusia, faktor lingkungan kerja, serta faktor peralatan. Berdasarkan hasil penelitian sebaiknya PT. Dian Ciptamas Agung melakukan upaya untuk mengurangi kecelakaan kerja dengan memberikan seminar mengenai K3 dan *safety meeting* sebelum melaksanakan pekerjaan, memberikan pelatihan kesehatan keselamatan kerja serta membuat sanksi tegas yang dikeluarkan oleh perusahaan bagi awak kapal yang tidak mentaati prosedur kesehatan dan keselamatan kerja.

Kata Kunci : Insiden, Kru, Pemuatan

ABSTRACT

Adi,Abdiel Ardyana. NIT. 531611306220.K, 2020 “*Analysis of The Fall of the TB. KSA 100 Crew When Loading*”, Thesis of Port and Shipping Department Program, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor 1: Okvita Wahyuni, S.ST., MM. and Advisor II: Budi Joko Raharjo, MM., M.Mar. E

Maritime Accident is a damage to a ship or facilities other than a ship related to the operations of a ship or death or injury of the people concerned with the construction, equipment or operation of a ship . This accident had happened before at PT Dian Ciptamas Agung, and The purpose of this research is to reduce the risk of maritime accident especially of the crew on board and people involved in the ship operation on the coal loading and unloading implementation, know the cause of this accidents and efforts made by PT. Dian Ciptamas Agung reducing crew work accident.

The research method used is a descriptive qualitative research method that regulates a research method using several aspects such as data collection through literature study, interview and documentation.

From the results of this research can be known some factors that cause the accident, including human resources factors, work environment factors, and equipment factors. Based on research results PT. Dian Ciptamas Agung should make efforts to reduce occupational accidents by providing safety meeting before carrying out the work, providing safety health training and giving strict sanctions for crew members who do not comply with health and safety procedures.

Keywords : Incident, Crew, loading.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Pada masa sekarang di negara berkembang masih banyak manusia demi untuk bertahan hidup justru memilih untuk mengorbankan kesehatan dan keselamatannya dengan bekerja di tempat yang penuh dengan berbagai macam bahaya yang mempunyai resiko langsung maupun resiko yang tidak langsung yang akan mengancam kesehatan mereka. Dalam perkembangan pasar dunia, keselamatan dan kesehatan kerja telah menjadi permasalahan global dan mempunyai kedudukan strategis karena selain menjamin kesehatan dan keselamatan dalam bekerja juga merupakan salah satu pilar tegaknya Hak Asasi Manusia (HAM). Haurani (2010) mengemukakan bahwa,

”Menurut catatan Organisasi Dunia Kesehatan Dunia (WHO), 45% penduduk dunia dan 58% penduduk yang berusia diatas sepuluh tahun tergolong tenaga kerja. Diperkirakan dari jumlah tenaga kerja diatas, sebesar 35% sampai 50% pekerja di dunia terpapar bahaya fisik, kimia, biologi, dan juga bekerja dalam beban kerja fisik dan ergonomi yang melebihi kapasitasnya, termasuk pula beban psikologis serta stres. Haurani menambahkan bahwa hampir sebagian besar pekerja di dunia, sepertiga masa hidupnya terpajan (terekspose) oleh bahaya yang ada di masing-masing pekerjaannya, dan yang sangat memprihatinkan adalah bahwa hanya 5% hingga 10% dari tenaga kerja tadi yang mendapat layanan kesehatan kerja di negara yang sedang berkembang, sedangkan di negara industri tenaga kerja yang memperoleh layanan kesehatan kerja diperkirakan baru mencapai 50%. Kenyataan di atas jelas menggambarkan bahwa sebenarnya hak asasi pekerja untuk hidup sehat dan selamat dewasa ini belum dapat terpenuhi dengan baik”

Di Indonesia sendiri negara telah mengeluarkan peraturan perundang-undangan di bidang Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3). Peraturan tersebut tertuang dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja yang ruang lingkupnya meliputi segala lingkungan kerja baik di darat, di dalam tanah, permukaan air, di dalam air maupun udara yang berada di dalam wilayah kekuasaan hukum Republik Indonesia. Walaupun demikian pada pelaksanaannya masih banyak kekurangan dan kelemahannya karena terbatasnya personil pengawasan, sumber daya manusia K3 serta sarana yang ada.

Peraturan tersebut tertuang dalam Undang-Undang Republik Indonesia No.13 Tahun 2003 yang mengatur tentang segala hal yang berhubungan dengan ketenagakerjaan mulai dari upah kerja, jam kerja, hak material, sampai kesehatan dan keselamatan kerja.

Dibidang pelayaran, penerapan keselamatan kerja juga sangat diperlukan karena keselamatan adalah indikator untuk mengukur keberhasilan kegiatan bongkar muat. Awak kapal memiliki peran sebagai pekerja yang melaksanakan kegiatan bongkar muat. Resiko kecelakaan dan beban kerja para awak kapal juga lebih besar dibandingkan dengan semua profesi yang ada di lingkungan tambang, karena awak kapal tersebut berhubungan langsung dengan mesin-mesin yang memiliki sifat yang berbahaya bagi kesehatan dan keselamatan awak kapal. Sehingga para awak kapal harus diperhatikan kesehatan dan keselamatannya dalam bekerja.

Masalah kesehatan dan keselamatan kerja khususnya di wilayah tambang dan pengapalannya memerlukan perhatian yang lebih intensif atau sungguh-sungguh dan terus menerus dalam penanganannya guna mengurangi terjadinya kecelakaan kerja yang melibatkan awak kapal. Hal tersebut diabaikan maka kecelakaan di lingkungan kerja yang dialami oleh awak kapal berakibat pada turunnya kualitas awak kapal dan perusahaan tambang itu sendiri.

Kecelakaan yang terjadi di lingkungan kerja mengakibatkan kerugian bagi perusahaan atau badan usaha, baik dari segi produktifitas, kerugian material yang harus ditanggung, serta kerugian lain yang mungkin tidak terlihat jelas namun bila diperhitungkan akan cukup signifikan. Di pihak lain, adanya kecelakaan kerja dapat mengakibatkan kerugian secara langsung terhadap tenaga kerja, antara lain cedera ringan, cacat total permanen, cacat lokal sebagian, bahkan kematian. Apabila dipahami tenaga kerja merupakan salah satu asset terbesar bagi suatu perusahaan.

PT. Berau Coal *Energy* merupakan perusahaan induk dari PT. Berau Coal yang merupakan penyedia batubara terbesar ke-5 di Indonesia bila dilihat dari segi industri pada tahun 2009. PT. Berau Coal sendiri mulai beroperasi sejak tahun 1983 dengan unit bisnis berupa survei, eksplorasi, penambangan batubara serta melakukan pemindahan, penyimpanan, penjualan dan eksplorasi batu bara dari wilayah konsesi-nya. Berau Coal juga telah menjalin kerjasama dengan perusahaan milik negara yang memberikan

kewenangan untuk konsesi batu bara yakni PT. Perusahaan Umum Tambang Batu bara (PUTB). Dalam kerjasama tersebut terjadi penandatanganan PKP2B yang memberikan izin bagi Berau Coal untuk melakukan kegiatan penambangan dalam area 487.217 hektar yang terletak di Kalimantan Timur. Namun wilayah konsesi-nya dilepas setelah diadakan studi tentang kelayakan yang tertuang dalam Keputusan tentang Penciutan dan Perluasan Wilayah Perjanjian Kerjasama Pengusahaan Pertambangan Batu bara sesuai dengan keputusan Direktur Jenderal Geologi dan Sumberdaya Mineral pada 7 April 2005. Dengan hal ini total wilayah konsesi Berau Coal menjadi 118.400 hektar.

PT. Dian Ciptamas Agung merupakan perusahaan yang berdiri pada tahun 2016 yang beroperasi di Berau, Kalimantan Timur. Perusahaan ini bekerja sebagai management atas beberapa mitra kerja diantaranya adalah PT. Kartika Samudra Adijaya yang beroperasi di area Berau, PT. Dian Ciptamas Agung merupakan perusahaan pengangkut muatan yang melayani kegiatan bongkar dan muat bagi PT. Berau Coal senantiasa berupaya untuk dapat menjaga kesehatan dan keselamatan terlebih bagi kru kapal yang bekerja langsung di lapangan.

