



**PENANGANAN TUMPAHAN BATU BARA PADA KEGIATAN
TRANSHIPMENT DI PT. CIPTA KRIDA BAHARI CABANG
BUNATI KALIMANTAN SELATAN**

SKRIPSI

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

Oleh

ENDANG NURFAIDAH
572011337549 K

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

SEMARANG

2024

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENANGANAN TUMPAHAN BATU BARA PADA KEGIATAN
TRANSHIPMENT DI PT. CIPTA KRIDA BAHARI CABANG BUNATI
KALIMANTAN SELATAN**

DISUSUN OLEH :

ENDANG NURFAIDAH
NIT : 572011337549

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,

Dosen Pembimbing 1
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M
Pembina (IV/a)
NIP. 19750318 200312 2 001

ANICITUS AGUNG NUGROHO, S.Si.T., M.Si
Penata (III/d)
NIP. 19780417 200912 1 002

Mengetahui
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi., M.Pd.
Penata (III/d)
NIP. 19850731 200812 2 00

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul ” PENANGANAN TUMPAHAN BATU BARA PADA KEGIATAN *TRANSHIPMENT* DI PT. CIPTA KRIDA BAHARI CABANG BUNATI KALIMANTAN SELATAN” karya,

Nama : Endang Nurfaidah

NIT : 572011337549

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, 2024

Semarang,

PENGUJI

Penguji I **FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A.P**
Penata (III/c)
NIP. 19760301 201012 1 001

Penguji II **Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M**
Pembina (IV/a)
NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji III **ERLI PUJIANTO, S.E., M.M**
Penata (III/b)
NIP. 19880420 201012 1 004

Mengetahui dan Menyetujui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO, M.M.Tr., M.Mar.
Pembina VI/b)
NIP. 19771129 200502 2 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Endang Nurfaidah

NIT : 572011337549 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul "PENANGANAN TUMPAHAN BATU BARA PADA KEGIATAN *TRANSHIPMENT* DI PT. CIPTA KRIDA BAHARI CABANG BUNATI KALIMANTAN SELATAN" karya,

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 dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya tulis ini.

Semarang,

Yang membuat pernyataan,

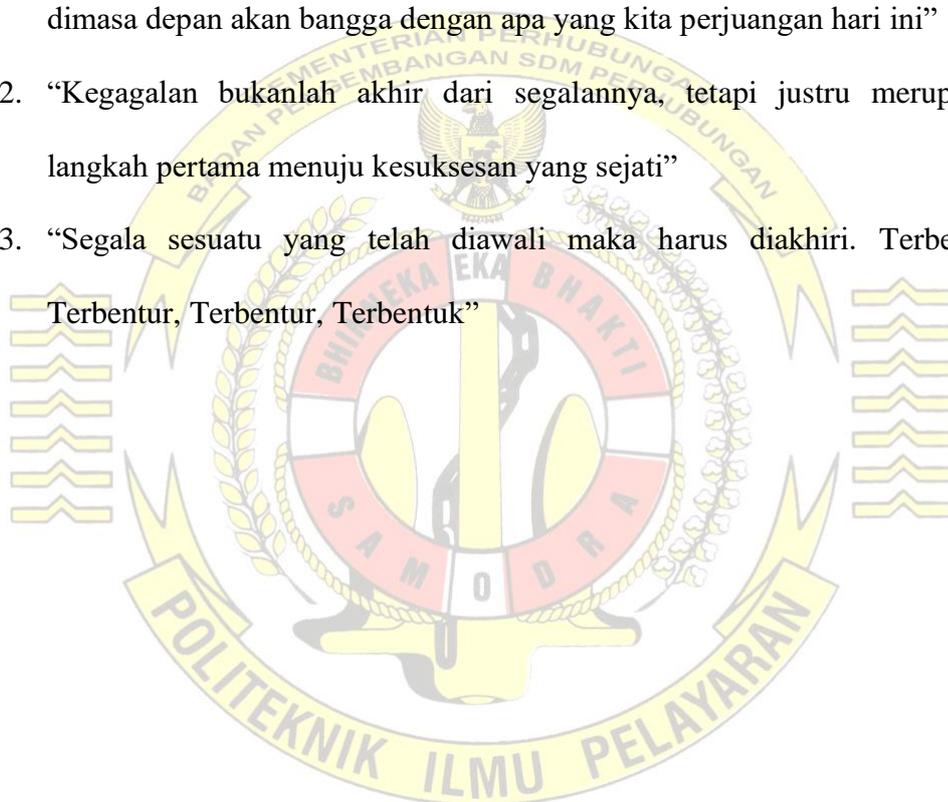


ENDANG NURFAIDAH
NIT. 572011337549 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. “Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya. Orang lain tidak akan paham *struggle* dan masa sulitnya kita yang mereka ingin tau hanya bagian *success stories* maka berjuanglah untuk diri sendiri walaupun gak ada yang tepuk tangan kelak diri kita dimasa depan akan bangga dengan apa yang kita perjuangan hari ini”
2. “Kegagalan bukanlah akhir dari segalanya, tetapi justru merupakan langkah pertama menuju kesuksesan yang sejati”
3. “Segala sesuatu yang telah diawali maka harus diakhiri. Terbentur, Terbentur, Terbentur, Terbentuk”



Persembahan:

1. Kedua Orang tua
2. PIP Semarang
3. PT. Cipta Krida Bahari

PRAKATA

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala nikmat, rahmat dan Karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan baik. Skripsi ini mengambil judul **PENANGANAN TUMPAHAN BATU BARA PADA KEGIATAN *TRANSHIPMENT* DI PT. CIPTA KRIDA BAHARI CABANG BUNATI KALIMANTAN SELATAN** dan penulisannya dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat mendapat gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Penulis selama praktek darat sebagai Cadet di PT. CIPTA KRIDA BAHARI salah satu perusahaan keagenan kapal, stevedoring dan Bongkar muat. Dalam menyelesaikan penelitian ini tidak terlepas dari adanya dukungan motivasi dan bantuan dari berbagai pihak maka dari itu perkenankanlah penulis menyampaikan rasa terima kasih kepada :

1. Kedua orang tua saya terutama alm ibu saya Hj Sitirah dan kaka saya yang selalu mendoakan dan memberikan dukungan serta orang-orang terdekat saya yang telah menjadi motivasi dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd. selaku Ketua Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Dr. Nur Rohmah, S.E, M.M, selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.

5. Anicitus Agung Nugroho, S.Si.T., M.Si_ selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
6. Seluruh dosen pengajar di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan berbagai ilmu kepada Taruna yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan ini.
7. Segenap staff dan civitas akademika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, semua perwira dan PT. Cipta Krida Bahari yang telah membantu baik berupa material maupun moral serta ilmu yang bermanfaat untuk Taruna sebagai modal di masa depan.
8. Sahabat saya mahmud, fikar anugrah, oca kirana dan ervin pramudita yang telah memberikan semangat selama proses awal pendidikan hingga akhir pendidikan.
9. Pemilik NRP 26824/P yang telah menemani dan mendukung saya dari awal skripsi hingga akhir skripsi dan seluruh rekan rekan Angkatan 57 terutama kasta galangan B2 yang telah menjadi saudara dan selalu melindungi selama saya menjalani pendidikan di kampus tercinta ini.

Penulis menyadari dalam Menyusun skripsi ini masih kurang dari sempurna. Untuk itu semua kritik dan saran yang membangun dari berbagai pihak. Besar harapan penulis semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat khususnya bagi penulis, umumnya bagi semua pihak.

Semarang, 2024

Penulis

ENDANG NURFAIDAH
NIT. 572011337549 K

ABSTRAK

Nurfaidah, Endang 2024. “PENANGANAN TUMPAHAN BATU BARA PADA KEGIATAN *TRANSHIPMENT* DI PT. CIPTA KRIDA BAHARI CABANG BUNATI KALIMANTAN SELATAN”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Nurohmah, S.E, M.M, Pembimbing II: Anicitus Agung Nugroho, S.Si.T., M.Si.

Tumpahan batu bara pada kegiatan bongkar muat merupakan salah satu insiden yang mencemarkan laut pada kegiatan *Ship To Ship* (STS). PT Cipta Krida Bahari Cabang Bunati Kalimantan Selatan mengalami insiden tersebut ketika pelaksanaan bongkar muat batu bara pada kegiatan *transshipment*. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang dapat menyebabkan tumpahan batu bara pada proses kegiatan *transshipment* di PT. Cipta Krida Bahari Cabang Bunati, Kalimantan Selatan dan untuk mengetahui upaya yang dilakukan PT. Cipta Krida Bahari Cabang Bunati, Kalimantan Selatan dalam menangani tumpahan batu bara pada kegiatan *transshipment*.

Metode penelitian ini adalah kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah observasi, wawancara, dan studi pustaka. Informan utama penelitian ini adalah Bapak Henson Purnomo selaku Penanggung Jawab Operasional dan informan pendukung penelitian ini adalah Bapak Dilah selaku *foreman*. Penelitian ini melakukan teknik analisis data dengan reduksi data, penyajian data dan menarik kesimpulan.

Faktor yang dapat menyebabkan tumpahan batu bara pada kegiatan *transshipment* di PT. Cipta Krida Bahari Cabang Bunati Kalimantan Selatan meliputi faktor alat, faktor manusia dan faktor cuaca. Upaya yang dilakukan oleh PT. Cipta Krida Bahari Cabang Bunati Kalimantan Selatan dalam menangani tumpahan batu bara pada kegiatan *transshipment* meliputi perawatan *grab* secara teratur, pengawasan yang ketat selama proses pemuatan batu bara menggunakan *floating crane*, mengingatkan operator *crane* untuk berhati-hati saat angin bertiup kencang agar muatan tidak tercecer, dan melaksanakan pertemuan keselamatan (*safety meeting*) sebelum memulai proses pemuatan dan perlunya *training* untuk meningkatkan pengetahuan dan prosedur pada saat kegiatan bongkar muat.

Kata kunci : Tumpahan, Batu Bara, *Transshipment*

ABSTRACT

Nurfaidah, Endang 2024. *“HANDLING COAL SPILLS IN TRANSHIPMENT ACTIVITIES AT PT. CIPTA KRIDA BAHARI BUNATI BRANCH, SOUTH KALIMANTAN”*. Thesis. Diploma IV Program, Sea Transport and Port Management Study Program, Semarang Maritime Science Polytechnic, Advisor I: Dr. Nurohmah, S.E, M.M, Advisor II: Anicitus Agung Nugroho, S.Si.T., M.Si.

