



**EFEKTIFITAS KEGIATAN MUAT *CLINKER* PT. VARIA
USAHA BAHARI PADA MASA PANDEMI DI PELABUHAN
SEMEN INDONESIA TUBAN**

SKRIPSI

Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh

ZHARON DWIKA SETYA PAMBUDI

541711306514 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2021**

HALAMAN PERSETUJUAN

EFEKTIFITAS KEGIATAN MUAT *CLINKER* PT. VARIA USAHA BAHARI PADA MASA PANDEMI DI PELABUHAN SEMEN INDONESIA TUBAN

Disusun Oleh :

ZHARON DWIKA SETYA PAMBUDI
541711306514 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang,2021

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

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

Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO, M.Si
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19710521 199903 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Efektifitas kegiatan muat klinker PT. Varia Usaha Bahari pada masa pandemi di Pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban”.

karya,

Nama : Zharon Dwika Setya Pambudi

NIT : 541711306514 K

Program Studi : D.IV Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada

hari.....,tanggal

Semarang,.....2021

Penguji I

Dr. RIYANTO, SE, M.Pd.
Pembina Tk. I (IV/a)
NIP. 19600123 198403 1 002

Penguji II

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

Penguji III

VEGA F. ANDROMEDA, S.ST., S.Pd., M.Hum.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770326 200212 1 002

Mengetahui
DOREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SMRANG

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

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : ZHARON DWIKA SETPA PAMBUDI

NIT : 541711306514 K

Program Studi : D.IV Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Efektifitas kegiatan muat klinker PT. Varia Usaha Bahari pada masa pandemi di Pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban”.

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplak dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan 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 atau sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, Agustus 2021

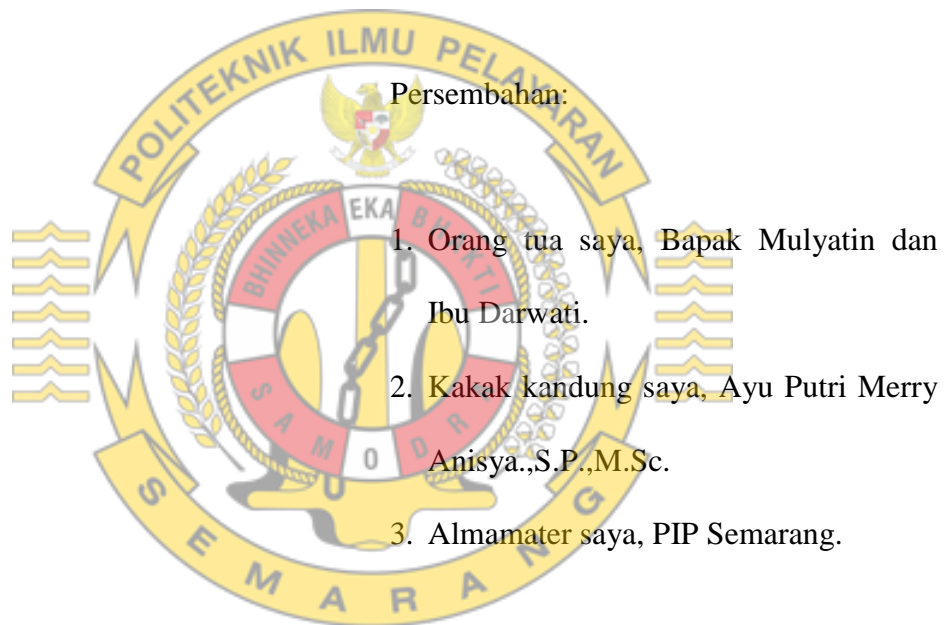
Yang menyatakan,



ZHARON DWIKA SETYA P
541711306514 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Doa kedua orang tua adalah semangat untuk menghadapi dunia dan akherat.
2. Kebahagiaan yang utama adalah kebahagiaan memandang kebahagiaan orang tua yang selalu mendukung kita selama ini.
3. Tidak ada kata menyerah untuk melakukan sesuatu yang baik.
4. Jalan terbaik untuk meraih mimpi adalah dengan kerja keras dan berdoa.



PRAKATA

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Efektifitas kegiatan muat klinker PT. Varia Usaha Bahari pada masa pandemi di Pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban”**.

Penulisan skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, S.E.,M.M selaku ketua jurusan KALK PIP Semarang.
3. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST., M.M. selaku dosen pembimbing I yang telah memberikan waktu, tenaga, arahan, bimbingan, dan motivasi dalam penyelesaian skripsi
4. Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.SI. selaku dosen pembimbing II yang memberikan masukan dan bimbingan dalam penyelesaian skripsi ini.
5. Seluruh dosen yang telah memberikan arahan dan bimbingan selama ini.
6. Perusahaan PT. Varia Usaha Bahari yang telah memberikan saya pengalaman yang tidak akan pernah terlupakan.

7. Seluruh rekan kelas K VIII C yang selalu menjadi sahabat, rekan dan saudara yang selalu memberikan dorongan dan motivasi.
8. Semua pihak yang tidak bisa yang penulis sebutkan karena telah memberikan motivasi dan inspirasi untuk melaksanakan penelitian ini.

Akhir kata, penulis berharap tulisan dan penelitian ini bisa bermanfaat untuk pembaca.

Semarang, 2021

Penulis



ZIHARON DWIKA S.P
541711306514 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	iv
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
ABSTRAKSI.....	xiv
<i>ABSTRACT</i>	xv
BAB I. PENDAHULUAN	
1.1 Latar belakang masalah.....	1
1.2 Perumusan masalah.....	3
1.3 Tujuan penelitian.....	4
1.4 Manfaat penelitian.....	5
1.5 Sistematika penulisan.....	5
BAB II. LANDASAN TEORI	
2.1 Peneliti terdahulu	7
2.2 Kerangka teori.....	9
2.3 Kerangka piker.....	20
BAB III. METODE PENELITIAN	
3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian	22

3.2 Fokus dan Lokus Penelitian	24
3.3 Sumber Data Penelitian	25
3.4 Teknik Pengumpulan Data	27
3.5 Teknik Keabsahan Data	30
3.6 Teknik Analisa Data	31

BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran umum perusahaan	33
4.2 Hasil penelitian	46
4.3 Pembahasan Masalah	49

BAB V. PENUTUP

5.1 Simpulan	65
5.2 Saran	66

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Crane Apung	10
Gambar 2.2 Forklift.....	10
Gambar 2.3 <i>Hand Truck</i>	11
Gambar 2.4 <i>Hopper</i>	11
Gambar 2.5 <i>Conveyor</i>	12
Gambar 2.6 Tali Baja	13
Gambar 2.7 Tali Rami Manila	13
Gambar 2.8 Palet.....	14
Gambar 2.9 <i>Clinker portland</i>	15
Gambar 2.10 Kerangka Pikir.....	21
Gambar 4.1 Struktur Organisasi PT. Varia Usaha Baharir	37
Gambar 4.2 Denah Dermaga pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban	42
Gambar 4.3 Struktur Organisasi wilayah kerja pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban.....	43
Gambar 4.4 Penggunaan APD sesuai dengan protokol kesehatan.....	53
Gambar 4.5 Pemeriksaan pemeriksaan APD	55
Gambar 4.6 Pekerja yang tidak memakai APD	56
Gambar 4.7 Sosialisasi pembatasan jumlah pekerja di pelabuhan PT. Semen Indonesia tuban	58
Gambar 4.8 Pemeriksaan fisik kepada pekerja	58
Gambar 4.9 Penumpukan di area dermaga	61
Gambar 4.10 Kondisi dermaga karena terjadi	61

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Karakteristik muatan *clinker*.....15

Tabel 4.1 Daftar kapal muat *clinker* masuk pelabuhan PT. Semen Indonesia.... 52



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Hasil Wawancara
- Lampiran 2 Dokumen *Shipping Interuction*
- Lampiran 3 Dokumen *Notice of Readinees*
- Lampiran 4 Hasil catatan rapat oleh Notulen
- Lampiran 5 Dokumen *Statement of Fact*
- Lampiran 6 Dokumen *Daily report*
- Lampiran 7 Perhitungan *Laytime Calculation*
- Lampiran 8 Dokumen *Arrival report*



ABSTRAKSI

Pambudi, Zharon Dwika S.2021, NIT: 5341711306514 K, “Efektifitas kegiatan muat clinker PT. Varia Usaha Bahari pada masa pandemi di Pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban”, Skripsi, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Okvita Wahyuni S.ST.,M.M, Pembimbing II: Capt. Anugrah Nur Prasetyo., M.Si.

Perusahaan PT. Varia Usaha Bahari adalah perusahaan yang bergerak dibidang bongkar muat. Pada masa pandemi yang menyebar di bulan Maret, hal ini menyebabkan reaksi masyarakat yang panik akan tertularnya penyakit ini, sehingga menciptakan peraturan baru yang dilakukan hingga saat ini. Penerapan aturan yang berlaku mengakibatkan kendala terhadap aktivitas PT. Varia Usaha Bahari. Salah satu penerapan aturan yang berlaku sehingga mengakibatkan kendala dalam pemuatan clinker adalah dilarang berkerumun dan pembatasan jumlah pekerja yang masuk ke pelabuhan.

Penulis menggunakan metode deskriptif kualitatif untuk menjelaskan pembahasan berkaitan dengan dengan Efektifitas kegiatan muat clinker PT. Varia Usaha Bahari pada masa pandemi di Pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban. Metode pengumpulan data yang dilakukan dengan observasi,wawancara, serta studi pustaka.

Hasil penelitian menunjukan bahwa, faktor yang mempengaruhi kegiatan muat clinker PT. Varia Usaha Bahari adalah masih banyaknya pekerja tidak memakai APD sesuai protokol kesehatan dan pengurangan kontak fisik di area pelabuhan. Dampak yang ditimbulkan adalah kendala dalam proses muat clinker di pelabuhan karena pekerja dilarang masuk dan menyelesaikan pekerjaannya. Upaya yang dilakukan untuk menyelesaikan permasalahan tersebut, PT. Varia Usaha Bahari menerapkan Protokol kesehatan lebih diperketat pada masa pandemi yang berlaku di PT. Varia Usaha Bahari serta menambah pengadaan APD untuk pekerja.

