



**UPAYA MENANGGULANGI KECELAKAAN KERJA  
TERHADAP *FOREMAN* PADA *SNAP BACK ZONE AREA*  
DALAM KEGIATAN *TRANSHIPMENT* OLEH PT.  
PURADIKA BONGKAR MUAT MAKMUR DI TABONEO  
*ANCHORAGE***

**SKRIPSI**

Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh

**AIFA MUHAMMAD IRFANUDDIN**

**NIT. 531611306194.K**

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

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**UPAYA MENANGGULANGI KECELAKAAN KERJA TERHADAP  
FOREMAN PADA SNAP BACK ZONE AREA DALAM KEGIATAN  
TRANSHIPMENT OLEH PT. PURADIKA BONGKAR MUAT MAKMUR  
DI TABONEO ANCHORAGE**

Disusun Oleh :

**AIFA MUHAMMAD IRFANUDDIN**  
**NIT. 531611306194.K**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang,.....2020

Dosen Pembimbing  
Materi

Dosen Pembimbing  
Metodologi dan Penulisan

  
**DARYANTO SH., M.M.**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19580324 198403 1 002

  
**ROMANDA ANNAS A., S.ST, M.M.**  
Penata Muda Tk. I (III/b)  
NIP. 19840623 201012 1 005

Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

  
**NUR ROHMAH, S.E., M.M.**  
Penata Tingkat I, (III/d)  
NIP. 19750318 200312 2 001

## PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “UPAYA MENANGGULANGI KECELAKAAN KERJA TERHADAP *FOREMAN* PADA *SNAP BACK ZONE AREA* DALAM KEGIATAN *TRANSHIPMENT* OLEH PT. PURADIKA BONGKAR MUAT MAKMUR DI TABONEO *ANCHORAGE*” Karya,

Nama : AIFA MUHAMMAD IRFANUDDIN

NIT : 531611306194.K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

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

Semarang,.....

Penguji I

Penguji II

Penguji III

**ROMANDA ANNAS A., S.ST, MM.**

**DARYANTO, SH, MM.**

**Capt. KAROLUS GELEUK SENGADJI, M.M.**

Penata Muda Tk.I, III/b

Pembina (IV/a)

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 19840623 201012 1 005

NIP. 19580324 198403 1 002

NIP. 19591016 199503 1 001

Mengetahui

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

**Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.**

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19670605 199808 1 001

## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

N a m a : AIFA MUHAMMAD IRFANUDDIN

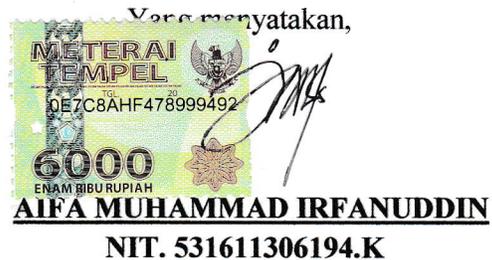
NIT : 531611306194.K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul **“UPAYA MENANGGULANGI KECELAKAAN KERJA TERHADAP FOREMAN PADA SNAP BACK ZONE AREA DALAM KEGIATAN TRANSHIPMENT OLEH PT. PURADIKA BONGKAR MUAT MAKMUR DI TABONEO ANCHORAGE”** adalah benar hasil karya saya sendiri 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.....2020

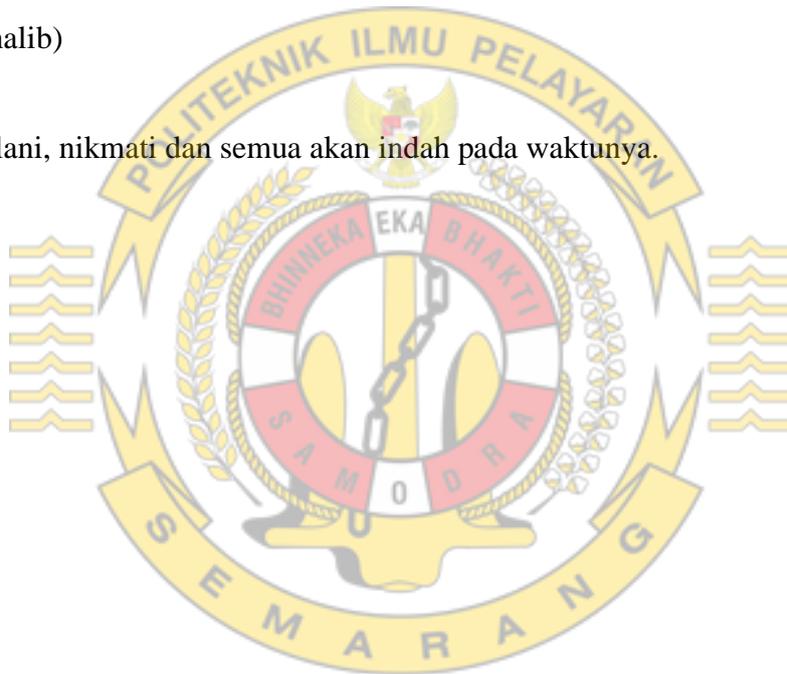
Yang menyatakan,



**AIFA MUHAMMAD IRFANUDDIN**  
NIT. 531611306194.K

## MOTTO

- ❖ “Berangkatlah, baik merasa berat atau ringan. Dan berjihadlah dengan harta dan jiwamu di jalan Allah”. (At Taubah:41)
- ❖ “Jangan menjelaskan dirimu kepada siapa pun, karena yang menyukaimu tidak butuh itu. Dan yang membencimu tidak percaya itu”. (Ali bin Abi Thalib)
- ❖ Jalani, nikmati dan semua akan indah pada waktunya.



## HALAMAN PERSEMBAHAN

Dengan mengucapkan syukur peneliti panjatkan kepada ALLAH SWT karena dengan rahmat dan hidayah-Nya peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini. Shalawat dan salam semoga tetap tercurah kepada Rasulullah SAW yang menjadi panutan bagi umat islam. Hasil skripsi ini peneliti persembahkan kepada:

1. Orang tua wali (Shofi'i, Siti Fatimah dan Suci Murnikah), motivator terbesar dalam hidupku yang tak pernah berhenti mendoakan dan menyayangiku, atas semua pengorbanan dan kesabaran mengantarku sampai kini. Tak akan pernah cukup ku membalas cinta dan kasih sayang mereka kepadaku.
2. Seluruh teman-teman angkatan LIII dan KALK 91 yang selalu memberikan keceriaan dan semangat setiap hari.
3. Seluruh Keluarga Besar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Terima Kasih atas pendidikan dan segala pelajaran yang diberikan selama ini.
4. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas segala bantuan, dukungan, dan juga doa sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

## KATA PENGANTAR

*Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh*

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “Upaya Menanggulangi Kecelakaan Kerja Terhadap Foreman Pada Snap Back Zone Area Dalam Kegiatan Transhipment Oleh Pt. Puradika Bongkar Muat Makmur Di Taboneo Anchorage”. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang KALK (Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan) Program Diploma IV (D.IV), di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Yth. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth. Ibu Nur Rohmah, SE., MM selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Yth. Bapak Daryanto, SH., M.M selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Yth. Bapak Romanda Annas A., S.ST, M.M selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.

5. Yth. Seluruh Jajaran Dosen, Staff dan Pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Yth. Seluruh Jajaran Perwira PUSBANGKATARSIS (Pusat Pembangunan Karakter Taruna dan Perwira Siswa).
7. Seluruh Pegawai PT. Puradika Bongkar Muat Makmur, yang sangat membantu dan memberikan kesempatan serta pengetahuan kepada penulis pada saat melaksanakan Praktek Darat.
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang membantu terselesaikannya penulisan skripsi ini.

Akhirnya, tersirat harapan semoga kedepannya, isi yang terkandung dalam skripsi ini dapat memberikan pengetahuan baru yang bermanfaat bagi banyak pihak, terutama bagi pembaca.

*Wassalamu 'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.*

Semarang,

2020

Penulis



AIFA MUHAMMAD IRFANUDDIN

NIT. 531611306194.K

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO.....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
ABSTRAK.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
<b>BAB I. PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	6
1.4 Manfaat Penelitian.....	6
1.5 Sistematika Penulisan.....	7
<b>BAB II. LANDASAN TEORI</b>	
2.1 Tinjauan Pustaka.....	9
2.2 Definisi Operasional.....	18
2.3 Kerangka Pikir.....	19
<b>BAB III. METODE PENELITIAN</b>	

3.1 Metode Penelitian.....	20
3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian .....	22
3.3 Sumber Data Penelitian.....	22
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	25
3.5 Teknik Keabsahan Data .....	29
3.6 Teknik Analisis Data.....	30

**BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian.....	34
4.2 Hasil Penelitian.....	40
4.3 Pembahasan Masalah.....	45

**BAB V. PENUTUP**

5.1 Simpulan .....	60
5.2 Saran.....	61

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN**

**DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

## ABSTRAKSI

**Aifa Muhammad Irfanuddin**, 2020, NIT: 531611306194.K, “*Upaya Menanggulangi Kecelakaan Kerja Terhadap Foreman Pada Snap Back Zone Area Dalam Kegiatan Transshipment Oleh Pt. Puradika Bongkar Muat Makmur Di Taboneo Anchorage*”, Skripsi, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Daryanto, SH, MM, Pembimbing II: Romanda Annas A., S.ST, MM

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. Puradika Bongkar Muat Makmur terdapat kegiatan transshipment. Kegiatan tersebut berpotensi tinggi terjadinya kecelakaan kerja di *snap back zone area*, menggunakan dasar ini penulis merumuskan masalah faktor-faktor yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja pada *foreman* di *snap back zone* serta upaya menciptakan *zero accident* pada *snap back zone*. Dalam penulisan skripsi ini, penulis menjabarkan tentang teori-teori yang digunakan dalam pembuatan laporan penelitian dan sebagai landasan untuk memecahkan masalah yang ada dalam proses penelitian.