Coal spills during loading and unloading activities are one of the incidents that pollute the sea during Ship-to-ship (STS) activities. PT Cipta Krida Bahari Bunati Branch, South Kalimantan experienced this incident during coal loading and unloading activities during transshipment activities. This research aims to determine the factors that can cause coal spills during the transshipment activity process at PT. Cipta Krida Bahari Bunati Branch, South Kalimantan and to find out the efforts made by PT. Cipta Krida Bahari Bunati Branch, South Kalimantan in handling coal spills during transshipment activities.

This research method is qualitative with a descriptive approach. The data collection techniques used were observation, interviews, and literature study. The main informant for this research is Mr. Henson Purnomo as Operational Responsible and the supporting informant for this research is Mr. Dilah as foreman. This research carries out data analysis techniques by reducing data, presenting data, and drawing conclusions.

Factors that can cause coal spills during transshipment activities at PT. Cipta Krida Bahari Bunati Branch, South Kalimantan includes equipment factors, human factors and weather factors. The efforts made by PT. Cipta Krida Bahari Bunati Branch, South Kalimantan, in handling coal spills during transshipment activities includes regular grab maintenance, strict supervision during the coal loading process using a floating crane, reminding crane operators to be careful when the wind is blowing strongly so that the load does not get scattered, and holding a safety meeting before starting the loading process and the need for training to increase knowledge and procedures during loading and unloading activities.

Keywords : Spills, Coal, Transshipment

DAFTAR ISI

HALAMAN COVER.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAK.....	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	7
C. Rumusan Masalah.....	8
D. Tujuan Penelitian.....	8
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	9
BAB II KAJIAN TEORI.....	11
A. Deskripsi Teori.....	11
B. Kerangka Penelitian.....	20
BAB III METODE PENELITIAN.....	21

A.	Metode Penelitian.....	21
B.	Tempat Penelitian.....	22
C.	Sampel Sumber Data Penelitian.....	23
D.	Teknik Pengumpulan Data.....	25
E.	Instrumen Penelitian.....	27
F.	Teknik Analisis Data.....	30
G.	Pengujian Keabsahan Data.....	31
BAB IV	HASIL PENELITIAN.....	33
A.	Gambaran Konteks Penelitian.....	34
B.	Deskripsi Data.....	34
C.	Temuan.....	42
D.	Pembahasan Hasil Penelitian.....	46
BAB V	SIMPULAN DAN SARAN.....	52
A.	Simpulan.....	52
B.	Keterbatasan Penelitian.....	52
C.	Saran.....	53
 DAFTAR PUSTAKA		
 LAMPIRAN		
 DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu.....	33
-------------------------------------	----

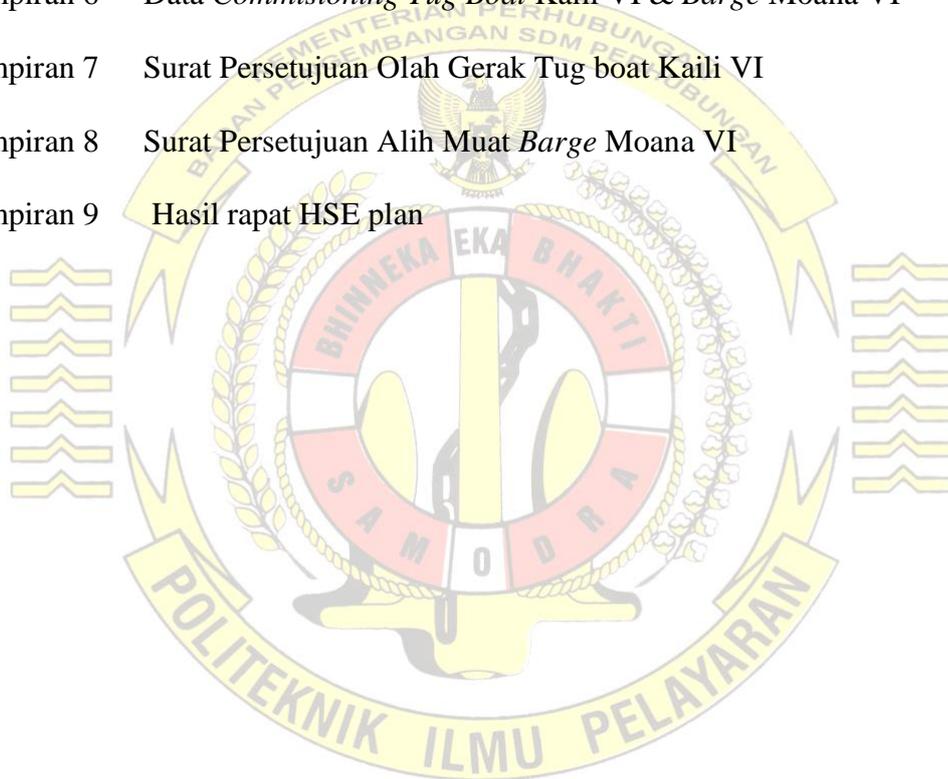


DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 <i>Transshipment</i> muatan Batu bara.....	2
Gambar 1.2 <i>Transshipment</i> muatan Batu bara.....	3
Gambar 2.1 Kegiatan <i>Transshipment</i>	17
Gambar 2.2 Kerangka Penelitian	20
Gambar 3.1 Kunjungan Tim PT.CKB pada kegiatan <i>Transshipment</i> ...	22
Gambar 4.1 PT. Cipta Krida Bahari	35
Gambar 4.2 Lokasi <i>Site</i> Bunati PT. Cipta Krida Bahari.....	35
Gambar 4.3 Lokasi <i>Site</i> Meulaboh PT. Cipta Krida Bahari.....	36
Gambar 4.4 Struktur Organisasi PT. Cipta Krida Bahari.....	38
Gambar 4.5 Tug & Barge PT. Baruna Dirga Dharma.....	39
Gambar 4.6 Floating Crane PT. Dianta Daya Embara	40
Gambar 4.7 Dozer & Loader PT. Dianta Daya Embara.....	41
Gambar 4.8 Tumpahan batu bara di <i>main deck</i>	45
Gambar 4.9 Tumpahan batu bara di <i>main deck</i>	69

DAFTAR LAMPIRIAN

- Lampiran 1 Hasil & Dokumentasi Wawancara
- Lampiran 2 Dokumentasi Kejadian & Penanganan Tumpahan Batu bara
- Lampiran 3 Surat Protes MV PLANET TEAM pada pihak PBM PT.DDE
- Lampiran 4 Balasan surat protes dari pihak PBM PT. Dianta Daya Embara
- Lampiran 5 Time Sheet Saat kejadian tumpahan batu bara
- Lampiran 6 Data *Commisioning Tug Boat* Kaili VI & *Barge* Moana VI
- Lampiran 7 Surat Persetujuan Olah Gerak Tug boat Kaili VI
- Lampiran 8 Surat Persetujuan Alih Muat *Barge* Moana VI
- Lampiran 9 Hasil rapat HSE plan



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

PT Cipta Krida Bahari adalah perusahaan yang memiliki kapal dan armadanya disewakan kepada PT Tunas Inti Abadi untuk melakukan pemuatan karga berupa batu bara (*shipper*) untuk dikirim kepada *consignee*. Tugas sebagai pengirim muatan (*shipper*) yaitu bertanggung jawab untuk memastikan bahwa muatan batu bara di atas tongkang diangkat dengan benar sesuai dengan peraturan keselamatan dan memperhatikan lingkungan operasional. *Shipper* wajib memastikan seluruh langkah pencegahan dilakukan pada saat sebelum dan selama proses pemuatan dan pengangkutan. Armada dari PT. Cipta Krida Bahari mengangkut muatan dari pelabuhan khusus di *jetty* PT. Tunas Inti Abadi menuju kapal besar (*Mother Vessel*) yang berada di *loading point* STS Muara Bunati *Anchorage*, berjarak sekitar 15 mil dengan waktu tempuh sekitar 4 sampai 5 jam yang bergantung pada kondisi cuaca serta kapal.

Laut di sekitar Kalimantan yang perairannya dangkal membuat kapal besar (*Mother Vessel*) tidak dapat melakukan pemuatan langsung di pelabuhan khusus. Oleh karena itu, kapal tersebut harus berlabuh di tengah laut di area yang disebut Muara Pantai. Muatan dari pelabuhan khusus akan dimuat ke tongkang, yang kemudian ditarik oleh *tug boat* dan dikirim ke muara pantai, kemudian dibongkar ke kapal besar (*Mother Vessel*). Seluruh proses ini, mulai dari pemuatan hingga pembongkaran, disebut sebagai *transhipment/ship to*

ship operation (STS). Salah satu insiden yang menimbulkan pencemaran laut pada kegiatan STS adalah terjadinya tumpahan batu bara.



Sumber : Dokumentasi pribadi

Gambar 1.1 *Transshipment* muatan batu bara

Pencemaran melanggar aturan yang telah dibuat dalam *Marine Pollution* (Marpol) yang merujuk pada annex V, yaitu pencegahan pencemaran oleh sampah, yaitu adalah semua jenis makanan, limbah domestik dan sisa operasional domestik kapal, seperti tumpahan muatan batu bara pada saat kegiatan STS sehingga membuat kehidupan ekosistem di bawah laut terganggu karena air laut tersebut tercemar. Pencemaran laut akibat tumpahan batu bara merujuk pada pelepasan limbah batu bara ke dalam perairan laut. Tumpahan batu bara ini dapat memiliki dampak negatif dan menyebabkan pencemaran lingkungan di sekitar perairan (Fallo *et.al* 2023). Menurut (UU

No. 32 Tahun 2009) pencemaran adalah masuk atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan hidup oleh kegiatan manusia sehingga melampaui baku mutu lingkungan hidup yang sudah ditetapkan. Pencemaran laut dapat mengubah komposisi air laut akibat aktivitas manusia dan proses alam, sehingga kualitas air laut menurun atau tidak lagi sesuai dengan peruntukannya. Hal ini dapat mengganggu kehidupan manusia, biota laut, dan ekosistem laut.



Sumber : Dokumentasi Pribadi

Gambar 1.2 *Transshipment* Muatan Batu Bara

Kejadian ini menyebabkan debu di sekitar area pelabuhan dan menyebabkan tercemarnya perairan atau lautan yang ada di sekitar area *transshipment*. Pencemaran merupakan suatu substansi yang dapat ditemukan dalam kehidupan sehari-hari. Pencemaran laut merujuk pada perubahan dalam lingkungan laut terjadi akibat terdapat bahan-bahan

kimia atau energi oleh manusia, baik secara langsung maupun tidak langsung ke dalam lingkungan laut, termasuk di aliran sungai yang mengarah ke muara. Dampak dari pencemaran laut mengakibatkan kerugian terhadap kekayaan hayati laut, risiko yang berdampak pada kesehatan manusia, terganggunya kegiatan di laut seperti perikanan, serta pemburukan kualitas air laut.