Kata Kunci: clinker, pandemi, muat, APD.

ABSTRACT

Pambudi, Zharon Dwika S.2021, NIT: 5341711306514 K, "Effectiveness of pt clinker loading activities. Varia Bahari Business during the pandemic at the Port of PT. Semen Indonesia Tuban", Thesis, Marine Transport and Port Management Study Program, Diploma IV Program, Semarang Polytechnic of Shipping Sciences, 1st Supervisor : Okvita Wahyuni S.ST., M.M, 2nd Supervisor : Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.Si.

PT. Varia Bahari have a Business is a company engaged in loading and unloading. During the pandemic that spread in March, this caused a panicked reaction to the disease, thus creating new regulations that were carried out to date. The application of the applicable rules resulted in constraints on pt activities. Varia Bahari Business. One of the application of the rules that apply so as to cause constraints in the loading of clinkers is prohibited crowding and restrictions on the number of workers entering the port.

The author uses qualitative descriptive method to explain the discussion related to the effectiveness of pt clinker loading activities. Varia Bahari Business during the pandemic at the Port of PT. Semen Indonesia Tuban. Data collection methods conducted by observation, interview, and library studies.

The results showed that, factors that affect the loading activities of Clinker PT. Varia Usaha Bahari is still the number of workers do not use PPE in accordance with health protocols and reduction of physical kental in the port area. The impact is an obstacle in the process of loading clinker at the port because workers are prohibited from entering and completing their work. Efforts made to solve the problem, PT. Varia Bahari Business implements health protocols more tightened during the pandemic in force in PT. Varia Bahari Business and add ppe procurement for workers.

Keywords: clinker, pandemic, load, PPE.

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

PT. Varia Usaha Bahari adalah anak usaha dari PT. Semen Indonesia Logistik (Silog) yang beraktivitas dibidang *port terminal services*, bidang utamanya adalah usaha bongkar muat. Lokasi kantor pusat di daerah Tuban Jawa timur. Dengan anak cabang di Gresik. Di Tuban PT. Varia Usaha Bahari menjalankan kegiatan bongkar muat seperti *clinker*, semen curah , *bag cement*, bahan baku limbah serta batubara. Sebelumnya PT. Varia Usaha Bahari menjalankan bongkar dan muat barang milik PT. Semen Indonesia yang dilaksanakan di pelabuhan PT. Semen Indonesia. Pada saat diluncurkan keputusan pandemi oleh pemerintah serta penutupan akses pada seluruh sektor tak terkecuali juga transportasi. Sesuai dengan surat edaran Direktorat Jendral Perhubungan Laut Nomor : SE.13 Tahun 2020 tentang pembatasan penumpang di kapal, angkutan logistik dan pelayanan pelabuhan selama masa darurat penanggulangan bencana *corona virus disease 2019 (Covid 19)* dan munculnya surat edaran *International Maritime organization (IMO)* atau *IMO circular latter* nomor 4204 tanggal 31 Januari 2020 tentang tindakan pencegahan serta penularan virus corona atau *Novel Coronavirus (2019-nCOV)*. Dari hal ini mengakibatkan penghentian sementara seluruh kegiatan di pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban untuk menghindari virus yang dibawa oleh awak kapal yang terinfeksi virus corona tersebut.

Hingga dibuka kembali pelabuhan untuk kegiatan bongkar muat dengan syarat memenuhi protokol kesehatan yang harus diterapkan. Dengan penerapan sistem dan protokol baru oleh pihak keamanan pelabuhan PT. Semen Indonesia dan perusahaan PT. Varia Usaha Bahari terjadi perombakan aturan untuk menjaga kesehatan terhindar dari mewabahnya pandemi tetapi juga kegiatan bongkar muat pada pelabuhan tersebut. Protokol tersebut juga diterapkan pada proses pemuatan *clinker* yang dikirim langsung ke China. Kapal yang disewa oleh PT. Semen Indonesia kebanyakan kapal berbendera China karena asal pandemi tersebut dari negara China. Ditambah lagi dengan regulasi pemerintah yang pembatasan mobilitas masyarakat yang menyebabkan menuanya kesejahteraan masyarakat dan distribusi barang dibatasi. Semua lini masyarakat yang menyebabkan gerombolan atau berkumpulnya masa dilarang. Seperti sarana transportasi, pasar, mall dan sebagainya. Karena penyakit ini sangat gampang sekali menular. Hal ini dapat mempengaruhi kinerja pekerja perusahaan PT. Varia Usaha Bahari dalam pemuatan *clinker* ekspor ini.

Dalam pelaksanaannya kegiatannya pada tahun 2020 menyebar virus dari China yaitu virus *covid-19* yang masuk di Indonesia pada bulan Maret 2020 dan ditetapkan sebagai pandemi pada tanggal 11 Maret 2020 oleh WHO (*world health organization*). Dekan Fakultas Kedokteran Universitas Indonesia (FKUI) Prof Dr Ari Fahrial Syam, SpPD-KGEH memaparkan virus *covid-19* menyerang pernafasan serta menstimulus penyakit bawaan sehingga menurunkan imunitas tubuh. Virus ini sangat cepat menular. Virus

ini dapat melalui jabat tangan, bersentuhan dengan pasien hingga bekas benda yang telah disentuh pasien dan percikan dahak pasien yang terjangkit virus ini. Gejala virus ini sangat sulit terdeteksi jika tidak melakukan pemeriksaan laboratorium oleh dokter. Gejala penyakit ini adalah menyerupai gejala flu adalah panas tinggi, hidung tersumbat, batuk kering, sakit tenggorokan, dan sesak nafas. Dikutip dari KOMPAS.COM Terbukti dengan jumlah kasus positif pada tanggal 31 Maret 2020 adalah 1.528 kasus dengan jumlah kematian 136 kasus dan terus bertambah.

Penelitian terdahulu mengenai terhambatnya proses bongkar muatan curah yang dilakukan Ransisca Pangestu, 2020 dengan judul "*Penerapan Penggunaan Alat Pelindung Diri Kepada Crew Kerja Kapal Untuk Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kerja Di MV. MARE MAS*" Dalam penelitian ini penulis hanya membahas tentang penyebab awak kapal atau pekerja tidak memakai alat perlindungan diri sesuai aturan. Kartika Dyah Sertiya Putri, 2019 dengan judul "*Analisis Faktor yang berhubungan Dengan Kepatuhan Menggunakan Alat Perlindungan Diri*". Penulis hanya menjelaskan mengenai kepatuhan pekerja dalam penggunaan alat perlindungan diri dan menganalisa alasan mengapa pekerja memakai alat perlindungan diri tersebut.

Akibat dari pandemi tersebut, proses pertumbuhan ekonomi di Indonesia yang didasari oleh mobilitas transportasi berhenti akibat kekhawatiran terpaparnya penyakit tersebut. Banyak sektor yang terkena dampaknya. Mulai sosial, budaya, ekonomi, dan khususnya transportasi.

Dengan alasan tersebut, maka penulis tertarik untuk mengeluarkan ide pikiran dalam skripsi yang berjudul “Efektifitas kegiatan muat *clinker* PT. Varia Usaha Bahari pada masa pandemi di Pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban”

1.2 Rumusan Masalah

Suatu proses permasalahan tentunya ada solusi terhadap masalah yang akan dibahas. Sehingga yang menjadi rumusan masalah dalam penulisan ini ialah sebagai berikut :

- 1.2.1 Faktor apa yang mempengaruhi yang mempengaruhi kegiatan muat *clinker* PT. Varia Usaha Bahari masa pandemi?
- 1.2.2 Dampak apa yang timbul pada masa pandemi dalam kegiatan muat *clinker* di PT. Varia Usaha Bahari ?
- 1.2.3 Bagaimana upaya yang ditempuh PT. Varia Usaha Bahari dalam melakukan kegiatan muat *clinker* pada masa pandemi ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan paparan yang telah dijabarkan tersebut, penulis berharap hasil penelitiannya mencapai tujuan dan manfaat. tujuan penulisan ini adalah :

- 1.3.1 Untuk menganalisa faktor yang mempengaruhi kegiatan muat *clinker* PT. Varia Usaha Bahari pada masa pandemi.
- 1.3.2 Untuk menjabarkan dampak yang timbul dari kegiatan muat *clinker* pada masa pandemi.
- 1.3.3 Untuk mengetahui upaya dalam kegiatan muat *clinker* yang dilakukan PT. Varia Usaha Bahari pada masa pandemi.

1.4 Manfaat Penelitian

Penulis mempunyai harapan dengan penulisan skripsi ini mampu memberikan manfaat sebagai berikut :

1.4.1 Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini dapat menjadi bahan evaluasi kegiatan bagi perusahaan PT. Varia Usaha Bahari dan menjadi saran untuk melakukan kegiatan yang aman dan dapat mencegah penyebaran pandemi di Indonesia.

1.4.2. Manfaat secara Teoritis

Bahan acuan pertimbangan untuk menambah pemahaman prosedur bongkar serta muat untuk diterapkan dengan waktu yang efektif di lingkungan pelabuhan. Serta bisa bermanfaat untuk perusahaan sehingga dapat memanfaatkan waktu yang efektif dalam mengurangi biaya untuk melakukan kegiatan bongkar muat.

