



**OPTIMALISASI PELAKSANAAN TUGAS JAGA
ANJUNGAN UNTUK MENINGKATKAN KESELAMATAN
PROSES SANDAR SPB ABM ILJIN DI TANAH MERAH
COAL TERMINAL**

SKRIPSI

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

Oleh:

SIDIK YUDHOYONO
541711106357 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2021**



**OPTIMALISASI PELAKSANAAN TUGAS JAGA
ANJUNGAN UNTUK MENINGKATKAN KESELAMATAN
PROSES SANDAR SPB ABM ILJIN DI TANAH MERAH
COAL TERMINAL**

SKRIPSI

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

Oleh:

SIDIK YUDHOYONO
541711106357 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2021



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

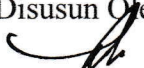
SEMARANG

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI PELAKSANAAN TUGAS JAGA ANJUNGAN UNTUK
MENINGKATKAN KESELAMATAN PROSES SANDAR SPB ABM ILJIN DI
TANAH MERAH COAL TERMINAL**

Disusun Oleh:


SIDIK YUDHOYONO
541711106357 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


Semarang, 28 - 07 - 2021.....

Dosen Pembimbing
Materi

Dosen Pembimbing
Penulisan


Capt. AGUS HADI PURWANTOMO, M.Mar. **VEGA F. ANDROMEDA, S.ST, S.Pd, M.Hum.**
Pembina Utama Muda (IV/c) Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19560824 198203 1 001 NIP. 19770326 200212 1 002

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika


Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar.
Penata (II/c)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Optimalisasi Pelaksanaan Tugas Jaga Anjungan Untuk Meningkatkan Keselamatan Proses Sandar SPB ABM ILJIN di Tanah Merah Coal Terminal” karya,

Nama : Sidik Yudhoyono

NIT : 541711106357 N

Program Studi : Nautika

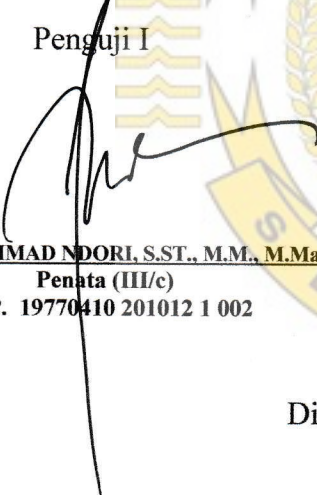
Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Senin, tanggal 02 Agustus 2021

Semarang, 02 Agustus 2021

Penguji I

Penguji II

Penguji III


Capt. AKHMAD NDORI, S.ST., M.M., M.Mar. Capt. AGUS HADI PURWANTOMO, M.Mar. MOH. ZAENAL ARIFIN, S.ST., M.M.
Penata (III/c) Pembina Utama Muda (IV/c) Penata (III/c)
NIP. 19770410 201012 1 002 NIP. 19560824 198203 1 001 NIP. 19760309 201012 1 002

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


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

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Sidik Yudhoyono

NIT : 541711106357 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Optimalisasi Pelaksanaan Tugas Jaga Anjungan Untuk Meningkatkan Keselamatan Proses Sandar SPB ABM ILJIN di Tanah Merah Coal Terminal”

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

Semarang, ...28-09-2021...

Yang menyatakan pernyataan,

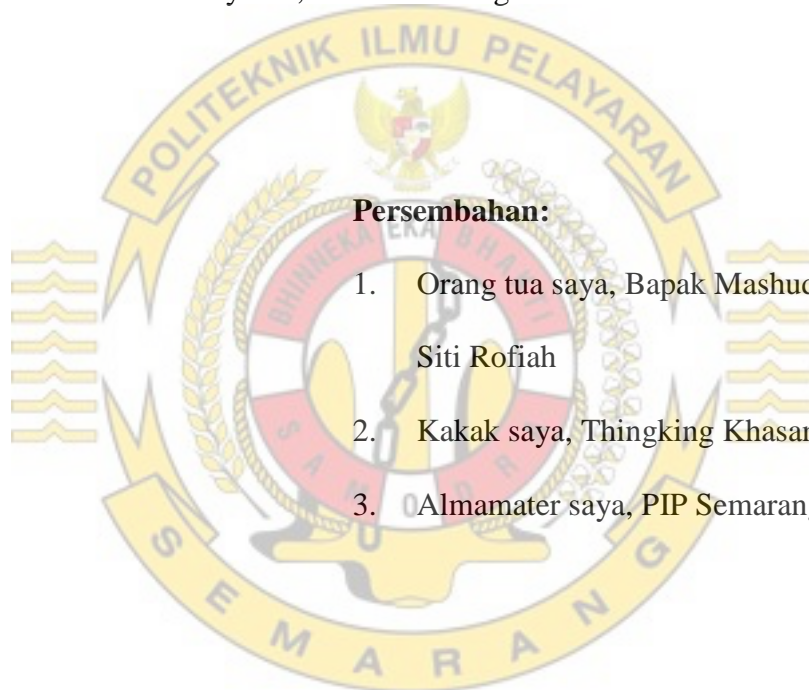


SIDIK YUDHOYONO
NIT. 541711106357 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Niat, usaha, do'a, ikhtiar, tawakal, restu orang tua.
2. Berkelana mencari inspirasi untuk berkarya.
3. Jangan pernah memulai jika tidak ingin terjadi apa-apa.
4. Jika kamu mau menyerah, kamu harus ingat alasan kamu memulainya.



PRAKATA

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi ini, yang berjudul **“Optimalisasi Pelaksanaan Tugas Jaga Anjungan Untuk Meningkatkan Keselamatan Proses Sandar SPB ABM ILJIN di Tanah Merah Coal Terminal”** yang merupakan salah satu persyaratan untuk menyelesaikan program studi Diploma IV Pelayaran Di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penulisan skripsi ini berdasarkan atas pengalaman-pengalaman dan kenyataan yang penulis alami selama penulis melakukan praktek laut serta buku-buku yang relevan dalam penulisan skripsi ini. Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan dari segi bahasa, susunan kalimat serta pembahasan materinya. Oleh karena itu demi kesempurnaan skripsi ini, kritik, ide, dan saran yang sifatnya membangun dari pembaca sangat penulis harapkan.

Dalam penyelesaian skripsi ini, penulis mendapatkan bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak dengan penuh kesabaran dan keikhlasan. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

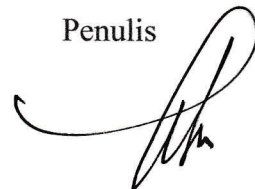
1. Ibunda dan Ayahanda tercinta serta seluruh keluarga atas kasih sayang, Doa dan dukungan selama penulisan skripsi ini dan melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu pelayaran Semarang, Bapak dan Ibu yang selalu memberi dukungan, motivasi dan do'a.

2. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar. selaku Ketua Program Study Nautika PIP Semarang.
4. Bapak Capt. Agus Hadi Purwantomo, M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Materi.
5. Bapak Vega F. Andromeda, S.ST, S.Pd, M.Hum. selaku Dosen Pembimbing Penulisan
6. Nahkoda, Perwira dan seluruh *crew* kapal SPB. ABM ILJIN.
7. Seluruh dosen, staff pembina serta karyawan dan karyawan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini.
8. Seluruh pihak turut membantu hingga terselesaikannya skripsi ini yang penulis tidak dapat sebutkan satu persatu.

Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat dan berguna bagi dunia kemaritiman khususnya bagi perwira diatas kapal dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya.

Semarang, 28 - 07 - 2021

Penulis



SIDIK YUDHOYONO

NIT. 541711106357 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
ABSTRAKSI.....	xiv
ABSTRACT	xv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar belakang masalah.....	1
1.2 Perumusan masalah.....	4
1.3 Tujuan penelitian.....	5
1.4 Manfaat penelitian.....	5
1.5 Sistematika penulisan.....	6
BAB II. LANDASAN TEORI.....	9
2.1 Tinjauan pustaka	9
2.1.1 Pengertian optimalisasi.....	9

2.1.2	Pengertian dinas jaga.....	9
2.1.3	Pengertian meningkatkan.....	13
2.1.4	Pengertian keselamatan.....	14
2.1.5	Pengertian proses sandar.....	15
2.1.6	Pengertian kapal.....	15
2.1.7	<i>Self propeller barge</i>	18
2.1.8	Kajian terdahulu.....	19
2.2	Kerangka pikir.....	25
BAB III.	METODE PENELITIAN.....	27
3.1	Pendekatan dan desain penelitian.....	27
3.2	Fokus dan lokus penelitian.....	28
3.3	Sumber data penelitian.....	29
3.4	Teknik pengumpulan data.....	31
3.5	Teknik keabsahan data.....	34
3.6	Teknik analisa data.....	36
3.7	Prosedur penelitian.....	38
BAB IV.	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	40
4.1	Deskripsi lokasi penelitian.....	40
4.2	Analisa masalah dan hasil penelitian.....	43
4.3	Pembahasan masalah.....	51
BAB V.	PENUTUP.....	72
5.1	Simpulan.....	72
5.2	Saran.....	73

DAFTAR PUSTAKA74

LAMPIRAN.....76

DAFTAR RIWAYAT HIDUP96



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	SPB ABM ILJIN	19
Gambar 2.2	Kerangka pikir.....	25
Gambar 3.1	Triangulasi tiga sumber data	36
Gambar 4.1	SPB ABM ILJIN	40



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Persamaan dan perbedaan penelitian	22
Tabel 4.1	<i>Ship particular</i>	41
Tabel 4.2	<i>Crew list</i>	42



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I	Transkrip wawancara.....	76
Lampiran II	Berita acara	83
Lampiran III	Kerusakan akibat kecelakaan	86
Lampiran IV	Upaya pengoptimalan tugas jaga proses sandar	88
Lampiran V	<i>Crew list</i>	93
Lampiran VI	<i>Ship Particular</i>	94
Lampiran VII	Hasil turnitin	95



ABSTRAKSI

Yudhoyono, Sidik, 2021, NIT: 541711106357 N “*Optimalisasi pelaksanaan tugas jaga anjungan untuk meningkatkan keselamatan proses sandar SPB ABM ILJIN di Tanah Merah Coal Terminal*”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Agus Hadi Purwantomo, M.Mar. Pembimbing II: Vega F. Andromeda, S.ST, S.Pd, M.Hum.

Proses sandar merupakan suatu rangkaian atau tata cara merapatkan kapal ke dermaga dengan maksud untuk melakukan kegiatan mengisi bahan bakar, pengisian air bersih, serta kegiatan bongkar muat. Proses ini tentunya membutuhkan penanganan yang benar dengan sistem yang tidak bisa diabaikan untuk mendapatkan hasil yang maksimal. Banyaknya faktor yang mempengaruhi pelaksanaan proses sandar kapal menyebabkan dapat terjadinya bahaya atau hal-hal yang tidak diinginkan seperti yang dialami penulis ketika kapal akan melaksanakan proses sandar di Tanah Merah Coal Terminal. Kapal mengalami tubrukan dengan *loader* pemuatan batubara. Hal itu dikarenakan kurang maksimalnya pelaksanaan olah gerak kapal, kurangnya komunikasi pada saat proses sandar, pengaruh konstruksi kapal, kondisi perairan di tempat sandar seperti arus, pasang surut, kecepatan angin, konsisi lalu lintas, serta kondisi penglihatan. Tujuan penelitian ini adalah untuk membahas pengoptimalan tugas jaga anjungan dalam meningkatkan keselamatan proses sandar SPB ABM ILJIN di Tanah Merah Coal Terminal.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif yang menghasilkan data langsung dari tempat penelitian serta berdasarkan fakta-fakta yang telah dialami oleh peneliti di atas kapal. Dalam hal ini mengumpulkan data berupa pendekatan terhadap obyek melalui observasi, wawancara langsung terhadap subjek penelitian dan studi pustaka serta dokumentasi.