Pencemaran laut juga dapat menyebabkan penurunan kualitas terhadap tempat pemukiman dan rekreasi yang ada di sekitar perairan sekitar. Oleh karena itu, diperlukan upaya perlindungan untuk menjaga kelestarian lingkungan laut dan mendukung keberlanjutan ekosistem laut. Pencemaran lingkungan yang disebabkan oleh limbah pertambangan dan limbah yang dihasilkan oleh masyarakat sekitar yang berlebihan dapat merugikan ekosistem dan keseimbangan alam. Perusakan habitat alami, deforestasi, dan penurunan kualitas udara dan air adalah beberapa dampak negatif yang dapat ditimbulkan oleh perusahaan pertambangan.

Oleh karena itu penting untuk mempertimbangkan upaya mitigasi dan praktik industri yang berkelanjutan guna meminimalkan dampak negatif modernisasi terhadap lingkungan hidup. Pembangunan industri dapat dilakukan secara bertanggung jawab untuk menjaga keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi dan pelestarian lingkungan sekitar akibat pembangunan industri yang dilakukan. Menurut pengamatan yang dilakukan oleh Kartika Dewi (2021) bahwa pencemaran laut diakibatkan karena adanya aktivitas pelaksanaan pertambangan batu bara yang

dilakukan oleh perusahaan sehingga berdampak pada tercemarnya air laut.

Kalimantan merupakan salah satu pulau terbesar yang ada di Indonesia serta memiliki banyak sumber daya alam berupa pertambangan yang menghasilkan berbagai jenis muatan/kargo yang dapat diekspor ke luar negeri. Beberapa jenis muatan/kargo yang dihasilkan dari pertambangan tersebut meliputi batu bara, intan, bauksit, dan lain-lain yang kemudian dipindahkan dari tempat pertambangan menuju pelabuhan khusus. Perusahaan tambang yang beroperasi di Bunati, Kalimantan Selatan, juga memanfaatkan laut sebagai jalur transportasi dan distribusi untuk mengirimkan bahan tambang kepada pengguna akhir atau pengguna hasil tambang.

Kehadiran PT. Tunas Inti Abadi secara ekonomi memberikan dampak signifikan terhadap pembangunan di Kalimantan Selatan dan sekitarnya. Perusahaan ini menciptakan banyak lapangan kerja, meningkatkan pendapatan, serta berkontribusi pada pembangunan di Kabupaten Tanah Bumbu, Kalimantan Selatan, dan daerah sekitarnya. Dari sisi lingkungan, keberadaan perusahaan tersebut berdampak pada pencemaran dan kerusakan lingkungan, termasuk pencemaran udara dan laut akan tetapi pencemaran dan kerusakan lingkungan hidup menjadi konsekuensi yang dapat dimitigasi serta dapat dilakukan pembenahan kembali dari kegiatan industri tersebut.

PT. Cipta Krida Bahari cabang Bunati provinsi Kalimantan Selatan merupakan perusahaan swasta yang bergerak dibidang transportasi yang didirikan sebagai penyedia jasa pengiriman barang untuk memudahkan pelaku

usaha di Indonesia mengantarkan barang dan jasa mereka ke tempat yang dibutuhkan dengan memberikan penawaran menarik dari berbagai layanan dan pilihan terpercaya mulai dari manajemen transportasi, manajemen pergudangan, manajemen pelabuhan, pengiriman *cargo* industri, dan memberikan pelayanan distribusi *Tugboat* dan *Barge*. PT Cipta Krida Bahari memiliki 3 anak perusahaan, yaitu PT. Alfa Trans Raya PT. Baruna Dirga Dharma, dan PT. Dianta Daya Embara.

PT. Alfa Trans Raya merupakan sebuah perusahaan logistik dan transportasi terpadu di Indonesia yang menawarkan berbagai layanan termasuk kapal khusus untuk mendukung sektor-sektor seperti industri minyak dan gas, pertambangan, alat berat, konstruksi/infrastruktur, dan pembangkit listrik. Layanan yang disediakan mencakup pengiriman kargo umum, kargo proyek, alat berat, penyewaan kapal baik untuk jangka panjang maupun perjalanan tertentu, serta layanan keagenan kapal dan manajemen kapal. PT Alfa Trans Raya merupakan integrasi perusahaan dalam sektor pengiriman kargo industri dan mendukung visi PT Cipta Krida Bahari sebagai mitra logistik terpadu yang dapat dipercaya di Indonesia. PT Baruna Dirga Dharma menyediakan jasa logistik batu bara untuk industri batu bara di Indonesia dan kawasan Asia. PT Dianta Daya Embara mengambil inisiatif dalam mendukung ekosistem logistik pertambangan dengan penekanan pada solusi jasa bongkar muat produk pertambangan untuk memenuhi kebutuhan dalam rantai pasok bisnis energi dan pertambangan. Didukung tim yang profesional dan peralatan yang sesuai, operasi bongkar muat dan

transshipment berjalan transparan dan hemat biaya dengan standar keselamatan yang tinggi.

Perusahaan pelayaran memiliki peran penting dalam logistik batu bara di Indonesia. Mereka mengelola transportasi batu bara dari tambang ke pelabuhan dan memastikan efisiensi distribusi. Keterlibatan perusahaan pelayaran membantu mengoptimalkan rantai pasok batu bara, mempercepat proses pengiriman, dan mengurangi biaya transportasi. Kolaborasi yang solid antara perusahaan pelayaran dan industri batu bara mendukung pertumbuhan ekonomi dengan menjaga kelestarian lingkungan. Faktor-faktor seperti jadwal pengiriman yang tepat waktu, kapasitas angkut yang besar, dan kepatuhan terhadap regulasi lingkungan memainkan peran kunci dalam membangun hubungan yang saling menguntungkan antara perusahaan pelayaran dan logistik batu bara di Indonesia. Proses ini umumnya dilakukan di pelabuhan atau fasilitas khusus untuk memfasilitasi distribusi batu bara secara efisien.

Transshipment dapat membantu mengoptimalkan rantai pasok batu bara, mempercepat proses pengiriman, dan mengurangi biaya transportasi. Pelaksanaan *transshipment* batu bara melibatkan koordinasi antara produsen batu bara, operator pelabuhan, dan perusahaan pelayaran. Hal ini untuk memastikan bahwa batu bara dapat diangkut dengan efisien dari lokasi produksi ke destinasi akhir menggunakan kapal laut sebagai moda transportasi.

Tumpahan batu bara pada saat kegiatan Bongkar Muat merupakan pencemaran yang harus diselesaikan oleh perusahaan terkait supaya tidak

mencemari lingkungan dan laut sekitar, yang seperti kita ketahui dapat mengganggu keseimbangan ekosistem dilaut terutama bagi biota laut salah satunya dapat membuat ikan - ikan menjadi keracunan, kadar air laut yang berubah. Dalam hal seperti inilah yang harus kita cegah demi kekayaan bawah laut Indonesia agar tetap indah dan lestari. Berdasarkan permasalahan ini, judul penelitian ini adalah. **“Penanganan Tumpahan Batu Bara Pada Kegiatan *Transshipment* Di PT. Cipta Krida Bahari Cabang Bunati Kalimantan Selatan ”.**

B. Fokus Penelitian

Menurut pendapat yang dikemukakan oleh Moleong (2020) Fokus penelitian adalah inti yang diperoleh baik dari pengalaman peneliti itu sendiri maupun melalui pengetahuan yang diperoleh dari studi literatur ilmiah. Penelitian ini difokuskan karena adanya keterbatasan pengetahuan dan pengalaman yang dimiliki peneliti sehingga masalah yang akan dibahas tidak terlalu luas, lebih spesifik serta lebih mudah dipahami oleh pembaca maka penelitian ini hanya berfokus pada penanganan tumpahan batu bara pada kegiatan *transshipment* di PT. Cipta Krida Bahari Cabang Bunati, Kalimantan Selatan .

C. Rumusan Masalah

Menurut Sugiyono (2019) rumusan masalah yaitu sebuah pertanyaan yang jawabannya dicari melalui pengumpulan data dan penelitian. Sugiyono juga mengungkapkan bahwa rumusan masalah memiliki peran besar karena dapat membantu peneliti dan hasil dari rumusan masalah tersebut dapat

mengatasi masalah yang sedang dihadapi. Rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut.

1. Faktor apa saja yang dapat menyebabkan tumpahan batu bara pada kegiatan *transshipment* di PT. Cipta Krida Bahari Cabang Bunat, Kalimantan Selatan ?
2. Upaya apa saja yang dilakukan oleh PT. Cipta Krida Bahari Cabang Bunati, Kalimantan Selatan dalam menangani tumpahan batu bara pada kegiatan *transshipment* ?

D. Tujuan Penelitian

Menurut **Rina Hayati (2020:128)**, tujuan penelitian adalah bentuk pernyataan terkait mengapa riset dijalankan. Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui faktor-faktor yang dapat menyebabkan tumpahan batu bara pada proses kegiatan *transshipment* di PT. Cipta Krida Bahari Cabang Bunati, Kalimantan Selatan.
2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan PT. Cipta Krida Bahari Cabang Bunati, Kalimantan Selatan dalam menangani tumpahan batu bara pada kegiatan *transshipment*.

E. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan mempunyai manfaat secara teoritis maupun praktis sebagai berikut :

1. Manfaat Secara Teoritis

- a. Hasil penelitian ini dapat untuk menambah referensi di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang mengenai penanganan tumpahan batu bara pada saat kegiatan *transshipment* agar tidak mencemari lingkungan sekitarnya.
 - b. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan bagi para pembaca, tentang strategi penanganan tumpahan batu bara pada kegiatan *transshipment*.
 - c. Meningkatkan kualitas mutu Pendidikan Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang guna mencetak Sumber Daya Manusia (SDM) yang berdaya saing global dan berpola pikir kritis dalam menangani tumpahan batu bara pada kegiatan *transshipment*
2. Manfaat Secara Praktis
- a. Memberikan masukan pada kru kapal di PT Cipta Krida Bahari untuk dapat menangani penanganan tumpahan batu bara yang terjadi pada saat kegiatan *transshipment*.
 - b. Penelitian ini dapat digunakan PT. Cipta Krida Bahari sebagai bahan evaluasi agar dalam kegiatan *transshipment* berjalan dengan baik dan tidak terjadi pencemaran lingkungan.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Penanganan

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI, 2010) menjelaskan bahwa penanganan yaitu proses, cara atau kegiatan dalam mengelola dan memproses, atau menangani suatu hal, baik itu barang informasi atau masalah tertentu, Penanganan (*handling*) merujuk pada tindakan menyentuh, mengendalikan, mengelola, atau menggunakan dengan tangan. Penanganan merupakan suatu jenis tindakan yang melibatkan sentuhan, pengendalian, pengelolaan, atau penggunaan tangan yang bertujuan untuk menyelesaikan suatu perkara atau masalah. Menurut Sugono (2003:779) penanganan merujuk pada suatu proses, metode, atau tindakan dalam menangani suatu situasi.