Dalam skripsi ini metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian 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 *foreman* di *snap back zone*, antara lain faktor sumber daya manusia, faktor lingkungan, faktor metode serta faktor peralatan. Berdasarkan hasil penelitian PT. Puradika Bongkar Muat Makmur melakukan upaya untuk mengurangi kecelakaan kerja dengan: Meningkatkan kualitas SDM, Meningkatkan kehati-hatian diri dan melaksanakan pekerjaan sesuai prosedur, Menggunakan peralatan yang sesuai dan peralatan dalam kondisi baik, Melakukan komunikasi dan kordinasi yang baik dalam kegiatan *transshipment*, Melaksanakan *safety meeting / safety talk* sebelum melaksanakan pekerjaan di lingkungan kerja, Memberikan sanksi yang tegas bagi seluruh tenaga kerja yang terlibat yang tidak mentaati Prosedur Kesehatan dan Keselamatan Kerja dalam upaya mengurangi kecelakaan kerja, Memberikan perhatian lebih kepada karyawan dan tenaga kerja yang kondisi tubuhnya sedang lemah.

Kata Kunci : Kecelakaan Kerja, *Transshipment*, Tenaga Bongkar Muat

## **ABSTRACT**

**Aifa Muhammad Irfanuddin**, 2020, NIT: 531611306194.K, *"Efforts to Overcome Work Accidents Against Foreman in the Snap Back Zone Area in Transshipment Activities by PT. Puradika Bongkar Muat Makmur at Anchorage of Taboneo"*, Mini Thesis of Port and Shipping Department, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, 1<sup>st</sup> Advisor: Daryanto, SH, MM , 2<sup>nd</sup> Supervisor: Romanda Annas A., S.ST, MM

Work accident is an unexpected event, an unexpected and unexpected event, which results in injury, illness, loss both to humans, goods and the environment. At PT. Puradika Bongkar Muat Makmur makes transshipment activities. The activity has a high potential for work accidents in the snap back zone area, using this basis the authors formulated the problem of factors that can cause work accidents in the foreman in the snap back zone as well as efforts to create zero accidents in the snap back zone. In writing this thesis, the author describes the theories used in making research reports and as a basis for solving problems that exist in the research process. In this thesis the research method used is a qualitative research method that regulates a research method using several aspects such as data collection through literature study, interviews and documentation.

From the results of this research, it can be seen the factors that cause foreman work accidents in the snap back zone, including human resource factors, environmental factors, method factors and equipment factors. Based on the results of research by PT. Puradika Bongkar Muat Makmur makes efforts to reduce workplace accidents by: Improving the quality of human resources, Improving self-care and carrying out work according to procedures, Using appropriate equipment and equipment in good condition, Good communication and coordination in transshipment activities, Carrying out safety meetings / safety talk before carrying out work in the work environment, Provide strict sanctions for all workers involved who do not adhere to the Work Health and Safety Procedure in an effort to reduce work accidents, Give more attention to employees and workers whose body condition is weak.

**Keywords:** Work Accident, Transshipment, Foreman

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka pikir penelitian .....	19
Gambar 4.1 Kantor terapung di Taboneo <i>anchorage</i> .....	35
Gambar 4.2 Struktur organisasi kantor cabang PT. PBMM .....	38
Gambar 4.3 Kegiatan <i>transshipment</i> di Taboneo <i>anchorage</i> .....	41
Gambar 4.4 Kegiatan <i>meeting</i> .....	54
Gambar 4.5 Diagram zona <i>snag back</i> .....	55
Gambar 4.6 <i>Safety meeting foreman</i> dan <i>crew kapal</i> .....	57



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Struktur organisasi

Lampiran 2 SOP pemuatan kapal *gearless*

Lampiran 3 Hasil wawancara dengan narasumber



## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Pada perkembangan transportasi di era modern ini bahwa fungsi kelautan baik dalam sisi pelayaran dan transportasi kelautannya dan sumber daya alam yang beraneka ragam di Indonesia sangat strategis dalam mewujudkan perekonomian negara mengingat bahwa negara Indonesia sendiri merupakan sebagai negara maritim. Dengan didukungnya berbagai macam sarana transportasi laut seperti kapal barang yang memiliki berbagai macam jenis dari fungsi pemuatannya. Di bidang ekonomi, pelayaran masih diperlakukan sebagai industri penunjang. Dalam aspek ekonomi sudah selayaknya bila pentingnya produktivitas kerja kemaritiman salah satunya pada perusahaan pelayaran baik perusahaan negeri maupun swasta sebagai salah satu faktor penunjang perekonomian negara.

Upaya peningkatan produktivitas perusahaan pelayaran sebagai pemegang alat dan media penyelenggara transportasi juga harus ditingkatkan agar terus berjalan dan memenuhi kebutuhan untuk setiap pengangkutan. Dalam memberikan pelayanan transportasi laut untuk memenuhi kebutuhan hingga ke pelosok negeri dengan aman dan efisien, terutama pelayanan yang berhubungan dengan jasa pengangkutan barang untuk suatu wilayah atau negara yang harus terpenuhi. Selain itu bisnis pelayaran yang sangat berpengaruh kepada ekspor dan import sangatlah menguntungkan bagi pihak pengusaha dikarenakan transportasi kapal lebih murah dibandingkan

transportasi lainnya dan muatan yang dibawa bisa lebih banyak dibandingkan transportasi lainnya.

Menurut UU no. 17 tahun 2008 dari buku pemerintah Indonesia (2008) pengertian istilah pelayaran sebagai sebuah sistem telah berubah dan terdiri dari angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim, yang selanjutnya memerlukan penyesuaian dengan kebutuhan dan perkembangan zaman serta ilmu pengetahuan dan teknologi agar dunia pelayaran dapat berperan di dunia internasional. Keselamatan dalam dunia pelayaran adalah hal yang paling utama bagi seluruh pihak yang ikut serta dalam bisnis pelayaran dan keamanan yang menyangkut angkutan di suatu perairan pelayaran dan kepelabuhanan. Untuk meningkatkan keselamatan tersebut maka dibuatlah bermacam-macam prosedur dan wajib dilaksanakan demi terwujudnya keselamatan dalam dunia pelayaran.

Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) bertujuan untuk memberikan pengetahuan mengenai hal-hal yang berhubungan dengan masalah keselamatan dan kesehatan yang terjadi dalam pekerjaan. Dalam keselamatan dan kesehatan kerja (K3) terdapat tiga pokok masalah terjadinya kecelakaan, yaitu peristiwa yang terjadi secara kebetulan, kondisi pekerja maupun kondisi di lapangan dan tindakan atau perbuatan yang berbahaya sehingga mengakibatkan terjadinya kecelakaan kerja. Berbagai aturan internasional telah dibuat supaya menjadi panduan dalam melaksanakan pelayaran seperti : *Mooring equipment guidelines first edition 1992, Effective Mooring second edition 2015.*

*Transshipment* adalah aktivitas yang berkaitan dengan pergerakan barang dan alat angkut. Mudahnya disebut alih muatan dari kapal yang satu ke kapal yang lainnya, baik secara langsung (*ship-to-ship*) maupun melalui tempat penyimpanan sementara (*temporary storage*). Dalam dunia pelayaran, *transshipment* pada awalnya diterapkan pada pelabuhan yang karena keterbatasan teknisnya tidak dapat disandari atau melayani kapal yang berukuran besar. Sehingga, muatan (*cargo*) terlebih dahulu diangkut menggunakan kapal berukuran kecil untuk kemudian dialihkan ke kapal yang lebih besar. Praktek seperti ini sering ditemukan pada pengapalan batu bara di Indonesia.

Untuk mengekspor batu bara dari Kalimantan Selatan misalnya, batu bara diangkut menggunakan tongkang (*barge*) dari dermaga sungai (yang *draft* rendah) untuk dipindahkan ke kapal yang lebih besar (umumnya *Bulk Carrier* kapasitas di atas 40 ribu ton) yang berlabuh di lepas pantai. Dalam perkembangan selanjutnya, perdagangan global yang semakin meningkat dan meluas, telah mendorong tumbuhnya aktivitas pelayaran secara masif, rantai distribusi semakin luas dan kompleks. *Transshipment* kemudian berkembang menjadi strategi untuk mencapai efisiensi dan memperluas cakupan layanan.

Berdasarkan kegiatan saat kapal melakukan aktifitas bongkar muat barang dari kapal ke dermaga dan dari dermaga ke kapal atau juga dari kapal ke kapal diperlukan tenaga ahli dan tenaga kerja atau buruh bongkar muat yang profesional dan peralatan bongkar muat yang baik pula kondisinya untuk kelancaran bongkar muat tersebut. Sering kita lihat bahwa kegiatan

bongkar muat yang umumnya terjadi adalah di pelabuhan. Namun tidak semua kegiatan bongkar muat terjadi di pelabuhan, tetapi bisa terjadi di luar pelabuhan dengan sistem dari kapal ke kapal, seperti kegiatan pemuatan di kapal–kapal yang melakukan *anchorage* di Taboneo yaitu dengan melakukan kegiatan memuat batu bara dengan menggunakan bantuan *floating crane*.

*Floating crane* adalah kapal yang memiliki derek khusus dalam mengangkat beban berat. Bagi kapal *bulk cargo* yang tidak memiliki *crane* sendiri (*Gearless*) dalam kegiatan muat batu bara yang dilakukan di Taboneo *anchorage* kapal yang berjenis demikian memerlukan *Floating crane* untuk membantu memperlancar kegiatan bongkar muat dari *barge* ke kapal yang lebih besar. Dalam operasi semacam ini, pihak *foreman* harus melakukan diskusi dengan pihak kapal (*crew*) agar kegiatan sandar *floating crane* dapat terlaksana dengan aman dan lancar. Pihak *foreman* akan meminta bantuan kepada *crew* kapal untuk membantu proses sandar *floating crane* di sisi kiri atau kanan kapal besar.