PT. Kartika Samudra Adijaya sebagai pemilik kapal mempunyai upaya untuk mengurangi kecelakaan kerja memiliki prosedur yang baik tetapi dalam pelaksanaannya masih banyak awak kapal yang mengabaikan prosedur tersebut. Kesehatan dan keselamatan kerja terhadap tenaga awak kapal belum sepenuhnya terlaksana dengan maksimal, masalah yang timbul di berbagai

bidang kerja tentang perilaku awak kapal yang tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) secara lengkap sesuai dengan ketentuan saat melaksanakan kegiatan bongkar muat batubara. Bidang pekerjaan tersebut meliputi *mooring* dan awak kapal yang berada di atas kapal.

Tidak optimalnya kegiatan untuk mengurangi kecelakaan kerja awak kapal pada proses bongkar/muat batubara, dikarenakan kurangnya kepedulian awak kapal terhadap penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) yang merupakan salah satu prosedur keselamatan yang harus dilaksanakan untuk melindungi awak kapal dari resiko kecelakaan kerja. Dari kurangnya pengawasan terhadap awak kapal ketika proses bongkar/muat batubara tersebut maka awak kapal berpotensi melalaikan prosedur penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) saat melakukan kegiatan bongkar/muat batubara.

Berdasarkan permasalahan di atas maka penulis memilih judul “Analisis Jatuhnya Kru Kapal TB. KSA 100 Ketika Proses Muat”.

1.2. Rumusan Masalah

Dalam suatu perumusan masalah ilmiah atau problematika merupakan hal yang sangat penting, karena perumusan masalah yang akan mempermudah dalam mencari jawaban yang lebih akurat. Berdasarkan latar belakang penelitian yang telah dikemukakan, maka penulis dapat merumuskan masalah sebagai berikut.

1.2.1 Faktor apa yang menyebabkan jatuhnya kru kapal TB. KSA 100?

1.2.2 Apa kendala yang dihadapi untuk mengurangi kecelakaan kerja serupa?

1.2.3 Upaya apa yang dilakukan untuk meminimalisir kejadian serupa?

1.3. Tujuan Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, penulis mempunyai tujuan yang ingin dicapai, yaitu sebagai berikut.

1.3.1. Untuk menganalisa faktor yang menyebabkan jatuhnya kru kapal TB.

KSA 100.

1.3.2. Untuk mengetahui kendala yang dihadapi dalam mengurangi kecelakaan serupa..

1.3.3. Untuk mengidentifikasi upaya yang harus dilakukan untuk meminimalisir kejadian yang serupa.

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Teoritis

Dari hasil penelitian ini diharapkan akan memberikan manfaat dan sumbangan yang berarti bagi pihak-pihak terkait dengan dunia pelayaran dan dunia keilmuan, seperti :

1.4.1.1 Bagi pembaca

Dapat menambah pengetahuan dan wawasan tentang upaya yang dilakukan perusahaan dalam mewujudkan kesehatan dan keselamatan kerja dan juga dapat memperoleh informasi guna dijadikan bahan acuan untuk penelitian berikutnya sehingga dapat menyajikan hasil penelitian yang lebih akurat.

1.4.1.2. Bagi lembaga pendidikan :

Menambah pengetahuan civitas akademika tentang upaya yang dilakukan untuk mengurangi kecelakaan kerja dalam proses bongkar/muat batubara untuk mewujudkan kesehatan dan keselamatan kerja dan juga dapat digunakan sebagai tambahan literatur dalam proses belajar serta dapat digunakan untuk pengembangan lebih lanjut guna meningkatkan pengetahuan dan kualitas pendidikan.

1.4.2. Manfaat Praktis

1.4.2.1. Sebagai bahan pertimbangan untuk memaksimalkan upaya yang dilakukan untuk mengurangi kecelakaan kerja para awak kapal dalam proses bongkar/muat batubara.

1.4.2.2. Dapat bermanfaat bagi para awak kapal dalam melaksanakan pekerjaan berdasarkan kaidah-kaidah kesehatan dan keselamatan kerja di lingkungan tambang batubara.

1.4.2.3. Sebagai acuan untuk memperbaiki sistem pengawasan awak kapal yang melakukan kegiatan bongkar/muat batubara, agar tidak terjadi kecelakaan di lingkungan kerja dan terciptanya *zero accident* di lingkungan kerja.

1.5. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan dalam mengikuti seluruh uraian dan pembahasan atas skripsi ini maka penulisan skripsi ini dilakukan dengan sistematika sebagai berikut :

Bab I Pendahuluan

- 1.1. Latar Belakang Masalah
- 1.2. Rumusan Masalah
- 1.3. Tujuan Penelitian
- 1.4. Manfaat Penelitian
- 1.5. Sistematika Penulisan

Bab II Landasan Teori

- 2.1. Tinjauan Pustaka
- 2.2. Kerangka Pikir

Bab III Metodologi Penelitian

- 3.1. fokus dan lokus penelitian
- 3.2. pendekatan dan desain penelitian
- 3.3. Teknik Pengumpulan data
- 3.4. Teknik analisis data

Bab IV Hasil Penelitian dan Pembahasan

- 4.1. Gambaran Umum
- 4.2. Hasil Penelitian
- 4.3. Pembahasan Masalah

Bab V Penutup

- 5.1. Simpulan
- 5.2. Saran

DAFTAR PUSTAKA**LAMPIRAN-LAMPIRAN**

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1. Kecelakaan Kerja

Kecelakaan adalah suatu kejadian yang tak terduga, semula tidak dikehendaki yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian baik bagi manusia dan atau harta benda. Sedangkan kecelakaan kerja adalah kejadian yang tak terduga dan tidak diharapkan dan tidak terencana yang mengakibatkan luka, sakit, kerugian baik pada manusia, barang maupun lingkungan.

“Kecelakaan adalah kejadian yang tak terduga dan tidak diharapkan” Suma'mur (1989;5). Kecelakaan dikategorikan sebagai kejadian yang tak terduga karena kejadian ini (kecelakaan) tidak terdapat unsur kesengajaan yang dapat memicu terjadinya suatu kecelakaan. Oleh karena itu, Suma'mur dalam bukunya yang berjudul “Keselamatan dan Pencegahan Kecelakaan” halaman 5 mengatakan bahwa sabotase atau tindak kriminal yang memicu terjadinya kecelakaan merupakan suatu unsur yang berada di luar dari lingkup kecelakaan yang sebenarnya.

Kecelakaan juga dikategorikan sebagai kejadian yang tidak diharapkan, hal ini berhubung dengan dampak yang terjadi pada saat atau setelah terjadinya kecelakaan, adapun yang dimaksud dengan kecelakaan akibat kerja adalah kecelakaan yang diakibatkan atau berhubungan dengan suatu kegiatan atau pekerjaan tertentu. Diakibatkan atau

berhubungan dengan suatu kegiatan atau pekerjaan tertentu hal ini dikarenakan tidak semua kegiatan atau pekerjaan berpotensi atau timbulnya suatu kecelakaan.

Mengenai pengertian kecelakaan kerja dapat dilihat di UU No 24 tahun 2011 Tentang Jaminan sosial tenaga kerja bab 1 pasal 1 ayat 6 yang berbunyi :

“Kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang terjadi berhubung dengan hubungan kerja, termasuk penyakit yang timbul karena hubungan kerja, demikian pula kecelakaan yang terjadi dalam perjalanan berangkat dari rumah menuju tempat kerja, dan pulang ke rumah melalui jalan yang biasa atau wajar dilalui”.

Kecelakaan kerja dapat dikategorikan atas 2 golongan, yaitu kecelakaan industri (*on the job accident*) yaitu kecelakaan yang terjadi berkaitan dengan pekerjaannya, dan kedua disebut kecelakaan kompensasi (*off the job accident*), yang tidak berhubungan langsung dengan pekerjaannya. Perbedaannya adalah: kecelakaan industri mendapat kompensasi dan masuk statistik, sedangkan kecelakaan kompensasi tidak masuk statistik.