2. Tumpahan

Tumpahan merujuk pada kejadian dimana suatu zat atau materi tertentu secara tidak sengaja atau tidak terkendali keluar atau jatuh dari wadah atau tempat yang semestinya, Tumpahan dapat terjadi dalam berbagai konteks, termasuk di lingkungan industri, perairan, atau darat, mencakup berbagai jenis bahan, seperti cairan, bahan padat, atau gas. Contoh tumpahan yang umum terjadi adalah tumpahan minyak di perairan, tumpahan bahan kimia berbahaya, atau tumpahan bahan berbahaya dan beracun di darat. Tumpahan dapat memiliki dampak

negatif yang signifikan terhadap lingkungan, termasuk pencemaran air, tanah, dan udara, serta dapat membahayakan makhluk hidup yang ada di sekitarnya.

Penanganan tumpahan melibatkan upaya untuk membatasi dan membersihkan materi yang tumpah, mencegah dampak negatifnya dengan melibatkan penggunaan teknologi dan peralatan khusus, serta prosedur keamanan yang dirancang untuk mengurangi dampak lingkungan dan kesehatan masyarakat. Program penanganan tumpahan seringkali melibatkan kerjasama antara pemerintah, lembaga lingkungan, dan industri untuk meminimalkan risiko dan dampaknya. Tumpahan di perairan merujuk pada kejadian dimana suatu materi tertentu tumpah atau masuk ke dalam perairan, seperti sungai, danau, atau laut. Tumpahan di perairan dapat mencakup berbagai jenis bahan, seperti minyak, bahan kimia berbahaya, atau limbah lainnya. Kejadian ini memiliki dampak negatif yang signifikan terhadap ekosistem dan lingkungan perairan. Contoh tumpahan di perairan adalah tumpahan minyak dari kapal *tanker*, pelepasan limbah industri ke sungai, atau kecelakaan di fasilitas penanganan limbah yang menyebabkan bahan berbahaya mencemari perairan. Tumpahan di perairan dapat mengancam keberlanjutan ekosistem, merusak habitat ikan, dan membahayakan kesehatan manusia yang menggunakan sumber daya air.

3. Muatan Kapal

Muatan kapal merupakan barang yang diangkut dalam sistem

transportasi laut oleh perusahaan pelayaran niaga untuk memperoleh pendapatan dari uang angkutan, yang menjadi penentu kelangsungan hidup perusahaan dan membiayai kegiatan operasionalnya. Muatan Kapal menurut Sudjarmiko (2019:64) adalah isi kapal yang mencakup segala jenis barang dan komoditas yang diberikan kepada perusahaan pengangkut untuk dibawa dengan kapal, dengan tujuan untuk diserahkan kepada penerima di pelabuhan atau destinasi yang ditentukan. Pengertian muatan kapal menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah seluruh jenis barang yang dapat dimuat ke kapal dan diangkut ke tempat lain, baik berupa bahan baku atau hasil produksi dari suatu proses pengolahan. Menurut Fakhurrozi (2021:5) Muatan kapal laut dapat diklasifikasikan atau dibedakan berdasarkan beberapa faktor, termasuk cara pemuatan, biaya pengangkutan, dan sifat-sifat khusus dari muatan tersebut.

4. Batu Bara

Batu bara adalah bahan bakar fosil yang terbentuk melalui proses dekomposisi dan transformasi tumbuhan prasejarah selama berjuta-juta tahun. Pembentukan batu bara melibatkan akumulasi sisa-sisa organik, seperti tanaman yang terperangkap di dalam lapisan-lapisan tanah dan batuan. Batu bara mengandung karbon, hidrogen, belerang, nitrogen, dan oksigen, dengan kandungan karbon sebagai komponen utama yang memberikan nilai sebagai bahan bakar. Penggunaan batu bara dominan sebagai sumber energi dalam produksi listrik dan berbagai proses

industri. Meskipun pemanfaatan batu bara memicu perdebatan karena dampak negatifnya pada lingkungan, seperti emisi gas rumah kaca dan polusi udara, batu bara tetap menjadi sumber energi utama di beberapa negara karena ketersediaannya yang melimpah dan relatif ekonomis.

a. Tingkatan Batu Bara

Tingkatan batu bara menggambarkan kualitasnya, kualitas batu bara meningkat seiring dengan peningkatan kadar karbon dan penurunan kadar hidrogen dan oksigen. Batu bara yang berkualitas tinggi cenderung lebih keras, kompak, dan memiliki warna hitam mengkilat, kelembaban berkurang seiring dengan peningkatan kualitas batu bara dan kandungan energinya menjadi lebih besar.

b. Berat Jenis Batu Bara

Berat jenis batu bara dapat bervariasi tergantung pada jenis dan tingkat ketidakmurnian. Secara umum, berat jenis batu bara berkisar antara 1.1 hingga 1.5 gram per sentimeter kubik (g/cm^3). Antrasit, yang merupakan jenis batu bara paling padat dan memiliki kandungan karbon tinggi memiliki berat jenis yang lebih tinggi, sehingga dapat mencapai sekitar 1.5 g/cm^3 atau lebih. Berat jenis batu bara bisa sangat bervariasi tergantung pada berbagai faktor, seperti kadar air, sulfur, dan jenis mineral lainnya yang mungkin ada dalam batu bara tersebut.

c. Kekerasan Batu Bara

Kekerasan batu bara terkait dengan struktur dan komposisi batu

bara. Uji kekerasan dapat dilakukan dengan menggunakan mesin *Hardgrove Grindability Index* (HGI). Nilai HGI berbanding terbalik dengan kekerasan batu bara, semakin tinggi nilai HGI semakin lunak batu bara.

d. Warna Batu Bara

Warna batu bara bervariasi dari coklat pada lignit hingga hitam legam pada antrasit varian litotipe (batu bara kaya akan vitrain). Variasi warna batu bara bergantung pada jenis batu bara dan tingkat metamorfosisnya. Batu bara terbentuk melalui transformasi kimia dan fisika dari sisa-sisa tumbuhan yang terkubur. Batu bara bituminus (*bituminous coal*) berwarna hitam hingga coklat tua, memiliki kandungan karbon tinggi dan umumnya digunakan untuk pembangkit listrik. Batu bara sub-bituminus (*sub-bituminous coal*) berwarna hitam hingga coklat muda, lebih ringan, memiliki kandungan karbon lebih rendah daripada batu bara bituminous dan digunakan sebagai bahan bakar pembangkit listrik. Antrasit (*anthracite coal*) berwarna hitam mengkilap hingga hitam mengkilat. Jenis batu bara ini paling tinggi kandungan karbonnya, digunakan dalam industri yang membutuhkan panas tinggi seperti peleburan logam.

e. Goresan

Goresan batu bara memiliki variasi warna antara terang dan coklat tua. Lignit memiliki goresan hitam keabu-abuan. Batu bara

berbitumin memiliki goresan hitam dan batu bara cannel memiliki goresan dari coklat hingga hitam legam.

f. Pecahan Batu Bara

Pececahan batu bara mengungkapkan struktur potongan-potongannya dan juga memberikan wawasan tentang karakteristiknya. Antrasit dan batu bara cannel (sebagai contoh) memiliki pecahan yang berbentuk konkoidal. Batu bara yang kandungan zat terbang tingginya cenderung pecah menjadi potongan-potongan berbentuk persegi, balok, atau kubus.

5. *Transshipment*

Transshipment adalah istilah yang digunakan untuk menggambarkan proses memindahkan muatan dari satu moda transportasi atau kapal ke moda transportasi atau kapal lainnya di suatu pelabuhan atau tempat antara, sebagai bagian dari perjalanan keseluruhan.

Transshipment adalah proses pemindahan muatan dari satu kendaraan atau moda transportasi ke kendaraan atau moda transportasi lainnya di suatu tempat, seperti pelabuhan atau terminal, sebagai bagian dari perjalanan keseluruhan menuju tujuan akhir. Proses ini umumnya dilakukan untuk mengkonsolidasikan muatan, mengubah moda transportasi, atau memungkinkan pengiriman barang ke destinasi yang tidak dapat diakses secara langsung oleh satu moda transportasi.

Transshipment merupakan suatu bentuk transportasi yang memungkinkan pengiriman barang dilakukan secara tidak langsung.

Barang yang berasal dari suatu sumber dapat melewati sumber atau tujuan lain sebelum akhirnya mencapai tujuan akhirnya (Dimiyati, 2020)



Sumber : Dokumentasi Pribadi

Gambar 2. 1 Kegiatan Transshipment

Kegiatan *transshipment* merujuk pada proses pemindahan muatan dari satu alat transportasi ke alat transportasi lainnya tanpa melakukan proses bongkar muat di pelabuhan atau tempat lain. Pada industri pengiriman dan logistik, *transshipment* umumnya terjadi di pelabuhan atau fasilitas penyimpanan logistik. Proses *transshipment* melibatkan pemindahan muatan dari satu kendaraan atau kapal ke kendaraan lainnya tanpa perlu membongkar muatan ke dalam gudang atau tempat penyimpanan terlebih dahulu untuk memperlancar dan mempercepat distribusi barang dari sumber ke tujuan akhir. *Transshipment* sering digunakan dalam konteks transportasi laut dan udara sehingga dapat meningkatkan efisiensi dalam rantai pasok dan pengiriman internasional.

Kegiatan *transshipment* melibatkan pengiriman barang menggunakan kapal kargo dari satu negara ke pelabuhan tujuan dimana muatan kemudian dipindahkan langsung ke kapal kargo yang akan melanjutkan perjalanan ke destinasi akhir. Proses ini membantu mengoptimalkan waktu dan biaya pengiriman.

6. *Tug Boat*

Secara garis besar, kapal tunda adalah jenis kapal yang bertugas menarik atau mendorong kapal lain, terutama kapal besar yang akan berlabuh di pelabuhan atau kapal-kapal yang tidak memiliki daya dorong sendiri. Peran utama kapal tunda adalah menarik atau mendorong kapal-kapal besar yang mengalami kesulitan saat bersandar di dermaga, serta mengalihkan struktur lepas pantai (*offshore*) dan membantu dalam proses penambatan dan pelepasan. *Mother Vessel* (MV) sering kali mengalami kesulitan untuk melakukan penyandaran, baik itu di dermaga atau pada saat melakukan *ship to ship* atau melakukan kegiatan *mooring* dan *unmooring* di laut lepas sehingga *tug boat* diperlukan sebagai pemandu dalam proses penyandaran tersebut.