1.5. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan pemahaman pokok permasalahan yang akan dibahas, maka penulis menggunakan sistematika sebagai berikut:

Bab 1 PENDAHULUAN

- 1.1. Latar Belakang
- 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. Pendekatan dan Desain penelitian

3.2. Fokus dan Lokasi Penelitian

3.3. Sumber Data Penelitian

3.4. Teknik Pengumpulan Data

3.5. Teknik Keabsahan Data

3.6. Teknik Analisis Data

Bab IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum

4.2. Hasil Penelitian

4.3. Pembahasan Masalah

Bab V SIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

5.2. Saran

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Penelitian Terdahulu

Dalam melakukan penelitian ini penulis selain mengutip dan membahas teori – teori yang sudah ada juga melakukan pengkajian dari penelitian terdahulu yang diharapkan dapat membantu penulis dalam memahami permasalahan yang akan dipaparkan dengan melakukan pendekatan yang lebih spesifik. Dibawah ini merupakan hasil penelitian terdahulu yang berkaitan dengan Efektifitas kegiatan muat *clinker* PT. Varia Usaha Bahari pada masa pandemi di Pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban yang disajikan dalam tabel, yaitu:

Tabel 2.1 Tabel penelitian terdahulu dengan penelitian sekarang

Perbedaan	Penelitian saya	Peneliti terdahulu	
		Peneliti 1	Peneliti 2
Nama Peneliti	Zharon Dwika Setya P, 2021	Ransisca Pangestu, 2020	Kartika Dyah Sertiya Putri, 2019
Judul	Efektifitas kegiatan muat <i>clinker</i> PT. Varia Usaha Bahari pada masa pandemi di Pelabuhan PT. Semen Indonesia	Penerapan Penggunaan Alat Pelindung Diri Kepada Crew Kerja Kapal Untuk Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan	Analisis Faktor yang Bberhubungan Dengan Kepatuhan Menggunakan Alat Perlindungan Diri

	Tuban	Kerja Di MV. MARE MAS	
Variable	Clinker, pandemi, muat, alat pelindung diri.	Alat pelindung diri, keselamatan, <i>crew</i> , kecelakaan Kerja.	Budaya keselamatan, kepatuhan, alat pelindung diri, kebijakan.
Objek Penelitian	Faktor yang mempengaruhi kegiatan muat <i>clinker</i> PT. Varia Usaha Bahari pada masa pandemi.	Faktor Penerapan Penggunaan Alat Pelindung Diri Kepada Crew Kerja Kapal sehingga terhindar dari kecelakaan kerja	Faktor yang menjadi penyebab tenaga kerja tidak patuh menggunakan APD meskipun perusahaan telah menyediakan APD dan menerapkan peraturan yang mewajibkan tenaga kerja menggunakan APD.

Dalam tabel penelitian terdahulu dan penelitian sekarang diatas oleh Ransisca Pangestu, 2020 dengan judul “*Penerapan Penggunaan Alat Pelindung Diri Kepada Crew Kerja Kapal Untuk Meminimalisir Terjadinya Kecelakaan Kerja Di MV. MARE MAS*” dan . Kartika Dyah Sertiya Putri, 2019 dengan judul “*Analisis Faktor yang berhubungan Dengan Kepatuhan Menggunakan Alat Perlindungan Diri*”. keduanya menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Anantara penelitian terdahulu I dan II serta penelitian saya keduanya sama – sama membahas tentang penggunaan alat perlindungan diri untuk kelancaran kegiatan.

Dalam penelitian terdahulu dan penelitian yang saya teliti memiliki perbedaan yaitu, pada penelitian terdahulu I membahas penerapan alat perlindungan diri untuk keselamatan pekerjaan unruk menghindari kecelakaan kerja yang merugikan pekerja dan perusahaan. Sedangkan penelitian terdahulu II membahas tentang alasan pekerja menggunakan alat perlindungan diri dan persentase kepatuhan pekerja dalam pemakaian alat perlindungan diri.

Persamaan dalam penelitian terdahulu 1 dan penelitian saya adalah pada variable dan metode yang digunakan dalam penelitian. Pada penelitian terdahulu II dan penelitian saya yaitu membahas tentang alasan pentingnya penggunaan alat perlindungan diri untuk kelancaran kegiatan di perusahaan.

2.2 Kerangka Teori

2.2.1 Bongkar Muat

Bongkar muat ialah bagian kegiatan yang dijalankan dalam proses pengiriman barang. Pembongkaran adalah perpindahan satu tempat ke tempat lain serta bisa dikatakan suatu pembongkaran barang dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke gudang atau sebaliknya dari gudang ke gudang atau dari gudang ke dermaga baru diangkut ke kapal yang dimaksud kegiatan muat adalah proses memindahkan barang dari gudang menaikkan lalu menumpuknya di atas kapal, sedangkan kegiatan bongkar adalah proses menurunkan barang dari kapal, lalu menyusunnya (menimbun) di dalam gudang di pelabuhan.

Menurut Iswanto (2016:24) “Peralatan yang dipakai dalam kegiatan bongkar muat akan ditentukan oleh barang apa yang akan dibongkar dalam kondisi bagaimana barang itu saat akan dibongkar”. Ada 2 kategori alat yang digunakan menurut kepentingan yaitu:

2.2.1.1 Peralatan bongkar muat *general cargo* jenis peralatan yang digunakan dalam bongkar muat *general cargo* meliputi:

Crane Darat atau *Mobile Crane*, Crane Apung *Forklift*, *Hand Truck*.



Gambar 2.2 Crane Apung
Sumber : Ikons.id



Gambar 2.3 Forklift

Sumber : Petrominer.com



Gambar 2.4 *Hand Truck*

Sumber : konatsucastor.wordpress.com

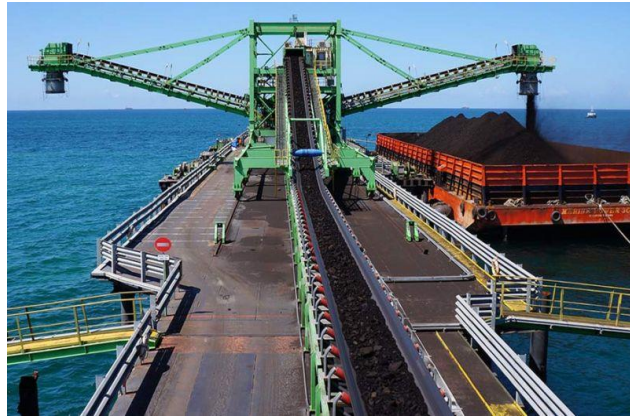
2.2.1.2 Alat-alat bongkar muat kargo curah menggunakan peralat jenis yang dipakai di aktivitas bongkar muat kargo curah ialah Hopper, Conveyor dari jenis peralatan masing masing aktivitas bongkar muat

mempunyai tambahan peralatan yang dipakai saat kegiatan bongkar serta muat. pada pembongkaran kargo, alat yang dipakai disebutkan diatas masih juga diperlukan tambahan alat pada aktifitasnya seperti Tali Baja, Tali Rami Manila, Palet, demikian pula untuk pembongkaran barang curah maupun container memerlukan tambahan peralatan berdasarkan kondisi serta keadaan yang terjadi.



Gambar 2.5 Hopper

Sumber : Majalahdermaga.co.id



Gambar 2.6 Conveyor

Sumber :ekonomi.bisnis.com



Gambar 2.7 Tali Baja

Sumber : pixabay.com



Gambar 2.8 Tali Rami Manila

Sumber : Hanatalifting.co.id



Gambar 2.9 Palet

Sumber : Batubara.info

2.2.2 *Clinker*

Clinker adalah bahan dasar yang pembuat semen yang dihasilkan dari proses pembakaran dalam *Kiln* (tempat pembakaran *clinker* yang memiliki suhu tinggi), *clinker* berwujud butiran-butiran bola kecil serta berdiameter 0-40 mm. *Clinker* adalah bahan dasar pembuatan semen yang ditambah dengan *calcium sulfat* sedikit akan menjadi *cement*. *Clinker* membentuk lebih dari 90% *cement*. Terdiri dari *calcium silicate* termasuk *alite*, *belite*, *aluminium ferritealuminate* dan *calcium tricalcium*. Unsur tersebut diciptakan dengan pemanasan berbagai tanah liat serta batu kapur. Lazimnya *clinker* dikategorikan muatan yang mudah menjadi keras jika terkena air, muatan tersebut juga sangat berdebu.

Menurut *International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code (2016)* didalam jurnalnya, *Clinker* terbentuk dari pembakaran batu kapur dengan tanah liat. Pembakaran ini menghasilkan partikel

kasar, yang kemudian dihancurkan menjadi bubuk halus untuk menghasilkan semen. *Clinker* diklasifikasikan sebagai kargo yang tidak mudah terbakar tanpa bahaya khusus. Sebelum dimuat, palka harus bersih dan kering, karena muatan jenis ini mudah mengeras jika bercampur air. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa residu *clinker* adalah residu atau bahan dari muatan *clinker* yang dihasilkan karena kesalahan dalam proses pemadatan muatan *clinker*. Menurut aturan *International Maritime Solid Bulk Cargo (IMSBC)*, karakteristik muatan *clinker* adalah sebagai berikut:

Tabel 2.2 Karakteristik muatan *clinker*

Angle of repose	Bulk density (kg/m ³)	Stowage factor (m ³ /t)
Not applicable	1190 to 1639	0.61 to 0.84
Size	Class	Group
00 mm to 40 mm	Not applicable	C

Sumber: *International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code*



Gambar 2.10 *Clinker portland*
Sumber : Asiancon.com

2.2.3 Kegiatan

2.2.3.1 Menurut RAMLAN. S (2009:53) Kegiatan merupakan bagian dari rencana dilaksanakan oleh satu atau lebih unit kerja sebagai bagian dari pencapaian tujuan yang terukur dalam rencana tersebut. Sedangkan menurut Abdul Halim (2002: 143) kegiatan adalah bagian dari suatu rencana, yang dilaksanakan oleh satu atau lebih unit kerja pada suatu waktu, sebagai bagian dari pencapaian tujuan yang terukur dalam rencana tersebut, dan terdiri dari serangkaian tindakan. . Berdasarkan berbagai definisi para ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa suatu kegiatan adalah bagian dari suatu tindakan, pekerjaan, dan rencana yang dilakukan oleh satu atau lebih unit kerja atau lembaga.