Kecelakaan kerja, dapat terjadi dimana saja, kapan saja dan terjadi pada siapa saja. Penanganan yang baik sesuai konsep k-3 akan mengurangi dan mencegah risiko terjadinya kecelakaan. Dalam permenaker no. 7 Tahun 2017 tentang program jaminan sosial tenaga kerja indonesia “Kecelakaam kerja adalah kecelakaan yang terjadi berhubung dengan hubungan kerja, termasuk kecelakaan yang terjadi

dalam perjalanan berangkat dari rumah menuju tempat kerja atau sebaliknya”

Direktur Teknik MIGAS selaku kepada Inspeksi Tambang MIGAS mendefinisikan Kecelakaan Kerja Tambang adalah setiap kecelakaan yang menimpa pekerja tambang, pada waktu melakukan pekerjaannya di tempat kerja yang mengakibatkan pekerja kehilangan kesadaran, memerlukan perawatan medis, mengalami luka-luka, kehilangan anggota badan atau kematian. Pekerjaan tambang adalah semua kegiatan yang dilakukan sehubungan dengan tugas atau kepentingan perusahaan termasuk kegiatan insidental, kegiatan sukarela dan kegiatan lain yang dilakukan atas perintah/izin perusahaan (keputusan Direktur Teknik MIGAS selaku Kepala Inspeksi Tambang). Referensi keputusan menteri ESDM no.1827K/30/MEM/2018 Lampiran 3 tentang K3 pertambangan umum. Kecelakaan tambang harus memenuhi lima unsur yaitu :

- 2.1.1.1. Benar-benar terjadi, yaitu tidak diinginkan, tidak direncanakan, dan tanpa unsur kesengajaan.
- 2.1.1.2. Mengakibatkan cedera pekerja tambang atau orang yang diberi izin oleh kepala teknik tambang.
- 2.1.1.3. Akibat kegiatan usaha pertambangan atau pengolahan dan/atau pemurnian atau akibat kegiatan penunjang lainnya.

2.1.1.4. Terjadi pada jam kerja tambang yang mendapat cedera atau setiap orang yang diberi izin.

2.1.1.5. Terjadi di dalam wilayah kegiatan usaha pertambangan atau wilayah proyek.

2.1.2. Awak Kapal

Mengenai pengertian Awak Kapal dapat dilihat di UU No. 17 tahun 2008 yang berbunyi :

“Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil, Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda”.

Berikut ini jabatan yang ada di atas kapal dan definisinya :

2.1.2.1. Departemen Dek

Bertanggung jawab untuk navigasi kapal, perawatan kargo sementara di laut, keamanan kapal dan bongkar muat di pelabuhan. Departemen Dek juga bertanggung jawab untuk pemeliharaan kapal, operasional pelayaran, dan Semua urusan hukum dan perizinan perjalanan kapal.

2.1.2.1.1. Nakhoda

Nakhoda adalah Perwira Tertinggi serta wakil manajemen perusahaan dan otoritas tertinggi di Struktural Kapal. Mempunyai tanggung jawab atas kehidupan semua personel di Kapal, keamanan kapal,

kargo dan lingkungan, memastikan bahwa kapal tersebut dinavigasikan dan dioperasikan dengan aman dan efisien, sesuai dengan peraturan internasional, nasional dan perusahaan. Jadi apapun yang terjadi diatas kapal menjadi tanggung jawab Nakhoda, kecuali perbuatan kriminal.

2.1.2.1.2. Mualim I

Mualim I adalah Perwira tinggi di bawah Kapten/nakhoda yang bertugas membantu nakhoda dan memimpin semua *crew* kapal dan bertanggung jawab Departemen Dek. *Chief Officer* bertanggung jawab kepada Nakhoda atas semua hal tentang Departemen Dek terkait, termasuk perencanaan dan pelaksanaan semua operasi kargo dan bongkar muat.

2.1.2.1.3. Mualim II

Mualim II Merupakan perwira tinggi dibawah *Chief Officer*/ Pejabat kedua yang bertugas membantu *chief officer*, Pejabat yang bertanggung jawab untuk peralatan navigasi Ruang Kemudi, perencanaan perjalanan, perlengkapan medis dan peralatan radio.

2.1.2.1.4. Mualim III

Mualim III merupakan perwira tinggi dibawah 2/O/Pejabat Ketiga adalah Pejabat ketiga yang bertugas membantu 2/O, Pejabat bertanggung jawab

untuk menjaga kehidupan kapal, keamanan kapal, *emergency responder*, peralatan keselamatan dan administrasi umum.

2.1.2.1.5. Markonis/Radio

Officer/Spark bertugas sebagai operator radio/komunikasi serta bertanggung jawab menjaga keselamatan kapal dari marabahaya baik itu yang ditimbulkan dari alam seperti badai, ada kapal tenggelam dan bahaya tabrakan dengan kapal lain.

2.1.2.1.6. Kepala kelasi/Bosun(serang)

Bertugas membuat Laporan kepada Pejabat Kepala/*Chief officer* dan bertanggung jawab atas semua ABK serta mengawasi/memimpin *seaman madya* dan *Seamen Biasa*.

2.1.2.1.7. *Pumpman* (khusus Tanker)

Bertugas membuat Laporan kepada Pejabat Kepala/*Chief Officer*, membantu operasional kargo dan melakukan pemeliharaan rutin mesin dek dan peralatan terutama pompa.

2.1.2.1.8. AB (*Seaman Madya*)/Juru Mudi

Mendukung Pejabat Dek dalam semua aspek kegiatan di ruang kemudi, kargo dan operasional pelayaran, di bawah pengawasan kepala kelasi, dan *pumpman* jika diperlukan.

2.1.2.1.9. O/S (*Seaman Biasa*)/Kelasi

O/S bertugas membantu AB, O/S mendukung Pejabat Dek dalam semua aspek kegiatan ruang kemudi, kargo dan operasional pelayaran dan kesiapan peralatan, kebersihan Dek di bawah pengawasan kepala kelasi, dan *Pumpman* jika diperlukan.

2.1.2.2. Departemen Mesin

Departemen Mesin bertanggung jawab untuk menjalankan dan pemeliharaan peralatan mekanik dan listrik di seluruh kapal termasuk mesin utama, boiler, pompa, generator listrik, generator *plant refrigerasi* dan penyimpanan air tawar.

2.1.2.2.1. Kepala Kamar Mesin

Kepala Kamar Mesin adalah seorang Insinyur Tertinggi yang bertanggung jawab penuh terhadap *Departement Engine* dan bertanggung jawab langsung kepada Master/Nakhoda atas segala hal berhubungan

dengan *Engine*. Kepala kamar mesin juga bertanggung jawab atas pemeliharaan teknis dari semua peralatan di ruang mesin dan dek.

2.1.2.2.2. Masinis I

Masinis I Asisten Insinyur Tk.I sebagai Pejabat *engineer* bertugas Membantu KKM, bertanggung jawab atas operasi sehari-hari Departemen *Engine* dan Mesin Induk, memimpin Anak Buah Kapal bagian Mesin.

2.1.2.2.3. Masinis II

Masinis II Asisten Insinyur Tk.II sebagai Pejabat *Engineer* dibawah 1/E, bertanggung jawab atas kondisi dan pemeliharaan generator, mesin bantu, pompa kargo, pompa-pompa bahan bakar dan minyak pelumas.

2.1.2.2.4. Masinis III

Asisten Insinyur Tk.III sebagai Pejabat *Engineer* dibawah 2/E, bertanggung jawab atas kondisi dan pemeliharaan kompresor udara, pemurni, generator air tawar, boiler, mesin sekoci, dan bersama dengan

Mualim III, menyiapkan pemadam kebakaran dan peralatan yang menyelamatkan jiwa di Ruang Mesin.

2.1.2.2.5. Juru Listrik

Bertanggung jawab atas semua mesin yang menggunakan tenaga listrik dan seluruh tenaga cadangan.

2.1.2.2.6. Mandor Mesin (Oiler)

Bertugas membuat laporan ke Asisten Pertama *Engineer* serta memimpin dan mengawasi *Oilers* dan *Wiper*, mendelegasikan pekerjaan seperti yang diarahkan oleh asisten insinyur pertama. Mendukung Pejabat *Engineer* di semua aspek tugas menjaga mesin, pemeliharaan dan perbaikan.

2.1.2.2.7. Fitter/welder

Juru Las/*welder* bertugas untuk spesialis pengelasan yang dilakukan di atas kapal.