7. *Tongkang*

Kapal tongkang adalah jenis kapal pengangkut kargo yang memiliki bentuk persegi besar dan terbuat dari baja sehingga dapat mengapung. Kapal ini sering disebut sebagai barge atau ponton. Fungsi utamanya adalah mengangkut berbagai jenis kargo seperti batu bara, kayu, pasir, dan minyak. Biasanya, kapal tongkang beroperasi di jalur sungai

pedalaman, danau, tetapi ada juga yang digunakan sebagai pengangkut kargo di perairan lepas. Umumnya, kapal tongkang tidak memiliki kemampuan untuk bergerak sendiri, sehingga setiap pergerakan yang dilakukan tergantung pada kapal pendorong, yang juga dikenal sebagai kapal tunda. Jenis-jenis kapal tongkang yaitu :

a. *Dry bulk cargo barge.*

Kapal ini digunakan untuk mengangkut kargo curah kering seperti biji-bijian, pasir, baja, batu bara dan komoditas kering lainnya.

b. *Liquid Cargo Barge.*

Kapal tongkang jenis ini digunakan untuk membawa kargo basah seperti minyak, bahan kimia cair, juga pupuk kimia serta kebutuhan industri lainnya.

c. *Split Hopper Barge.*

Kapal ini dilengkapi alat bongkar muat karena membawa material kerukan seperti pasir, batu dan tanah. *Split hopper barge* akan terbelah untuk membongkar muatannya di lautan untuk proses reklamasi atau membuka daratan baru di kawasan pesisir.

d. *Car Float Barge.*

Jenis kapal tongkang yang melaju di lautan membawa kereta rel untuk dibawa ke lokasi lainnya pada abad 20-an. *Car-float barge* masih digunakan di beberapa negara bagian di Amerika. Tongkang tidak dilengkapi dengan sistem propulsi, listrik, atau perpipaan karena fungsinya hanya sebagai wadah apung untuk

muatan. Bentuk lambung tongkang menyerupai balok, memberikan stabilitas yang baik untuk mengangkut muatan berat tongkang sering digunakan sebagai media untuk pengujian kemampuan kapal tunda melalui penggunaan *bollard*.

B. Kerangka Penelitian

Kerangka pikir penelitian bertujuan untuk memudahkan pemahaman dalam pemaparan yang dilakukan dalam bentuk bagan sederhana. Berikut adalah bagan kerangka penelitian yang digambarkan oleh peneliti :

Terjadi Tumpahan Batu Bara Pada Kegiatan *Transshipment* Di PT. Cipta Krida Bahari Cabang Bunati Kalimantan Selatan



Faktor yang dapat menyebabkan tumpahan batu bara pada kegiatan *transshipment* di PT. Cipta Krida Bahari Cabang Bunati, Kalimantan Selatan



Upaya yang dilakukan oleh PT. Cipta Krida Bahari Cabang Bunati, Kalimantan Selatan dalam menangani tumpahan batu bara pada kegiatan *transshipment*



Tumpahan batu bara pada kegiatan *transshipment* PT Cipta Krida Bahari cabang Bunati , Kalimantan Selatan dapat ditangani

Gambar 2. 2 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

1. Faktor yang dapat menyebabkan tumpahan batu bara pada kegiatan *transshipment* di PT. Cipta Krida Bahari Cabang Bunati Kalimantan Selatan meliputi faktor alat, faktor manusia dan faktor cuaca.
2. Upaya yang dilakukan oleh PT. Cipta Krida Bahari Cabang Bunati Kalimantan Selatan dalam menangani tumpahan batu bara pada kegiatan *transshipment* meliputi perawatan *grab* secara teratur, pengawasan yang ketat selama proses pemuatan batu bara menggunakan *floating crane*, mengingatkan operator *crane* untuk berhati-hati saat angin bertiup kencang agar muatan tidak tercecer, dan melaksanakan pertemuan keselamatan (*safety meeting*) sebelum memulai proses pemuatan dan perlunya *training* untuk meningkatkan pengetahuan dan prosedur pada saat kegiatan bongkar muat.

B. Keterbatasan Penelitian

1. Dokumen yang dikumpulkan tidak bisa didapatkan secara lengkap karena beberapa dokumen merupakan arsip rahasia perusahaan yang harus dijaga nilai kerahasiaannya.
2. Peneliti tidak terjun secara langsung dalam proses penanganan tumpahan batu bara di PT. Cipta Krida Bahari Cabang Bunati Kalimantan Selatan
3. Validitas hasil penelitian yang dipaparkan bergantung pada kejujuran narasumber dalam menjawab pertanyaan dari peneliti

C. Saran

1. Disarankan PT. Cipta Krida Bahari Cabang Bunati Kalimantan Selatan hendaknya memberikan pelatihan tambahan kepada operator *crane* agar menjadi lebih terampil dan cakap dalam mengoperasikan *crane*, terutama saat cuaca buruk sehingga perawatan berjalan optimal.
2. PT. Cipta Krida Bahari Cabang Bunati Kalimantan hendaknya melakukan perawatan rutin pada *grab* secara berkala agar dapat menutup dengan rapat. Hal ini akan mencegah muatan terjatuh di *main deck* saat dipindahkan dari tongkang ke palka. Selain itu juga meningkatkan pengawasan terhadap operator *crane* selama proses pemuatan dan selalu melaksanakan pertemuan (*safety meeting*) sebelum memulai proses pemuatan batu bara



DAFTAR PUSTAKA

- Adib, Helen Sabera. (2017). “Teknik Pengembangan Instrumen Penelitian Ilmiah di Perguruan Tinggi Keagamaan Islam”, Seminar Nasional Pendidikan Sains dan Teknologi Universitas Muhammadiyah Semarang.
- Alwi Hasan. (2010). *Kamus besar bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Dewi, Kartika Marissa. (2021). ‘Pencemaran Laut Akibat Tumpahan Batu Bara Di Laut Meulaboh Ditinjau Dari Sudut Hukum Lingkungan’. *Jurnal Hasil Penelitian*, Vol 6 (2).
- Dimiyati, T. T. (2020). *Operations Research Model-model Pengambilan Keputusan*. Bandung: Sinar Baru Algesindo.
- Fakhrurrozi. (2021) *Penanganan, Pengaturan dan Pengamanan Muatan Kapal*. Yogyakarta: CV Budi Utama.
- Gumilang, Galang Surya. (2016). ‘Metode Penelitian Kualitatif Dalam Bidang Bimbingan Dan Konseling’. *Jurnal Fokus Konseling*, Vol. 2 (2), hal 144-159
- Moleong, L. J. (2017). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Nugrahani, Farida M. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif dalam Penelitian Pendidikan Bahasa*. Surakarta: Cakra Books.
- Suciadi, M., Purnomo, E. P., & Kasiwi, A. N. (2020). ‘Eksternalitas Positif Tambang Batubara Terhadap Kesejahteraan Sosial Ekonomi Masyarakat Di Kabupaten Kutai Kartanegara’. *Jurnal Ilmiah Dinamika Sosial*, 4(2), 267-285. <https://doi.org/10.38043/jids.v4i2.2458>
- Sudjatmiko. F.D.C. (2019). *Pokok - Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: PT. Gunung Agung.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Sugono, Dendy. (2003). *Bahasa Indonesia dalam Media Massa Cetak*. Jakarta: Progres.
- Sukardi. (2021). *Metodologi Penelitian Pendidikan (Kompetensi dan Praktiknya, Edisi Revisi)*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Undang-undang (UU) Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

LAMPIRAN 1

Hasil Wawancara:

Wawancara 1

Wawancara peneliti dilakukan dengan cara langsung



Responden : Zainuddin

Jabatan : Penanggung Jawab Operasional (PJO)

Hasil wawancara sebagai berikut:

1. bagaimana tumpahan batu bara di PT. Cipta Krida Bahari bisa terjadi pada saat proses *transshipment*?

Jawab:

Tumpahan batubara selama *transshipment* bisa terjadi karena berbagai alasan, termasuk operator yang kurang ahli, Cuaca yang buruk dan *grab floating crane* yang tidak tertutup rapat. Operator yang kurang berpengalaman mungkin

membuat kesalahan dalam mengoperasikan *crane*, sementara *grab crane* yang tidak tertutup rapat bisa menyebabkan batubara tercecer ke laut dan *main deck*.

2. Apa faktor-faktor yang menyebabkan muatan batu bara tumpah selama proses *transshipment*?

Jawab:

Faktor yang menyebabkan tumpahan batubara selama proses *transshipment* *grab crane* tidak tertutup rapat, kerusakan peralatan *floating crane* yang digunakan untuk memindahkan batubara rusak atau tidak berfungsi dengan baik karena kurangnya perawatan, mengakibatkan batubara berceceran di laut dan di *main deck*, Kesalahan pengoperasian oleh operator juga bisa menjadi faktor penyebab. Kesalahan operasional kesalahan manusia dalam mengoperasikan peralatan pemindahan batubara, seperti *crane* bisa menyebabkan tumpahan. atau bahkan kondisi cuaca yang buruk gelombang tinggi dan angin kencang dapat mengganggu stabilitas kapal dan menyebabkan batubara tumpah.

Wawancara 2

Nama : Onky Saul

Jabatan: *Port Captain Barging & Ops*

Hasil wawancara sebagai berikut:

1. bagaimana tumpahan batubara bisa terjadi selama proses *transhipment* Di PT.

Cipta Krida Bahari Cabang Bunati Kalimantan Selatan ?

Jawab:

Tumpahan batubara pada saat proses *transhipment* bisa terjadi karena berbagai faktor, salah satunya adalah kondisi *grab floating crane* yang tidak tertutup rapat. Ketika *grab* tidak menutup dengan rapat maka batu bara bisa jatuh dan tercecer ke laut selama proses pemindahan dari satu kapal ke kapal lainnya.

2. Apa yang menyebabkan *grab floating crane* tidak menutup rapat?

Jawab:

Kesalahan pengoperasian oleh operator, atau kerusakan pada peralatan. Kondisi cuaca buruk juga bisa mempengaruhi efektivitas penutupan *grabe* yang tidak menutup dengan sempurna.

3. Apa langkah-langkah untuk menangani tumpahan batu bara pada saat proses *transhipment* Di PT. Cipta Krida Bahari Cabang Bunati Kalimantan Selatan ?

Jawab:

Penanganan tumpahan batu bara selama proses *transhipment* yaitu pemberhentian sementara kegiatan *transhipment* untuk mengecek ulang alat *floating crane* agar mengetahui masalah yang menyebabkan batu bara tumpah di laut dan di *main deck* dan sebelum melakukan kegiatan *transhipment*

harusnya diadakan safety meeting agar *crew* dan operator PBM yang terlibat dalam proses tersebut mengetahui *Risk Assesment*, harus hati hati dalam melakukan kegiatan dan menjalankan kegiatan sesuai prosedur yang sudah ditetapkan.