2.2.3.2 Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, aktivitas adalah kegiatan, kerja keras, kerja atau kekuatan, ketangkasan dan kegembiraan. Dalam Undang-Undang RI Nomor 15 Tahun 2006, kegiatan adalah serangkaian tindakan sumber daya yang mengerahkan sumber daya yang menarik berupa individu (sumber daya manusia), barang modal (termasuk peralatan, teknologi, dana), atau kombinasi dari sebagian atau seluruh jenis-jenis tersebut Input, yang menghasilkan output berupa barang atau jasa.

2.2.4 Pandemi

2.2.4.1 Bersumber dari wikipedia, Istilah Epidemiologi ialah ilmu yang mempelajari tentang pola penyebaran penyakit atau peristiwa yang berkaitan dengan kesehatan, serta faktor yang berpengaruh dalam peristiwa tersebut. Implementasi dari ilmu epidemiologi diterapkan melalui penyelidikan terhadap suatu peristiwa yang berkaitan dengan kesehatan sehingga dapat terkendali, misalnya terjadi wabah. Ada beberapa istilah dalam epidemiologi :

2.2.4.1.1 Wabah terjadi saat suatu penyakit mulai menyebar serta menjangkiti masyarakat dengan jumlah banyak dari pada sebelumnya didalam satu area atau kelompok atau saat musim tertentu.

2.2.4.1.2 Endemi ialah penyakit yang timbul dan menjelma sebagai karakteristik di area atau wilayah tertentu, contohnya penyakit malaria di Papua. Penyakit tersebut akan selalu ada di daerah itu, namun dengan kekerapan atau total jumlah kasus yang rendah.

2.2.4.1.3 Epidemii terjadi saat suatu penyakit yang menyebar dengan cepat ke wilayah atau negara tertentu dan mulai berpengaruh pada populasi penduduk di wilayah atau negara itu.

2.2.4.1.4 Pandemi ialah wabah penyakit yang menyebar luas di seluruh dunia. Penyakit tersebut telah menjadi problematik bersama diseluruh dunia.

2.2.4.2 Istilah pandemi menurut KBBI adalah wabah yang menular serempak di seluruh penjuru yang meliputi wilayah geografi yang luas. Dalam pengertian lebih sederhana, saat epidemi menyebar kebeberapa negara atau wilayah dunia. Wabah penyakit yang masuk kategori pandemi adalah penyakit menular dan mempunyai cara menginfeksi berkelanjutan. Jika terdapat kasus di beberapa negara lainnya selain negara asal, akan tetap digolongkan sebagai pandemi. Pandemi diklasifikasikan sebagai epidemi dahulu yang menyebarkan penyakit secara cepat dari satu wilayah ke wilayah yang lain.

2.2.5 Efektivitas

Efektivitas ialah unsur utama untuk meraih tujuan yang telah ditentukan didalam suatu organisasi, aktivitas atau program. Dibilang efektif jika teraihnya tujuan seperti yang telah ditentukan. Secara sederhana, Efektivitas adalah cara untuk mengukur dalam arti teraihnya tujuan yang telah ditentukan.

2.2.5.1 Steers (2015:141) menjelaskan bahwa Efektivitas adalah jangkauan suatu program sebagai suatu susunan dengan sumber daya serta sarana tertentu untuk menunaikan tujuan serta sasarannya tanpa melunturkan cara dan sumber daya

tersebut dan tanpa memberikan desakan yang tidak wajar terhadap pelaksanaannya.

2.2.5.2 Soewarno (2016:16) memaparkan bahwa efektivitas ialah cara ukur dalam tafsiran terwujudnya tujuan yang ditentukan sebelumnya.

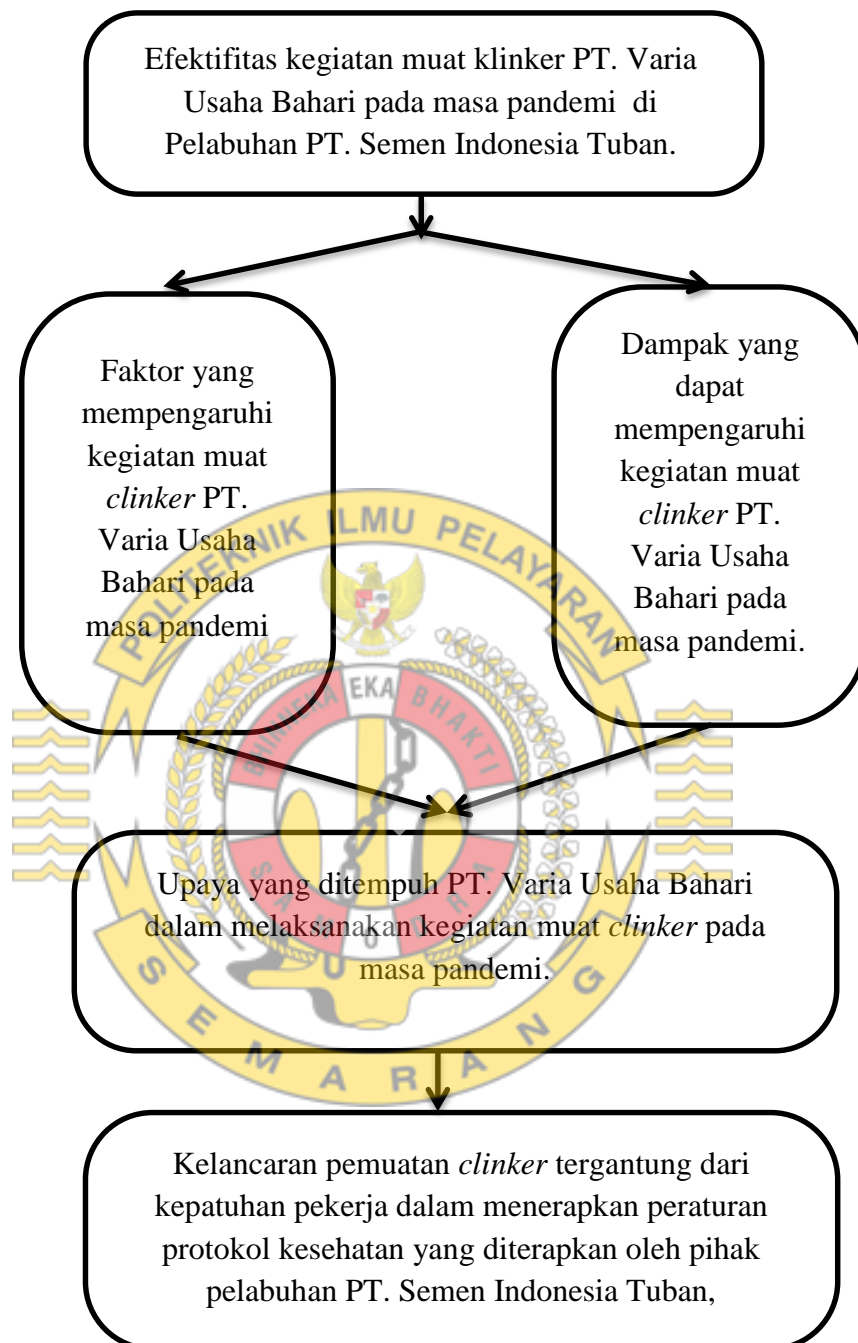
2.2.5.3 Menurut Mardiasmo (2017:207) efektivitas adalah terpenuhinya target yang telah disetujui bersama. Dengan kata lain efektivitas sistem dapat dilaksanakan dengan kemampuan operasional dalam menjalankan program kerja yang sepadan dengan tujuan yang telah disetujui. Secara komprehensif, efektivitas adalah sebagai jenjang kemampuan suatu organisasi atau kelompok sehingga dapat menjalankan semua tugas utama atau untuk meraih sasaran yang telah diputuskan sebelumnya. Efektivitas dalam dunia riset ilmu sosial dipaparkan dengan aktifitas produktivitas, sejumlah sarjana sosial efektivitas sering ditinjau dari sudut pandang kualitas pekerjaan serta program kerja. Dari paparan beberapa ahli diatas bisa disimpulkan penjabaran efektivitas, yaitu kesuksesan suatu aktivitas atau kegiatan dalam marauh tujuan yang telah disetujui sebelumnya. Dengan adanya perbedaan pendapat tentang sifat dan komposisi efektivitas, maka tidak heran jika banyak terjadi perbedaan pendapat tentang bagaimana cara meningkatkan, bagaimana mengatur

bahkan bagaimana menentukan indikator efektivitas, sehingga evaluasi efektivitas akan lebih sulit. Dari beberapa uraian di atas, dapat dijelaskan bahwa efektivitas merupakan kemampuan untuk melaksanakan aktivitas-aktivitas suatu lembaga secara fisik dan non fisik untuk mencapai tujuan serta meraih keberhasilan maksimal.

2.3 Kerangka Pikir

Menurut Polancik (2010:120-121) mengemukakan bahwa kerangka pikir ialah usaha untuk berpikir yang dapat digunakan untuk memaparkan hal yang bersifat umum, lalu mengerucut ke hal yang lebih detail. Hal-hal yang bersifat umum ialah teori dalam dalil, hukum, kaidah, dan sebagainya, sedangkan hal yang bersifat detail adalah permasalahan yang telah teridentifikasi.

Sedangkan menurut Sugiono (2013:60) kerangka pemikiran ialah penjabaran atas usaha untuk menghasilkan penjelasan sementara yang dibuat untuk menelusuri gejala dalam penelitian yang kemudian akan menjadi objek penyelesaian atas kriteria yang telah dibuatkan untuk menghasilkan pemahaman dalam penjabaran kerangka berpikir penelitian dalam skripsi ini, maka peneliti memaparkan kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana yang peneliti jelaskan singkat tentang efektifitas kegiatan muat *clinker* PT. Varia Usaha Bahari pada masa pandemi di Pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban.