Berdasarkan hasil penelitian optimalisasi pelaksanaan tugas jaga anjungan untuk meningkatkan keselamatan proses sandar SPB ABM ILJIN di Tanah Merah Coal Terminal. Penyebab utama terjadinya kecelakaan yaitu kurangnya tanggung jawab seluruh pihak yang terlibat pada saat proses sandar kapal dalam melaksanakan tugasnya. Dari pembahasan masalah penulis menyarankan kepada seluruh pihak yang terlibat dalam pelaksanaan proses sandar kapal untuk selalu melaksanakan tugasnya dengan penuh tanggung jawab untuk meningkatkan keselamatan proses sandar dan mencegah terjadinya kecelakaan.

Kata Kunci: *Tugas Jaga Anjungan, Tanah Merah Coal Terminal, Proses Sandar.*

ABSTRACT

Yudhoyono, Sidik, 2021, NIT: 541711106357 N "*Optimizing the implementation of bridge duties for improve the safety of the SPB ABM ILJIN berthing at Tanah Merah Coal Terminal* ", Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang merchant marine Polytechnic, 1st Supervisor: Capt. Agus Hadi Purwantomo, M.Mar. 2nd Supervisor: Vega F. Andromeda, S.ST, S.Pd, M.Hum.

The berthing process is a series or a procedure for closing the ship to the port with the intention of carrying out activities for bunkering, filling fresh water, and loading or discharging activities. This process certainly requires proper handling with a system that can't be ignored to get maximum result. Many factors that affect the implementation of the ship's berthing which can cause danger or unwanted things to occur as experienced by the author when the ship will carry out berthing at Tanah Merah Coal Terminal. The ship had a collision with a coal loader. This is due to the less than optimal implementation of ship maneuvering, bad of communication during the berthing, the influence of ship construction, the condition of the waters at the berth such as current, tides, wind speed, traffict conditions, and visual condition. The purpose of this study is discuss how to optimizing the implementation of bridge duties for improve the safety of the SPB ABM ILJIN berthing at Tanah Merah Coal Terminal.

The method used in this study is a qualitative descriptive method that produces data directly from the research site and based on facts that have been experienced by researchers on board. In this case collecting data in the form of an approach to objects through observation, direct interviews with research subjects and study of literature and documentation.

Based on the results study of the Optimizing the implementation of bridge duties to improve the safety of the SPB ABM ILJIN berthing at Tanah Merah Coal Terminal. The main reason of accidents is the bad of responsibility of all parties involved during the ship berthing in carrying out their duties. From the discussion of the problem the author suggests to all parties invoved in the implementation of the ship berthing to always carry out their duties with full responsibility to improve the safety of the berthing and prevent accidents.

Keywords: *Bridge Duties, Tanah Merah Coal Terminal, Berthing.*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Proses sandar kapal merupakan suatu rangkaian atau tata cara merapatkan kapal ke dermaga dengan maksud untuk melakukan aktivitas di dermaga seperti melakukan kegiatan mengisi bahan bakar, pengisian air bersih, serta kegiatan bongkar muat.¹ Proses ini tentunya perlu membutuhkan penanganan yang benar dengan sistem yang tidak bisa diabaikan untuk mendapatkan hasil yang maksimal. Proses sandar harus memperhatikan kemampuan olah gerak supaya dapat berjalan dengan baik tidak ada kendala apapun.

Olah gerak kapal adalah kemampuan mengendalikan kapal baik dalam keadaan diam maupun bergerak seefisien mungkin dengan mempergunakan sarana yang terdapat di kapal seperti mesin, kemudi, alat navigasi, dan lain-lain. Kemampuan ini sangat menentukan keselamatan kapal khususnya saat kapal beroperasi di daerah pelayaran terbatas, pelayaran sempit, juga pada saat operasi di sekitar pelabuhan.

Ditinjau dari segi keselamatan kapal, kemampuan olah gerak kapal adalah salah satu faktor yang penting diperhatikan. Selain bentuk lambung kapal, sistem penggerak dan sistem kemudi, ada sejumlah parameter lain

¹ Rosmawita Saleh and others, 'ANALISIS TERJADINYA KETERLAMBATAN PENYANDARAN KAPAL TANKER PT . PERTAMINA', III.1 (2010), 1–13.

yang juga mempengaruhi kemampuan olah gerak kapal diantaranya kecepatan kapal, trim, perubahan sarat, pengaruh daya apung memanjang, perbandingan panjang dan lebar kapal, diameter daun baling-baling kapal, luas daun kemudi dan dimensi luas.

Secara prinsip olah gerak kapal sangat dipengaruhi oleh perancangan badan kapal, sistem propulsi dan sistem kemudi. Serta ada juga faktor lain yang mempengaruhi proses olah gerak kapal seperti keadaan cuaca (angin, arus, pasang surut) dan kondisi perairan (keadaan alur pelayaran, luas alur, dan kedalaman perairan). Sejumlah elemen tersebut secara langsung memberi pengaruh yang signifikan pada saat kapal berolah gerak. Hal lain termasuk kondisi muatan yang berhubungan dengan stabilitas sangat berpengaruh terhadap olah gerak kapal terutama bagi kapal yang berlayar memasuki daerah pelayaran sempit yang memasuki sungai karena terbatasnya kedalaman perairan.²

Untuk mempermudah transportasi dengan kondisi pelayaran terbatas dan pelayaran sempit atau daerah pelayaran yang melintasi sungai, maka dibuat kapal dengan konstruksi yang sesuai dengan kondisi tersebut serta dapat berlayar dilaut. Kapal yang sesuai dengan kriteria itu disebut SPB (*Self Propeller Barge*). Kapal ini di desain untuk dapat berlayar memasuki sungai dan lebih efisien dibandingkan *barge* yang ditarik kapal tunda. Kapal SPB (*Self Propeller Barge*) juga dapat berlayar dengan kecepatan tinggi serta

² Analisa Pengaruh Kedalaman and others, 'Analisa Pengaruh Kedalaman, Arus, Serta Tinggi Gelombang Perairan Terhadap Olah Gerak Kapal', *Jurnal Teknik Perkapalan*, 5.4 (2017), 785–91.

dapat berlayar dengan kondisi cuaca buruk sehingga mempermudah dalam berolah gerak di perairan sempit.³

Kemampuan olah gerak ketika kapal akan sandar harus didukung dengan pengetahuan yang dimiliki oleh perwira yang ada di kapal, semakin banyak pengetahuan yang dikuasai seorang perwira di kapal akan mempermudah dalam proses olah gerak sandar khususnya untuk kapal yang memasuki daerah pelayaran terbatas atau pelayaran sempit. Proses sandar harus mengutamakan komunikasi baik dari kapal, *assist tug*, dan dari *jetty master* sehingga proses sandar berjalan dengan maksimal dan tidak terjadi kecelakaan. Namun apabila komunikasi tidak berjalan dengan baik serta adanya faktor lain yang berasal dari alam semacam arus, pasang surut kondisi perairan serta kondisi lain sebagai faktor pendukung proses sandar seperti *assist tug* sedang dalam kondisi buruk maka hal itu akan mengakibatkan kecelakaan sehingga menghambat proses sandar.

Seperti yang penulis alami pada saat praktek laut di kapal SPB ABM ILJIN yang mempunyai panjang 129,3 meter serta lebar 26,0 meter pada tanggal 11 bulan April tahun 2020 ketika kapal sedang dalam proses olah gerak sandar di Tanah Merah Coal Terminal. Tubrukan terjadi antara kapal SPB ABM ILJIN dengan *loader* untuk pemuatan batubara sehingga mengakibatkan rusaknya *ralling monkey isand* atau kompas dek bagian kanan, patahnya antena *navtex*, rusaknya kedudukan antena *very high frequency*

³ Sjafril Karana, 'Analisis Keselamatan Self Propelled Barge Sebagai Sarana Transportasi Batubara', *Jurnal Ilmiah Pengkajian Industri*, 10.2 (2016), 137–48.

1 dan pecahnya lampu sorot *cargo*. Pada saat proses sandar kapal dibantu dengan dua *assist tug* dibawah komando dari *jetty master* yang berada di darat (*jetty*). Ketika itu posisi *loader* pemuatan batubara berada didepan kanan dari kapal. Dengan kecepatan kapal 1.5 knot, mualim III yang berada di haluan menginformasikan lewat radio bahwa jarak loader 1 dengan haluan 30 meter. *Jetty master* menginformasikan kepada *assist tug* depan supaya menarik kembali kapal menjauhi *loader* pemuatan batubara supaya aman. Tetapi *assist tug* tidak dapat menarik kembali sehingga terjadi kecelakaan tubrukan antara *loader* pemuatan batubara dengan *ralling monkey island* atau kompas dek.

Sehubungan dengan hal tersebut maka penulis tergugah untuk mengambil judul skripsi “Optimalisasi pelaksanaan tugas jaga anjungan untuk meningkatkan keselamatan proses sandar SPB ABM ILJIN di Tanah Merah Coal Terminal”

1.2 Perumusan Masalah

Sesuai dengan latar belakang yang penulis sampaikan, maka penulis memberikan rumusan masalah antara lain :

1. Mengapa pelaksanaan tugas jaga anjungan perlu di optimalkan?
2. Bagaimana upaya-upaya untuk meningkatkan keselamatan proses sandar?

1.3 Tujuan Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, penulis mempunyai tujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui mengapa pelaksanaan tugas jaga anjungan perlu di optimalkan
2. Untuk mengetahui upaya-upaya dalam meningkatkan keselamatan proses sandar

1.4 Manfaat Penelitian

Skripsi ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat secara teoritis

- a. Sebagai bahan untuk melengkapi pembendaharaan buku di perpustakaan PIP Semarang yang diharapkan dapat berguna sebagai bahan bacaan untuk meningkatkan pengetahuan taruna dan taruni PIP Semarang dan masyarakat umum.
- b. Memberikan sumbangan secara langsung maupun tidak langsung bagi perkembangan ilmu pengetahuan dibidang keselamatan proses sandar
- c. Memenuhi persyaratan kelulusan program Diploma IV prodi Nautika dengan sebutan Sarjana Sains Terapan Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

1.4.2 Manfaat secara praktis

- a. Memberikan kontribusi bagi para Muallim serta Taruna PIP Semarang dalam mengetahui keselamatan pada saat proses sandar
- b. Memberi sumbangan pemikiran terhadap PT. Sinarmas LDA Maritime khususnya seluruh *crew* kapal dalam meningkatkan keselamatan saat sandar di atas kapal agar kejadian serupa tidak terjadi kembali.
- c. Penelitian ini dapat menjadi sebuah wacana yang dapat menambah pengetahuan yang lebih. Selain itu juga dapat digunakan sebagai bahan pengembangan ilmu dari tahun ke tahun.