Jumlah resiko kecelakaan dan kematian dalam proses sandar *floating crane* di kapal besar terjadi karena kurangnya pemahaman dalam penerapan kegiatan di *snap back zone area*. Pada saat terjadi kecelakaan kerja seperti putusnya tali atau *wire* yang pada saat itu foreman belum familiar sedang berdiri dalam zona tali putus yang dapat mengakibatkan terhempasnya *foreman* yang berada di *area* tersebut. *Area* yang dilewati oleh tali yang terputus ini memiliki kekuatan yang mengakibatkan minimal seseorang dapat menderita kecacatan dan maksimal dapat mengakibatkan kematian seseorang dan *area* ini dikenal sebagai *snap back zone*.

Dengan adanya suatu resiko masalah yang seperti ini pihak dari PT. Puradika Bongkar Muat Makmur memberikan perhatian lebih pada resiko yang seperti ini dengan memberikan pelatihan dan pemahaman tentang faktor-faktor apa saja yang dapat menyebabkan kecelakaan *snap back zone area* kepada para *foreman* sebelum dipekerjakan di atas kapal secara langsung. Dengan kegiatan pelatihan dan pemahaman yang diberikan perusahaan adalah bentuk upaya perusahaan dalam menciptakan *zero accident* terhadap *foreman* dalam kegiatan *transhipment* di *Taboneo anchorage*. Berdasarkan uraian tersebut peneliti tertarik untuk melaksanakan penelitian dengan judul **“UPAYA MENANGGULANGI KECELAKAAN KERJA TERHADAP FOREMAN PADA SNAP BACK ZONE AREA DALAM KEGIATAN TRANSHIPMENT OLEH PT. PURADIKA BONGKAR MUAT MAKMUR DI TABONEO ANCHORAGE ”**.

## 1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian dari latar belakang permasalahan di atas, maka penulis dapat merumuskan masalah yang akan dibahas adalah sebagai berikut:

- 1.2.1. Faktor-faktor apa yang dapat menyebabkan kecelakaan terhadap *foreman* dalam kegiatan *transhipment* di *snap back zone area* oleh PT. Puradika Bongkar Muat Makmur?
- 1.2.2. Bagaimana upaya yang dilakukan PT. Puradika Bongkar Muat Makmur untuk menciptakan *zero accident* terhadap *foreman* dalam kegiatan *transhipment* di *Taboneo anchorage* ?

### 1.3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dibuatnya penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

- 1.3.1. Untuk mengetahui faktor–faktor yang dapat menyebabkan kecelakaan terhadap *foreman* dalam kegiatan *transshipment* di *snap back zone* oleh PT. Puradika Bongkar Muat Makmur.
- 1.3.2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan PT. Puradika Bongkar Muat Makmur untuk menciptakan *zero accident* terhadap *foreman* dalam kegiatan *transshipment* di Taboneo anchorage.

### 1.4. Manfaat Penelitian

Sebagaimana kita ketahui bahwa hasil suatu penelitian akan dapat menyediakan informasi yang cermat dan handal yang sangat berguna baik bagi penulis maupun pembaca, oleh karena itu manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

- 1.4.1. Manfaat secara teoritis:
  - 1.4.1.1. Dapat memperdalam pengetahuan dan gambaran bagi pembaca tentang penerapan *snap back zone* guna keselamatan saat kegiatan *transshipment*.
  - 1.4.1.2. Sebagai pengetahuan bagi seluruh *civitas* akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang untuk dapat memahami mengenai faktor–faktor yang dapat menyebabkan kecelakaan di *snap back zone area* pada saat kegiatan *transshipment*.

1.4.1.3. Untuk menambah pengetahuan bagi pembaca bagaimana upaya yang harus dilakukan untuk mengoptimalkan penerapan *snap back zone* pada kegiatan *transhipment*.

#### 1.4.2. Manfaat secara praktis

1.4.2.1. Bagi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, hasil penelitian ini dapat meningkatkan mutu pendidikan dan pengetahuan bagi pembaca agar menghasilkan sumber daya manusia yang benar-benar handal dan terampil dalam menghadapi permasalahan-permasalahan yang terjadi di atas kapal khususnya pada kasus *mooring operation*.

1.4.2.2. Bagi perusahaan pelayaran yang bergerak dalam bidang bongkar muat dengan sistem *transhipment* diharapkan hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan dalam meningkatkan kemampuan *foreman* di atas kapal khususnya pada kegiatan *mooring operation* guna keselamatan saat kegiatan *transhipment*.

### 1.5. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi ini dibagi dalam tiga bagian untuk memudahkan dalam pengerjaan skripsi ini, yaitu:

#### 1.5.1. Bagian Awal

Bagian awal skripsi ini mencakup halaman judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman pernyataan, halaman motto dan persembahan, kata pengantar, daftar isi, abstraksi, daftar tabel, daftar gambar, dan lampiran.

### 1.5.2. Bagian Utama

#### BAB I PENDAHULUAN

Menguraikan tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

#### BAB II LANDASAN TEORI

Menguraikan tentang tinjauan pustaka, hipotesis, definisi operasional, dan kerangka pikir penelitian.

#### BAB III METODE PENELITIAN

Menguraikan tentang desain penelitian, waktu dan tempat penelitian, metode pengumpulan data, serta analisis/pengolahan data.

#### BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Menguraikan tentang gambaran umum perusahaan atau objek yang diteliti, analisa hasil penelitian serta pembahasan terperinci permasalahan.

#### BAB V PENUTUP

Menguraikan tentang simpulan dan saran dari hasil penelitian.

### 1.5.3. Bagian Akhir

Bagian akhir pada penulisan skripsi ini berisi daftar pustaka, daftar lampiran, serta daftar riwayat hidup.

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### 2.1. Tinjauan Pustaka

Untuk mendukung pemahaman tentang pengembangan pengetahuan *foreman* terhadap *snap back zone area* pada kegiatan *transshipment* oleh PT. Puradika Bongkar Muat Makmur di Taboneo *anchorage* maka penulis akan menambahkan teori-teori penunjang dan definisi dari berbagai istilah agar mempermudah pemahaman dalam penulisan skripsi ini.

##### 2.1.1. Pengertian Upaya

Upaya menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) diartikan sebagai usaha kegiatan yang mengarahkan tenaga, pikiran untuk mencapai tujuan. Upaya juga berarti usaha, akal, ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan mencari jalan keluar. Upaya juga diartikan sebagai bagian yang dimainkan oleh orang atau bagian dari tugas utama yang harus dilaksanakan.

Poerwadarminta mengatakan bahwa upaya adalah usaha untuk menyampaikan maksud, akal dan ikhtisar.

Dari pengertian tersebut bahwa upaya adalah sesuatu hal yang dilakukan seseorang dalam mencapai suatu tujuan tertentu.

##### 2.1.2. Pengertian Menanggulangi

Menanggulangi menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) diartikan menghadapi. Arti lainnya dari menanggulangi adalah mengatasi. Contoh: Menanggulangi bahaya banjir, menanggulangi gangguan keamanan, menanggulangi kenakalan remaja.

Menanggulangi merupakan homonim karena arti-artinya memiliki ejaan dan pelafalan yang sama tetapi maknanya berbeda. Menanggulangi memiliki arti dalam kelas verba atau kata kerja sehingga menanggulangi dapat menyatakan suatu tindakan, keberadaan, pengalaman, atau pengertian dinamis lainnya.

### 2.1.3. Pengertian Kecelakaan Kerja

Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban jiwa dan harta benda (Peraturan Menteri Tenaga Kerja nomor: 03/MEN/1998).

*World Health Organization* (WHO) mendefinisikan kecelakaan sebagai suatu kejadian yang tidak dapat dipersiapkan penanggulangan sebelumnya sehingga menghasilkan cedera yang riil.

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.

### 2.1.4. Pengertian *Foreman*

Menurut kamus *International Maritime Dictionary* oleh Rene De Kerchove, *Second Edition* penerbit Van Reinhold Company, 302. *Foreman Stevedore* is “The person in charge of a stevedore gang also called dock boss in the United States” yang artinya seseorang

yang melakukan bongkar muat oleh perusahaan bongkar muat, atau di Amerika disebut operator dermaga.

Menurut Keputusan Menhub No. KM 25 Tahun 2002 tentang Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang di Pelabuhan, *Foreman* adalah pelaksana dan pengendali kegiatan operasional bongkar muat dari dan ke kapal sampai ke tempat penumpukan barang atau sebaliknya.

*Foreman* merupakan salah satu jabatan yang berada di dalam *section* di bawah naungan sebuah divisi atau *departement*. Sedangkan *Foreman* membawahi seorang operator.

Adapun pimpinan tertinggi di dalam *section* adalah *supervisor* dan *foreman* merupakan bawahan seorang *supervisor*, sehingga *supervisor* merupakan *section head* di dalam sebuah divisi atau departement.

Ruang lingkup area tanggung jawab seorang *foreman* lebih luas dari seorang operator. Seseorang yang menjabat jabatan *foreman* harus bisa mengendalikan arus bawahannya serta mengatur pekerjaan sesuai target pencapaian yang sudah di tentukan oleh kepala *section* atau kepala divisi.

Berikut merupakan tugas dan tanggung jawab seorang *foreman* pada saat kegiatan bongkar muat:

#### 2.1.4.1. Melakukan pengawasan pada saat bongkar muat.

*Foreman* bertanggung jawab dalam penanganan dan pengaturan muatan di atas kapal. Terdapat 4 (empat) prinsip

pengaturan muatan yaitu:

#### 2.1.4.1.1. Melindungi Kapal

Maksud dari melindungi kapal sendiri adalah menjaga agar kapal tetap selamat selama melakukan proses bongkar muat, misalnya menjaga kestabilan kapal.

#### 2.1.4.1.2. Melindungi ABK dan Buruh

*Foreman* harus selalu memperhatikan semua tenaga kerja bongkar muat agar mereka selamat dalam melaksanakan kegiatan dengan menggunakan alat keselamatan kerja secara baik dan benar.

#### 2.1.4.1.3. Melindungi Muatan

Pada saat melakukan bongkar muat, tentu saja *foreman* juga harus menjaga dan mengawasi muatan yang sedang dibongkar/muat. *Foreman* harus memastikan bahwa muatan yang di bongkar/muat ditangani secara baik untuk mencegah terjadinya kerusakan muatan.