Gambar 2.11 Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Setelah penelitian dilaksanakan dan menghasilkan pembahasan permasalahan tentang pelaksanaan kegiatan muat *clinker* pada masa pandemi di perusahaan PT. Varia Usaha Bahari. Penulis dapat menyimpulkan bahwa :

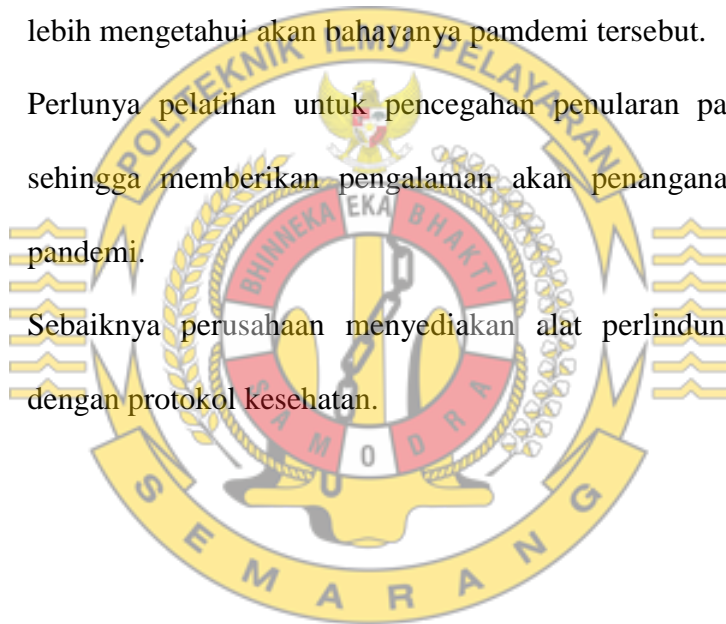
- 5.1.1 Faktor yang menyebabkan terganggunya kegiatan pemuatan *clinker* perusahaan PT. Varia Usaha Bahari pada masa pandemi adalah kurangnya kesadaran pekerja dalam menerapkan protokol kesehatan yang telah ditentukan oleh K3 pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban. Serta keputusan K3 pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban yang memutuskan pembatasan pekerja memasuki area dermaga. Sistem ini dijalankan untuk mengurangi kepadatan di area dermaga. Sehingga kontak fisik dapat dikurangi.
- 5.1.2 Dampak dari pandemi dalam kegiatan muat *clinker* PT. Varia Usaha Bahari adalah tidak optimalnya kegiatan pemuatan *clinker* karena adanya pembatasan jumlah pekerja masuk pada area dermaga.
- 5.1.3 Upaya yang dilaksanakan perusahaan PT. Varia Usaha Bahari untuk Bahari mengambil sikap kooperatif. Yang artinya ikut berpartisipasi dalam upaya pencegahan penanganan pandemi tersebut dengan pengetatan protokol kesehatan pada masa pandemi dan melakukan pengadaan APD. Pada masa pandemi kegiatan pemuatan *clinker* PT.

Varia Usaha Bahari belum terlalu efektif karena kurangnya pekerja karena kebijakan pembatasan-pembatasan yang diberlakukan.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan yang telah disampaikan oleh peneliti maka peneliti memberikan saran sebagai bahan pertimbangan dan masukan bagi PT. Varia Usaha Bahari cabang Tuban sebagai berikut:

- 5.2.1 Sebaiknya dilakukan sosialisasi kepada para pekerja sehingga pekerja lebih mengetahui akan bahayanya pandemi tersebut.
- 5.2.2 Perlunya pelatihan untuk pencegahan penularan pandemi tersebut, sehingga memberikan pengalaman akan penanganan jika terpapar pandemi.
- 5.2.3 Sebaiknya perusahaan menyediakan alat perlindungan diri sesuai dengan protokol kesehatan.



DAFTAR PUSTAKA

- DEWI, R. P. (2019). *Studi Kasus - Metode Penelitian Kualitatif*. April 2015, 31–46. <https://doi.org/10.31227/osf.io/f8vwb>
- Fachry Latief. (2017). *Ini Forklift Unggulan Trakindo*. <https://petrominer.com/ini-forklift-unggulan-trakindo/>
- Hanan habibie. (2017). *Jenis Crane dan fungsi*. <https://synergysolusi.com/berita/berita-k3/jenis-crane-dan-fungsinya>
- ikons. (2017). *Mengenal Berbagai Jenis Crane yang Biasa Digunakan Dalam Konstruksi*. <https://www.ikons.id/mengenal-berbagai-jenis-crane-yang-biasa-digunakan-dalam-konstruksi/>
- indahf. (2019). *Pengertian dan Definisi Kegiatan*. https://carapedia.com/pengertian_definisi_kegiatan_info2125.html
- Mfame editor. (2020). *Covid19 Ship-To-Shore Guide Launched To Minize Contact*. <https://mfame.guru/covid19-ship-to-shore-guidelines-launched-to-minimize-contact-points/>
- Michel R. (2021). *Rail mounted gantry cranes*. <https://www.liebherr.com/en/ind/products/maritime-cranes/port-equipment/rail-mounted-stacking-cranes/rail-mounted-gantry-cranes.html>
- RIKY ANDRIYANTO SETYONUGROHO. (2020). *Analisa kegiatan bongkar muat PT. Varia Usaha Bahari akibat putusnya jembatan penghubung jetty utama PT. Holcim Indonesia*. <http://repository.pip-semarang.ac.id/2610/>
- SS. Kurniawan. (2021). *Kapan pandemi COVID-19 akan berakhir? Ini jawaban direktur jenderal WHO*. <https://internasional.kontan.co.id/news/kapan-pandemi-covid-19-akan-berakhir-ini-jawaban-direktur-jenderal-who>
- Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2017, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Alfabeta, Bandung.

Wikipedia. (n.d.). Container crane. In *wikipedia*.
https://en.wikipedia.org/wiki/Container_crane

Wikipedia. (2021a). *Reach stacker*. https://en.wikipedia.org/wiki/Reach_stacker

Wikipedia. (2021b). *Semen Portland*. https://id.wikipedia.org/wiki/Semen_Portland



LAMPIRAN 1



PT. VARIA USAHA BAHARI

TERMINAL AND STEVEDORE COMPANY

Tuban, 18 Agustus 2019

No : SJ.11.08/HC.VIII/ 2019
Lampiran : 1 (Satu) Berkas
Perihal : Surat Perizinan penelitian

Kepada Yth.
Pelabuhan khusus PT. Semen Indonesia Tbk
(Alamat)

Dengan Hormat,

Kami memberitahukan kepada kepala wilayah kerja pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban bahwa taruna atas nama :

Nama : Zharon Dwika Setya Pambudi
NIT : 541711306514 K
Jurusan : Tatalaksana Angkutan Laut & Kepelabuhanan
Kampus : PIP Semarang
Jabatan : Cadet

akan menyelenggarakan penelitian untuk memenuhi data pendukung yang valid yang akan dimulai dari tanggal 11 Agustus 2019 s/d 01 Agustus 2020. Selama penelitian taruna wajib mematuhi peraturan yang ditetapkan perusahaan serta diawasi oleh perusahaan PT. Varia Usaha Bahari.

Demikian surat keterangan ini kami buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya. Atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

Senin, 18 Agustus 2019

PT. Varia Usaha Bahari

(Chief Foreman)

Hasil wawancara dengan kepala bagian operasional PT. Varia Usaha Bahari

Nama : Disamarkan

Jabatan : Ka.Bag Operasional

Pembahasan pertanyaan yang diajukan, yaitu

1. “Apa saja faktor kendala yang dialami perusahaan PT. Varia Usaha Bahari dalam pelaksanaan kegiatan pemuatan *clinker* ekspor dalam masa yang rata – rata kapal dari luar negeri khususnya China ?”

Jawab : “ sebenarnya kami juga sangat khawatir dengan kedatangan kapal luar tersebut, karena kita tidak tahu apakah awak kapalnya sehat atau tidak. Kekhawatiran ini juga menjadi polemik diperusahaan induk (PT. Semen Indonesia Tuban) yang mendatangkan kapal China tersebut. Dalam pelaksanaannya, Ada beberapa faktor yang menyebabkan sedikit penghambat kinerja perusahaan yaitu

- a. Pengetatan APD dan protokol kesehatan.
- b. Pelanggaran dari TKBM.
- c. Ketidaktahuan pekerja atas ancaman pandemi.
- d. Kelengkapan APD yang harus disediakan oleh perusahaan untuk pekerja.
- e. Pembatasan pekerja masuk.
- f. Pembatasan truk.

Karena pengadaan juga butuh dana, maka alokasi pendanaan tahun ini sedikit membengkak karena adanya alokasi ke APD dan alat protokol kesehatan.”

2. “Bagaimana perusahaan menyikapi adanya pandemi tersebut dalam kelancaran pemuatan *clinker* ?”

Jawab :” perusahaan mengambil sikap kooperatif dan mematuhi peraturan yang diterpkan oleh pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban. Ini juga menjadi perhatian kita semua btapa berbahayanya pandemi tersebut. Perusahaan akan mengadakan pemberian masker dan vitamin kepada seluruh pekerja. Sehingga dapat meminimalisir penyebaran pandemi tersebut dari hasil kegiatan kami.”

3. “ Bagaimana pendapat bapak atas pandemi yang menyebar selama ini ?”

Jawab : “ Saya juga mengantisipasi adanya penularan penyakit ini. Apalagi saya selaku kabag. Operasioanal bertemu dengan orang banyak. Saya melakukan pencegahan dengan selalu mencuci tangan dan menggunakan masker. Dan saya menyediakan *hand sanitizer*, masker, serta sarung tangan sekali pakai dikantor untuk pekerja yang akan naik kapal.

4. “ Bagaimana pendapat bapak kepada pekerja yang tidak memakai APD sesuai protokol kesehatan?”

Jawab: “ Saya telah melakukan pengadaan APD sesuai protokol seperti *hand sanitizer*, masker, serta sarung tangan sekali pakai. Saya telah menghimbau untuk pekerja memperhatikan kondisi kesehatannya. Terlebih lagi K3 pelabuhan menerapkan dengan tegas protokol kesehatan tersebut.”

5. “ Menurut bapak apakah relevan pemberlakuan peraturan yang dilakukan K3 pelabuhan PT. Semen Indonesia ?”