1.5 Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan dalam mengikuti seluruh uraian dan pembahasan oleh skripsi ini, maka dibuat sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB I. PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, serta sistematika penulisan. Latar belakang merupakan alasan penulis melakukan penelitian. Perumusan masalah adalah pertanyaan yang dicarikan jawaban dari skripsi ini. Tujuan penelitian merupakan sesuatu yang diperoleh setelah

penelitian ini dilakukan dan manfaat penelitian merupakan dampak dari pencapaiannya tujuan. Sistematika penulisan merupakan gambaran/isi dari skripsi ini.

BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi teori yang berupa pengertian dan definisi yang diambil dari kutipan buku ataupun penelitian-penelitian sebelumnya serta dari beberapa literatur *review* yang berhubungan dengan penelitian ini.

BAB III. METODE PENELITIAN

Bab ini membahas tentang metode penelitian yang akan dipakai. Berisi tentang waktu, tempat penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, dan teknik analisis data. Metode penelitian merupakan langkah-langkah yang perlu dilakukan seorang peneliti pada saat memecahkan suatu masalah.

BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang hasil penelitian dan pembahasannya yang memuat apa yang telah diamati kemudian dianalisis dan dipaparkan.

BAB V. SIMPULAN DAN SARAN

Sebagai hasil suatu penelitian maka akan diberikan simpula dan saran. Simpulan adalah pernyataan singkat, jelas, dan sistematis dari

keseluruhan hasil pembahasan dalam sebuah penelitian. Saran adalah usul atau pendapat dari seorang peneliti yang berkaitan dengan pemecahan masalah yang menjadi objek penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Pengertian Optimalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Optimalisasi berasal dari kata dasar optimal yang berarti tertinggi, terbaik, paling menguntungkan, menjadikan paling tinggi, menjadikan paling baik, pengoptimalan proses, perbuatan, cara mengoptimalkan (menjadikan paling tinggi, paling baik, dan sebagainya).⁴

Optimalisasi adalah ukuran tindakan yang menyebabkan tercapainya tujuan sedangkan jika dilihat dari sudut usaha, optimalisasi berarti memaksimalkan suatu kegiatan melalui sebuah proses dan tindakan sehingga dapat memberikan keuntungan sempurna secara lebih efektif sesuai dengan yang dikehendaki.⁵

2.1.2 Pengertian Dinas Jaga

Setiap kapal berlayar di laut atau di perairan yang masih berhubungan dengan lautan serta dapat dilalui harus selalu mengikuti aturan internasional dan aturan yang dibuat oleh pemerintah setempat. Dalam hal ini termasuk penerapan sistem jaga, jam kerja dan waktu istirahat bagi seluruh awak kapal.

⁴ 'Arti Kata Optimal - Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online' <<https://kbbi.web.id/optimal>> [accessed 8 March 2021].

⁵ Winardi, *Pengantar Manajemen Penjualan* (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1999) hal 11

Dinas jaga merupakan segala sesuatu yang berhubungan dengan pekerjaan jawatan, sedang bertugas, dan bekerja. Jaga adalah tugas untuk menjaga keamanan dan keselamatan lingkungan setempat. Menurut Branch (1995: 114), dinas jaga merupakan suatu tanggung jawab dalam kegiatan keamanan di dermaga, pelabuhan atau tempat-tempat lainnya supaya dapat meminimalkan atau mengurangi resiko pencurian atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu.⁶

Dari definisi di atas maka pengertian dinas jaga adalah suatu pekerjaan jaga yang harus dilakukan di kapal atau di pelabuhan untuk menciptakan kondisi supaya aman dan terkendali.

Dinas jaga mempunyai tujuan untuk menjaga ketertiban, keamanan, kebersihan kapal, penumpang, muatan, lingkungan, dan melaksanakan peraturan, instruksi yang berlaku. Pelaksanaan dinas jaga perlu direncanakan melalui proses pengawasan yang cermat, waspada, agar tidak ada hal yang di inginkan pada saat pelayaran. Selain itu tujuan lainnya adalah mencegah atau meminimalkan resiko bahaya tubrukan, kandas atau resiko lainnya yang membahayakan navigasi. Namun dalam upaya memenuhi tuntutan dari kegiatan dinas jaga tersebut tidaklah mudah. Pada kenyataan yang terjadi di lapangan, banyak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan, seperti tubrukan dan kandas yang disebabkan karena pelaksanaan dinas jaga

⁶ Branch, 1995, "Dictionary Of Shipping Internasional Business Trade Terms And Abbreviations", London.

tidak sesuai dengan prosedur di atas kapal yang dilakukan oleh perwira maupun anak buah kapal.⁷

Dinas jaga yang dilaksanakan oleh petugas jaga pada waktu kapal berlayar atau sandar sudah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung jawabnya yang meliputi:

a. Dinas harian

Merupakan suatu aktivitas yang dilakukan pada hari kerja, sedangkan pada hari minggu dan hari besar libur, tugas yang dilakukan mencakup perawatan operasional kapal, administrasi sesuai dengan jabatan dan tanggung jawab personil kapal.

b. Dinas jaga

Dilakukan di luar jam kerja harian yang meliputi jaga laut, jaga pelabuhan, dan jaga radio.

Tanggungjawab serta tugas perwira jaga saat kapal berlayar meliputi:

- a. Selalu waspada secara visual dan dengan pendengaran serta penggunaan alat navigasi terhadap perubahan situasi.
- b. Mampu menggunakan alat navigasi sesuai fungsinya dan mengetahui keterbatasannya.

⁷ Kholid Mawardi, 'Pengaturan Pelaksanaan Dinas Jaga Di Kapal Sesuai Stcw 1978 as Amended 2010', 19.1 (2021) <<https://doi.org/10.33489/mibj.v19i1.260>>.

- c. Mendeteksi adanya bahaya navigasi disekitar daerah kapal berlayar dan membuat keputusan dengan cepat dan tepat terhadap situasi atau bahaya navigasi lainnya.
- d. Petugas jaga harus sepenuhnya melakukan tugas tanpa harus dibebani tugas lain yang bisa mengganggu pelaksanaan tugas jaga.

Faktor yang mempengaruhi pelaksanaan tugas jaga dalam bernavigasi:

1. Keadaan laut, cuaca, dan jarak penglihatan.
2. Keadaan lalu lintas sekitar dimana kapal berlayar.
3. Adanya pekerjaan di anjungan yang berhubungan dengan fungsi dan olah gerak kapal yang harus dilakukan segera.
4. Besarnya pengalaman kepercayaan diri serta, perhatian perwira jaga dalam bernavigasi di daerah kapal berlayar.
5. Pengetahuan dari perwira kapal dalam menggunakan alat navigasi diatas kapal.
6. Kegiatan yang dilakukan setiap saat termasuk kesibukan komunikasi radio.
7. Karakteristik olah gerak kapal.
8. Besarnya ukuran kapal dan besarnya sudut pandang dari tempat pengamatan.

9. Pengamatan dari anjungan mempengaruhi kemampuan seorang pengamat terhadap suatu keadaan.

Pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan di atas kapal bersifat relatif, karena sulit untuk menentukan pelaksanaan dinas jaga itu dapat maksimal atau tidak. Hal itu dipengaruhi oleh pandangan masing-masing individu yang menentukan penilaian terhadap pelaksanaan dinas jaga. Hal ini juga berhubungan dengan pengaruh peralatan navigasi yang tersedia di atas kapal yang sehingga akan mempengaruhi kegiatan dinas jaga. Penggunaan peralatan navigasi sangat diperlukan dalam bernavigasi. Adanya peralatan navigasi disesuaikan dengan perkembangan teknologi dimana alat tersebut diharapkan mampu mencegah adanya bahaya navigasi.

Mengingat pentingnya pelaksanaan tugas jaga yang benar yang menyangkut penerapan aturan maka setiap petugas jaga harus memiliki rasa tanggung jawab yang besar. Hal ini mempunyai maksud supaya terciptanya kondisi kerja yang baik.⁸

2.1.3 Pengertian Meningkatkan

Meningkatkan berasal dari kata dasar tingkat yang berarti upaya, mempertinggi, menaikkan proses, cara, perbuatan

⁸ Dwi Antoro, Sri Purwantini, and M. Arif Ikhsannudin, 'Analisis Peningkatan Dinas Jaga Di Daerah Rawan Guna Meningkatkan Keamanan Pada Kapal Mt. Sei Pakning', *Dinamika Bahari*, 8.2 (2018), 1960–77 <<https://doi.org/10.46484/db.v8i2.70>>.

meningkatkan kualitas atau menaikkan derajat, menaikkan taraf atau mempertinggi sesuatu.⁹

Dengan demikian kata meningkatkan dapat diartikan sebagai suatu usaha untuk menaikkan sesuatu dari yang lebih rendah ketingkat yang lebih tinggi atau upaya memaksimalkan sesuatu ketingkat yang lebih sempurna. Meningkatkan memiliki arti dalam kelas verba atau kata kerja sehingga meningkatkan dapat menyatakan suatu tindakan, pengalaman, keberadaan, atau pengertian dinamis lainnya.¹⁰

2.1.4 Pengertian Keselamatan

Keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam suatu kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologis, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomi atau kesehatan.¹¹

Keselamatan umumnya didefinisikan sebagai evaluasi dampak dari adanya risiko kematian, cedera, atau kerusakan pada manusia atau benda. Risiko ini dapat timbul karena adanya situasi yang tidak aman atau tindakan yang tidak aman.¹²

⁹ Hasan Alwi, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka 2007), hlm 1198

¹⁰ Yandry Pagappong, 'EJournal Ilmu Pemerintahan, ... (...) 2015 : ...-... ISSN 0000-0000, Ejournal.Ip.Fisip-Unmul.Ac.Id © Copyright 2015', *EJournal Ilmu Pemerintahan*, 2015, 1–11.

¹¹ 'Keselamatan - Wikipedia Bahasa Indonesia, Ensiklopedia Bebas' <<https://id.wikipedia.org/wiki/Keselamatan>> [accessed 16 March 2021].

¹² M. Kosasih Zen Elphiana E.G, Yuliansyah M. Diah, 'Pengaruh Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Pt. Pertamina Ep Asset 2 Prabumulih', *JEMBATAN- Jurnal Ilmiah*

2.1.5 Pengertian Proses Sandar

Pengertian Proses Sandar Kapal Jika diartikan dalam kata perkata sebagai berikut.

Pengertian proses menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah tuntutan perubahan dalam perkembangan sesuatu yang dilakukan secara terusmenerus. Selain itu pengertian lain dari proses adalah rangkaian tindakan, perbuatan yang dilakukan secara terus-menerus yang dihasilkan suatu produk.¹³ Sandar adalah tumpuan; bersangga; atau betopang. Sedangkan pengertian kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut.