#### 2.1.4.1.4. Penggunaan Ruang Muat Semaksimal Mungkin

Dalam melakukan pemuatan harus diusahakan agar semua ruang terisi penuh oleh muatan dan tidak terjadi *broken stowage*.

2.1.4.2. Memeriksa peralatan bongkar muat sebelum dan sesudah melakukan pembongkaran/pemuatan.

2.1.4.3. Bertanggung jawab dalam melakukan koordinasi dan membina kerjasama dengan tenaga kerja bongkar muat sehingga bisa terjalin komunikasi dengan baik dan proses bongkar muat menjadi lancar.

#### 2.1.5. *Snap back zone area*

Menurut *mooring equipment guidelines* (2008: 74), *Snap back zone* adalah zona batas kibasan tali/wire putus akibat *energy kinetic* yang di timbulkan oleh tegangan tali itu sendiri, *snap back zone* berfungsi untuk tanda dalam batas jarak aman ketika melaksanakan *mooring operation* dalam menyandarkan kapal di pelabuhan. Penempatan *marking snap back* berada pada daerah tempat *mooring* kapal seperti pada *forecastel* dan buritan kapal.

##### 2.1.5.1. Peranan *snap back zone*

*Snap back zone* merupakan tanda untuk membantu *crew* memahami, menghindari dan mencegah serta meminimalisir bahaya akibat tali putus. Tali putus merupakan bahaya dengan resiko tinggi karena tali putus yang mempunyai daya lontar balik yang tinggi akibat tali tidak mampu menahan tegangan dan melepaskan *energy kinetic* tali tersebut. Menurut *mooring equipment guidelines* (2006: 77), tanda *snap back* harus di beri pada tempat yang mempunyai resiko *snap back* tali untuk memenuhi *risk*

*assessment.*

#### 2.1.6. *Transshipment*

Pengertian alih kapal (*transshipment*) di jelaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM.11 Tahun 2007 tentang Pedoman Penetapan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Petikemas (*Container*) di Dermaga Konvensional di Pelabuhan yang Diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan, Pasal 1 ayat 20 yakni “Alih kapal petikemas (*transshipment*) adalah kegiatan membongkar petikemas dari kapal pengangkut pertama, disusun dan di tumpuk di lapangan penumpukan dan memuat kembali ke kapal pengangkut ke-2 (kedua) pada dermaga konvensional yang sama”.

Engkos dan Hananto (2012: 100-101) dalam bukunya Manajemen Perusahaan Pelayaran, menjelaskan mengenai alih kapal (*transshipment*) dengan istilah muatan *transshipment* yakni muatan *transshipment* adalah muatan yang selanjutnya diangkut oleh kapal perusahaan pelayaran kedua (*2<sup>nd</sup> carrier*) karena kapal pengangkut pertama (*1<sup>st</sup> carrier*) tidak menyinggahi pelabuhan tujuan muatan tersebut.

Dalam bukunya yang berjudul Manajemen Perusahaan Pelayaran, Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2012: 101) menuliskan dan menjelaskan mengenai prosedur muatan lanjutan alih kapal (*transshipment*) adalah sebagai berikut:

##### 2.1.6.1. Kegiatan awal :

2.1.6.1.1. Cabang atau agen menyiapkan dokumen, seperti

Pemberitahuan Umum (PU), *booking* kepada *2<sup>nd</sup> carrier*.

2.1.6.1.2. Setelah kapal tiba, diurus pembongkaran muatan dan yang perlu *transshipment* ditumpuk dulu di gudang atau di *container yard*.

2.1.6.1.3. Kemudian lakukan *booking* muatan ke *2<sup>nd</sup> carrier* dengan membuat *Shipping Instruction*.

2.1.6.1.4. Juga perlu diurus *flat* muatan ke *2<sup>nd</sup> carrier* dan diurus Model “H” (yang ada hubungannya dengan B & C).

2.1.6.2. Setelah dimuat di kapal *2<sup>nd</sup> carrier*, cabang atau agen dari pelayaran (I) akan menerima *copy mate's receipt* dan asli memo B/L dari agen pelayaran (II).

2.1.6.3. Cabang memberitahu *consignee* dengan surat/ fax/ telex.

2.1.6.4. Asli memo B/L dikirim ke agen kapal pelayaran (II) di pelabuhan tujuan dengan permintaan untuk menyerahkan muatan kepada *consignee* dengan menarik *endorse through* B/L dan meminta agar *through* B/L segera dikirim ke kantor pusat pelayaran (I) (*through* B/L adalah B/L dari pelabuhan muat sampai dengan pelabuhan tujuan, tetapi pelabuhan tujuan tersebut tidak disinggahi *1<sup>st</sup> carrier*).

2.1.6.5. Cabang atau agen melaporkan pelaksanaan ke kantor pusat.

## 2.1.7. Bongkar Muat

Menurut F.D.C. Sudjatmiko (2007: 264) dalam buku yang berjudul

Pokok-Pokok Pelayaran Niaga, bongkar muat berarti pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri.

Menurut keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 88/AL 305/Phb-85 tentang Perusahaan Bongkar Muat, yang dimaksud dengan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) barang adalah perusahaan yang khusus berusaha di bidang bongkar muat dari dan ke kapal, baik dari dan ke gudang lini 1 maupun langsung ke alat angkutan.

Di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar dan Muat Barang dari dan ke Kapal, BAB I Pasal 1 ayat 6 menjelaskan tentang Usaha Bongkar dan Muat Barang yakni usaha Bongkar dan Muat Barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*.

Menurut Santoso (2010: 59) dalam bukunya *Port Terminal Operation* mengemukakan bahwa pelaksanaan bongkar muat adalah sebagai berikut:

#### 2.1.7.1. Bongkar Muat Langsung

Bongkar muat langsung atau disebut juga *lossing* adalah

kegiatan membongkar muatan dari kapal langsung diterima oleh pemilik barang/*consignee* tanpa melalui gudang lini 1 sehingga pemilik barang dapat menerima barang langsung dari *tackle* dengan menggunakan truk, kereta api, atau tongkang di bawah lambung kapal.

#### 2.1.7.2. Bongkar Muat Tidak Langsung

Bongkar muat tidak langsung adalah kegiatan membongkar barang tetapi barang harus ditimbun dahulu di gudang atau lapangan penumpukan, menunggu proses dokumen pengeluaran.

#### 2.1.8. Anchorage

*Anchorage* bermakna perlabuhan, tempat berlabuhnya kapal. Di Taboneo Banjarmasin *anchorage* kapal berlabuh untuk melakukan kegiatan *transshipment* (alih muat) batu bara dari tongkang ke kapal besar. Dengan perizinan dan pelayanan dari pihak KSOP Banjarmasin yang menunjuk pihak IMPT (Indonesia *Multi-Purpose Terminal*) sebagai pengelola *Taboneo Anchorage Area*.

Definisi tentang perlabuhan dirumuskan juga oleh Branch (2012: 2) sebagai berikut: “A *port is a terminal and area within which vessels load or discharge cargo whether at berths, anchorages, buoys, or the like, and shall also include the usual places where vessels wait for their turn or are ordered or obliged to wait for their turn no matter the distance from that area. Usually it has an interface with other forms of transport and in so doing provides connecting*

*services; or it is the left hand side of the ship/aircraft when facing forward.*” Definisi tersebut menambahkan lokasi perairan (*anchorage area*) tempat kapal menunggu gilirannya bertambat untuk bongkar muat sebagai bagian dari fasilitas pelabuhan. Biasanya pelabuhan mempunyai antarmuka (*interface*) sebagai layanan penghubung antar jenis alat transportasi.

## 2.2. Definisi Operasional

Penggunaan istilah-istilah dalam bahasa Indonesia maupun bahasa asing akan sering dijumpai pada pembahasan berikutnya. Agar lebih mudah dimengerti dan tidak terjadi kesalahpahaman dalam mempelajarinya maka akan dijelaskan pengertian dari istilah-istilah tersebut di bawah ini:

*Foreman* : seseorang yang melakukan bongkar muat oleh perusahaan bongkar muat, atau di Amerika disebut operator dermaga..

*Bolder* : perangkat untuk mengikat tali di kapal.

Tali Buangan : merupakan alat untuk menghubungkan tali tros dari kapal ke darat atau dermaga.

*Anchorage* : bermakna perlabuhan, tempat berlabuhnya kapal.

*Transshipment* : Alih muat kapal.

*Snap Back Zone* : zona batas kibasan tali/*wire* putus.