Wawancara 3

Wawancara Peneliti dilakukan dengan menggunakan zoom meeting



Hasil wawancara peneliti dengan foreman PBM PT. Dianta daya Embara

Nama : Dillah

Jabatan: Foreman PBM

1. Bagaimana pendapat anda sebagai foreman mengenai tumpahan batubara yang terjadi karena *grab floating crane* yang tidak tertutup rapat?

Jawab:

Tumpahan batubara adalah masalah serius yang kami hadapi di lapangan. Ketika *grab floating crane* tidak tertutup rapat, batu bara berceceran ke laut dan *main deck* sehingga menyebabkan pencemaran lingkungan. Tumpahan batubara adalah sesuatu yang sangat kami hindari, dan kami terus mencari cara baru untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi. Kolaborasi dengan semua pihak terkait juga sangat penting untuk mencapai tujuan ini.

2. Bagaimana Anda menangani masalah tumpahan batu bara selama kegiatan *transshipment* masih berjalan?

Jawab:

Melaporkan pada Penanggung jawab operasional jika *grab floating crane* tidak menutup dengan rapat agar kegiatan *transshipment* diberhentikan sementara lalu setiap *grab floating crane* diperiksa kembali secara menyeluruh. Jika ada masalah dengan mekanisme penutupan maka *crane* tersebut tidak akan digunakan sampai diperbaiki. Melakukan inspeksi dan pemeliharaan tambahan pada *grab floating crane* dan peralatan lainnya untuk memastikan tidak ada kerusakan yang terlewat. Selain itu, kami memantau kondisi cuaca dan menghentikan operasi jika kondisi terlalu berbahaya.

3. Bagaimana penanganan jika tumpahan batubara sudah terjadi?

Jawab:

Jika tumpahan batubara sudah terjadi, Kami segera menyusun laporan insiden yang mencakup detail tentang penyebab tumpahan, langkah-langkah yang diambil, dan rekomendasi untuk pencegahan di masa yang akan datang lalu melakukan pembersihan untuk mengumpulkan batubara yang tumpah dan mencegah penyebaran lebih lanjut. Koordinasi dengan pihak PBM dan *crew* untuk pembersihan tumpahan batu bara, pemeriksaan ulang pada peralatan *crane* untuk memastikan kelayakan operasionalnya, dan pengecekan penyebab *grabe floating crane* 4 tidak menutup dengan sempurna dan kami juga memberikan rekomendasi untuk meningkatkan prosedur keselamatan.

Wawancara 4

Wawancara Peneliti dilakukan dengan menggunakan zoom meeting



Hasil wawancara peneliti dengan *Chief Officer Tug Boat* kaili VI

Nama : Andi Fikanashi

Jabatan: *Chief Officer Tug Boat* kaili VI

1. Jelaskan situasi yang menyebabkan tumpahan batubara di *main deck* dan laut?

Jawab:

Tumpahan batubara terjadi karena *grab floating crane* tidak tertutup rapat selama proses *Transshipment*. Selain itu Kondisi cuaca yang kurang baik dan operator PBM yang kurang ahli juga berkontribusi pada insiden ini. Batubara yang tidak tertangani dengan baik akhirnya jatuh ke *main deck* dan ke laut.

2. Apakah ada pesan atau saran yang ingin Anda sampaikan terkait dengan pengoperasian yang lebih aman?

Jawab:

Penting bagi semua pihak yang terlibat dalam proses transshipment untuk selalu memprioritaskan keselamatan dan lingkungan. Operator harus dilatih dengan baik dan peralatan harus diperiksa secara rutin. Kolaborasi yang baik antara *crew* kapal, operator, dan manajemen pelabuhan sangat penting untuk mencegah insiden dan memastikan operasi berjalan dengan lancar dan aman.

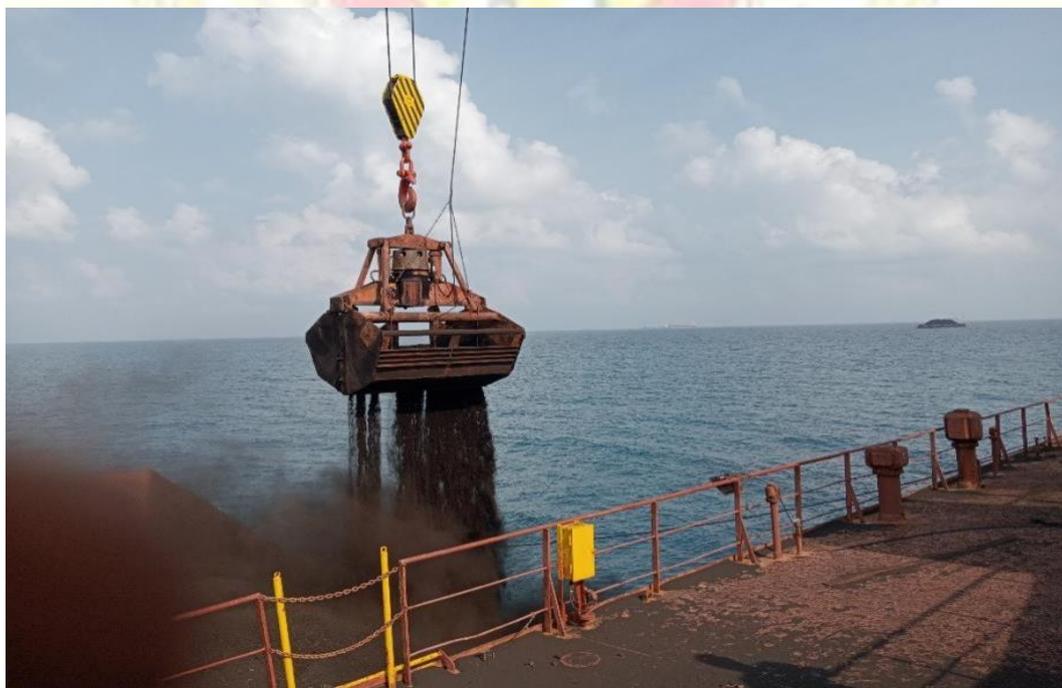


LAMPIRAN 2

Dokumentasi Kejadian & Penanganan Tumpahan Batu bara



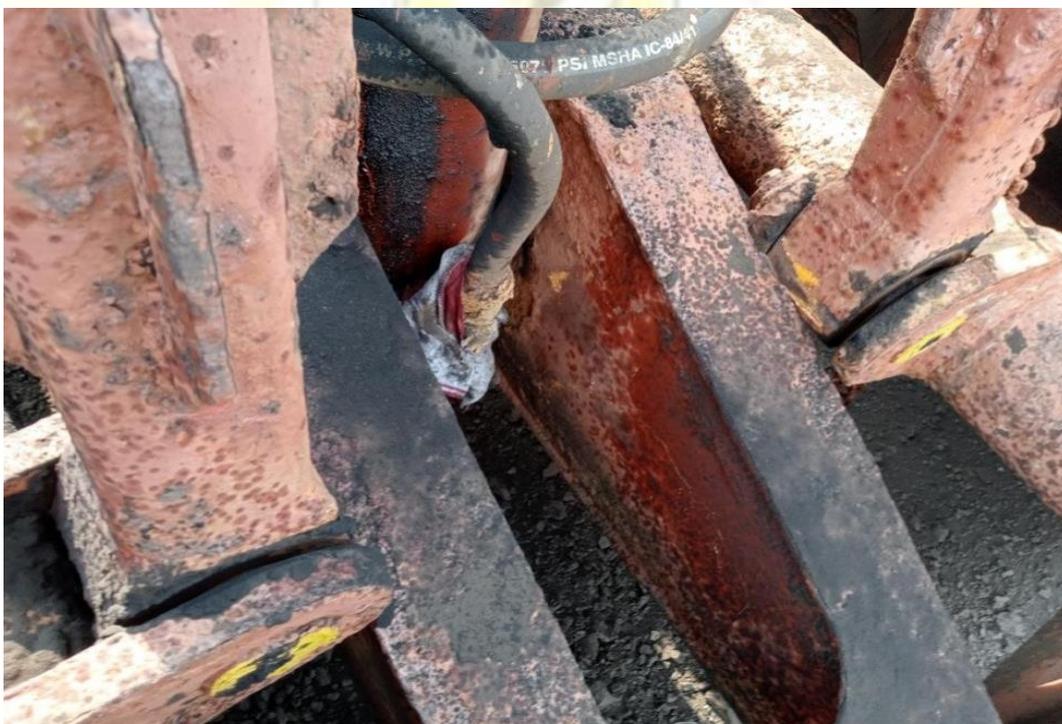
Gambar grabe



Gambar tidak rapatnya grabe



Kebocoran oli di sekitar unit hidrolik *floating crane*



Kerusakan di lengan kemudi bawah *floating crane*



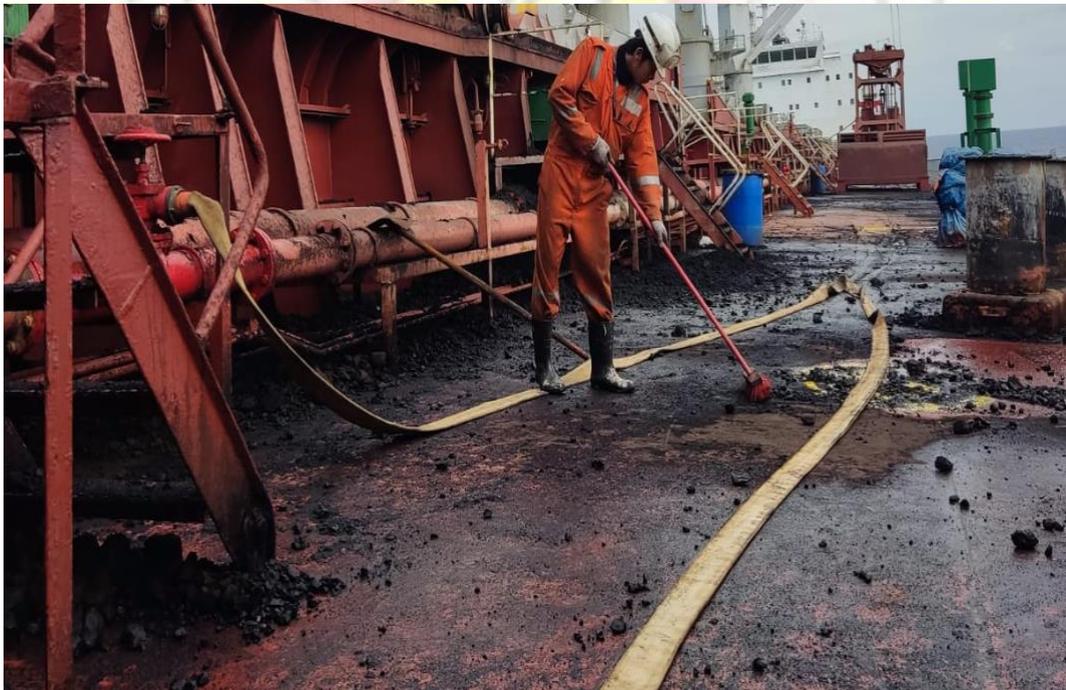
Wire grabe *Floating Crane* yang harus diganti



Perbaikan grabe *Floating Crane*



Pembersihan tumpahan batu bara di *main deck* menggunakan sekop



Pembersihan tumpahan batu bara di *main deck* menggunakan sapu



Pembersihan tumpahan batu bara di *main deck* menggunakan air tawar



Main deck yang telah dibersihkan

Lampiran 3: Surat Protes MV PLANET TEAM untuk pihak PBM

PT.Dianta Daya Embara

DARI : MV PLANET TEAM
KEPADA : PENERIMA/STEVEDORE
BAGIAN : KERUSAKAN

Tanggal : 08/10/2022 2100lt

SURAT PROTES

Dengan ini kami informasikan bahwa pada saat operasi pemuatan, barang-barang yang diambil sering kali terbentur pada sisi kapal atau tongkang, yang kemudian menyebabkan rusaknya sebagian barang-barang tersebut, yang kemudian memerlukan perbaikan dari awak kapal, yang mengakibatkan tertundanya operasi kargo.