Jadi dapat di simpulkan bahwa proses sandar kapal adalah suatu rangkaian atau tata cara urutan merapatkan kapal ke dermaga dengan maksud untuk melakukan aktivitas di dermaga seperti melakukan kegiatan mengisi bahan bakar untuk kapal, air minum air bersih bongkar ataupun muat.¹⁴

2.1.6 Pengertian Kapal

Menurut pasal 309 ayat (1) KUHD, “kapal” adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya adalah kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat

Manajemen Bisnis Dan Terapan, 2, 2017, 103–18

<<https://ejournal.unsri.ac.id/index.php/jembatan/article/download/5296/pdf>>.

¹³ ‘Arti Kata Proses - Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online’ <<https://kbbi.web.id/proses>> [accessed 8 March 2021].

¹⁴ Rosmawita Saleh and others, ‘ANALISIS TERJADINYA KETERLAMBATAN PENYANDARAN KAPAL TANKER PT . PERTAMINA’, III.1 (2010), 1–13.

pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan ke dalam “alat berlayar” karena dapat terapung/mengapung dan bergerak di air.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, “kapal” adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Berikut adalah jenis-jenis kapal menurut fungsinya:

2.1.6.1 Kapal penumpang (*passanger ship*), merupakan kapal yang berfungsi untuk mengangkut penumpang atau orang.

Kapal penumpang terdiri dari:

2.1.6.1.1 Kapal pesiar (*cruise ship*), adalah kapal penumpang yang dipakai untuk pelayaran pesiar. Penumpang menaiki kapal pesiar untuk menikmati waktu yang dihabiskan di atas kapal yang dilengkapi fasilitas penginapan dan perlengkapan bagaikan hotel berbintang.

2.1.6.1.2 Kapal feri, adalah kapal yang digunakan untuk penyeberangan laut yang mengangkut penumpang beserta kendaraannya. Kendaraan yang diangkut pun bisa berupa mobil pribadi, bus ataupun *truck*. Penggunaan kapal ini dikarenakan tidak adanya jembatan penyeberangan laut.

2.1.6.2 Kapal barang (*freight ship*), merupakan kapal besar yang difungsikan untuk distribusi pengangkutan barang dalam jumlah massal. Kapal barang terdiri dari:

2.1.6.2.1 Kapal peti kemas (*container ship*), adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas yang standar (biasanya berukuran 20 ft atau 40 ft). Peti kemas diangkat ke atas kapal di terminal peti kemas dengan menggunakan *crane* atau derek yang ada di dermaga ataupun kapal itu sendiri.

2.1.6.2.2 Kapal *tanker* (*oil tanker*), adalah jenis kapal yang berfungsi untuk mengangkut minyak. Ada 2 jenis kapal *tanker* pengangkut minyak, yaitu

kapal *tanker* pengangkut minyak produk dan kapal *tanker* pengangkut minyak mentah.

2.1.6.2.3 Kapal pengangkut barang curah (*bulk carrier*), merupakan kapal barang yang berfungsi untuk mengangkut barang-barang seperti batu bara, semen, biji-bijian, bijih logam, dan sebagainya di dalam palka yang terpisah.

2.1.7 *Self Propeller Barge* (SPB)

Barge adalah salah satu alat transportasi air yang dapat mengangkut berbagai jenis muatan. Untuk perairan sungai atau *canal*, *barge* memiliki draft atau sarat yang relatif kecil tetapi memiliki bentuk yang lebar sehingga memiliki stabilitas yang baik. Selain itu karena bentuknya yang besar *barge* mempunyai olah gerak yang kurang baik. Untuk penggerak *barge* biasanya di dorong oleh *tug boat*. *Barge* memiliki *coefisien block* (Cb) yang besar hampir mendekati 1 (satu) sehingga mempunyai tahanan yang cukup besar. Model *barge* didesain untuk membawa muatan yang lebih spesifik misalnya minyak, batu bara, kayu dan lain-lainnya. Sehingga *barge* memiliki sistem penggerak sendiri yang dikenal dengan nama *self propeller barge* (SPB). *Self propeller barge* (SPB) adalah salah satu dari jenis tongkang (*barge*) yang di desain dengan bentuk lambung dan bagian bawah yang datar. Namun bedanya dengan *barge* lainnya, *self*

propeller barge memiliki tenaga penggerak sendiri sehingga tidak perlu bantuan dari *tug boat* untuk bergerak. Dengan demikian kapal *self propeller barge* mempunyai kelebihan dalam berolah gerak daripada tongkang dan *tug boat* biasa.¹⁵

Gambar 2.1 Kapal SPB ABM ILJIN



Sumber : Olahan data Kapal SPB ABM ILJIN (2020)

2.1.8 Kajian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan upaya yang dilakukan oleh peneliti untuk mencari perbandingan sehingga dapat menemukan inspirasi baru untuk penelitian selanjutnya dan di samping itu kajian

¹⁵ Pengangkut Block and others, 'Desain Self-Propelled Barge Sebagai Fasilitas', 7.2 (2018), 216–21.

terdahulu membantu penelitian dalam memposisikan penelitian serta dapat menunjukkan keaslian penelitian.¹⁶

Dalam bagian ini, peneliti mencantumkan berbagai hasil penelitian terdahulu baik itu yang sudah dipublikasi atau yang belum terpublikasi (skripsi, tesis, disertasi dan sebagainya) yang berhubungan dengan penelitian yang akan dilakukan. Tujuan dilakukannya penelitian terdahulu yaitu untuk mendapatkan bahan acuan dan perbandingan. Maka pada kajian pustaka ini, peneliti mencantumkan hasil penelitian terdahulu sebagai berikut:

2.1.8.1 Hasil penelitian Ardhana Febrianto R (2019)

Penelitian Ardhana Febrianto R (2019), berjudul “optimalisasi dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan di mv.oriental samudra”. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Penelitian ini mempunyai tujuan menganalisis pelaksanaan tugas jaga serta memaksimalkan penggunaan alat-alat navigasi diatas kapal.

Dalam penelitian ini, kesimpulan yang didapat yaitu pembagian tugas jaga sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku secara internasional tetapi didalam pelaksanaannya masih terdapat penyimpangan karena

¹⁶ Supriyanto, Acmad Sani dan Masyuri Machfudz. 2010. *Metodologi Manajemen Sumber Daya Manusia*. Malang:UIN Maliki Press.

kurangnya tanggungjawab mualim jaga, dan juga kurang optimalnya penggunaan alat-alat navigasi sehingga hasilnya tidak maksimal.

2.1.8.2 Hasil penelitian Herli Adi A (2015)

Hasil penelitian Herli Adi A (2015), berjudul “pelaksanaan tugas jaga di anjungan pada saat berlayar demi keselamatan jiwa diatas kapal”. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Penelitian ini mempunyai tujuan mengetahui persiapan sebelum melaksanakan tugas jaga dan mengetahui prosedur pelaksanaan tugas jaga.

Dalam penelitian ini, kesimpulan yang didapat yaitu bahwa pembagian tugas jaga sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku, persiapan sebelum melaksanakan dinas jaga serta prosedurnya sudah dijalankan tetapi kurangnya rasa tanggung jawab mualim dan kurangnya rasa percaya diri mualim junior pada saat dinas jaga menyebabkan pelaksanaan dinas jaga tidak maksimal.

Tabel 2.1 Persamaan dan perbedaan penelitian

No	Nama	Judul penelitian	Persamaan	Perbedaan
1	Ardhana Febrianto R	Optimalisasi dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan di mv oriental samudra	a. Menggunakan penelitian deskriptif kualitatif b. Membahas tentang pelaksanaan tugas jaga di atas kapal serta penggunaan alat-alat navigasi.	Mengoptimalkan pelaksanaan tugas jaga serta penggunaan alat- alat navigasi sesuai dengan peraturan dalam mencegah bahaya tubrukan
2.	Herli Adi A	Pelaksanaan tugas jaga di anjungan pada saat berlayar demi	a. Menggunakan penelitian deskriptif kualitatif b. Membahas pelaksanaan	Menjelaskan persiapan sebelum melaksanakan tugas jaga, dan prosedur

		keselamatan jiwa diatas kapal.	tugas jaga diatas kapal serta alat-alat navigasi diatas kapal.	pelaksanaan dinas jaga saat berlayar.
--	--	--------------------------------	--	---------------------------------------

Dari kedua penelitian tersebut, didapat persamaan dan perbedaan antara penelitian yang akan dilakukan dengan dua penelitian tersebut. Persamaan dan perbedaan sebagai berikut:

a. Persamaan

Persamaan penelitian pertama dengan penelitian ini adalah membahas tentang pengoptimalan pelaksanaan tugas jaga dan penggunaan alat-alat navigasi.

Persamaan penelitian kedua dengan penelitian ini adalah membahas pelaksanaan tugas jaga di anjungan.

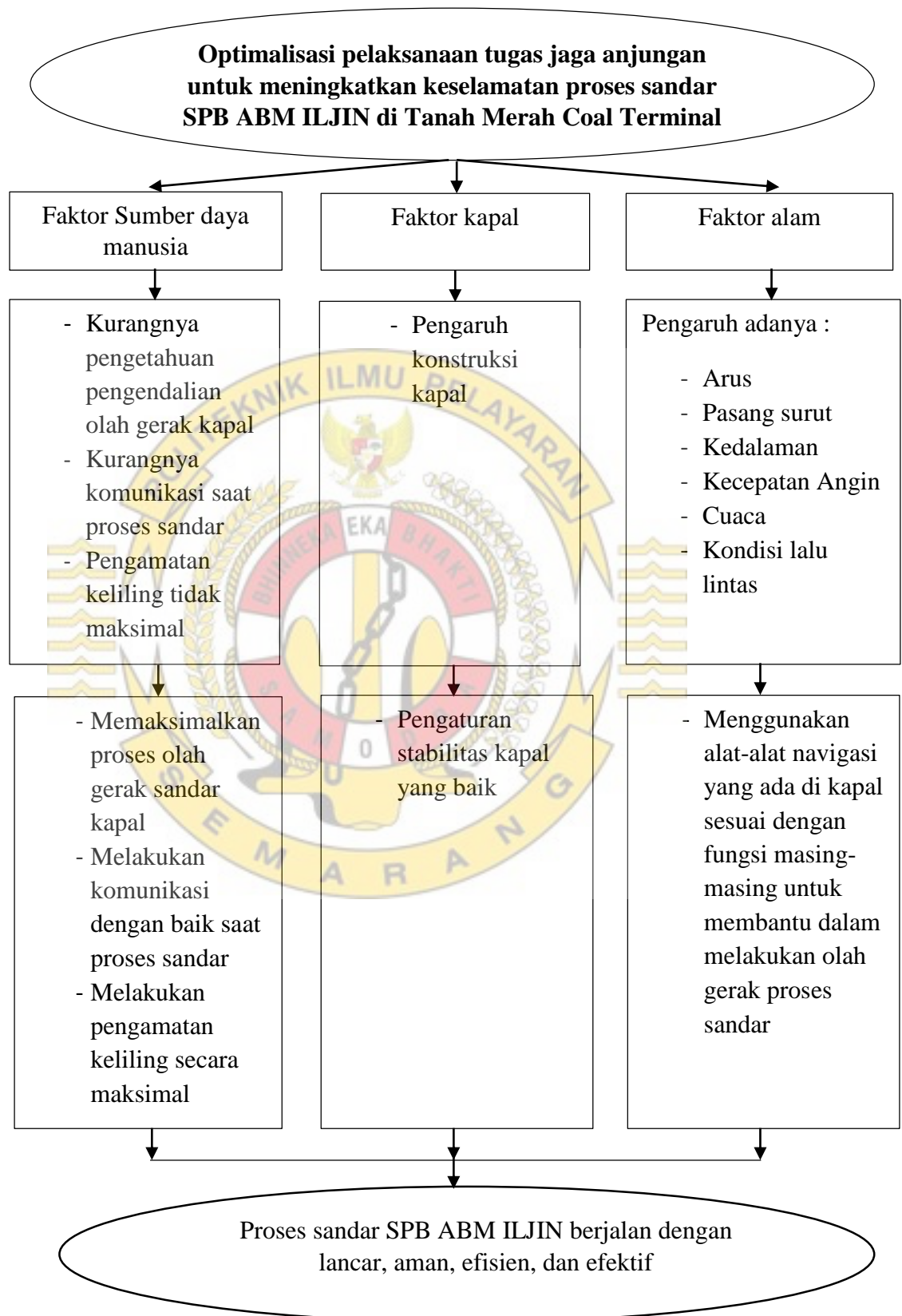
b. Perbedaan

Perbedaan penelitian pertama dengan penelitian ini adalah dari segi pembahasan, penelitian pertama difokuskan pada pengoptimalan tugas jaga dalam mencegah bahaya tubrukan, sedangkan penelitian ini berfokus pada pengoptimalan tugas jaga untuk keselamatan proses sandar.