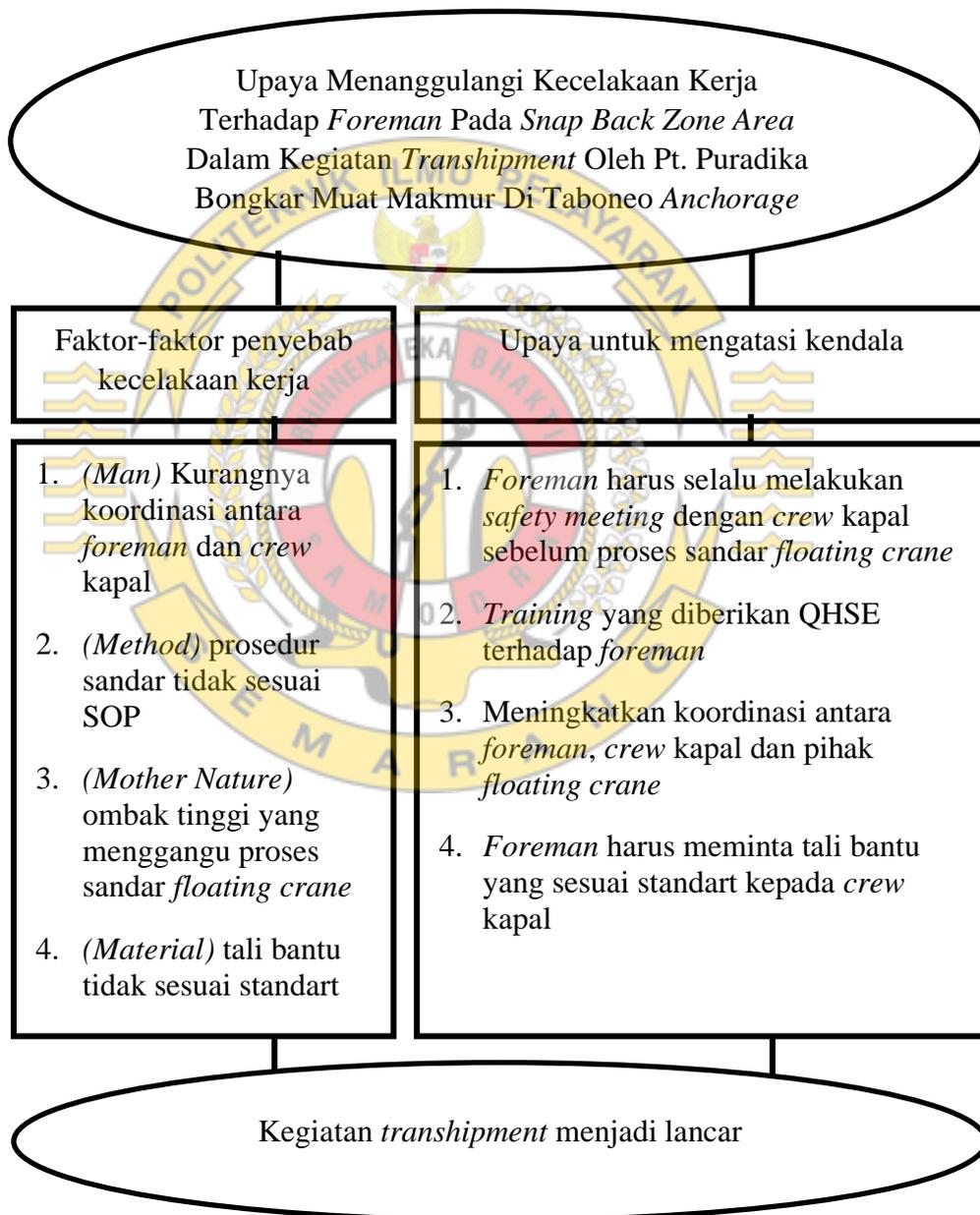
*Barge* : Kapal tongkang.

*Floating Crane* : merupakan alat untuk mengangkat muatan.

*Crew kapal* : orang yang bekerja di atas kapal sebagai awaknya.

### 2.3. Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka pikir ini digunakan sebagai dasar untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian yang diangkat oleh penulis. Secara jelas dapat digambarkan kerangka pikir tersebut dalam bentuk alur bagan sebagai berikut:



Gambar 2.1. Kerangka pikir penelitian.

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1. Kesimpulan

Berdasarkan pada uraian-uraian pada penelitian yang dilaksanakan oleh penulis tentang menanggulangi kecelakaan kerja terhadap *foreman* pada *snap back zone area* dalam kegiatan *transshipment* yang dilakukan oleh PT. Puradika Bongkar Muat Makmur di Taboneo Anchorage, maka penulis menarik kesimpulan sebagai berikut:

5.1.1. Faktor-faktor yang dapat menyebabkan kecelakaan terhadap *foreman*

dalam kegiatan *transshipment* di *snap back zone area* sesuai dengan hasil wawancara kepada narasumber diketahui bahwa:

5.1.1.1. Faktor *man* yang meliputi tenaga bongkar muat.

5.1.1.1.1. Kebiasaan buruk pekerja yang belum sesuai prosedur keselamatan kerja yang berkaitan dengan alat pelindung diri.

5.1.1.1.2. Kurang hati-hati atau ceroboh pada saat bekerja.

5.1.1.1.3. Faktor kesehatan atau kondisi fisik pekerja yang kurang baik tetapi tetap memaksakan untuk bekerja sehingga kehilangan konsentrasi dalam bekerja.

5.1.1.2. Faktor *method* (metode) yang diterapkan di zona *snap back* pada saat sandar atau *cast off floating crane* dalam kegiatan *transshipment*.

- 5.1.1.3. Faktor *mother nature* (lingkungan) yang tidak kondusif dapat menimbulkan resiko kecelakaan kerja.
- 5.1.1.4. Faktor *material* (peralatan) yang digunakan di zona snap back juga dapat mempengaruhi resiko kecelakaan kerja.
- 5.1.2. Upaya yang dilakukan PT. Puradika Bongkar Muat Makmur untuk menciptakan *zero accident* terhadap *foreman* dalam kegiatan *transshipment*:
  - 5.1.2.1. *Meeting* sebelum *foreman* diberangkatkan ke kapal untuk melakukan kegiatan *transshipment*.
  - 5.1.2.2. *Training* yang diberikan oleh QHSE kepada *foreman*.
  - 5.1.2.3. Meningkatkan rasa kehati-hatian dalam melaksanakan pekerjaan harus sesuai prosedur.
  - 5.1.2.4. Memberi perhatian lebih kepada karyawan yang kondisi tubuhnya sedang lemah.

## 5.2. Saran

Dalam hal ini, penulis berkesempatan menyampaikan saran yang bermanfaat bagi pembaca, pengajar, perusahaan pelayaran, pekerja di atas kapal ataupun masyarakat umum khususnya di bidang kemaritiman. Adapun saran-saran tersebut adalah:

- 5.2.1. Merekrut tenaga kerja yang memiliki pengalaman kerja yang baik untuk lebih mudah dalam menjalankan kegiatan keselamatan, menciptakan lingkungan kerja yang nyaman.
- 5.2.2. Memberikan sanksi yang tegas apabila masih ada yang melanggar peraturan, bisa dengan pemberian surat peringatan. Hal ini otomatis

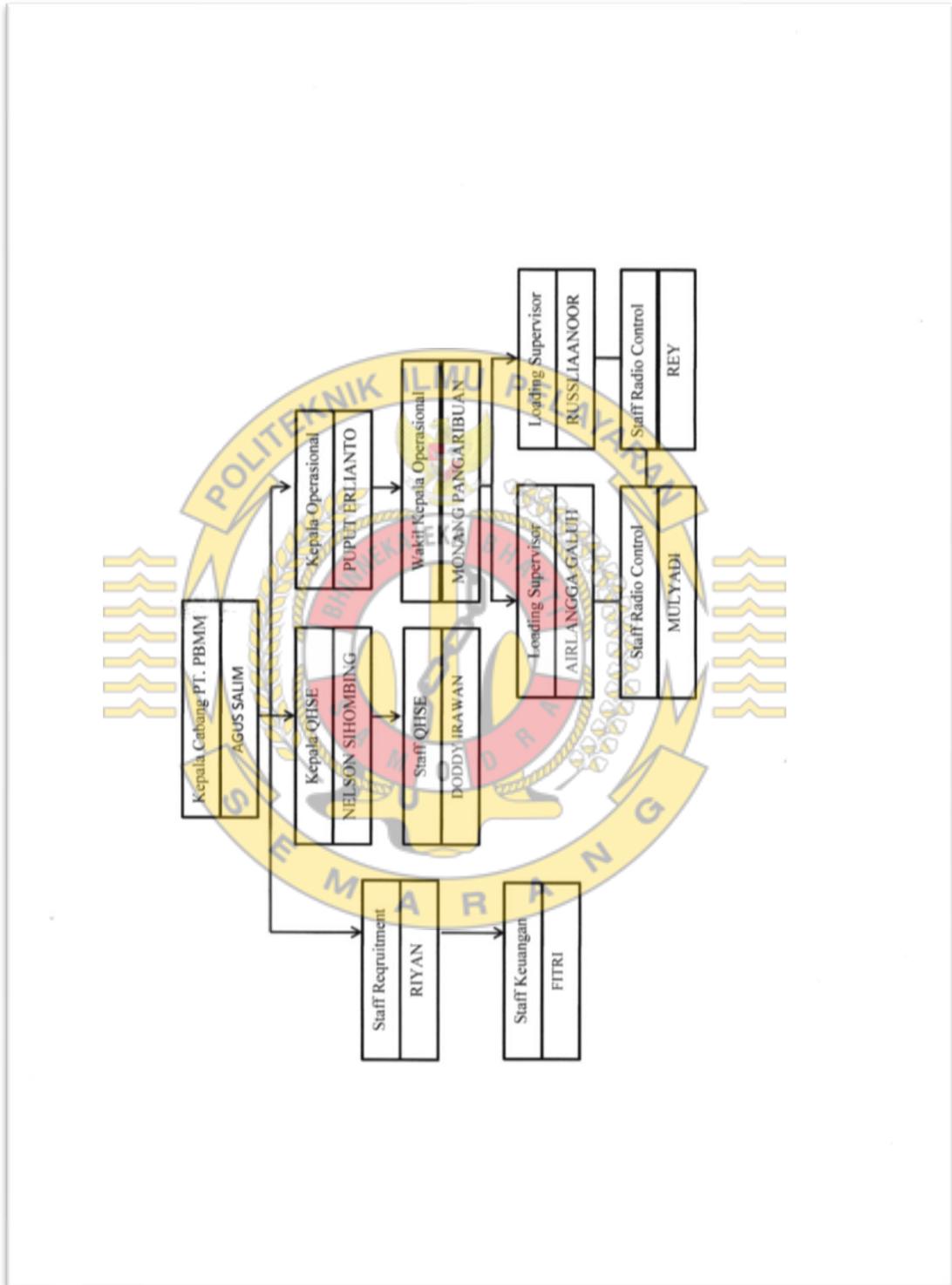
membuat tenaga kerja yang lain takut untuk melanggar peraturan.