Jawab :” Menurut saya itu adalah tindakan yang harus dilakukan. Karena menyangkut keselamatan kita bersama. Mungkin akan berdampak pada operasional pelabuhan tapi kita akan merasakan dampak positifnya. Karena bisa saja kapal kapal tersebut membawa bibit penyakit, tapi kita sudah mencegah hal itu dengan peraturan tersebut.



Hasil wawancara dengan Staf kesehatan dan keselamatan kerja (K3)

Nama : Disamarkan

Jabatan : Staf K3 Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban\

Pembahasan pertanyaan-pertanyaan yang diajukan, yakni :

1. “Apa yang akan dilakukan oleh pihak K3 dalam pencegahan penyebaran pandemi ?”

Jawab: “ Sebelum menyebar kami melakukan tindakan pencegahan, penertiban, dan pengetatan. Kami telah melakukan rapat koordinasi dengan PT. Semen Indonesia selaku pemilik barang, perusahaan bongkar muat yang ada di wilayah kerja Tuban, dan pengurus pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban yang dihadiri oleh syahbandar dan *port master*. Telah menyetujui tentang beberapa aturan untuk mencegah penyebaran pandemi.”

2. “Keputusan apa yang diambil pada pertemuan tersebut ?”

Jawab :” Keputusannya adalah :

- a. Memakai APD protokol kesehatan.
- b. Menjaga jarak minimal 1 meter.
- c. Menghindari kerumunana.
- d. Membatasi pekerja masuk pelabuhan.
- e. Pembatasan truk masuk.

Jika ada pihak yang melanggar akan dikenakan sanksi sesuai level kesalahaannya”

3. “Bagaimana menyadarkan semua pihak untuk mematuhi aturan tersebut ?”

Jawab :” Kami telah merencanakan tentang adanya sosialisasi, pendisiplinan, hingga simulasi pencegahan. Tentu semuanya tidak langsung menerima tapi lama lama akan terbiasa akan aturan tersebut.”

4. “Apakah pekerja telah menerapkan dan sudah mengerti tentang peraturan yang diberlakukan oleh K3 PT. Semen Indonesia ?”

Jawab :” Penerapan peraturan ini sampai sekarang masih belum maksimal. Karena pekerja masih menyepelekan protokol kesehatan. Mereka beranggapan itu merepotkan, padahal itu akan menyelamatkan mereka dari bahaya pandemi yang telah menyebar. Kita tidak tahu siapa saja yang telah terpapar kan ?. Maka dari itu kita menerapkan peraturan tersebut”

5. “Apakah perlu peningkatan keamanan *security level 3* diberlakukan ?”

Jawaban :”Iya tentu, Harus diberlakukan”

6. “Mengapa pemberlakuan peningkatan *security level 3* harus dilakukan ?

Jawaban :” Menurut panduan dari PFSP atau *Port Facility Security Plan* tingkatan keamanan ada 3 level yaitu 1 sampai 3 level. Level 1 adalah keadaan normal. Level 2 yaitu keadaan adanya ancaman keamanan karena terjadinya suatu insiden dalam waktu sementara dan tidak mengancam kegiatan operasional dan nyawa. Level 3 yaitu keadaan adanya ancaman keamanan bearti perlunya suatu tingkat keadaan dimana perlunya tindakan keamanan khusus seperti adanya pembajakan, penyebaran virus dan sebagainya. Dari penjelasan tadi bisa disimpulkan keadaan sekarang adalah keadaan dimana dibutuhkan keamanan lebih yaitu level 3”

Hasil wawancara dengan Tenaga Kerja Bongkar Muat

Nama : Disamarkan

Jabatan : TKBM 1

Pembahasan pertanyaan-pertanyaan yang diajukan, yakni :

1. Apa yang anda rasakan setelah aturan pengetatan diberlakukan oleh K3 pelabuhan PT. Semen Indonesia ?

Jawab :” sekarang mau masuk pelabuhan susah sekali. Kita harus memakai APD lengkap, jika tidak maka tidak boleh masuk sampai sesuai aturan. Belum lagi adanya pembatasan pekerja masuk, pendapatan TKBM juga menurun. Karena TKBM dibayarnya harian. Jika pembatasan serta tidak jadwal kita bekerja dipelabuhan maka tidak dapat uang hari itu.”

2. “Apa menurut anda dengan aturan tersebut berpengaruh atas kegiatan pemuatan *clinker* ?”

Jawab :” Berpengaruh, karena setiap *shift* kerja kekurangan orang. semula pekerjaan dipegang dua orang, sekarang Cuma satu orang.kita sedikit kewalahan. Berpengaruh juga terhadap kecepatan muatnya juga ke kapal. Semakin sedikit orangnya juga semakin lama pengerjaannya. Jika disuruh cepat, TKBM yang tidak sanggup mengimbangnya.

Hasil wawancara dengan Tenaga Kerja Bongkar Muat

Nama : Disamarkan

Jabatan : TKBM 2

Pembahasan pertanyaan-pertanyaan yang diajukan, yakni :

1. Apa yang anda rasakan setelah aturan pengetatan diberlakukan oleh K3 pelabuhan PT. Semen Indonesia ?

Jawab :” saya setuju saja dengan aturan tersebut, tapi seharusnya kami juga diberikan fasilitas APD tersebut, karena pada saat ini harga masker, *hand sanitizer*, dan lain-lain sangat mahal. Saya pun tidak bisa memenuhi hal tersebut jika harus membeli sendiri.”

2. “Apa menurut anda dengan aturan tersebut berpengaruh atas kegiatan pemuatan *clinker* ?”

Jawab : “ Menurut saya sedikit berpengaruh. Karena kita tersendat dibagian pengecekan APD dan pengecekan kesehatan. Itukan butuh waktu, apalagi pembatasan pekerja masuk itu. Makin capek saja. Yang biasanya 2 orang sekarang cuma dipegang 1 orang. Itu akan berpengaruh dalam pelaksanaan pemuatan barang tersebut.

Hasil wawancara dengan Tenaga Kerja Bongkar Muat

Nama : Disamarkan

Jabatan : TKBM 3

Pembahasan pertanyaan-pertanyaan yang diajukan, yakni :

1. “Apa yang anda rasakan setelah aturan pengetatan diberlakukan oleh K3 pelabuhan PT. Semen Indonesia ?”

Jawab : “ Itu sangat perlu sekali. Karena saya takut tertular pandemi tersebut. saya takut pada pandemi tersebut, apalagi dimedia masa mengabarkan banyak yang meninggal karena pandemi itu. Apalagi disini kapalnya kebanyakan China. Saya jaga jarak kalau bertemu awak kapal asal China itu.”

2. “Apa menurut anda dengan aturan tersebut berpengaruh atas kegiatan pemuatan *clinker* ?”

Jawab : “ Menurut saya akan menghambat kegiatan muat *clinker* karena awak kapal pun jika ada yang naik kapal mereka akan dicek kelengkapan APD dan pengecekan suhu serta meminta kartu identitas pekerja. Jika kita tidak mematuhi salah satu peraturan tersebut, kita tidak diperbolehkan untuk memasuki area kapal dan disuruh untuk turun kapal.”

Hasil wawancara dengan Tenaga Kerja Bongkar Muat

Nama : Disamarkan

Jabatan : TKBM 4

Pembahasan pertanyaan-pertanyaan yang diajukan, yakni :

1. Apa yang anda rasakan setelah aturan pengetatan diberlakukan oleh K3 pelabuhan PT. Semen Indonesia ?

Jawab: “ Yang saya rasakan peraturan tersebut ruwet. Harus pengecekan suhu dan lain-lain. Saya sebagai TKBM pengen segera masuk dan menyelesaikan pekerjaan saya. Semakin cepat saya selesaikan semakin saya tidak rugi karena sistem di TKBM adalah borongan.”

2. “Apa menurut anda dengan aturan tersebut berpengaruh atas kegiatan pemuatan *clinker* ?”

Jawab : “ Saya pikir tidak terlalu berpengaruh. Sama saja selesainya tapi ya mungkin pekerjaanya yang kecapekan karena harus kerja penuh dalam 1 *shift*. ”

Hasil wawancara dengan Tenaga Kerja Bongkar Muat

Nama : Disamarkan

Jabatan : TKBM 5

Pembahasan pertanyaan-pertanyaan yang diajukan, yakni :

1. Apa yang anda rasakan setelah aturan pengetatan diberlakukan oleh K3 pelabuhan PT. Semen Indonesia ?

Jawaban : “ Saya pikir itu hal yang baik, karena aturan tersebut untuk menjaga kita dari pandemi. Jika tidak ada aturan tersebut, malah akan berdampak luas, penyebaran pandemi itu akan menyebar luas dan itu sangat berbahaya. Menurut dampaknya yang terdapat dimedia masa sangat menakutkan. Sejujurnya saya pun takut.”

2. “Apa menurut anda dengan aturan tersebut berpengaruh atas kegiatan pemuatan *clinker* ?”

Jawab : “ Kalau menghambat sekali sih tidak. Mungkin hanya menghambat pekerja masuk saja. Karena pengecekan membutuhkan waktu juga. Semakin banyak pekerja semakin banyak waktu pula yang dibutuhkan untuk mengecek mereka”

LAMPIRAN 2

SI INTERNATIONAL TRADING PTE. LTD.