2.1.2.2.8. Wiper

Posisi *Junior* bertugas di Tanki kapal membantu, *Oiler*. *Wiper* mendukung Pejabat *Engineer* di semua aspek tugas menjaga mesin, pemeliharaan dan perbaikan. *Wiper* bertanggung jawab terhadap kebersihan kamar mesin.

2.1.2.3. Departemen Catering

Departemen Catering bertanggung jawab untuk semua aspek kuliner di atas kapal, binatu dan kebersihan.

2.1.2.3.1. Juru Masak

Bertanggung jawab atas departemen permakanan, laporan kepada *Master*, dan mengawasi/memimpin *2nd Cook* dan *Utility/helper* dalam semua aspek termasuk disiplin dan kebersihan. Kepala *Cook* mengatur anggaran dan kontrol pedoman makanan dalam batas-batas yang ditetapkan oleh *master*, merencanakan menu bervariasi, dan bertanggung jawab untuk mempromosikan nilai-nilai gizi dan memasak untuk Petugas.

2.1.2.3.2. Juru Masak II

Bertugas membantu *Chief cook*, membuat laporan kepada Kepala *Cook*, bertugas memasak sehari-hari atas perintah *Chief Cook* dan membantu/mengawasi *Utility/helper* pada aspek tugasnya.

2.1.2.3.3. Pelayan

Melayani Pejabat saat makan, membantu *Cook* Kepala, *Cook* Kedua dan melakukan persiapan peralatan dapur dan tugas kebersihan sehari-hari.

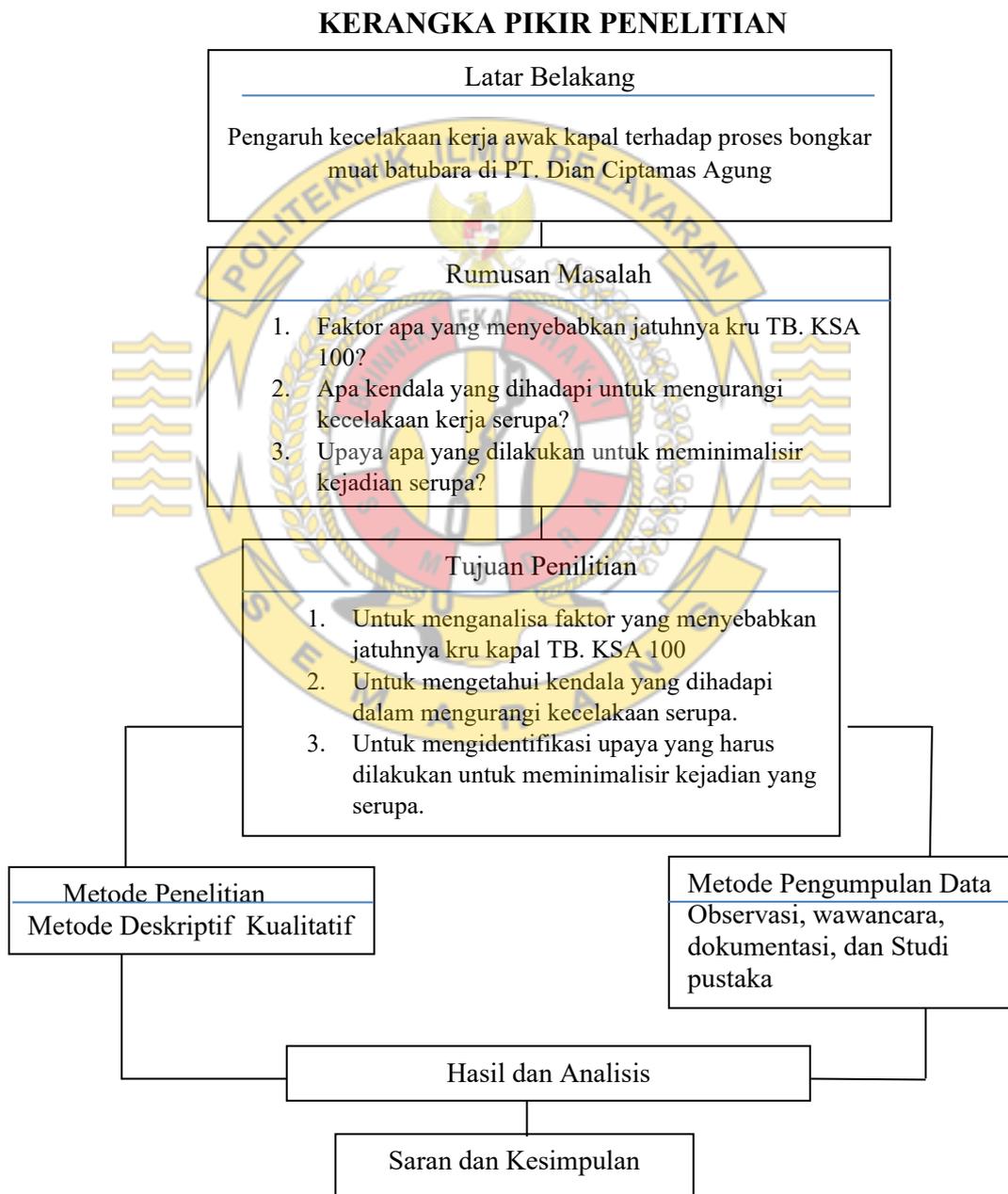
2.1.3. Batubara

Batubara merupakan salah satu bahan galian strategis yang sekaligus menjadi sumber daya energi yang sangat besar. Indonesia memiliki cadangan batubara yang sangat besar dan menduduki posisi ke-4 di dunia sebagai negara pengekspor batubara. Di masa yang akan datang batubara menjadi salah satu sumber energi alternatif potensial untuk menggantikan potensi minyak dan gas bumi yang semakin menipis. Pengembangan perusahaan pertambangan batubara secara ekonomis telah mendatangkan hasil yang cukup besar, baik sebagai pemenuhan kebutuhan dalam negeri maupun sebagai sumber devisa.

Menurut Yunita (2000), Batubara adalah substansi heterogen yang dapat terbakar dan terbentuk dari banyak komponen yang mempunyai sifat saling berbeda. Batubara dapat didefinisikan sebagai satuan sedimen yang terbentuk dari dekomposisi tumpukan tanaman selama kira-kira 300 juta tahun. Dekomposisi tanaman ini terjadi karena proses biologi dengan mikroba dimana banyak oksigen dalam selulosa diubah menjadi karbondioksida (CO_2) dan air (H_2O). Kemudian perubahan yang terjadi dalam kandungan bahan tersebut disebabkan oleh adanya tekanan, pemanasan yang kemudian membentuk lapisan tebal sebagai akibat pengaruh panas bumi dalam jangka waktu berjuta-juta tahun, sehingga lapisan tersebut akhirnya memadat dan mengeras. Pola yang terlihat dari proses perubahan bentuk tumbuh-tumbuhan hingga menjadi batubara yaitu dengan terbentuknya karbon. Kenaikan kandungan karbon dapat menunjukkan tingkatan batubara. Dimana tingkatan batubara yang

paling tinggi adalah antrasit, sedangkan tingkatan yang lebih rendah dari antrasit akan lebih banyak mengandung hidrogen dan oksigen. Selain kandungan C, H dan O juga terdapat kandungan lain yaitu belerang (S), nitrogen (N), dan kandungan mineral lainnya

2.2. Kerangka Pikir



Gambar 2.1 : Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil-hasil penelitian yang penulis lakukan terhadap upaya untuk mengurangi kecelakaan kerja awak kapal yang dilakukan di PT. Dian Ciptamas Agung, penulis dapat menarik kesimpulan dari permasalahan yang terjadi.

5.1.1. Hasil penelitian ini sesuai dengan pembahasan yang ada yaitu tentang faktor, kendala dan upaya yang telah diuraikan dapat penulis simpulkan bahwa angka kesadaran dan pengetahuan tentang keselamatan kerja awak kapal masih kurang.

5.1.2. Dari data yang telah penulis uraikan di bab sebelumnya hal itu terjadi karena belum adanya sanksi tertulis yang resmi yang dikeluarkan oleh pihak perusahaan mengakibatkan tidak adanya efek jera bagi pihak yang melanggar.