## DAFTAR PUSTAKA

- Indonesia, P. 1998, PERATURAN MENTERI TENAGA KERJA REPUBLIK INDONESIA NOMOR Dikutip 27 Juli 2020, dari <https://nuruddinmh.files.wordpress.com/2013/08/31-permen-no-03-tahun-1998-tatacara-pelaporan-dan-pemeriksaan-kescelakaan.pdf>
- Indra, Findra. 2014, uu no.1 tahun 1970 tentang keselamatan kerja. Dikutip 27 Juli 2020, dari <https://www.slideshare.net/indralfindra/1-uu-no1-tahun-1970-tentang-keselamatan-kerja>
- Jonathan, A. 2016. Dasar-Dasar Psikologi Kualitatif: Pedoman Praktis Metode Penelitian.
- KBBI, 2016, Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). [Online] Available at: <https://kbbi.web.id/analisis> [Diakses 21 Maret 2020].
- Kosasih, Engkos dan Soewedo, Hananto, 2012. Manajemen Perusahaan Pelayaran, Semarang.
- Moleong, Lexy J. 2018, Metodologi Penelitian Kualitatif, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- OCIMF, 2005, *Effective mooring second edition*, Witherbys Publishing, London.
- OCIMF, 2008, *Mooring Guindelines Equipment third edition*, Witherbys Publishing, London.
- Pemerintah Indonesia, 2008, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Jakarta: Sekretariat Negara.
- Sudjatmiko, F. D. C. 2007, Pokok-Pokok Pelayaran Niaga, PT. Toko Gunung Agung, Jakarta.
- Sugiyono, 2016, Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D, Alfabeta, Bandung.
- Sedarmayanti dan Syarifudin Hidayat, 2011, Metodologi Penelitian, Mandar Maju, Bandung.
- Tim Penyusun PIP Semarang, 2019, *Buku Pedoman Penyusunan Skripsi*, Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

# Lampiran 1 Struktur Organisasi



## Lampiran 2 SOP Pemuatan Kapal Gearless

	<b>PROSEDUR STANDAR OPERASIONAL</b> STANDARD OPERATING PROCEDURE		
	<b>PEMUATAN KAPAL GEARLESS</b>		
PEMILIK PROSES	OPERATION	NOMOR DOKUMEN	PT.PBMM/OPR/SOP/003
PENGENDALI DOKUMEN	MSDC	NOMOR REVISI	01
BERLAKU UNTUK	SEMUA KARYAWAN PT.PBMM, KONTRAKTOR DAN MITRA KERJA PT.PBMM	TANGGAL EFEKTIF	25 OKTOBER 2016

### 1. LATAR BELAKANG

- 1.1. PT. Puradika Bongkar Muat Makmur menetapkan aspek QHSE sebagai landasan utama dalam menjalankan kegiatan operasional bongkar muat batubara.
- 1.2. Untuk mendukung hal tersebut diatas, diperlukan ketersediaan Standard Operating Procedure (SOP) agar dapat menjadi pedoman yang baku yang harus dilaksanakan oleh semua kapal dan pekerja yang melakukan kegiatan bongkar muat batubara di area kerja PT.PBMM.

### 2. TUJUAN

Memastikan proses pemuatan batubara dari tongkang ke kapal berjalan lancar, aman, efektif, dan efisien

### 3. RUANG LINGKUP

- 3.1. Operational Department PT. Puradika Bongkar Muat Makmur.
- 3.2. Pihak Kapal
- 3.3. Pemilik muatan (Shipper)
- 3.4. Foreman Onboard
- 3.5. Shipping Agency
- 3.6. Surveyor
- 3.7. Floating Crane
- 3.8. Assist Tug
- 3.9. Towing Tug

### 4. REFERENSI DOKUMEN TERKAIT

- 4.1. Persyaratan standar ISO 9001:2008
- 4.2. Undang undang No.17 tahun 2008 tentang pelayaran
- 4.3. IMO Regulation

### 5. DEFINISI

- 5.1. **Stowage Plan** adalah gambaran informasi mengenai rencana pengaturan muatan diatas kapal yang menunjukkan jumlah dan berat muatan yang akan dimuat kedallam palka.
- 5.2. **Loading Sequence** adalah tahapan rencana muat pada setiap palka kapal dengan mempertimbangkan stabilitas kapal.
- 5.3. **Draft Survey** adalah sistem perhitungan muatan berdasarkan pengukuran draft/ Sarat kapal sebelum dan sesudah pemuatan/pembongkaran dengan memperhitungkan

Dibuat oleh <i>Prepared By</i>  Nelson C Sihombing Date 13/10/16	Diperiksa oleh <i>Verified by</i>  Monang Pangaribuan Date 14/10/16	Diperiksa oleh <i>Verified by</i>  Puput Dwi Erliyanto Date : 14/10/16	Diperiksa oleh <i>Verified by</i>  Agus Salim Date : 15/10/16	Disetujui oleh <i>Approved by</i>  Terry NG Date : 24/10/16	Page 1 of 8
--	---	---	---	--	----------------



# PROSEDUR STANDAR OPERASIONAL

STANDARD OPERATING PROCEDURE

## PEMUATAN KAPAL GEARLESS

NOMOR DOKUMEN

PT.PBMM/OPR/SOP/003

NOMOR REVISI : 01

TANGGAL EFEKTIF : 25 OKTOBER 2016

perubahan berat muatan di kapal selain muatan selama operasi pemuatan/ pembongkaran ( air ballast, air tawar, bahan bakar dan barang barang lainnya).

- 5.4. **ETA** adalah Estimasi Kedatangan kapal ke pelabuhan tujuan
- 5.5. **Fender** adalah Bumper yang terbuat dari karet yang digunakan untuk meredam benturan dan gesekan antara kapal dengan tongkang atau floating crane
- 5.6. **Mooring rope** adalah tali yang digunakan untuk menambat tongkang yang sandar pada sisi lambung kapal.
- 5.7. **FC atau Floating Crane** adalah kapal yang dilengkapi crane, conveyor sistem, dan alat berat yang difungsikan untuk memindahkan muatan dari tongkang ke ruang muat kapal.
- 5.8. **Assist tug** adalah kapal yang digunakan untuk membantu proses maneuvering dan sandar-keluar FC dan Tongkang dari kapal.
- 5.9. **Towing tug** adalah kapal yang digunakan untuk menarik tongkang.
- 5.10. **HE atau Heavy Equipment** adalah alat berat yang digunakan untuk mendorong muatan di ruang muat tongkang atau ruang muat kapal. HE yang digunakan bisa berupa bulldozer atau wheel loader.
- 5.11. **SOF atau Statement Of Fact** adalah laporan kegiatan bongkar muat dari semenjak kapal tiba, proses pemuatan sampai dengan kapal berangkat.
- 5.12. **Trimming** adalah proses perataan muatan di dalam ruang muat kapal.
- 5.13. **Shipping Order** adalah Surat yang dibuat oleh pemilik muatan kepada pihak kapal sebagai carrier untuk menerima dan mengirimkan muatan.
- 5.14. **Cargo Manifest** adalah daftar rincian muatan yang berisikan jenis muatan, total muatan, pengirim, dan penerima muatan di pelabuhan bongkar.
- 5.15. **Mate Receipt** adalah surat tanda terima muatan diatas kapal yang sesuai dengan keadaan dan jumlah muatan yang ditanda tangani oleh mualim I.

### 6. URAIAN PROSEDUR

Diagram Alur Aktifitas	Penanggung Jawab	Penjelasan Aktifitas	Dokumen Terkait
<p>6.1.1.</p> <pre> graph TD     A[MULAI] --&gt; B[Menerima Daily Barge &amp; Floating Crane allocation]     B --&gt; C((1))           </pre>	Logistic Planner	Menerima daily barges & floating crane allocation dari Control Tower Adaro Logistic	Daily meeting

This procedure is classified as 'uncontrolled' when printed. Prior to reference of a printed copy, please check the 'controlled' version of the procedure on PT.PBMM in order to ensure that the relevant section is at the correct issue number.



## PROSEDUR STANDAR OPERASIONAL

STANDARD OPERATING PROCEDURE

### PEMUATAN KAPAL GEARLESS

NOMOR DOKUMEN

PT.PBMM/OPR/SOP/003

NOMOR REVISI : 01

TANGGAL EFEKTIF : 25 OKTOBER 2016

<p>6.1.2.</p>	<p>Foreman onboard, Master Floating Crane, Master Tug assist, Master kapal</p>	<p>Berkoordinasi dengan pihak kapal, Floating Crane, dan tug assist untuk melakukan penyandaran floating crane ke lambung kapal Catatan : Informasi ke Master Minimal 1 jam sebelum FC sandar</p>	
<p>6.1.3.</p>	<p>FC Master, Master assist tug, Foreman onboard, Crew kapal</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Membawa kapal merapat ke lambung kapal dengan bantuan assist tug</li> <li>Foreman onboard berkoordinasi dengan crew kapal untuk membantu proses sandar FC.</li> <li>Crew kapal membantu tambat tali ke bolder kapal</li> </ul>	<p>SOF</p>
<p>6.1.4.</p>	<p>FC Master, Master assist tug, Foreman onboard</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>FC Master berkoordinasi dengan towing tug untuk melakukan penyandaran tongkang di sisi floating crane.</li> <li>FC Master melakukan penyandaran tongkang ke sisi floating crane dengan bantuan assist tug.</li> </ul>	<p>SOF</p>
<p>6.1.5.</p>	<p>Towing tug Master, FC Master</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melakukan pengecekan visual muatan di tongkang apakah terdapat potensi kontaminasi atau tidak.</li> <li>Mendokumentasikan kondisi muatan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>TCMR MBP Form</li> <li>Cargo Inspection Report</li> </ul>

This procedure is classified as 'uncontrolled' when printed. Prior to reference of a printed copy, please check the 'controlled' version of the procedure on PT.PBMM in order to ensure that the relevant section is at the correct issue number.