Perbedaan penelitian kedua dengan penelitian ini yaitu penelitian kedua membicarakan pelaksanaan dinas jaga pada saat berlayar sedangkan penelitian ini membicarakan pelaksanaan dinas jaga saat proses sandar.



2.2 Kerangka Pikir



Berdasarkan kerangka berpikir diatas, peneliti menjelaskan bagaimana proses sandar kapal untuk mencegah kecelakaan di SPB ABM ILJIN. Proses sandar kapal dapat berjalan dengan baik dan tidak menimbulkan masalah apabila awak kapal memiliki pengetahuan dan pemahaman tentang proses sandar kapal sehingga tidak terjadi hal yang tidak diinginkan yang akan menghambat kegiatan pelayaran.



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Berdasarkan penjelasan pada bab-bab sebelumnya tentang pengoptimalan tugas jaga anjungan untuk meningkatkan keselamatan proses sandar SPB ABM ILJIN di Tanah Merah Coal Terminal, adapun kesimpulan yang penulis dapatkan yaitu:

1. Pelaksanaan tugas jaga anjungan harus dioptimalkan karena pada saat proses sandar masih terjadi kecelakaan. Dampak dari kecelakaan itu mengakibatkan rusaknya ralling *monkey island* atau kompas dek bagian kanan, patahnya antena *navtex*, rusaknyaudukan antena *very high frequency* 1, pecahnya lampu sorot *cargo* serta terhambatnya proses pemuatan batubara.
2. Upaya-upaya yang harus dilakukan untuk meningkatkan keselamatan proses sandar adalah memaksimalkan pelaksanaan olah gerak, melakukan komunikasi dan koordinasi dengan baik, memaksimalkan penggunaan alat-alat navigasi, melakukan pengaturan stabilitas kapal yang baik, serta melakukan pengamatan keliling dengan baik sedini mungkin.

5.2 Saran

Dari hasil analisa data dan pembahasan masalah pada bab IV, adapun saran-saran yang disampaikan penulis antara lain:

1. Sebaiknya pelaksanaan proses sandar dilaksanakan dengan optimal sesuai tugas dan tanggung jawabnya oleh petugas jaga anjungan serta seluruh pihak yang terlibat dalam kegiatan proses sandar kapal. Selain itu, dari banyaknya faktor penyebab terjadinya kecelakaan maka sebelum pelaksanaan proses sandar sebaiknya dilakukan pengecekan keadaan sekitar tempat sandar untuk memastikan kondisi mendukung dan pastikan tidak ada faktor atau hal-hal yang membahayakan dalam pelaksanaan proses sandar kapal.
2. Alangkah baiknya dalam pelaksanaan proses sandar kapal memperhatikan serta melaksanakan upaya-upaya untuk meningkatkan keselamatan proses sandar. Selain itu, dalam melaksanakan upaya untuk meningkatkan proses sandar sebaiknya dilakukan pemeriksaan terhadap seluruh peralatan beserta alat-alat navigasi diatas kapal yang digunakan dalam upaya meningkatkan keselamatan proses sandar. Pastikan seluruhnya dalam keadaan normal dan siap untuk digunakan serta diharapkan mampu untuk mencegah terjadinya kecelakaan sehingga proses sandar kapal dapat berjalan dengan aman dan lancar.

DAFTAR PUSTAKA

- Analisa Pengaruh Kedalaman and others, 'Analisa Pengaruh Kedalaman, Arus, Serta Tinggi Gelombang Perairan Terhadap Olah Gerak Kapal', *Jurnal Teknik Perkapalan*, 5.4 (2017), 785–91.
- Agus Susworo and Dwi Marhaendro, 'Pengertian Kegunaan Penelitian Survei Ciri-Ciri Ruang Lingkup Survei', 2013, 1–8.
- 'Arti Kata Optimal - Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online' <<https://kbbi.web.id/optimal>> [accessed 8 March 2021].
- 'Arti Kata Proses - Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online' <<https://kbbi.web.id/proses>> [accessed 8 March 2021].
- Branch, 1995, "Dictionary Of Shipping Internasional Business Trade Terms And Abbreviations", London.
- Dwi Antoro, Sri Purwantini, and M. Arif Ikhsannudin, 'Analisis Peningkatan Dinas Jaga Di Daerah Rawan Guna Meningkatkan Keamanan Pada Kapal Mt. Sei Pakning', *Dinamika Bahari*, 8.2(2018),1960–77 <<https://doi.org/10.46484/db.v8i2.70>>.
- Hasan Alwi, *Kamus Besar Bahasa Inddonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka 2007), hlm 1198
- Iskandar. 2009. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Gaung Persada Press.
- Jozef Raco, 'Metode Penelitian Kualitatif: Jenis, Karakteristik Dan Keunggulannya', 2018.
- Jonathan, Sarwono. 2006. *Analisis Data Penelitian SPSS13*. Bandung: Andi.
- Jonathan, Sarwono. 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Juliansyah Noor, *Metodologi Penelitian: Skripsi, Tesis, Disertasi, dan Karya Ilmiah* (Jakarta: Kencana, 2014), 34
- 'Keselamatan - Wikipedia Bahasa Indonesia, Ensiklopedia Bebas' <<https://id.wikipedia.org/wiki/Keselamatan>> [accessed 16 March 2021].
- Kholid Mawardi, 'Pengaturan Pelaksanaan Dinas Jaga Di Kapal Sesuai Stcw 1978 as Amended 2010', 19.1(2021) <<https://doi.org/10.33489/mibj.v19i1.260>>.
- Meleong, Lexy J. 2004. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja.
- Meleong, Lexy J. 2012. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja.
- Miles dan Huberman, *Analisis Data Kualitatif*, Jakarta: Universitas Indonesia Press, 1992, hlm 16.

- Mohamad Mustari. 2012. *Pengantar Metode Penelitian*. Yogyakarta: LaksBang PRESSindo
- M. Kosasih Zen Elphiana E.G, Yuliansyah M. Diah, 'Pengaruh Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Pt. Pertamina Ep Asset 2 Prabumulih', *JEMBATANB- Jurnal Ilmiah Manajemen Bisnis Dan Terapan*, 2, 2017, 10318 <<https://ejournal.unsri.ac.id/index.php/jembatan/article/download/5296/pdf>>.
- Pengangkut Block and others, 'Desain Self-Propelled Barge Sebagai Fasilitas', 7.2 (2018), 216–21.
- Riduwan. 2003. *Skala Pengukuran Variabel-Variabel Penelitian*. Bandung: CV Alfabeta.
- Rosmawita Saleh and others, 'ANALISIS TERJADINYA KETERLAMBATAN PENYANDARAN KAPAL TANKER PT . PERTAMINA', III.1 (2010), 1–13.
- Sjafril Karana, 'Analisis Keselamatan Self Propelled Barge Sebagai Sarana Transportasi Batubara', *Jurnal Ilmiah Pengkajian Industri*, 10.2 (2016), 137–48.
- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukardi. 2003. *Metodologi Penelitian Pendidikan Kompetensi dan Praktekarya*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Supriyanto, Acmad Sani dan Masyuri Machfudz. 2010. *Metodologi Manajemen Sumber Daya Manusia*. Malang: UIN Maliki Press.
- Winardi, *Pengantar Manajemen Penjualan* (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1999) hal 11
- Yandry Pagappong, 'EJournal Ilmu Pemerintahan, ... (...) 2015 : ...-... ISSN 0000-0000, Ejournal.Ip.Fisip-Unmul.Ac.Id © Copyright 2015', *EJournal Ilmu Pemerintahan*, 2015, 1–11.

LAMPIRAN TRANSKRIP WAWANCARA

TRANSKRIP WAWANCARA 1

Nama : Yanwar Taopiq
 Jabatan : Mualim I
 Waktu : 17 April 2020



Hasil Wawancara

1. Assalamualaikum chief. Selamat Pagi. Mohon ijin, apakah chief sedang sibuk atau tidak? Bolehkah saya meminta waktunya?

Jawab :

Waalikumussalam det. Selamat Pagi. Tidak det, silakan.

2. Mohon ijin chief. Saya ingin bertanya mengenai kejadian kecelakaan pada saat proses sandar di Tanah Merah Coal Terminal. Apakah chief berkenan?

Jawab :

Silakan det. Saya sangat berkenan.

3. Izin chief, terkait terjadinya kecelakaan tubrukan pada saat proses sandar di Tanah Merah Coal Terminal. Saya akan bertanya mengenai apa penyebab terjadinya hal ini chief?

Jawab:

Menurut saya yang menjadi faktor utama terjadinya kecelakaan sandar di Tanah Merah Coal Terminal yaitu berasal dari faktor manusia itu sendiri. Kurangnya komunikasi antara pihak kapal, *assist tug*, kru yang bertugas di haluan dan buritan, serta dari *jetty master* menyebabkan salah pengambilan keputusan dalam bermanuver sehingga kapal mengalami kecelakaan tubrukan.

Hal itu dipengaruhi juga oleh kondisi cuaca, kekuatan arus, kecepatan angin, dan kondisi perairan di daerah tersebut membuat proses olah gerak menjadi terganggu.

Oleh karena itu, sebagai seorang perwira atau mualim kita harus bisa menentukan keadaan perairan sekitar sebelum melaksanakan proses sandar.

4. Apakah komunikasi atau koordinasi yang baik mempengaruhi proses olah gerak sandar chief?

Jawab:

Iya det, petugas jaga anjungan pada saat olah gerak harus memaksimalkan koordinasi atau komunikasi dengan semua pihak karena proses olah gerak

sandar sangat membutuhkan koordinasi untuk mempermudah dalam pengambilan keputusan.