5.2. Saran

Dalam hal ini penulis memberikan saran bagi perusahaan serta pihak-pihak yang terkait, Sebagai berikut :

5.2.1. Sebaiknya perusahaan melakukan rekrutmen dengan persyaratan dari awak kapal yaitu hasil kesehatan yang baik, memiliki usia

produktif dan pengalaman kerja yang cukup agar tidak ada resiko kecelakaan kerja.

- 5.2.2. Sebaiknya dilakukan seminar dan safety meeting kepada awak kapal sebelum melakukan pekerjaan jadi awak kapal tidak ada alasan untuk tidak menguasai pekerjaan yang diberikan.
- 5.2.3. Seharusnya dibuat sebuah sanksi tertulis sebagai pedoman apabila ada awak kapal yang melanggar ketentuan.



DAFTAR PUSTAKA

- Alfaris, Iqbal, 2014, *Pengaruh Tenaga Kerja dan Lingkungan Kerja Yang Dimoderasi Faktor Pengalaman Kerja Dan Tingkat Pendidikan Terhadap Kecelakaan Kerja Konstruksi Di Surabaya*, Seminar Nasional X.
- Andi, 2005, *Model Persamaan Struktural Pengaruh Budaya Keselamatan Kerja Pada Perilaku Pekerja Di Proyek Konstruksi*. Jurnal Teknik Sipil, Vol 12. NO. 3. Juli :127-136.
- Dokumen Perusahaan, 2018, *Struktur Organisasi, Visi Dan Misi Dan SIUPAL PT. Dian Ciptamas Agung*.
- Hariandja, Marihot T.E, 2002, *Manajemen Sumber Daya Manusia*.
- Purnamasari, Yunita, 2000, *Pembuatan Briket Dari Batubara Kualitas Rendah Dengan Proses Non-karbonisasi Dengan Menambahkan MgO Dan MgCl₂*.
- Republik Indonesia, 2008, *Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*, Lembaran Negara RI Tahun 2008, No. 17, Sekretariat Negara. Jakarta
- Republik Indonesia, 2011, *UU No 24 Tahun 2011 Tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja Bab 1 Pasal 1 Ayat 6*
- Saebani, Beni Ahmad, 2008, *Metode Penelitian*, CV. Pustaka Setia, Bandung.
- Silalahi, Bennet MA, DR & Silalahi, Rumondang B. MPH, 1985, *Manajemen Keselamatan Dan Kesehatan Kerja*, PT. Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta.
- Sugiyono, 2014, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, CV Alfabeta: Bandung.
- Suma'mur, 1989, *Keselamatan Dan Pencegahan Kecelakaan*.
- Tim Penyusun, 2016, *Pedoman Penyusunan Skripsi*, PIP Semarang, Semarang.

Lampiran 1

Hasil Wawancara

1. Wawancara yang penulis lakukan dalam hal ini analisis tentang kecelakaan kerja kepada responden I Kepala HSE

Nama : Dani Iswardana

Jabatan: Kepala HSE

Cadet : “Apa tugas pokok dan fungsi dari departemen HSE di PT. Dian Ciptamas Agung pak? “

Dani : “Tugas utama dari *HSE (Health, Safety, Environment)* memiliki Tujuan utama sebagai pelaksana semua program kesehatan dan keselamatan kerja (K3) di PT. Dian Ciptamas Agung di lingkungan kantor dan lingkungan kerja. Bertugas memastikan bahwa sistem K3 bekerja dengan baik. Sehingga kerugian yang diakibatkan kecelakaan kerja dapat dihindari. Disini HSE memiliki tugas pokok sebagai pengontrol kegiatan pekerja, baik dari penerapan *standart* keselamatan kerja, sebagai pengawas awak kapal dalam melaksanakan pekerjaan, juga sebagai pekerja yang mengajarkan dan memberi contoh kepad awak kapal tentang cara-cara bekerja yang mengedepankan keselamatan.“

Cadet : “Kendala apa saja yang bapak hadapi selama menjadi Kepala HSE dalam pekerjaan bongkar muat batubara di PT. Dian Ciptamas Agung? “

Dani : “Selama saya menjadi manajer di perusahaan ini, penerapan standar kesehatan keselamatan kerja terhadap awak kapal sudah cukup baik, namun masih ada beberapa kendala yang kami hadapi di sini. Masih ada awak kapal yang terkadang tidak memakai alat keselamatan kerja dalam melaksanakan pekerjaannya. Mereka harus kita tegur dulu baru memakai alat keselamatan, ada yang meletakkan alat keselamatan sembarangan, hingga menyebabkan kehilangan. Pada pekerjaan selanjutnya tidak memakai alat keselamatan. Saat kita tahu langsung kita tegur dan memerintah awak kapal untuk meminta APD ke kantor. “

Cadet : “Apakah pernah terjadi kecelakaan kerja pada saat kegiatan bongkar muat berlangsung selama bapak menjabat sebagai kepala HSE di PT. Dian Ciptamas Agung? “

Dani : “Saya bekerja di bagian HSE Sudah sepuluh tahun lebih, namun posisi sebagai kepala HSE yang sekarang baru Dua tahun. selama saya menjabat sebagai kepala HSE disini belum pernah terjadi kecelakaan kerja berat. Mungkin hanya kecelakaan kerja ringan seperti tangan terkena serpihan besi karena tidak menggunakan sarung tangan dalam pelaksanaan pekerjaan. semakin tahun menurut saya semakin kecil laporan-laporan tentang adanya kecelakaan kerja. “

2. Wawancara yang penulis lakukan dalam hal analisis tentang kecelakaan kerja kepada responden II Staf *HSE* di PT. Dian Ciptamas Agung.

Nama : Faisal Anggari Ang

Jabatan: Staf HSE

Cadet : “Apa tugas pokok dan fungsi bapak sebagai staf *HSE* di PT. Dian Ciptamas Agung “

Faisal : “Tugas pokok saya sebagai staf *HSE* yang di tempatkan di lapangan yaitu mengawasi dan memberi panduan keselamatan kerja kepada awak kapal. Saya mengkoordinasikan kegiatan-kegiatan di lapangan. Saya disini mengkoordinasi dari *HSE* manajer tentang hal-hal yang dilakukan di lapangan dan melaporkan kegiatan yang ada disini. “

Cadet : “Kendala apa saja yang dihadapi dalam mengkoordinasi semua kegiatan dilapangan guna mengurangi kecelakaan kerja awak kapal pada proses bongkar muat batubara di PT. Dian Ciptamas Agung? “

Faisal : “Ada beberapa hal yang menjadi kendala dalam mengkoordinasi kegiatan di lapangan salah satunya masih ada pekerja yang melepas APD pada saat melaksanakan pekerjaan. namun kita selalu memberikan pengawasan dan langsung menegur. Ada juga pekerja yang kehilangan APD tetapi tidak segera melaporkan dan meminta APD yang baru. Sehingga menjadi kendala kita dalam memaksimalkan kegiatan kesehatan keselamatan kerja. “

Cadet : “Lalu bagaimana dengan kecelakaan yang terjadi di TB. KSA 100 ma?

Faisal : “Mengenai kecelakaan kerja yang terjadi di TB. KSA 100 itu merupakan kelalaian antar kelompok kerja karena membuat keputusan yang tidak tepat atau kurang perhitungan dalam kondisi tidak aman, sehingga terjadi kecelakaan tersebut. Selain itu rekan kerja yang seharusnya mendampingi dan mengingatkan akan bahaya yang ada tidak berjalan sesuai dengan yang diharapkan sehingga terdapat kejadian itu”



3. Wawancara yang penulis lakukan dalam hal analisis tentang kecelakaan kerja kepada responden III sebagai kapten di kapal TB. KSA 100.

Nama : Rizal

Jabatan: Kapten TB. KSA 100

Cadet : “Apakah ada kesulitan dalam mengikuti peraturan yang ditegakkan oleh *HSE*? “

Rizal : “Selama saya bekerja, peraturan yang dibuat oleh *HSE* mudah di mengerti, tentang aturan-aturan kerja yang mengutamakan keselamatan kerja sudah baik. Tetapi masih ada saja awak kapal yang melanggar aturan tersebut. Sebaiknya pihak *HSE* memberikan pengawasan lebih ketat dan memberi sanksi bagi pelanggar. “

Cadet : “Apakah ada kekurangan dalam segi keamanan awak kapal dalam kegiatan bongkar muat batubara? “

Rizal : “Dari segi keamanan pihak *HSE* sudah baik, peraturan yang di terapkan sudah sesuai prosedur keselamatan kerja dan mudah di mengerti hanya perlu pengawasan yang lebih ketat terhadap awak kapal yang sedang melaksanakan pekerjaan.“

Cadet : “lalu bagaimana dengan kecelakaan yang terjadi pada kapal bapak?”