# PROSEDUR STANDAR OPERASIONAL

STANDARD OPERATING PROCEDURE

## PEMUATAN KAPAL GEARLESS

NOMOR DOKUMEN

PT.PBMM/OPR/SOP/003

NOMOR REVISI : 01

TANGGAL EFEKTIF : 25 OKTOBER 2016

<p>2</p> <p>3</p> <p>Pembersihan kontaminasi</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Jika terdapat adanya potensi kontaminasi, maka minta pihak tongkang untuk mengambil atau membersihkan kontaminasi tersebut</li> </ul>	
<p>6.1.6.</p> <p>Pemuatan Dari tongkang ke kapal (Loading)</p>	<p>Foreman onboard, Floating Crane</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Operator floating crane melakukan pengangkatan cargo ke palka kapal</li> <li>Operator melakukan pemuatan sesuai dengan loading sequence kapal</li> <li>Operator crane bertanggung jawab memastikan tidak ada tumpahan cargo di atas dek kapal</li> </ul>	<p>SOF</p>
<p>6.1.7.</p> <p>Shifting FC/ Barge</p>	<p>FC Master Towing tug Master</p>	<p>Melakukan pergeseran FC dan Tongkang sesuai kebutuhan rencana muat</p>	<p>SOF</p>
<p>6.1.8.</p> <p>Lifting HE</p> <p>4</p>	<p>FC operator HE operator FC Master</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melakukan pre start HE sebelum pengangkatan untuk memastikan HE fit dan bebas dari kontaminasi</li> <li>Mengangkat HE dari dek FC ke dalam tongkang</li> </ul> <p><b>Catatan :</b> FC Master menginformasikan PBMM Supervisor bahwa pembongkaran muatan di tongkang hampir selesai (disampaikan ± 2 jam sebelumnya) dan meminta PBMM Supervisor untuk mengalokasikan tongkang selanjutnya untuk bergerak mendekati ke kapal.</p>	<p>P2H Form SOF WI Lifting HE - TE (PT.PBMM/OPR/WI/002/004)</p>

This procedure is classified as 'uncontrolled' when printed. Prior to reference of a printed copy, please check the 'controlled' version of the procedure on PT.PBMM in order to ensure that the relevant section is at the correct issue number.



## PROSEDUR STANDAR OPERASIONAL

STANDARD OPERATING PROCEDURE

### PEMUATAN KAPAL GEARLESS

NOMOR DOKUMEN

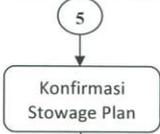
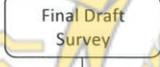
PT.PBMM/OPR/SOP/003

NOMOR REVISI : 01

TANGGAL EFEKTIF : 25 OKTOBER 2016

<p>6.1.9.</p> <div style="text-align: center;"> </div>	<p>Operator HE</p>	<p>Mengoperasikan HE di dalam tongkang untuk mengumpulkan muatan</p>	<p>SOF, WI Pengoperasian HE (PT.PBMM/OPR/WI/002/006)</p>
<p>6.1.10.</p> <div style="text-align: center;"> </div>	<p>FC Master Towing tug Master</p>	<p>Memastikan cargo didalam tongkang habis terbongkar</p>	<p>TCMR MBP Form</p>
<p>6.1.11.</p> <div style="text-align: center;"> </div>	<p>Operator FC Operator HE</p>	<p>Mengangkat HE dari dalam tongkang ke dek FC</p>	<p>SOF WI Lifting HE - TE (PT.PBMM/OPR/WI/002/004)</p>
<p>6.1.12.</p> <div style="text-align: center;"> </div>	<p>PBMM Supervisor FC Master, Towing tug Master</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lakukan kembali proses pada point 6.1.4 sampai dengan 6.1.11</li> </ul>	<p>SOF</p>
<p>6.1.13.</p> <div style="text-align: center;"> </div>	<p>Foreman onboard, FC operator, HE operator</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melakukan lifting HE dari tongkang/ FC dek ke dalam palka kapal</li> <li>HE operator meratakan muatan di ruang muat kapal</li> </ul>	<p>SOF, WI Trimming (PT.PBMM/OPR/WI/02/007)</p>
<p>6.1.14.</p> <div style="text-align: center;"> </div>	<p>FC Operator</p>	<p>Melakukan pemuatan kembali ke ruang muat kapal sesuai dengan loading sequence kapal</p>	
<p>6.1.15.</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">5</p>	<p>Foreman onboard, Shipper representative, Chief officer, Surveyor</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pembacaan draft kapal oleh surveyor dan chief officer.</li> <li>Perhitungan Muatan yang sudah termuat.</li> </ul> <p><b>Catatan:</b> Penjadwalan Intermediate Draft Survey berdasarkan permintaan kapal</p>	<p>SOF</p>

This procedure is classified as 'uncontrolled' when printed. Prior to reference of a printed copy, please check the 'controlled' version of the procedure on PT.PBMM in order to ensure that the relevant section is at the correct issue number.

6.1.16. 	Foreman Onboard	Konfirmasi kepada Master kapal dan PBMM Supervisor tentang finalisasi jumlah pemuatan <b>Catatan:</b> Apabila permintaan melebihi stowage plan atau kontrak, agar di teruskan kepada Logistic Planner untuk mendapatkan persetujuan	
6.1.17. 	FC Operator	Melakukan pemuatan kembali ke ruang muat kapal sesuai dengan kekurangan muatan pada Intermediate Draft Survey	
6.1.18. 	Foreman onboard, Shipper representative, Chief officer, Surveyor	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pembacaan draft kapal oleh surveyor dan chief officer.</li> <li>Pembacaan draft tongkang terakhir untuk menghitung sisa muatan di tongkang jika ada.</li> <li>Perhitungan Muatan yang sudah termuat ke kapal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Draft survey report</li> <li>Hatch cleanliness report</li> <li>Tank sounding report</li> <li>Return Cargo</li> </ul>
6.1.19. 	Foreman onboard, FC Master, Ship Agent	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meminta hasil perhitungan final draft survey kepada Surveyor dan memastikan ke Master kapal bahwa pemuatan sudah selesai</li> <li>Mengangkat HE dari palka kapal/ Tongkang ke dek FC</li> <li>Menginformasikan kepada pihak FC dan towing tug bahwa proses pemuatan telah selesai</li> <li>FC Master melakukan unberthing Tongkang dan FC dari sisi kapal</li> </ul>	SOF



## PROSEDUR STANDAR OPERASIONAL

STANDARD OPERATING PROCEDURE

### PEMUATAN KAPAL GEARLESS

NOMOR DOKUMEN

PT.PBMM/OPR/SOP/003

NOMOR REVISI : 01

TANGGAL EFEKTIF : 25 OKTOBER 2016

<p>6.1.20.</p>	<p>FC Master , Master Towing tug, Master Assist Tugs</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Towing tug Master dan Assis tug melakukan proses unberthing tongkang</li> <li>• Tongkang menunggu intruksi selanjutnya dari PBMM Supervisor untuk alokasi pembongkaran selanjutnya</li> </ul>	<p>SOF, Draught survey report return cargo</p>
<p>6.1.21.</p>	<p>Foreman onboard, FC Master , Master assist tug, PBMM Supervisor</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FC Master berkoordinasi dengan foreman onboard untuk melakukan persiapan unberthing FC dari sisi kapal</li> <li>• FC Master berkoordinasi dengan PBMM supervisor untuk rencana pemuatan selanjutnya apakah akan pindah ke kapal lain atau berlabuh terlebih dahulu</li> </ul>	<p>SOF</p>
<p>6.1.22.</p>	<p>Foreman onboard, Shipping Agent</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pembuatan dokumen loading oleh agent, foreman onboard</li> <li>• Master/ Chief Officer, shipper representative, Agent, dan foreman onboard menandatangani dokumen loading yang diperlukan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SOF</li> <li>• Cargo Manifest</li> <li>• Stowage Plan</li> <li>• Shipping Order</li> <li>• Mate's receipt</li> <li>• Draft B/L</li> <li>• Authorization for sign B/L</li> </ul>

This procedure is classified as 'uncontrolled' when printed. Prior to reference of a printed copy, please check the 'controlled' version of the procedure on PT.PBMM in order to ensure that the relevant section is at the correct issue number.

	<b>PROSEDUR STANDAR OPERASIONAL</b> STANDARD OPERATING PROCEDURE		
	<b>PEMUATAN KAPAL GEARLESS</b>		
NOMOR DOKUMEN	PT.PBMM/OPR/SOP/003	NOMOR REVISI : 01	TANGGAL EFEKTIF : 25 OKTOBER 2016

<b>7. RIWAYAT PERUBAHAN</b>		
Riwayat Perubahan	Nomor Revisi	Item yang berubah
01 November 2014	00	Penerbitan Perdana
19 September 2016	01	Format standar SOP Pemisahan dari SOP terdahulu yang masih menjadi satu SOP dengan pemuatan kapal self gear Review pada proses SOP
<b>8. LAMPIRAN</b>		
Lampiran berikut yang menjadi bagian dari SOP ini :		
Nomor Lampiran	Judul	
PT.PBMM/OPR/FRM/002/005	Transhipment Contamination monitoring records	
PT.PBMM/OPR/FRM/002/006	Statement Of Fact (SOF) & Daily Records	
Dokumen Eksternal	Draught Survey Report	
Dokumen Eksternal	Tank Sounding Report	
Dokumen Eksternal	Hatch Cleanliness Report	
Dokumen Eksternal	Draught Survey Report Return Cargo	
Dokumen Eksternal	Cargo Manifest	
Dokumen Eksternal	Stowage Plan	
Dokumen Eksternal	Mate's Receipt	
Dokumen Eksternal	Draft B/L	
Dokumen Eksternal	Authorization For Sign B/L	

This procedure is classified as 'uncontrolled' when printed. Prior to reference of a printed copy, please check the 'controlled' version of the procedure on PT.PBMM in order to ensure that the relevant section is at the correct issue number.

**Lampiran 3**  
**Hasil wawancara dengan narasumber**  
**Laporan Hasil Wawancara 1**

Penulis : Aifa Muhammad Irfanuddin (Kadet PT. PBMM)

Narasumber : Adrian (*Foreman* PT. PBMM)

---

Isi Hasil Wawancara

1. Sudahkah *foreman* membaca SOP dan *working instruction*?

Jawab: “Sudah”.

2. Seberapa sering *safety meeting* dilaksanakan antara *foreman* dan *crew* kapal sebelum proses sandar *floating crane* dan *cast off floating crane*?

Jawab: “Seharusnya setiap sebelum melakukan proses sandar dan *cast off floating crane* kita diharuskan untuk melakukan *safety meeting* terlebih dahulu dengan *crew* kapal. Tapi saya kadang tidak melakukannya dikarenakan saya pernah melakukan 2 kali proses sandar *floating crane* dengan kapal yang berbeda. Itu terjadi saat kita kekurangan *foreman* di Permata Barito. Jadi saya merasa pingin cepat menyelesaikan proses penyandaran yang ke dua dan bisa lanjut istirahat. Itulah yang menjadi alasan saya jarang melakukan *safety meeting* dengan *crew* kapal”.