Office Address : 51 Goldhill Plaza #07-10/11 Singapore 308900

SHIPPING – INSTRUCTION

NO. 041/SI.SIT/IV.20

TO :
PT. SEMEN INDONESIA (PERSERO) TBK
JL. VETERAN, SIDOMORO, KEBOMAS GRESIK, 61122
INDONESIA

PLEASE SHIP FOR US

PER VESSEL : MV KSL ANYANG
PORT OF LOADING : TUBAN, INDONESIA
DESTINATION : **JINGJIANG, CHINA**
DESCR. OF GOODS : CLINKER SUITABLE FOR THE PRODUCTION OF PORTLAND CEMENT ASTM C150
TYPE I
SHIPPING TERMS : FOB TUBAN, INDONESIA
QUANTITY : 35,000 MT (+/- 10%)
NOTE: MIN. QUANTITY TO BE LOAD AS PER VESSEL'S PRE-STOWAGE PLAN.
SHIPPING MARKS : NO MARK IN BULK

DOCUMENTS MUST BE PREPARED AND PROVIDED BY PT SEMEN INDONESIA :

1. DOCUMENTS ISSUED BY SHIPPING AGENT AT LOADING PORT:

A. **BILLS OF LADING** : 3 (THREE) ORIGINALS SIGNED, AND 9 (NINE) NON-NEGOTIABLE
- SHIPPER : PT. SEMEN INDONESIA (PERSERO) TBK
JL. VETERAN, SIDOMORO, KEBOMAS GRESIK, JAWA TIMUR,
61122 INDONESIA
- CONSIGNEE : SHANGHAI BOOMING TRADING CO.,LTD
902C-1,9F, NO.1500 CENTURY AVE.PUDONG,
SHANGHAI, CHINA
- NOTIFY PARTY : SHANGHAI BOOMING TRADING CO.,LTD
902C-1,9F, NO.1500 CENTURY AVE.PUDONG,
SHANGHAI, CHINA
- REMARKS : CLEAN ON BOARD
FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTE PARTY

• Note : The back side of the original Bill of lading to be endorsed by the shipper with blank endorsement.

B. **CARGO STOWAGE PLAN (1 ORIGINAL AND 3 COPIES)**

C. **CARGO MANIFEST (1 ORIGINAL AND 3 COPIES)**

D. **NOTICE OF READINESS (1 ORIGINAL AND 3 COPIES)**

E. **STATEMENT OF FACT, DOCUMENT MUST BE SIGNED BY THREE PARTIES, SHIPPER, AGENTS REPRESENTATIVE AND MASTER OF THE VESSEL. (1 ORIGINAL AND 3 COPIES)**

2. DOCUMENTS ISSUED AND PROVIDE BY SHIPPER:

A. **PACKING LIST, ISSUED BY SHIPER (1 ORIGINAL AND 3 COPIES)**

B. **CERTIFICATE OF ORIGIN (FORM E), ISSUED BY MINISTRY OF TRADE CERTIFYING THE GOODS TO BE OF INDONESIA ORIGIN.**

C. **CERTIFICATE OF QUALITY, ISSUED BY MANUFACTURERS, (3 ORIGINAL)**

LAMPIRAN 3

TO: PT.VARIA USAHA LINTAS SEGARA

CC:WHO IT MAY CONCERN

PORT:TUBAN

SHIP:KSL ANYANG

VOY NO.:V2003

DATE:12TH-APR-2020

NOTICE OF READINESS

DEAR SIR/S/MADAM,

THIS IS TO NOTIFY THAT THE M.V. KSL ANYANG, UNDER MY COMMAND, HAS ARRIVED AT TUBAN PORT ANCHORAGE AND DROP ANCHOR AT 0024LT ON 12TH-APR-2020 AND AT SAME TIME, SHE IS IN ALL RESPECTS READY TO LOAD HER CARGO IN ACCORDANCE WITH THE TERMS/CONDITIONS OF THE CHARTER PARTY AND/OR AGREEMENT.

NOTICE OF READINESS TENDED AT 0024LT ON 12TH-APR-2020

YOURS TRULY

HUANG RONG

MASTER OF KSL ANYANG



NOTICE OF READINESS ACCEPTED AS PER CHARTER PARTY

LAMPIRAN 4

NOTULEN

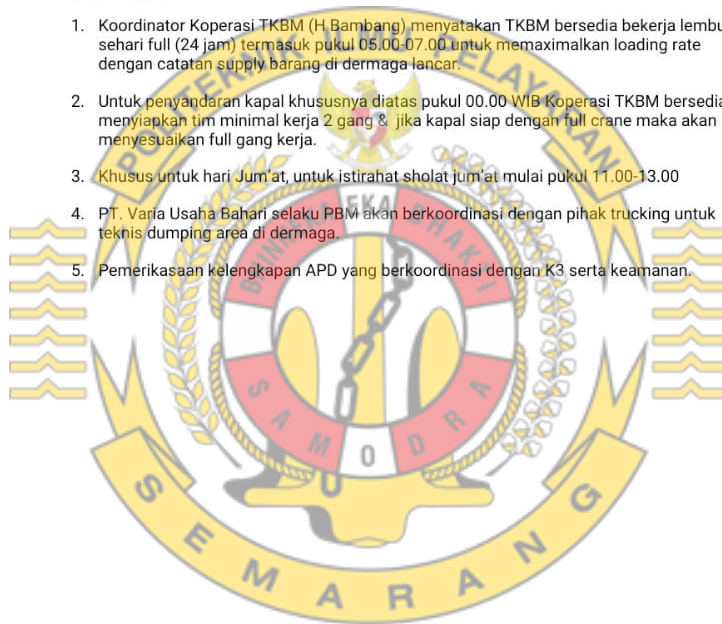
Agenda : Pembahasan Optimalisasi Kinerja TKBM Untuk Kapal Curah (Clinker, Gypsum, Batu Bara) di Tersus PT. Semen Indonesia - Tuban
Tanggal : 27 Februari 2020
Tempat : Ruang Kantor Rapat BUP PT VUBA - Tuban

Dasar

Optimalisasi kinerja Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Tersus PT. Semen Indonesia – Tuban untuk mencapai *Maximum Loading Rate*.

Hasil Rapat

1. Koordinator Koperasi TKBM (H Bambang) menyatakan TKBM bersedia bekerja lembur sehari full (24 jam) termasuk pukul 05.00-07.00 untuk memaksimalkan loading rate dengan catatan supply barang di dermaga lancar.
2. Untuk penyangkapan kapal khususnya diatas pukul 00.00 WIB Koperasi TKBM bersedia menyiapkan tim minimal kerja 2 gang & jika kapal siap dengan full crane maka akan menyesuaikan full gang kerja.
3. Khusus untuk hari Jum'at, untuk istirahat sholat jum'at mulai pukul 11.00-13.00
4. PT. Varia Usaha Bahari selaku PBM akan berkoordinasi dengan pihak trucking untuk teknis dumping area di dermaga.
5. Pemeriksaan kelengkapan APD yang berkoordinasi dengan K3 serta keamanan.



LAMPIRAN 5



STEVEDORING COMPANY
 PT. VARIA USAHA BAHARI
 JL. VETERAN NO.171 A - GRESIK
 TELP. : 62-31-3987927
 FAX. : 62-31-3973410

STATEMENT OF FACT

Name of Vessel : MV. KSL ANYANG
 Vessel Berthed : April 12, 2020 at 02.48 hours
 Notice of Readiness Tendered : April 12, 2020 at 00.24 hours
 Notice of Readiness Accepted : at hours
 Commenced Loading : April 12, 2020 at 07.30 hours
 Completed Loading : April 15, 2020 at 23.00 hours
 Quantity to be Loading : 36,306.498 MT
 Description of goods : Clinker In Bulk

WORKING RECORD

DAY & DATE	Working hours from - to	Gang	Total Loading		Stopped hours from - to	Remarks
			Truck	MT		
12 - 13 April 2020 Sunday - Monday	07.30 - 07.00	4	56	1,540.560	00.24	NOR tendered (12nd April 2020)
			83	2,652.300	00.58	Pilot on board (12nd April 2020)
			72	2,018.660	02.48	Vessel alongside
			78	2,180.640	04.45 - 06.00	Initial draft survey
					05.00 - 06.00	Quarantine inspection
13 - 14 April 2020 Monday - Tuesday	07.00 - 07.00	4	107	3,233.700	07.00 - 24.00	Resume loading H 1.2.3.4
			111	3,337.560	00.00 - 07.00	Resume loading H 1.2.3.4
			100	2,947.960		
			128	3,731.160		
			88	2,630.320	07.00 - 20.30	Resume loading H 1.2.3.4
			114	3,389.620	20.30 - 24.00	Resume loading H 1.2.3 (Working 3 gangs by ship order)
			108	3,241.620	00.00 - 07.00	Resume loading H 1.2.3 (Working 3 gangs by ship order)
			58	1,722.420		
			14	416.460	07.00 - 09.15	Resume loading H 2.3 (working 2 gangs by ship order)
			42	1,236.780	09.15 - 10.00	Stop loading due to rain
14 - 15 April 2020 Tuesday - Wednesday	07.00 - 07.00	4	50	1,468.480	10.00 - 15.00	Resume loading H 2.3 (working 2 gangs by ship order)
			24	708.440	15.00 - 18.00	Resume loading H 3 (working 1 gangs by ship order)
					18.00 - 23.00	Resume loading H 1.4 (working 2 gangs by ship order for trimming)
					23.00	Completed loading
					11.00 - 12.00	Final draft survey
						Completed hatch no 2
						Completed hatch no 3
15 April 2020 Wednesday	07.00 - 23.00	2	TOTAL	1240	36,456.680	

1. Bill of Lading
2. Timbangan PT. Semen Indonesia (Pensero),Tbk
3. Draft Survey PT. Sucofindo.....

Ship was granted due to shallow water in
 from 2200 LT 14-04-2020 to 0700 LT 16-04-2020.
 vessel up for despatch

MT : 36,456.680
 MT : 36,306.498

Acknowledge by,
 MV. KSL ANYANG

[Signature]
 MASTER / CHIEF OFFICER

Shipper

[Signature]

Tuban : April 16, 2020
 PT. Varia Usaha Bahari

[Signature]
 GUGUN MIHARD D
 Chief Foreman

LAMPIRAN 6

VUBA STEVEDORING COMPANY
PT. VARIA USAHA BAHARI
 JL. VETERAN NO.171 A - GRESIK
 TELP. : 62-31-3987927
 FAX. : 62-31-3973410


DAILY REPORT

Name of Vessel : MV. NOZOMI Number : 1 (one)
 Agent : PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA Date Activity : 17 - 18 April 2020
 Discharging Port : JINGJIANG PORT, CHINA Kind of Goods : Clinker in Bulk
 Loading Port : PT. SEMEN INDONESIA - Tuban