Pada tanggal 07.10.2022, sekitar pukul 22.00 waktu setempat, pada saat operasi pemuatan dengan crane 4, terlihat grab 4 menabrak bagian luar tongkang. Kemudian karena tidak adanya geng pantai, pada 8/10/2022 pukul 08.20 waktu setempat, crane 4 tidak berfungsi.

Karena adanya kerusakan pada grab pada tanggal 08/10/2022 pukul 1200-1800 waktu setempat awak kapal harus memperbaiki grab 4. Kami mohon untuk bekerja dengan hati-hati dengan crane dan grab untuk menghindari kerusakan dan penundaan lebih lanjut dalam operasi kargo.




Lampiran 4: Balasan surat protes dari pihak PBM PT. Dianta Daya Embara



PT Dianta Daya Embara
Gedung TMT 1, 2th Floor Suite 201
Jl. Cilandak KKO No. 1
Jakarta 12560, Indonesia
Tel. +62 21 2997 6673
Fax. +62 21 2997 6672
www.dde.co.id

SURAT PROTES

Menindaklanjuti LOP dari nakhoda Tim MV Planet mengenai kerusakan pada grab No 4 pada tanggal 7 November 2022 pukul 22.00 s.d. 08 Oktober 2022 pukul 08.20, kami dari pihak stevedoring membantah adanya kerusakan pada grab no. 4 pada hari dan jam tersebut, hal ini dikarenakan pada tanggal 07 Oktober 2022 pukul 22.00 s/d 08 Oktober 2022 pukul 14.10 grab nomor 4 masih berfungsi, hal ini terlihat pada time sheet agen dan mandor.

Sedangkan untuk grab yang menabrak dinding tongkang, dampak ini pasti terjadi namun wajar jika grab hanya menyentuh dinding tongkang karena grab harus mengambil muatan yang berada di bawah dinding tongkang sehingga grab pasti akan menyentuh dinding tongkang.

Sehubungan dengan hal tersebut kami dari PT. Dianta Daya Embara mengajukan Protes kepada tim Master MV Planet karena seolah mencari kesalahan kami dengan membuat LOP yang tidak tepat karena tidak sesuai dengan keadaan sebenarnya dan tidak ada bukti.

Demikianlah kami membuat LOP ini, dengan tujuan agar kami ingin meluruskan keadaan yang sebenarnya dan juga kami tidak bertanggung jawab atas keterlambatan, klaim, dan lain-lain.

Salam



Dhany Sutrisno
Operation Dept.



Lampiran 5: *Time Sheet* saat kejadian tumpahan batu bara

07 OKTOBER 2022/SABTU

00.00-02.25 WIB Toing & manuver tongkang ke samping
02.25 WIB 03rf BG MOANA VI/TB KAILI VI LUAR DI SISI S
02.25 Jam Resume ldg H2C2 H4C3 dari BG MOANA VI
02.25-02.40 WIB Pemindahan dozer dari dek kapal ke barhe melalui C1
07.00 WIB Lanjutan dua crane H2C2 H4C3 dari BG MOANA VI
08.30 Jam Resume ldg H5C4 dari BG MOANA VI
13.00 WIB Lanjutan H2C2 H4C3 H4C4 from BG MOANA VI (Gran no.2 masih diperbaiki oleh kru)
18.50-19.00 WIB Berhentinya ldg H4C3 akibat adanya fhisin carginon barge & pergeseran gran dari crane no.3 ke crane no.1
19.00 Jam resume ldg H1C1 H2C2 H5C4 dari BG MOANA VI
22.20 Jam Selesai disch BG MOANA VI hingga H1C1 H2C2 H5C2
22.20-22.35 WIB Pemindahan dozer dari tongkang ke dek kapal melalui C3
22.35 WIB BG MOANA VI dilempar oleh TB KAILI VI
22.35-24.00 WIB Toing dan manuver tongkang ke samping
24.00 WIB BG ke-04 RMN 341/TB KSA 68 SELAIN DI SISI S

08 OKTOBER 2022/MINGGU

00.00 Jam Lanjutkan ldg H1C1 H2C2 H4C4 dari BG RMN 341
00.00-00.15 Jam Pemindahan dozer dari dek kapal ke tongkang melalui C3
08.00-sekarang Jam Lanjutan H1C1 H2C2 H4C4 dari BG RMN 341
14.10 Jam Stop ldg H1C1 karena crg fhisin di tongkang & stop ldg H4C4 karena grab bocor No.4(disiapkan oleh kru)
19.00-sekarang Jam Cont ldg H2C2 dari BG RMN 341 dan H1C1 stop crg di tongkang fhisin & grab no.4 masih dalam perbaikan oleh kru
20.00
22.35 Jam Resume ldg H5C4 dari BG RMN 341
24.00 Jam Lanjutan H2C2 H5C4 dari bg RMN 341

09 OKTOBER 2022/SENIN Dee

00.00 Jam Masih lanjutan H2C2 H5C4 dari bg RMN 341
01.35 Jam Berhenti ldg H2C2 fhisin crg di BG RMG 341
01.35-01.55 Jam Berhenti ldg H5C4 dan transfer ambil fm no 2 ke no 4
01.55-sekarang Jam Lanjutkan ldg H5C4 dari BG RMN 341
08.00 WIB Selesai disc BH RMN 341 s/d H5C4
08.00-08.15 WIB Pemindahan dozer dari tongkang ke dek kapal
08.35 WIB BG RMN 341 dibuang oleh TB KSA 68

Lampiran 6: Data *Commisioning Tug Boat Kaili VI & Barge Moana VI*



A Member of ABM Group

Nomor : 160/BDD/Bunati/III/2022
Tanggal : 02 Oktober 2022
Lampiran :-
Perihal : Berita Acara Commisioning

BERITA ACARA Commissioning Tug & Barge

Pada hari ini tanggal 02 Oktober 2022 telah dilakukan pemeriksaan secara menyeluruh pada TB.KAILI VI / BG. MOANA VI sebagai persyaratan kelayakan sandar di Jetty TIA

Dengan ini kami menyatakan bahwa TB.KAILI VI / BG. MOANA VI sesuai data hasil pemeriksaan/Commisioning masih layak untuk beroperasi

Demikian berita acara ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Dibuat oleh

Hensri Purnomo

PJO PT. BDD

Head Office :
Gedung TMT 2, Lantai 2, Jalan Cilandak KKO No. 1
Jakarta Selatan, 12560, Indonesia
Telp : +62 2997 6673 Fax : +62 29976672

Angsana Office :
Jl. Provinsi KM. 210 Karang Indah RT.11 RW.03
Kecamatan Angsana, Kabupaten Tanah Bumbu
Kalimantan Selatan 72276

FORM COMMISSIONING TUGBOAT DAN BARGE

Tujuan	Transshipment TIA - Bunati
Tanggal dan Waktu	02 Oktober 2022
Lokasi	Bunati
Diperiksa Oleh	Henson Purnomo

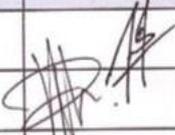
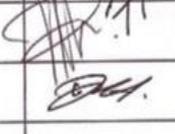
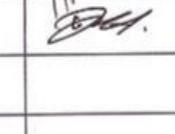
I. GENERAL		
1.	Owner	PT. BARUNA DIRGA DHARMA
2.	Adress Owner	Gedung TMT 1, Lt. 8 Jl. Cilandak KKO No.1 RT.005 RW.001 Kel. Cilandak Timur, Pasar Minggu, Jakarta Selatan
3.	Name Of Vessel	TB. KAILI VI / BG. MOANA VI
4.	Register No	2012 PPM No. 2472/L / 2012 PPM No. 2471/L
5.	Imo Number	
6.	Tanda Selar	GT. 192 No. 2472/PPm / GT.3145 No. 2471/PPm
7.	Type	Kapal Motor Tunda / Kapal Tongkang
8.	Year Of Built	2012
9.	Port Of Registry	Batam
10.	Call Sign	YDA3194
11.	Classification	BKI Class
12.	Dead Weight Tonnage / Dwt	384
13.	Gross Tonnage / Gt	192 / 3145
14.	Net Tonnage / Nt	58 / 944
15.	Main Engine	Caterpillar 2 x 750 HP
16.	Fleet Phone Number	
17.	Agent Name	Jailani
18.	Adress	Jl. Propinsi km 194 Desa Karang Indah, Angsana Tanah Bumbu
19.	Pic And Contact Number	0822 5051 1461

FORM COMMISSIONING TUGBOAT DAN BARGE

II. DOCUMENTS		
1.	Surat Laut <i>Certificate of Nationality</i>	<i>Masih Berlaku</i>
2.	Surat Ukur Intenasional <i>International Tonnage Certificate 1969</i>	<i>Masih Berlaku</i>
3.	Sertifikat Garis Muat <i>Intenational Load Line Certificate</i>	<i>Masih Berlaku</i>
4.	Sertifikat Klasifikasi Lambung <i>Certificate of Classification of Hull</i>	<i>Masih Berlaku</i>
5.	Sertifikat Klasifikasi Mesin <i>Certificate of Classification for machinery</i>	<i>Masih Berlaku</i>
6.	Sertifikat Pencegahan Pencemaran Oleh Minyak <i>International Oil Pollution Prevention</i>	<i>Masih Berlaku</i>
7.	Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang <i>Cargo Safety Construction Certificate</i>	<i>Masih Berlaku</i>
8.	Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang <i>Cargo Ship Safety Equipment Certificate</i>	<i>Masih Berlaku</i>
9.	Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang <i>Cargo Ship Safety Radio Certificate</i>	<i>Masih Berlaku</i>
10.	Ijin Stasiun Radio Kapal Barang	<i>Masih Berlaku</i>
11.	Sertifikat Uji Pemadam Kebakaran	<i>Masih Berlaku</i>
12.	Sertifikat Pemeriksaan Liferaft	<i>Masih Berlaku</i>
13.	Sertifikat Bebas Tikus Dreading Exemption Ship Sanitation / Control Exemption Certificate	<i>Masih Berlaku</i>
14.	RPT (Rencana Pola Trayek) / Cross trading	<i>Masih Berlaku</i>
15.	Stability Booklet of Barge	<i>Masih Berlaku</i>