Rizal : “kalo dengan kecelakaan yang terjadi di kapal ini ya memang kelalaian dari kami karena kuarngnya pengawasan terhadap crew lain sehingga terjadi hal tersebut, karena beliau sudah bermaksud

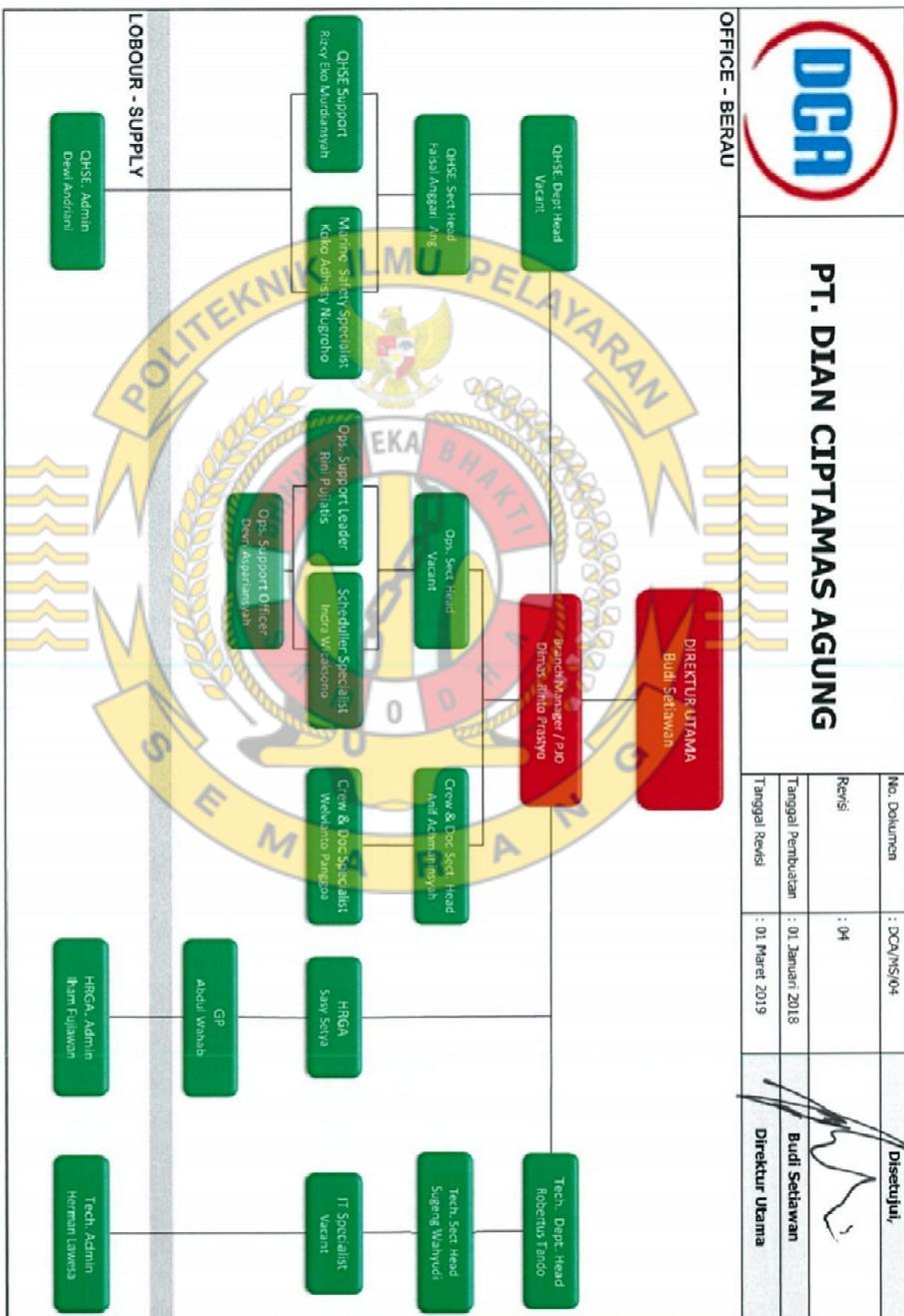
baik dengan menghindar dari tali yang tiba-tiba mengencang tetapi beliau juga kurang memperhatikan pijakannya sehingga terjatuh seperti itu”

Cadet : “lalu bagaimana tindakan bapak agar tidak terjadi kejadian serupa?”

Rizal : “kalo saya akan lebih meningkatkan kewaspadaan dan menghimbau crew saya untuk selalu memakai APD lengkap dan tidak memperbolehkan untuk bekerja di suatu tempat yang sulit dijangkau dan dalam keadaan sendiri”



Lampiran 2
Struktur Organisasi Perusahaan



Lampiran 3

SIUPAL Perusahaan

Pengukuhan SIUPAL PT. DIAN
 CIPTAMAS AGUNG dikarenakan
 SIUPAL Asli dilaminating.



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**
 Jl. Medan Merdeka Barat No. 8, Jakarta 10110

SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL)
 (Berdasarkan PP No. 20 Tahun 2010 Jo. PP No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan)

NOMOR : **AB-X-254/AL.001**

Berdasarkan surat permohonan Saudara No. 004/DCA-Dir/VI/2014 tanggal 02 Juni 2014
 diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada :

Nama Perusahaan	: PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG
Alamat Kantor Perusahaan	: Graha Cempaka Mas Blok E 26, Jl. Letjend Suprpto Kel. Sumur Batu Kec. Kemayoran, Jakarta Pusat
Nama Direktur Utama / Penanggung Jawab	: JOSEPH JO LIAT TJIANG (Direktur Utama)
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab	: Jl. Duta Indah I/25 RT.001 RW.014, Kel. Pondok Pinang Kec. Kebayoran Lama, Jakarta Selatan
Nomor Pokok Wajib Pajak	: 03.333.652.0-027.000
Nilai Modal Perusahaan	: Rp. 6.000.000.000,00
Status Perusahaan	: PMDN

Kewajiban Pemegang SIUPAL :

1. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan dan perlindungan lingkungan maritim.
2. Bertanggungjawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
3. Melaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut setiap terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan, susunan Direksi / Komisaris, domisili perusahaan, NPWP perusahaan dan pengurangan serta penambahan kapal.
4. Setiap kapal yang dimiliki harus dilengkapi dengan spesifikasi kapal yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan SIUPAL ini.
5. Mengumumkan jadwal baik untuk pelayaran tetap dan teratur atau line maupun pelayaran yang tidak tetap dan tidak teratur atau trampet melalui media massa ataupun organisasi yang mampu menjangkau kepentingan pengguna dan penyedia jasa angkutan laut.
6. Menyampaikan laporan tahunan perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
7. Menyampaikan laporan perkembangan komposisi kepemilikan modal perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut (satu) tahun kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
8. Menyampaikan laporan kinerja keuangan perusahaan paling lama 1 (satu) tahun kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
9. Menyediakan fasilitas akomodasi untuk taruna / calon perwira yang diwajibkan untuk mengikuti beasiswa (Proyek Laut), bagi kapal yang berukuran GT.750 keatas.
10. Menyediakan ruangan untuk angkutan pos.

SIUPAL ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan dalam hal melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan Negara, mengoperasikan kapal tidak laik laut yang mengakibatkan korban jiwa dan harta benda, memperoleh izin usaha secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membubarkan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.

Surat Izin Usaha ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya.