Apabila komunikasi tidak maksimal maka akan terjadi miskomunikasi yang bisa menyebabkan kecelakaan seperti yang terjadi kemarin. Oleh karena itu koordinasi yang baik akan mempermudah dalam berolah gerak.

5. Dengan tersedianya alat navigasi di anjungan, apakah penggunaan alat navigasi bisa dijadikan patokan pada saat olah gerak proses sandar?

Jawab:

Tidak det, tidak selamanya alat navigasi itu benar. Boleh kita menjadikan patokan dan kita harus memaksimalkan penggunaan alat-alat navigasi yang tersedia tetapi kita juga harus melihat secara visual dengan mata kita karena alat navigasi juga bisa error. Oleh karena itu dengan terbatasnya pandangan kita saat berada di anjungan karena tidak bisa melihat kapal secara keseluruhan, maka kita kembali ke memaksimalkan komunikasi dengan semua pihak baik itu perwira yang bertugas di haluan, di buritan, dan dengan *jetty master* yang berada di darat.

6. Menurut chief apa saja dampak yang muncul dari kecelakaan tersebut?

Jawab:

Menurut saya terjadinya kecelakaan tubrukan kapal dengan loader pemuatan batubara mengakibatkan proses pemuatan batubara menjadi terhambat, pihak dari Tanah Merah Coal Terminal melakukan pengecekan terhadap loader apakah terjadi kerusakan. Namun setelah 2 jam, pihak Tanah Merah Coal Terminal memberikan info bahwa proses pemuatan batubara dapat dilaksanakan. Disisi lain, akibat kecelakaan itu mengakibatkan kerusakan pada kapal. Kerusakan itu antara lain patahnya antena-antena alat navigasi, rusaknya raling kompas dek, dan pecahnya lampu sorot cargo. Namun dari patahnya antena alat navigasi, alhamdulillah peralatan navigasi masih berfungsi dan bisa digunakan setelah di cek oleh muallim 2.

7. Setelah mengetahui penyebab dan dampak yang terjadi dari kecelakaan tersebut, lalu bagaimana cara mengantisipasi agar kejadian tersebut tidak terulang lagi?

Jawab:

Terdapat beberapa upaya untuk mengantisipasi agar kejadian kecelakaan tidak terulang lagi, yaitu kita harus memaksimalkan komunikasi dengan semua pihak dengan baik, melihat keadaan cuaca dan kondisi perairan disekitar tempat

sandar, melakukan pengamatan keliling yang baik dan menggunakan alat navigasi sesuai fungsinya sehingga dapat melakukan olah gerak proses sandar dengan lancar.

Sebagai seorang mualim kita seharusnya terus meningkatkan kompetensi kita dalam berolah gerak karena hal itu sangat berpengaruh dalam proses sandar. dan yang terakhir, pada saat proses sandar semua pihak yang terlibat harus melaksanakan tugasnya dengan penuh tanggung jawab.

8. Terimakasih atas pendapat dan penjelasannya chief. Terimakasih atas waktu dan ilmunya. Hal ini sangat bermanfaat bagi saya yang sedang dalam tahap belajar.

Jawab:

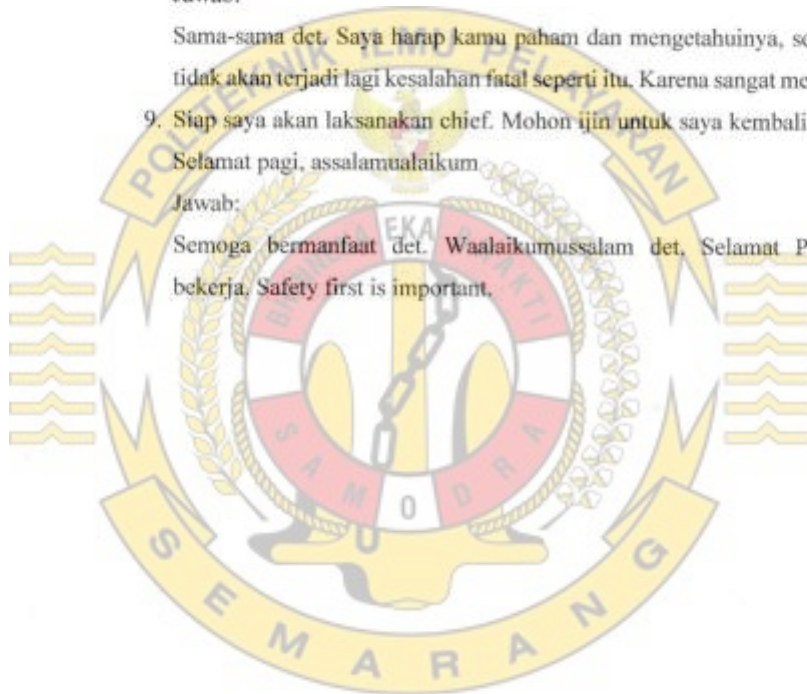
Sama-sama det. Saya harap kamu paham dan mengetahuinya, sehingga kelak tidak akan terjadi lagi kesalahan fatal seperti itu. Karena sangat membahayakan.

9. Siap saya akan laksanakan chief. Mohon ijin untuk saya kembali bekeja chief.

Selamat pagi, assalamualaikum

Jawab:

Semoga bermanfaat det. Waalaikumussalam det. Selamat Pagi. Selamat bekerja, Safety first is important.



TRANSKRIP WAWANCARA 2

Nama : Faniba Idha N

Jabatan : Muallim III

Waktu : 17 April 2020



Hasil Wawancara

1. Assalamualaikum third. Selamat Pagi. Mohon ijin, apakah third sedang sibuk atau tidak? Bolehkah saya meminta waktunya?

Jawab :

Walaikumussalam . Selamat Pagi det. Silakan.

1. Mohon ijin third. Saya ingin bertanya mengenai kejadian kecelakaan pada saat proses sandar di Tanah Merah Coal Terminal. Apakah third berkenan?

Jawab :

Silakan det.

2. Izin third, pertama saya ingin menanyakan faktor penyebab terjadinya kecelakaan tersebut third?

Jawab:

Faktor penyebab terjadinya kecelakaan menurut saya yaitu kurangnya tanggungjawab dari setiap pihak yang terlibat dalam proses sandar. Kurangnya komunikasi mengakibatkan lambatnya pengambilan keputusan dalam bermanuver. Petugas jaga yang berada di anjungan harus selalu berkomunikasi dengan pihak assist tug, jetty master dan perwira yang bertugas di haluan dan buritan sehingga dapat mempermudah dalam bermanuver.

Petugas jaga anjungan harus memiliki kemampuan dan pengetahuan dalam berolahgerak karena itu akan mempermudah dalam proses sandar.

3. Saya paham third pengetahuan olah gerak seorang muallim sangat berpengaruh. Selanjutnya apakah ada faktor lain yang mempengaruhi kecelakaan?

Jawab:

Faktor lain menurut saya berasal dari alam terutama kekuatan arus di perairan tersebut. Arus sangat mempengaruhi pelaksanaan olah gerak kapal hal ini disebabkan dorongan arus yang kuat bisa membuat olah gerak kapal akan melambat jika melawan arus dan sebaliknya olah gerak akan semakin cepat jika

searah dengan arus. Kita juga harus melihat kondisi cuaca dan keadaan di perairan tempat sandar.

4. Jadi dari yang sangat berpengaruh adalah faktor manusia, dan alam. Selanjutnya saya ingin bertanya, dampak yang terjadi diantaranya apa saja third?

Jawab:

Menurut saya, dampak yang terjadi di kapal adalah rusaknya beberapa antena alat navigasi, serta rusaknya railing kompas dek. Selain itu juga menghambat proses pemuatan karena harus menunggu 2 jam agar proses pemuatan batubara dapat dilaksanakan.

5. Selanjutnya bagaimana cara supaya kejadian kecelakaan pada saat sandar tidak terulang lagi?

Jawab:

Cara yang harus dilakukan yaitu sebelum proses sandar kita harus memastikan kondisi cuaca, arus, angin, kedalaman di tempat sandar. Melakukan pengamatan keliling dengan baik, serta menggunakan alat navigasi sesuai fungsinya.

Komunikasi harus dilakukan dengan baik karena dalam proses berolah gerak perlu koordinasi yang baik sehingga dapat diambil keputusan dengan benar dan tepat supaya proses sandar berjalan dengan aman dan lancar.

6. Dari penjelasan third ini, saya paham. Terimakasih atas waktu dan ilmunya

Jawab:

Sama-sama det. Semoga ilmu ini bermanfaat nantinya untuk kamu det.

7. Siap saya akan laksanakan third. Mohon ijin untuk saya kembali bekeja third.

Selamat pagi third

Jawab:

Selamat pagi det.

TRANSKRIP WAWANCARA 3

Nama : Ramedon
 Jabatan : Juru mudi yang bertugas pada saat olah gerak
 Waktu : 17 April 2020



Hasil Wawancara

1. Assalamualaikum pak. Selamat Sore. Mohon ijin, apakah bapak sedang sibuk atau tidak? Bolehkah saya meminta waktunya?

Jawab :

Walaikumussalam . Silakan det.

2. Mohon ijin pak, Saya ingin bertanya mengenai kejadian kecelakaan pada saat proses sandar di Tanah Merah Coal Terminal. Apakah bapak berkenan?

Jawab :

Iya, silakan det. Kebetulan saya sedang kondisi tidak bekerja.

3. Pertama, pada saat olah gerak proses sandar apakah bapak mengalami perbedaan dengan proses olah gerak sandar sebelumnya?

Jawab:

Iya det saya rasakan perbedaan pada saat olah gerak proses sandar yang terjadi kecelakaan itu. Menurut saya koordinasi dan komunikasi yang dilakukan di anjungan dengan pihak lainnya kurang maksimal det. Kurangnya komunikasi itu mungkin menjadi faktor terjadinya kecelakaan tubrukan.

4. Siap pak. Lalu apakah menurut bapak ada faktor lain yang menyebabkan kecelakaan proses sandar di Tanah Merah Coal Terminal?

Jawab:

Menurut saya faktor lain yaitu berasal dari alam det, meliputi kecepatana arus, angin, pasang surut, dan kondisi perairan setempat. Kekuatan arus bisa mengakibatkan kapal menjadi sulit dalam berolah gerak. Jadi kita harus melihat kondisi yang ada di lapangan dengan baik. Oleh karena itu kembali lagi ke koordinasi yang baik antara semua pihak dalam melaksanakan proses sandar.

5. Menurut bapak apa pengaruh dari kejadian kecelakaan itu?

Jawab:

Menurut saya, kecelakaan itu mempunyai pengaruh terhadap proses pemuatan karena menjadi terhambat. Setelah menunggu 2 jam, proses pemuatan baru bisa

berjalan. Pengaruh lainnya yaitu rusaknya peralatan diatas kapal seperti ralling dan antena serta lampu penerangan.

6. saya paham pak, setelah mengetahui faktor penyebab dan dampaknya kemudian bagaimana cara untuk mengatasi agar tidak terjadi kecelakaan lagi?