Hatches	working-hours from-to	gangs	Previous		Today's Total		Total Loading	
			Truck	M/T	Truck	M/T	Truck	M/T
1	13.15 - 05.15				87	2,520.400	87	2,520.400
2	13.15 - 07.00				88	2,511.540	88	2,511.540
3	13.15 - 07.00				89	2,578.460	89	2,578.460
4	13.15 - 07.00				90	2,691.880	90	2,691.880
5	05.15 - 07.00				6	149.180	6	149.180
TOTAL					361	10,451.460	361	10,451.460

Working - hours from - to	Stop - hours from - to	REMARKS
16 April 2020	21:30	NOR tendered
17 April 2020	07.00 - 08.00	Quarantine inspection on board for free practice
	08.45	Pilot on board
	10.50	Vessel alongside
	11.15 - 13.15	Initial draft survey
	11.45 - 12.10	Cargo hold inspection
	12.00 - 13.15	Preparation loading by ship & stevedore for setting gangs
	13.15	Commenced loading (1,2,3,4,5)
	13.15 - 18.35	Resume Loading H 1,2,3,4
	18.35 - 19.35	Stop loading due to rain
	19.35 - 24.00	Resume loading H 1,2,3,4
18 April 2020	00:00 - 03:15	Resume Loading H 1,2,3,4
	05.15 - 07.00	Resume Loading H 2,3,4,5

Shift 1 : 4
 Shift 2 : 4
 Shift 3 : 4

Acknowledge by:
 MV NOZOMI

 Chief Officer

Tuban, April 18, 2020
 PT. Varia Usaha Bahari

 Chief Foreman

LAMPIRAN 7

LAYTIME CALCULATION											
Shipment Date :					Buyer/Receiv : EVERMONT						
Vessel : MV. CRYSTALGATE					Discharging Port : JINGJIANG PORT, CHINA						
Port : TUBAN PORT-INDONESIA					Demurrage (USD) : 4,000						
Qty At Berth : 27,077.520 MTs					Despatch (USD) : 2,000						
Qty At Anchorage : - MTs					Laycan : 29 April - 02 Mei 2020						
Total Quantity : 27,077.520 MTs											
Loading Rate at Berth :					9,000.00		MTs		PWARD SHINC : =	3.01	
Loading Rate at Anchorage :							MTs		PWARD SHINC : =		0.00
Laytime Allowed :					3		Days		0		Hours
					0		Hours		12		Minutes
					1		Days		0		Hours
									00		Minutes
									01		Minutes
									01		Days
Arrived					Hours		8:25		D		4/28/2020
Berthed					Hours		13:00		D		4/28/2020
Notice of Readiness Tenders					Hours		8:25		D		4/28/2020
Loading/Discharging Commenced					Hours		9:30		D		4/29/2020
Time To Court Start					Hours		9:30		D		4/29/2020
Time To Court Finish					Hours				at		
Departure					Hours				Da		
									te		
user	user	Time Used	Start	end	OV	Remarks	Time Allowed	Duration (Hours)	Rate		
4/28/2020		18:25:00			0%	Vessel arrived at discharge berth	3:00				
		20:00:00			0%	Vessel berthed	3:00				
		21:18:00			0%	Not onboard	3:00				
		22:29:00			0%	Initial draft survey	3:00				
4/29/2020		00:00:00			0%	Initial draft survey	3:00				
		1:45:00			0%	Cargo hold inspection	3:00				
		2:45:00			0%	Preparation for loading by ship's crew for setting grate	3:00	1:00:00			
		3:30:00			0%	No activity due to rain	3:00	3:15:00	3:15:00		
		7:00:00			0%	Waiting until jetty dry and clear	3:00	2:15:00	2:15:00		
		8:15:00			0%	Quarantine inspection	3:00	1:30:00			
		9:30:00			0%	Quarantine inspection	3:00	1:30:00			
Laytime start count											
4/29/2020	1	0:22:57	9:30:00	14:30:00	100%	Commenced loading (H1,2,3,4)	2:783	5:25:00			
			8:55:00	20:00:00	0%	Stop loading due to rain	2:783	9:05:00	9:05:00		
4/30/2020	2	0:00:00	0:00:00	8:10:00	0%	Stop loading due to rain	2:783	8:10:00	8:10:00		
		0:59:57	8:10:00	24:00:00	100%	Resume loading (H1,2,3,4,5)	2:123	15:50:00			
							2:123	0:00:00			
5/1/2020	3	0:00:00	0:00:00	7:00:00	0%	Stop loading due to rain	2:123	1:00:00	1:00:00		
		0:25:00	1:00:00	7:00:00	100%	Resume loading (H1,2,3,4)	1:873	6:00:00			
		0:16:47	7:00:00	11:00:00	100%	Resume loading (H1,2,3,4)	1:707	4:00:00			
		0:00:00	11:00:00	13:00:00	100%	Stop loading due to maintenance	1:623	2:00:00			
		0:45:00	13:00:00	24:00:00	100%	Resume loading (H1,2,3,4)	1:165	11:00:00			
							1:165	0:00:00			
5/2/2020	4	0:29:17	0:00:00	7:00:00	100%	Resume loading (H1,2,3,4)	0:873	7:00:00			
		0:07:29	7:00:00	8:45:00	100%	Resume loading (H1,2,3,4,5)	0:800	1:45:00			
		0:05:56	8:45:00	10:05:00	100%	Resume loading (H1,2,3,4,5)	0:745	1:20:00			
				10:05:00	0%	Completed loading H1	0:745	10:05:00			
		0:02:30	10:05:00	11:00:00	75%	Resume loading H1.5 (working 2 gangs by ship order for trimming)	0:716	0:55:00			
		0:00:52	11:00:00	11:15:00	50%	Resume loading H1.5 (working 2 gangs by ship order for trimming)	0:711	0:15:00			
		0:04:51	11:15:00	13:25:00	50%	Resume loading H1.5 (working 2 gangs by ship order)	0:666	2:10:00			
		0:02:26	13:25:00	14:30:00	50%	Resume loading H1.5 (working 2 gangs by ship order for trimming)	0:643	1:05:00			
		0:02:08	14:30:00	14:30:00	100%	Intermediate draft survey	0:622	0:30:00			
			14:30:00	19:30:00	0%	Stop loading due to rain	0:745	5:00:00	5:00:00		
		0:03:13	19:30:00	21:00:00	50%	Resume loading H1.5 (working 2 gangs by ship order)	0:713	1:30:00			
		0:04:17	21:00:00	24:00:00	50%	Resume loading H2.5 (working 2 gangs by ship order)	0:674	2:00:00			
		0:02:08	23:00:00	24:00:00	50%	Resume loading H2.4 (working 2 gangs by ship order for trimming)	0:690	1:00:00			
5/3/2020	5	0:04:17	0:00:00	2:00:00	50%	Resume loading H2.4 (working 2 gangs by ship order for trimming)	0:666	0:00:00			
		0:01:56	2:00:00	2:45:00	50%	Resume loading H2.3 (working 2 gangs by ship order for trimming)	0:607	0:45:00			
		0:06:32	2:45:00	4:16:00	100%	Draft survey	0:682	1:31:00			
		0:04:76	4:16:00	8:50:00	75%	Resume loading H3 for additional cargo balanced by ship order	0:666	4:34:00			
				8:50:00	0%	Completed loading	0:674	8:50:00			
			9:00:00	10:00:00	0%	Final draft survey	0:690	1:00:00			
TOTAL TIME USED							2:45				
TIME ALLOWED							3:01	DAYS	=	3	Days
TIME USED							2:45	DAYS	=	2	Days
TIME SAVED / LOSE							0:36	DAYS	=	0	Days
RAIN							1:20	Days	=	1	Days
DEMURRAGE							USD 4,000.00	x	0.0000	=	USD 0.00
DISPATCH							USD 2,000.00	x	0.361	=	USD 721.046
L/R =							10.225	3.01			

LAMPIRAN 8

FORMS ARRIVAL REPORT

RE : MV. CRYSTALGATE - ARRIVAL REPORT

	DD	MONTH	HOURS (LT)	
01	28.04.20	APRIL	17.20	EOSP
02		APRIL	18.20	ARRIVAL PT. STN & NOR TENDERED
03		APRIL	18.20	DROP ANCHOR
04		APRIL		QUARANTINE ON BOARD
05		APRIL		FREE PRACTICE BY QUARANTINE
06		APRIL		QUARANTINE OFF / FINISH INSPECTION
07		APRIL	21.25	ANCHOR UP
08		APRIL	21.18	PILOT O/B FOR BERTHING
09		APRIL	22.45	FIRST LINE
10		APRIL	23.20	ALL FAST
11		APRIL	23.20	BERTHED
12		APRIL	23.50	PILOT AWAY
13		APRIL		COMMENCED LOADING
14		APRIL		EST COMPLETED LOADING

ROB ON ARRIVAL FO: 543,45 MT

DRAFT F: 3,22 MTR

INTENT TO SUPPLY FO: MT

DO: 94,66 MT

A: 5,66 MTR


DOZ: MT

EW: 165,00 MT

EW: MT

EW: MT

NOTED :



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : ZHARON DWIKA SETYA PAMBUDI
2. Tempat, Tanggal lahir : BLORA, 14 AGUSTUS 1999
3. Alamat : DESA SARIMULYO, KECAMATAN
NGAWEN, KABUPATEN BLORA, JAWA
TENGAH
4. Agama : ISLAM
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : MULYATIN
 - b. Ibu : DARWATI
6. Riwayat Pendidikan
 - a. SD N 1 SARIMULYO
 - b. SMP 1 NGAWEN
 - c. SMA 1 BLORA
7. Pengalaman Praktek Darat (PRADA)
PERUSAHAAN I : PT. VARIA USAHA BAHARI
ALAMAT : Ds. Glondong gede Jl. Raya Tambak boyo
– Jenu Tuban km 4