3. Seberapa sering dan mengerti tentang batas area *snap back zone* oleh *foreman* yang harus diperhatikan?

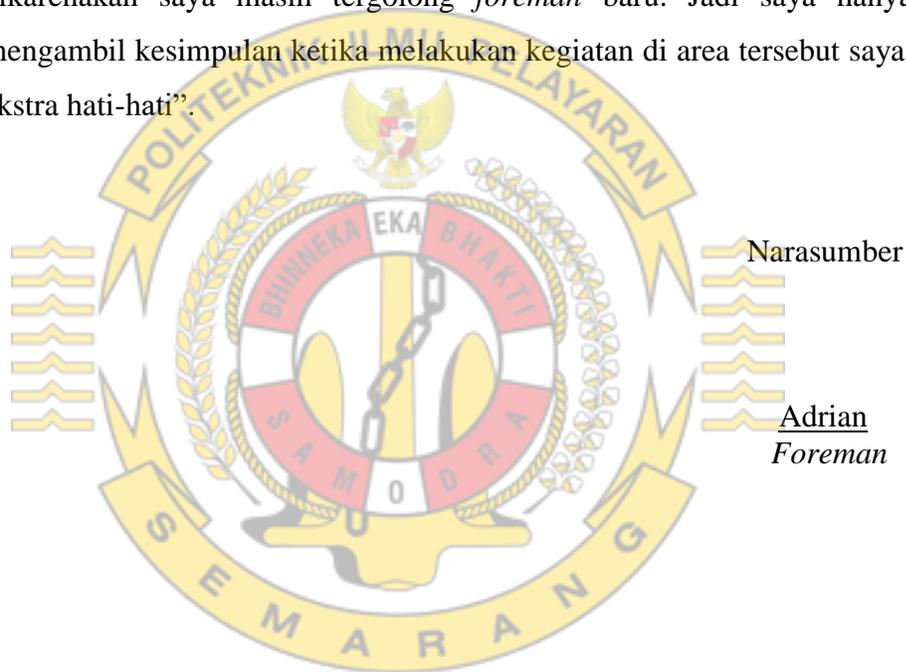
Jawab: “Saya mengerti batas-batas area zona *snap back* biasanya diberi tanda oleh *crew* kapal tersebut, tapi jika tidak ada tandanya maka saya ambil posisi sejauh mungkin sekiranya tali tidak dapat menjangkau diri saya ketika putus”.

4. Seberapa mengerti *foreman* terhadap faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan pada *snap back zone area*?

Jawab: “Saya sebenarnya tidak mengetahui semua faktor-faktornya, tapi bagi saya yang terpenting kita selalu waspada dan ambil jarak sejauh mungkin di zona *snap back* untuk menghindari kecelakaan”.

5. Seberapa peduli *foreman* pada *snap back zone area* dalam kegiatan *transshipment*?

Jawab: “Saya masih kurang paham tentang zona *snap back* ini, mungkin dikarenakan saya masih tergolong *foreman* baru. Jadi saya hanya bisa mengambil kesimpulan ketika melakukan kegiatan di area tersebut saya harus ekstra hati-hati”.



## Laporan Hasil Wawancara 2

Penulis : Aifa Muhammad Irfanuddin (Kadet PT. PBMM)

Narasumber : Sujanarko (*Foreman* PT. PBMM)

---

### Isi Hasil Wawancara

1. Sudahkah *foreman* membaca SOP dan *working instruction*?

Jawab: “Sudah”.

2. Seberapa sering *safety meeting* dilaksanakan antara *foreman* dan *crew* kapal sebelum proses sandar *floating crane* dan *cast off floating crane*?

Jawab: “Bagi saya jika *crew* kapal sudah paham tentang cara *transshipment* maka saya tidak perlu melakukan lagi *safety meeting* sebelum proses sandar ataupun proses *cast off floating crane*”.

3. Seberapa sering dan mengerti tentang batas area *snap back zone* oleh *foreman* yang harus diperhatikan?

Jawab: “Saya mengerti dengan melihat batas-batas yang sudah diberikan berupa cat warna oleh *crew* kapal tersebut”.

4. Seberapa mengerti *foreman* terhadap faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan pada *snap back zone area*?

Jawab: “Untuk faktor-faktornya saya kurang paham, tapi yang penting kita harus bisa selalu fokus dan jaga diri. Serta pengalaman waktu itu yang terjadi di atas kapal mengharuskan saya harus lebih berhati-hati”.

5. Seberapa peduli *foreman* pada *snap back zone area* dalam kegiatan *transshipment*?

Jawab: “Saya masih kurang paham tentang zona *snap back* ini, mungkin dikarenakan saya masih tergolong *foreman* baru. Sebelum diberangkat ke

Permata Barito sudah diberikan pemahaman zona *snap back* cuman saya masih terlalu awam dengan area seperti itu tapi harapan kedepannya saya bisa cepat mengerti dan paham dengan apa yang sudah terjadi”.

Narasumber

Sujanarko  
*Foreman*



### Laporan Hasil Wawancara 3

Penulis : Aifa Muhammad Irfanuddin (Kadet PT. PBMM)

Narasumber : Wahyu Setiawan (*Foreman* PT. PBMM)

---

#### Isi Hasil Wawancara

1. Sudahkah *foreman* membaca SOP dan *working instruction*?  
Jawab: “Sudah”.
2. Seberapa sering *safety meeting* dilaksanakan antara *foreman* dan *crew* kapal sebelum proses sandar *floating crane* dan *cast off floating crane*?  
Jawab: “Selalu setiap sebelum melaksanakan kegiatan”.
3. Seberapa sering dan mengerti tentang batas area *snap back zone* oleh *foreman* yang harus diperhatikan?  
Jawab: “Selalu memperhatikan area sekitar yang akan kita gunakan dalam kegiatan proses sandar ataupun *cast off floating crane*”.
4. Seberapa mengerti *foreman* terhadap faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan pada *snap back zone area*?  
Jawab: “Mengerti seperti faktor dari manusia, alam, peralatan dan juga metode yang kita pakai”.
5. Seberapa peduli *foreman* pada *snap back zone area* dalam kegiatan *transshipment*?  
Jawab: “Selalu perhatikan area sekitaran *snap back* agar tidak menimbulkan hal buruk terjadi dan bisa melakukan kegiatan *transshipment* dengan lancar tanpa kendala yang tidak diinginkan”.

Narasumber

Wahyu Setiawan  
*Foreman*

## Laporan Hasil Wawancara 4

Penulis : Aifa Muhammad Irfanuddin (Kadet PT. PBMM)

Narasumber : David (*Foreman* PT. PBMM)

---

### Isi Hasil Wawancara

1. Sudahkah *foreman* membaca SOP dan *working instruction*?

Jawab: “Sudah”.

2. Seberapa sering *safety meeting* dilaksanakan antara *foreman* dan *crew* kapal sebelum proses sandar *floating crane* dan *cast off floating crane*?

Jawab: “Selalu setiap sebelum melaksanakan kegiatan”.

3. Seberapa sering dan mengerti tentang batas area *snap back zone* oleh *foreman* yang harus diperhatikan?

Jawab: “Selalu perhatikan *area* yang dapat dilalui tali puus”.

4. Seberapa mengerti *foreman* terhadap faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan pada *snap back zone area*?

Jawab: “Mengerti, ada faktor *man, method, mother nature, material*”.

5. Seberapa peduli *foreman* pada *snap back zone area* dalam kegiatan *transhipment*?

Jawab: “Selalu perhatikan *area* sekitaran *snap back* untuk keselamatan”.

Narasumber

David  
*Foreman*

## Laporan Hasil Wawancara 5

Penulis : Aifa Muhammad Irfanuddin (Kadet PT. PBMM)

Narasumber : Nugraha (*Foreman* PT. PBMM)

---

### Isi Hasil Wawancara

1. Sudahkah *foreman* membaca SOP dan *working instruction*?

Jawab: “Sudah”.

2. Seberapa sering *safety meeting* dilaksanakan antara *foreman* dan *crew* kapal sebelum proses sandar *floating crane* dan *cast off floating crane*?

Jawab: “Selalu setiap sebelum melaksanakan kegiatan”.

3. Seberapa sering dan mengerti tentang batas area *snap back zone* oleh *foreman* yang harus diperhatikan?

Jawab: “Jaga jarak dengan memperhatikan *area* yang dapat dilalui tali puus”.

4. Seberapa mengerti *foreman* terhadap faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan pada *snap back zone area*?

Jawab: “Mengerti, ada faktor *man, method, mother nature, material*”.

5. Seberapa peduli *foreman* pada *snap back zone area* dalam kegiatan *transhipment*?

Jawab: “Selalu perhatikan *area* sekitaran *snap back* untuk keselamatan”.

Narasumber

Nugraha  
*Foreman*

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Aifa Muhammad Irfanuddin
2. Tempat / Tgl Lahir : Kudus, 13 November 1996
3. NIT : 531611306194.K
4. Agama : Islam
5. Alamat Asal : Kedungsari RT.03 / RW.01,



Kec. Gebog, Kab. Kudus, Jawa Tengah

6. Nama Orang Tua : Shofi'i / Siti Fatimah
7. Pendidikan Formal
  - a. MI MUHAMMADIYAH KEDUNGSARI : Lulus tahun 2008
  - b. MTS MUHAMMADIYAH KUDUS : Lulus tahun 2011
  - c. MA MA'AHID KUDUS : Lulus tahun 2014
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
8. Pengalaman Praktek Darat
  - a. PT. Puradika Bongkar Muat Makmur  
01 Agustus 2018 – 31 Oktober 2018
  - b. KSOP BANJARMASIN  
01 November 2018 – 31 Januari 2019
  - c. PT. Pulau Seroja Jaya  
20 Februari 2019 – 31 Juli 2019