Penanggung Jawab



JOSEPH JO LIAT TJIANG
(Direktur Utama)

Dikeluarkan di : **JAKARTA**
 Pada tanggal : **27 JUNI 2014**



DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DR. BOBBY R. MAMAHIT
 Pembina Utama (IV/e)
 NIP. 19560912 198503 1 002

Lampiran 4

Crew List Kapal TB. KSA 100

K S A

DAFTAR AWAK KAPAL

CREW LIST

NAMA KAPAL : TB. KSA 100
 ISI KOTOR : 225 GT
 BENDERA : INDONESIA
 PEMILIK : PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA
 NAKHODA : RIZAL

NO	NAMA	JABATAN	IPAZAH	KEBANGSAAN	KET
1	Rizal	Nakhoda	ANT - IV	INDONESIA	
2	Wahyuddin	Muslim I	ANT - IV	INDONESIA	
3	Abustam	Muslim II	ANT - V	INDONESIA	
4	Fahri Satar	KKM	ATT - III	INDONESIA	
5	Inwan Nauli	Masinis II	ATT - IV	INDONESIA	
6	Ahmad	Masinis III	ATT - IV	INDONESIA	
7	Iskandar	Juru Mudi	ANT - D	INDONESIA	
8	Darmawan	Juru Mudi	ANT - D	INDONESIA	
9	Musfar	Juru Minyak	ANT - D	INDONESIA	
10	Supriadi	Juru Minyak	ATT - D	INDONESIA	
11	Munidi	Cadet	BSI	INDONESIA	

JUMLAH ABK = 11 ORANG TERMASUK NAKHODA

Tanjung Redeb, 28 Juni 2020

PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA

Hormat Kami

SUHARDI
Branch ManagerRIZAL
NAKHODA

Lampiran 5

Berita Acara Kejadian



PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG

BERITA ACARA

Pada hari ini Jumat, 08 Maret 2019 telah terjadi kecelakaan kerja atas nama Sdr. Darmawan dengan jabatan juru mudi dengan urutan kejadian sebagai berikut:

Pukul 11.00 wit, kapal TB. KSA 100 menuju arah jetty lati untuk melakukan proses muat, seluruh crew bersiap untuk proses muat

Pukul 11.35 wit, seluruh crew standby pada tempat masing-masing karena akan sandar ke jetty lati.

Pukul 12.00 wit, ketika tali telah terikat dengan jetty tiba-tiba terdapat satu tali yang tegang yaitu dibagian belakang kanan kapal karena kemungkinan terjadi perputaran arus sungai sehingga mendorong kapal untuk bergerak keluar. Seketika itu juga seluruh crew yang ada di sekitar tali tersebut menjauh dari tali karena terdapat resiko putus dan menyambar daerah sekitar tali, pada saat korban menjauh beliau tidak memandang keadaan sekitar yang saat itu korban berada tempat yang agak tinggi dan akhirnya terjatuh dari ketinggian 2 meter hingga helm yang korban kenakan terlepas sehingga membuat korban tidak sadarkan diri.

Pukul 13.00 wit, kapten memberikan informasi kepada kantor bahwa telah terjadi kecelakaan kerja yang menyebabkan satu crew tidak sadarkan diri.

Pukul 13.30 wit, perwakilan orang kantor datang ke kapal untuk melakukan evakuasi korban, dan akhirnya korban dibawa ke RS. Abdul Rivai, Berau

PT. Dian Ciptamas Agung
Gedung Jaya
Lantai 6/A3, Jl. M.H. Thamrin No. 12
Kebon Sirih, Menteng, Jakarta Pusat 10340

Branch Office
Jl. Jendral Gatot Subroto No.A1
Tanjung Redep, Berau
Kalimantan Timur

Lampiran 6

Data Diri Korban

DATA KORBAN/DATA KECELAKAAN	
Nama	: Darmawan
Jabatan	: Juru Mudi
Umur	: 40 Thn
Perusahaan	: PT. Dian Ciptmas Agung
Lama Bekerja	: 1 Tahun
Hari, Tanggal	: Jumát, 08 Maret 2019
Lokasi Spesifikasi	: Buritan Stering Room TB. KSA 100 (Alur Sokan)
Jam Kejadian	: 12.00



"SAFETY FIRST"

Lampiran 7

Gambaran Kejadian



Lampiran 8

Akibat dan Kesimpulan Terjadinya Kecelakaan

AKIBAT KECELAKAAN YANG TERJADI



- Treatment medis sdr darmawan mengalami benturan di bagian kepala, sehingga cedera yang di derita terdapat benjolan di bagian kepala.

"SAFETY FIRST"

KESIMPULAN TERJADINYA KECELAKAAN

A. Penyebab Langsung

1. Tindakan Tidak Aman

- 4.1 Membuat keputusan yang tidak tepat atau tidak memperhatikan
 - (Pada saat proses menghindari tali sdr- darmawan tidak memutuskan dengan tepat proses menghindari tali tersebut malah memilih berjalan mundur ke arah ke kanan dari area tersebut)
- 4.3 Tidak memperhatikan pijakan kaki dan lingkungan tepat sekitarnya
 - (Tidak memperhatikan atau memperhatikan pada saat proses menghindari sehingga tersandung oleh stoper yang ada)

2. Kondisi Tidak Aman

- 8.1 Kepadatan atau gerakan yang terbatas
 - (Kondisi area kerja terbatas karena terdapat stoper dan memiliki perbedaan ketinggian dari deck 1,5m)

B. Penyebab Dasar

1. Faktor Pribadi

- 5. Prilaku lain - lain
 - (Prilaku sdr darmawan pada saat menghindari tali yang sedang mengencang dengan posisi berjalan mundur)