Jawab:

Untukantisipasi kejadian tersebut tidak terulang lagi, kita harus melakukan proses olah gerak dengan baik dan mengutamakan komunikasi dengan semua pihak serta melakukan pengamatan keadaan di lapangan. Dengan itu maka olah gerak proses sandar bisa berjalan dengan baik.

7. Terimakasih atas penjelasan dari bapak, hal ini sangat bermanfaat bagi saya yang sedang dalam tahap belajar. Terimakasih atas waktunya

Jawab:

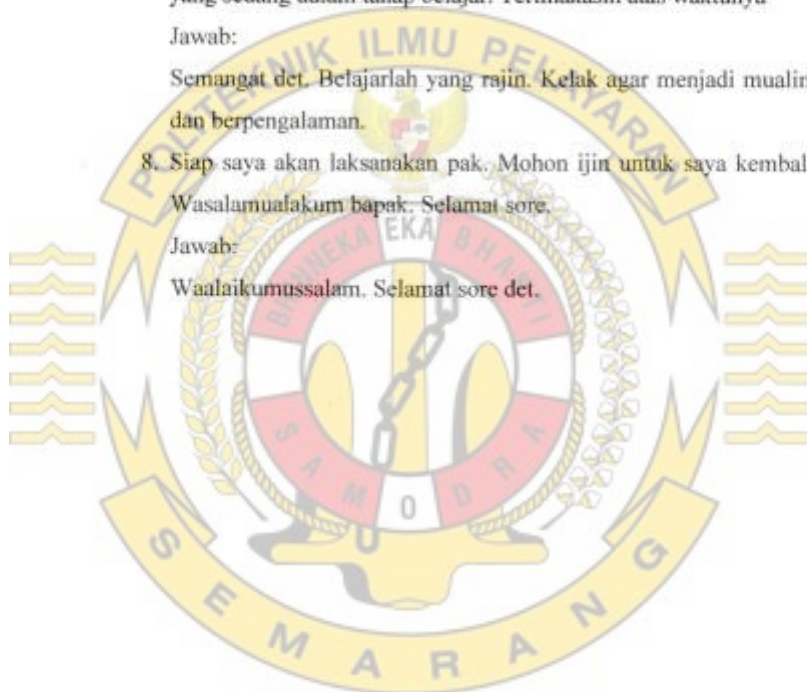
Semangat det. Belajarlah yang rajin. Kelak agar menjadi mualim yang pintar dan berpengalaman.

8. Siap saya akan laksanakan pak. Mohon ijin untuk saya kembali bekeja pak.


Wasalamualakum bapak. Selamat sore.

Jawab:

Walaikumussalam. Selamat sore det.



LAMPIRAN BERITA ACARA

	SAFETY MANAGEMENT SYSTEM STATEMENT OF FACTS	SLM_ISM_SMS_FORM_354_E	
		Version	1
		Effective Date 01-03-2017	Authorized by: Chief Operating Officer

VESSEL ABM ILJIN

DATE (dd/mm/yy) 11.04.2020

Port / Location JETTY QWELL

Loaded Unloaded **STATEMENT OF FACT**

ON DATE 11.04.2020 AT 20.00 WITA, WHEN VESSEL PROCES ALONGSIDE STARBOARD SIDE IN JETTY QWELL, ANY INCIDENT LOADER NO 1 TOUCHING RAILING MONKEY DECK AT STARBOARD SIDE, WHEN IT VESSEL IN FORWARD ASSIST IS FAHRY, AFTER ASSIST IS DC 9, WITH COMMAND BY JETTY MASTER / ONSHORE (MR. BUDI), WHEN VESSEL WANT TO ALONGSIDE, THE POSITION OF LOADER NO 1 WAS FORWARDED OUR VESSEL, WHEN COMING THE ALONGSIDE TO STARBOARD SIDE WITH SPEED SHOWING IN SPEEDLOG 1.5 KNOT TO STARBOARDSIDE, 3RD OFFICER IN FORECASTLE GIVE INFORMATION WITH RADIO IF DISTANCE LOADER NO 1 IS 80 M FROM BOW, JETTY MASTER INFORM TO FAHRY TO PULL OUT OUR VESSEL, FROM JETTY MASTER GIVE INFORMATION STILL SAFE, AND THEN GIVE INFORMATION AGAIN THAT LOADER NO 1 TO CLOSE WITH BRIDGE, AND THEN ASSIST FORWARD INSTRUCTION FOR PULL OUT THE VESSEL IN PORTSIDE BY JETTY MASTER AND THEN REPEAT AGAIN FOR PULL OUT THE VESSEL TO PORT SIDE AND MASTER GIVE INFORM INCREASING RPM TO MAKE SAFE OUR VESSEL FROM LOADER NO 1, BUT FAHRY CAN NOT HOLD VESSEL, BECAUSE THIS HAPPEN MAKE LOADER NO 1 TOUCHING RAILING AT MONKEY ISLAND / COMPASS DECK.

WHEN THIS HAPPENED POSITION MASTER IN THE BRIDGE WITH CHIEF OFFICER AND AB DUTY. FOR FORECASTLE DECK HAVE 3RD OFFICER, BOATSWAIN AND CADET, FOR AFT DECK HAVE 2ND OFFICER WITH AB 1. WHEN THIS HAPPENED, POSITION ENGINE RUNNING DEAD SLOW AHEAD AS PER AS INSTRUCTION JETTY MASTER AND POSITION STEERING MIDSHIP, THE WATER HIGH TIDE, CURRENT POSITION 240 WITH SPEED CURRENT 0.15 KNOT, WIND SPEED IS 4 KNOT, WIND DIRECTION EAST AND 2 RADAR IS THE RUNNING NORMAL. PICTURE ATTACHED.

Annex-es

YES NO

Number of Annex-es

THIRD PARTIES INVOLVED

Name:	Name:	Name:
YANWAR T	DEDI A	FANIBA
Rep. Name:	Rep. Name:	Rep. Name:
Rank: C/O	Rank: 2/O	Rank: 3/O
Signature :	Signature :	Signature :

MASTER

Name: CAPT HARDIANTO
Signature and vessel stamp:

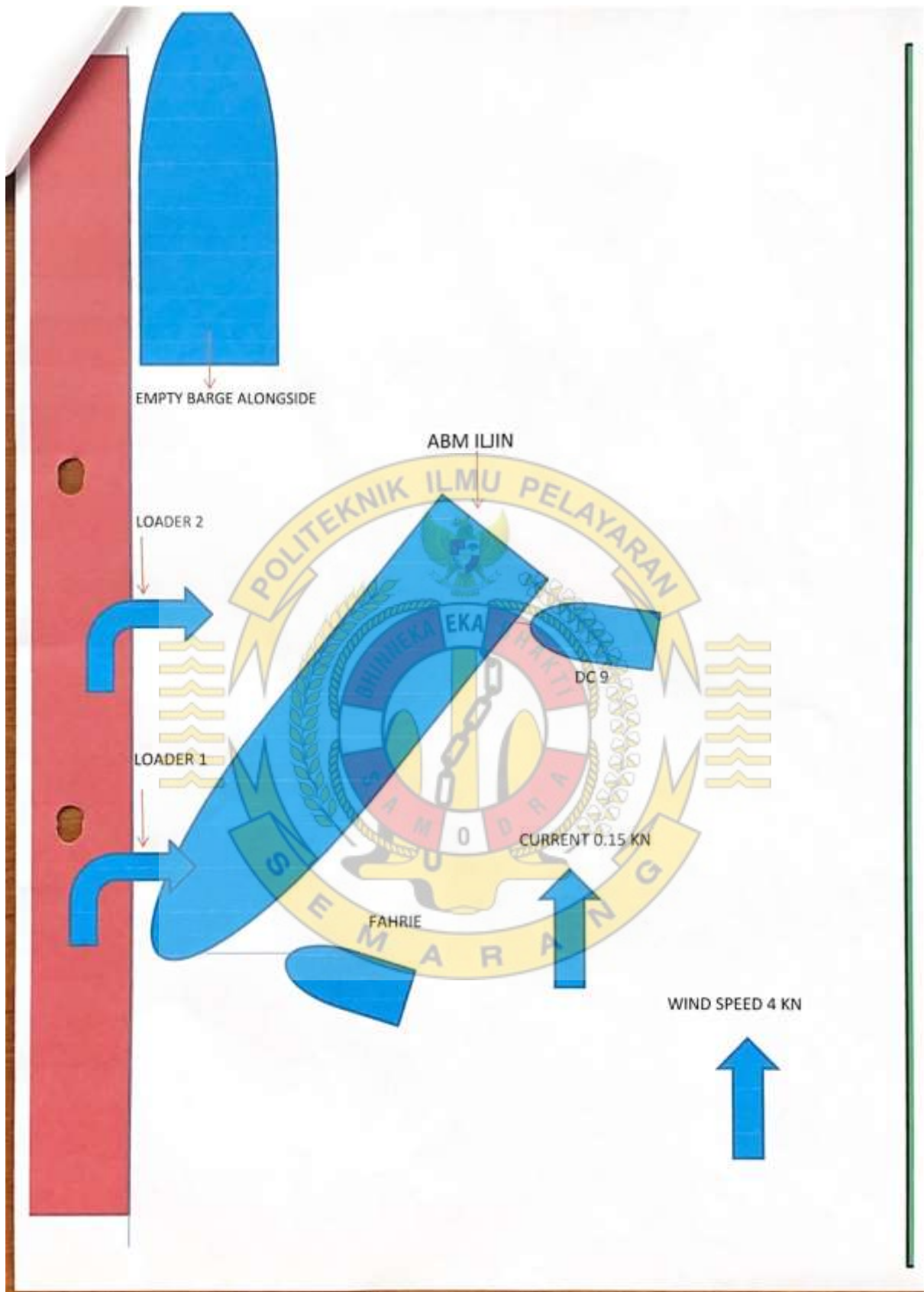
Nb: this form to be filled up when incident occurs with third party (-ies). As far as practicable, signature from third party (-ies) to be obtained. Form to be sent to Technical Department and ghse@slmaritime.com

Check Validity when printed
This document is the property of PT Sinarmas LDA Maritime
Any total or partial reproduction is prohibited without written authorization



Keterangan :

1. Kerusakan Railing Sebelah kanan (Compass Deck).
2. Dudukan Antenna VHF No 1 Lepas (Masih berfungsi).
3. Antena Navtex Receiver Patah dibagian luar (Masih berfungsi).
4. Lampu Cargo Sebelah Kanan (Kaca Pecah) / Lampu masih nyala.