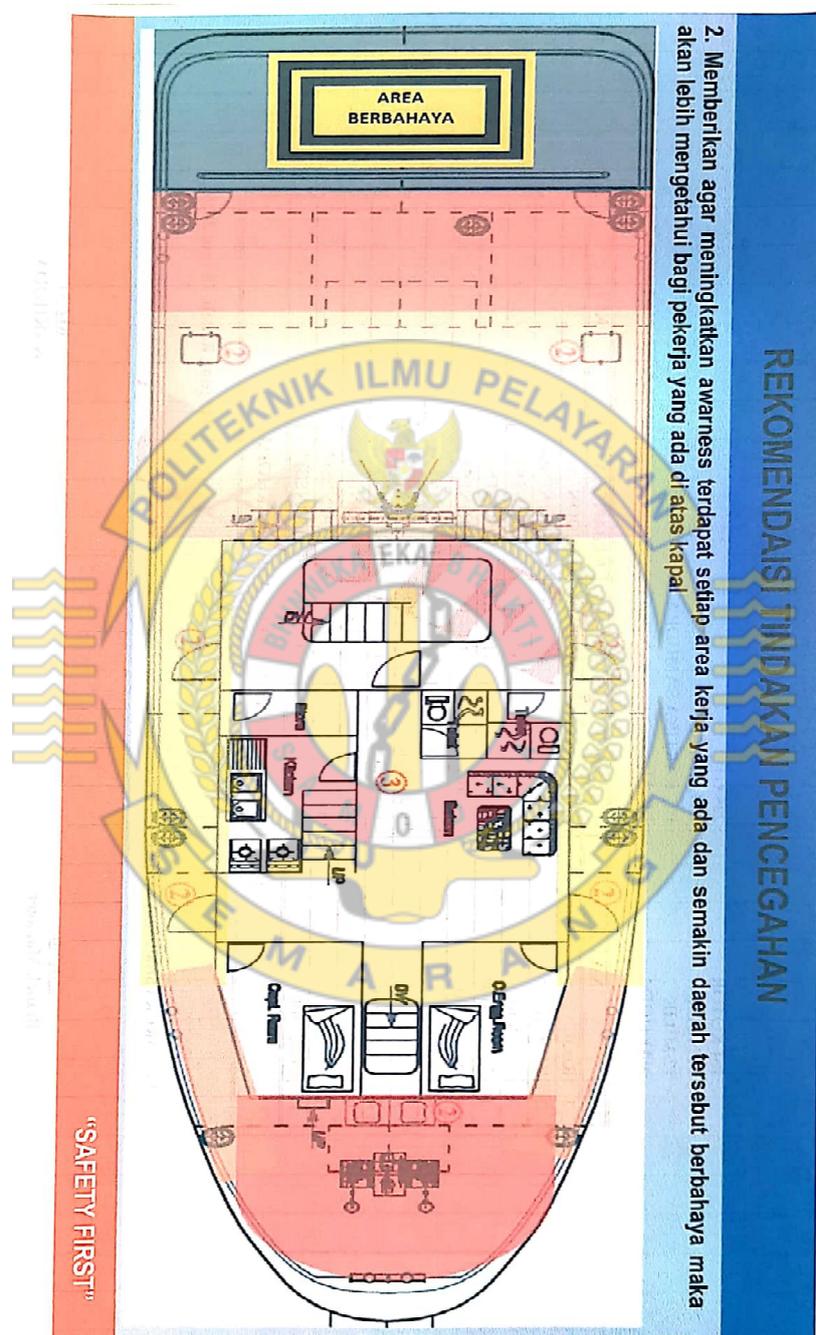
2. Faktor Pekerjaan

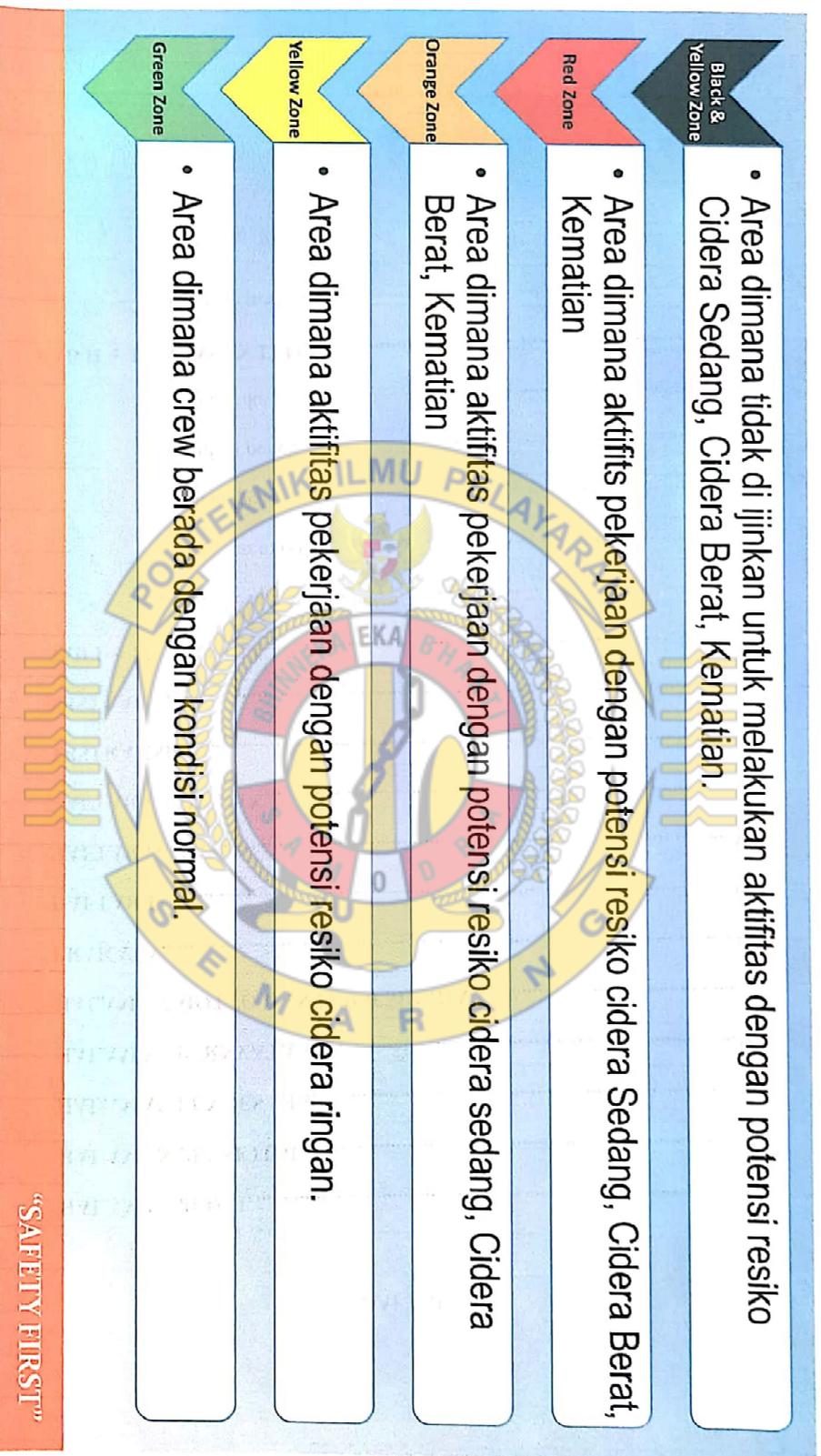
- 8.4 Bahaya di tempat kerja/ bahaya kerja tidak dikenali secara memadai
 - (Sdr. Darmawan tidak menyadari bahaya di area tempat kerja pada saat proses menghindari dari tali yang mengencang)
- 15.4 Komunikasi yang tidak memadai antar kelompok Kerja
 - (Pada saat tali mulai mengencang tidak terdapat saling komunikasi antaran rekan kerja untuk proses menghindari tali)

“SAFETY FIRST”

Lampiran 9

Gambaran Area Berbahaya Di Kapal







BERITA ACARA

Pada hari ini Jumat, 08 Maret 2019 telah terjadi kecelakaan kerja atas nama Sdr. Darmawan dengan jabatan juru mudi dengan urutan kejadian sebagai berikut:

Pukul 11.00 wit, kapal TB. KSA 100 menuju arah jetty lati untuk melakukan proses muat, seluruh crew bersiap untuk proses muat

Pukul 11.35 wit, seluruh crew standby pada tempat masing-masing karena akan sandar ke jetty lati.

Pukul 12.00 wit, ketika tali telah terikat dengan jetty tiba-tiba terdapat satu tali yang tegang yaitu dibagian belakang kanan kapal karena kemungkinan terjadiya perputaran arus sungai sehingga mendorong kapal untuk bergerak keluar. Seketika itu juga seluruh crew yang ada di sekitar tali tersebut menjauh dari tali karena terdapat resiko putus dan menyambar daerah sekitar tali, pada saat korban menjauh beliau tidak memandangi keadaan sekitar yang saat itu korban berada tempat yang agak tinggi dan akhirnya terjatuh dari ketinggian 2 meter hingga helm yang korban kenakan terlepas sehingga membuat korban tidak sadarkan diri.

Pukul 13.00 wit, kapten memberikan informasi kepada kantor bahwa telah terjadi kecelakaan kerja yang menyebabkan satu crew tidak sadarkan diri.

Pukul 13.30 wit, perwakilan orang kantor datang ke kapal untuk melakukan evakuasi korban, dan akhirnya korban dibawa ke RS. Abdul Rivai, Berau

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 105/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2020

Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : ABDIEL ARDYANA ADI
NIT : 531611306220 K
Prodi/Jurusan : KALK
Judul : Analisis Jatuhnya Kru Kapal TB. KSA 100 Ketika Proses Muat

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 12 %* (Dua Belas Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.



Semarang, 3 Agustus 2020

KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN

ALFI MARYATI, SH

Penata Tingkat I, III/d

NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

Analisis Jatuhnya Kru Kapal TB. KSA 100 Krtika Proses Muat

ORIGINALITY REPORT

12%

SIMILARITY INDEX

10%

INTERNET SOURCES

0%

PUBLICATIONS

5%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

repository.pip-semarang.ac.id

Internet Source

6%

2

kapal-pelaut-surveyor.blogspot.com

Internet Source

3%

3

Submitted to Universitas Respati Indonesia

Student Paper

2%

4

pertambangan13306073.blogspot.com

Internet Source

2%

Exclude quotes On

Exclude bibliography On

Exclude matches < 2%



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Abdiel Ardyana Adi
2. Tempat, Tanggal lahir : Sukoharjo, 16 Januari 1998
3. Alamat : Perumahan Griya Permata Indah blok B3 No.8
RT 04 RW 01, Desa Tanjungsari, Kec. Kajen,
Kab. Pekalongan, Jawa Tengah
4. Agama : Kristen Protestan
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Yusuf Sarjono
 - b. Ibu : Sri Widyaningrum
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SD Negeri Tanjungsari dan Lulus 2010
 - b. SMP Negeri 1 Kajen dan Lulus 2013
 - c. SMA Negeri 1 Kajen dan Lulus 2016
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Daratc (PRADA)**

PERUSAHAAN : PT. Dian Ciptamas Agung (2018-2019)

ALAMAT : Jl. Gatot Subroto No. A1, Kec. Tanjungredeb,
Kab. Berau, Kalimantan Timur, Indonesia