KERUSAKAN PADA KAPAL AKIBAT KECELAKAAN

FOTO	KETERANGAN
	Patahnyaudukan antenna vhf 1
	Pecahnya lampu sorot cargo
	Patahnya antenna navtex

Rusaknya *ralling* kompas dek



UPAYA PENGOPTIMALAN PROSES SANDAR

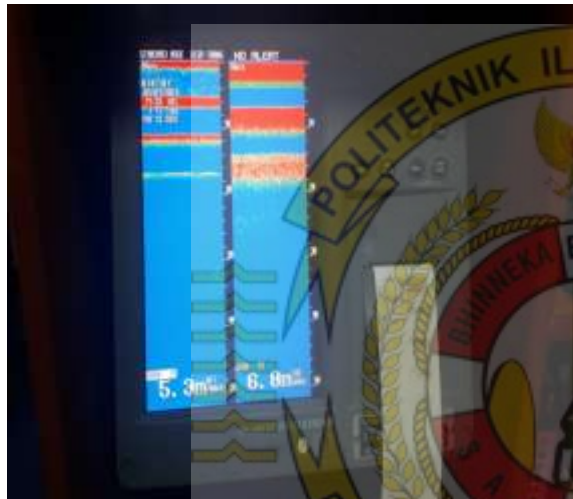
FOTO	KETERANGAN
	<p>Memaksimalkan pelaksanaan olah gerak sandar kapal</p>
	<p>Komunikasi antara anjungan, haluan, dan buritan</p>

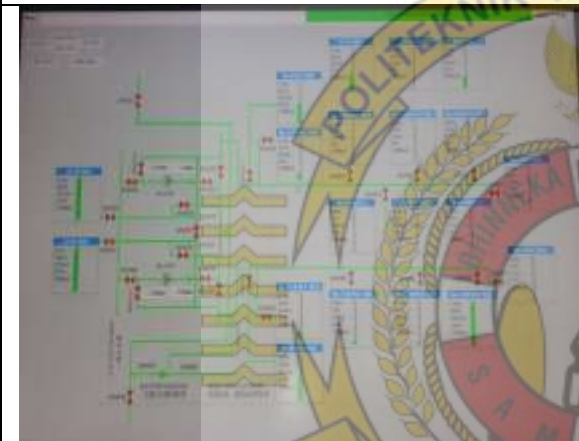


Penggunaan alat-alat navigasi diatas kapal:

- a. Radar dan Arpa
- b. GPS
- c. VHF
- d. Gyro Compass
- e. Kemudi
- f. Echo Sounder
- g. Binocular atau teropong
- h. Anemometer







Pengaturan stabilitas pada kapal

Pelaksanaan look out

LAMPIRAN CREW LIST

	SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	SLM_ISM_SMS_FORM_319_E	
	CREW LIST	Version	2
		Effective Date : 01-04-2020	Authorized by: COO

	<input type="checkbox"/>	CREW LIST NUMBER (yearly, 01 to xxx)	13
ARRIVAL	<input type="checkbox"/>	DEPARTURE	<input checked="" type="checkbox"/>
1. NAME OF SHIP	ABM ILJIN	2. CALL SIGN OF SHIP	YCLS2
3. FLAG STATE OF SHIP	INDONESIA	4. LAST PORT OF CALL	TMCT
5. PORT OF ARRIVAL / DEPARTURE	Cirebon	6. DATE OF ARRIVAL / DEPARTURE	10.08.2020


7. NO.	8. FAMILY NAME, GIVEN NAME	9. RANK OF RATING	10. NATIONALITY	11. BOARDING DATE	12. DATE AND PLACE OF BIRTH		13. NATURE AND NO. OF IDENTITY DOCUMENT (SEAMAN'S PASSPORT)
1	Seno Kartiko Nugroho	Master	Indonesia	16.06.2020	Rembang	30.03.1964	F 323012
2	Moh. Mahsyar	Chief Officer	Indonesia	30.07.2020	Pekalongan	06.02.1969	G 011647
3	Dedi Apriyadi	Second Officer	Indonesia	11.12.2019	Pematang	18.04.1991	E114062
4	Andrian Prasetyo Irianto	Third Officer	Indonesia	29.06.2020	Surabaya	17.01.1996	F 147626
4	Imam Heru Saputro	Chief Engineer	Indonesia	29.06.2020	Semarang	25.08.1978	F 217903
6	Andhika Satriaji	Second Engineer	Indonesia	11.12.2019	Tegal	17.04.1993	F 283487
7	Setyan Nur Yelhya	Third Engineer	Indonesia	03.02.2020	Tegal	19.06.1994	C 062006
8	Asep Hadi Mulyana	Electrician	Indonesia	11.02.2020	Bandung	19.03.1968	E 082321
9	Sugeng P.	Cook	Indonesia	19.07.2020	Purwokerto	20.12.1970	G 000005
10	Jaka Pamungkas	Boatwain	Indonesia	16.06.2020	Banyumas	11.11.1985	E 107982
11	Ramedon	Able Seaman	Indonesia	13.03.2020	Tegal	09.03.1987	F 238655
12	Adi Hariyadi	Able Seaman	Indonesia	09.08.2020	Probolinggo	24.08.1979	C 072592
13	Eko Riwayanto	Oiler	Indonesia	03.02.2020	Grobogan	29.09.1991	F 132100
14	Budi Suprpto	Oiler	Indonesia	29.02.2020	Jakarta	06.04.1988	F 247595
15	S. Imam Malik	Oiler	Indonesia	29.06.2020	Banyuwangi	14.11.1994	E 072141
16	Sidik Yudhoyono	Deck Cadet	Indonesia	13.10.2019	Kebumen	02.08.1999	F 241828
Total : (16) persons : Including master							

14. DATE AND SIGNATURE BY MASTER, AUTHORIZED AGENT OR OFFICE
MASTER : Capt. Seno Kartiko Nugroho 10.08.2020

Nb: form to be sent to Crew , Operation & QHSE Department

Check validity when printed.
 This document is the property of PT Sinarmas LDA Maritime.
 Any total or partial reproduction is forbidden without written authorization.

LAMPIRAN SHIP PARTICULAR

	SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN SAFETY MANAGEMENT SYSTEM PERINCIAN KAPAL SHIP'S PARTICULARS	MBP ISM SMS FORM 007 EI	
		Revisi/Revision 1	
		Tanggal Efektif / Effective Date 01-01-2013	Disetujui Oleh: Direktur Operasional/ Authorized by: Chief Operating Officer

SHIP'S PARTICULARS

Issued Updated

Print On: 13/10/2019
 Oleh By: Capt. Harlanis

Ship's Name	ABM ILJIN	Call Sign	YCLS2	Residers / Flag	JAKARTA
Hull	CM0004AM	N°	307/ATHUB/XI/2018		
Registry	JAKARTA	MMSI	525200886	LRB/WO N°	9835680

<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> H	Classification	KOREAN REGISTER	Class	+HRS 1-CARDD SHIP, DECK CARDD SHIP EM / BWH, IAFS, ICPP, ICPP, IAPP, PSPC +KRM 1
Tk			Keel laid	2017
Tel			Discount / Launched	2018
Empg			Discrete / Delivered	2018
Faks Fax				
Modern				
af. JSC				
Asosiasi	PT. ALUR BIRU MARITIM	Operator	PT. SINARMAS LBA MARITIM	
Alamat				
Address	Sinarmas Land Plaza, Tower 8, 3F - JI. M.H. Thamrin No. 51 Jakarta, 10090	Kantor / Address	Sinarmas Land Plaza, Tower 8, 3F - JI. M.H. Thamrin No. 51 Jakarta, 10090	
Tel	+62-21-50113388	Tel	+62-21-50113388	
Faks Fax	+62-21-50113377	Faks Fax	+62-21-50113377	

Dimensi / Dimensions	LOA	129.3 m	Ke pelatuk udan / Distance from keel to	8.90 m
	LPP	125.2 m	Tinggi maksimum dari struktur bawah / Maximum height from bottom keel	
	Breadth	26.0 m	Tinggi dari dasar ke atas HIC terbuka / Height from bottom of top of HIC open	
	Moulded	26.0 m	Tinggi dari Geladak Utama ke Bangun Atas / Height from Main Deck to top Foremast	22.7 m
	Extreme	26.0 m	Tinggi Kubung pada paku / Height of hatch cover	
	Moulded	9.8 m		

 Berat air / Drafts	Deadweight	12,613 m ³	Freeboard	TPC
Galu	3,533 m ³	12,613 m ³	2,468 m	51,800 mt
Pasar	5,650 m ³	13,000 m ³	2,365 m	31,800 mt
Tropical	5,788 m ³	13,373 m ³	2,232 m	31,900 mt
Tropis	5,887 m ³	13,365 m ³	2,103 m	31,100 mt
Segar	5,729 m ³	13,002 m ³	2,221 m	51,100 mt
Aliran ke PW	129 mm pada salib (musim panas) / mm (at summer draft)			
			Berat kapal kosong / CG ship	3,302,000 mt

Tonnage	International Tonnage	Gross	10172 LMS	Net	3051 LMS
	Parana	Gross	N/A TX	Net	N/A TX

Holds	N° N°	63.00 %	4,105,000 M ³	<input type="checkbox"/> In port <input type="checkbox"/> At sea
	N° N°	%	M ³	<input type="checkbox"/> In port <input type="checkbox"/> At sea
	N° N°	%	M ³	<input type="checkbox"/> In port <input type="checkbox"/> At sea
	N° N°	%	M ³	<input type="checkbox"/> In port <input type="checkbox"/> At sea

Main Engines	Jenis/Type				
Main Engine	2 x DAIHATSU EDNA-26(L)	KW	2 X 1600	Rpm	750.0
General or	4 x BLADE PROPELLER	Pipa Sembur Nozzles			
General or	2 X BTX CUMMINS CBM11DNGA	KVA	350	x Nbr	2

Perkiraan	Peak Seafast	Disual Loaded	Di Pelabuhan At Port (1 Min. Tahan) (1 Aux. Eng.)	Capacity (%)
Speed (Kts)	10.2	9.0		HFO 632.6 MGO 192.3 M3
Draft	DO			LD 21.8 M3 FW 361.5 M3 Ballast 8327.9 M3
Consumption	NGO			

LAMPIRAN HASIL TURNITIN

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI NASKAH SKRIPSI/PROSIDING No. 398/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2021

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

Nama : SIDIK YUDHOYONO

NIT : 541711106357 N

Prodi/Jurusan : NAUTIKA

Judul : OPTIMALISASI PELAKSANAAN TUGAS JAGA ANJUNGAN UNTUK MENINGKATKAN KESELAMATAN PROSES SANDAR SPB ABM ILJIN DI TANAH MERAH COAL TERMINAL

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 20 %* (Dua Puluh Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 23 Juli 2021

KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN

ALFI MARYATI, SH

NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

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

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Sidik Yudhoyono
2. Tempat, Tanggal lahir : Kebumen, 02 Agustus 1999
3. Alamat : Desa Jatijajar RT/RW 05/06 Kec.
Ayah, Kab. Kebumen, Prov. Jawa Tengah,
Indonesia



4. Agama : Islam

5. Nama orang tua

- a. Ayah : Mashudi
- b. Ibu : Siti Rofiah

6. **Riwayat Pendidikan**

- a. MI W Purwosari, Lulus Tahun 2011
- b. MTs N 4 Kebumen, Lulus Tahun 2014
- c. SMA Negeri 1 Rowokele, dan Lulus Tahun 2017
- d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

7. **Pengalaman Praktek Laut (PRALA)**

KAPAL : SPB. ABM ILJIN

PERUSAHAAN : PT. Sinarmas LDA Maritime

ALAMAT : Sinarmas Land Plaza, Tower II, Jl. M.H Thamrin,
RT.9/RW.4, Gondangdia, Kecamatan Menteng,
Kota Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota
Jakarta, 10350.