FORM COMMISSIONING TUGBOAT DAN BARGE

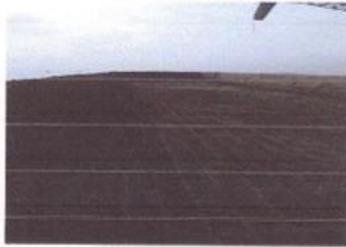
Tim Inspeksi : TB. KAILI VI / BG. MOANA VI

No	Nama	Departemen	Jabatan	Tanda tangan
1	kutuh	OPS	Port COPT	
2	Henson Purnomo	OPS	PJO	
3	Endang Nurkaidah	HSE	CADET	
4				
5				
6				
7				
8				

Tanggal: 02 Oktober 2022

Menyetujui


 TIA - The Compliant Coal
Nurcahyo Adi. P
 Port Manager



Lampiran 7: Surat Persetujuan Olah Gerak Tug boat Kaili VI



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR UPP KELAS III SATUI**

Jalan Kuripan No.94 Sungai Danau
Satui (72275)

Telp : 0512 61133
Hotline :

Fax : 0512 61133
Email : kanpelseidanau@yahoo.com

SURAT PERSETUJUAN OLAH GERAK

No : SPOG.IDSTU.0123.0002686

**DASAR
HUKUM**

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian;
4. Permenhub No. 16 Th 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Ktr Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan;
5. Peraturan Bandar (redenreglement) 1925;
6. Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (Colreg) 1972.

Yang bertandatangan dibawah ini Kepala KANTOR UPP KELAS III SATUI, Sesuai surat Permohonan dari PT. ALFA TRANS RAYA, Nomor SPS.SPOG.IDSTU.2301.002715, Tanggal 14 Okt 2022, Perihal : Persetujuan Olah Gerak Kapal

Dengan ini memberikan persetujuan kepada kapal tersebut dibawah ini:

Nama Kapal : Kaili VI
Jenis Kapal : TONGKANG / BARGE
Bendera : INDONESIA
Isi Kotor : 3138
Nakhoda :
Milik / Agen : PT. ALFA TRANS RAYA
Untuk bergerak dari : Terminal Umum PT. Bina Indo Raya ke AREA LABUH STS Muara Bunati (dalam DLKr/DLkP)
Waktu Gerak : 2022-10-14 23:52:00
Keperluan : TRANSSHIPMENT KE MV. PLANET TEAM
Nama Pandu : DEDIK DWI CAHYANTO

Persetujuan ini diberikan untuk maksud dan tujuan diatas dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Radio VHF harus stand by pada chanel 12 / 16.
2. Tidak mengganggu alur masuk dan keluar kapal
3. Tidak mengganggu kelancaran kegiatan kapal lainnya;
4. Memasang semboyan sosok benda / penerangan sesuai ketentuan yang berlaku;
5. Diawaki dengan cukup sesuai ketentuan;
6. Kegiatan hanya di Perairan Bandar;
7. Dokumen kapal harus tetap disimpan di Kantor.
8. Mematuhi semua peraturan dan ketentuan yang berlaku di Wilayah kerja KANTOR UPP KELAS III SATUI.

Nakhoda bertanggungjawab setiap kegiatan pergerakan kapal
Persetujuan ini mulai tanggal 2 Okt 2022 s/d 14 Okt 2022

Dikeluarkan di : Satui
Pada Tanggal : 14 Okt 2022
KEPALA KANTOR UPP KELAS III SATUI



Lampiran 8: Surat Persetujuan Alih Muat *Barge* Moana VI



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR UPP KELAS III SATUI

Jalan Kuripan No.94 Sungai
Danau Satui (72275)

Telp : 0512 61133
Hotline :

Fax : 0512 61133
Email : kanpelseldanau@yahoo.com

SURAT PERSETUJUAN ALIH MUAT (TRANSHIPMENT)

Nomor : SL006.IDSTU.0223.000001

I. DASAR HUKUM :

- Undang – undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- Undang – Undang Nomor 11 Tahun 2021 Tentang Cipta Kerja;
- Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran;
- Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan;
- Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 Tahun 2015 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan;
- Permenhub No. 16 Th 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Ktr Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan;
- Peraturan Bandar (Reden reglement) 1925;

II. Sesuai surat permohonan dari Perusahaan Pelayaran PT. ALFA TRANS RAYA, Nomor : SL006.L.IDSTU.2301.000472, Tanggal : 14-10-2022, Perihal : Persetujuan Alih Muat (Transhipment).

III. Persetujuan ini diberikan kepada kapal tersebut dibawah ini :

Nama Kapal : Moana VI
Bendera : Indonesia
GT / Isi Kotor : 3138
Jenis Muatan : Curah Kering
Jumlah Muatan : 6957
Pelabuhan Asal :
Lokasi Alih Muat : AREA LABUH STS Muara Bunati
Waktu Pelaksanaan : 02-10-2022 s/d 14-10-2022

Ke Kapal :

Nama Kapal : MV. PLANET TEAM
Bendera : Panama
GT / Isi Kotor : 29255
Pelabuhan Tujuan :

Persetujuan ini diberikan untuk maksud dan tujuan diatas dengan ketentuan sebagai berikut :

- Radio VHF harus stand by pada channel 12/16;
- Tidak mengganggu alur masuk dan keluar kapal dan tidak mengganggu kegiatan kapal lainnya;
- Peralatan alih muat berfungsi dengan baik dan terawat;
- Tidak menimbulkan pencemaran di laut;
- Memasang semboyan sosok benda/penerangan sesuai ketentuan yang berlaku;
- Mengutamakan keselamatan kerja;
- Mematuhi semua peraturan dan ketentuan yang berlaku di Wilayah Kerja Kantor KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS III SATUI;
- Tersedianya alat pemadam kebakaran yang memadai di atas kapal.

Akibat hukum baik perdata maupun pidana dari suatu kegiatan alih muat menjadi tanggung jawab yang melakukan kegiatan

IV. Persetujuan Ini Mulai Tanggal 02-10-2022 s/d 14-10-2022, Berlaku untuk 1 (satu) kali kegiatan.



Dikeluarkan di : SATUI
Tanggal : 14-10-2022

A.N. KEPALA KANTOR UPP KELAS III SATUI
KEPALA SEKSI KESELAMATAN BERLAYAR PENJAGAAN
DAN PATROLI

Lampiran 9: Hasil rapat HSE plan



RISALAH RAPAT

Hari / Tanggal:		Kamis, 20 Oktober 2022	Waktu :14:00 WITA s/d 16.00 WITA		
Peserta :		<ul style="list-style-type: none"> • Masdar, Dwi (TIA) • Lilik, Arif, Wili (Geos) • Arif., Abrar, Darman, Bagus, Gunawan (SSB) • Yusuf, Arwan (MMM) • Taufik, Setiawan (Focust) • Henson , Endang , Onky (BDD) 			
Tempat :		Room Meeting Office TIA Port	Agenda: Meeting Koordinasi TIA PORT- SSB- MMM-GEOS-FOCUST dan BDD		
URAIAN : Weekly Meeting Koordinasi Port Operasional					
1. SHE 2. Operational					
NO	URAIAN	TGL ISSUE	TARGET	OLEH	
SHE					
1	Inspeksi gabungan setiap hari Rabu jam 09.00 WITA à PT.SSB Meeting Operasional hari Kamis jam 14:00 WITA à PT. SSB update hasil OSI dari masing-masing perusahaan dan setiap temuan dikirim kepada notulen berikutnya PT. SSB (Kamis, 20 -10-22) Note : Inspeksi Gabungan TIA-Mitra Kerja (Rabu, 26 Oktober 2022 Pukul 09.00 Wita)	20 Oktober 2022	Continue	SSB	
2	Melakukan sidak fatigue kepada operator dan driver MMM Port (3 kali seminggu) bersama dengan pengawas operational TIA – Port Medic wajib ikut > Dilaporkan ke HSE TIA, CC ke team Ops Port	20 Oktober 2022	Continue	MMM	
3	P5M di Assembly point dekat kantor delta atau area parkir MMM (Pengawas dan Crew Operation) setiap hari untuk kontraktor lain di wakili oleh pengawas	20 Oktober 2022	Continue	All	
4	Pengawasan kegiatan <i>transhipment</i> agar tidak ada tumpahan batu bara di laut maupun dikapal jika ada akan diadakan kerja bakti dan pengawasan lebih ketat	20 Oktober 2022	Continue	All	
5	Training Mingguan untuk semua Operator PBM	20 Oktober 2022	Continue	All	
6	Refresh IK Operation	20 Oktober 2022	Continue	ALL	
7	Apel pagi dan inspeksi gabungan (21 Okt 2022)	20 Oktober 2022	Close	All	
8	Resertifikasi ISO SGS (19-23 Okt 2022)	20 Oktober 2022	Close	All	

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Endang Nurfaidah
2. Tempat, Tanggal lahir : Brebes, 14 Juni 2002
3. Alamat : Dsn.Sembung, RT.03/RW.07, Kel. Pamulihan, Kec. Larangan, Kab.Brebes, Jawa Tengah
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Perempuan
6. Nama orang tua
 - a. Ayah : M. Sonari
 - b. Ibu : Sutirah
 - c. Alamat orang tua : Dsn.Sembung, RT.03/RW.07, Kel. Pamulihan, Kec. Larangan, Kab. Brebes, Jawa Tengah
7. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD Negeri 02 Sembung (2008-2014)
 - b. SMP : SMP Negeri 02 Larangan (2014-2017)
 - c. SMA : SMA Mandiri Cirebon (2017-2020)
 - d. Perguruan Tinggi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2020-2024)
8. Pengalaman Praktik Darat (PRADA)
 - a. Perusahaan 1 : PT. Cipta Krida Bahari
 - b. Alamat : TMT 7 Building, 8th floor suite 801 Jl Cilandak KKO no.1, RT.13/RW.5, Cilandak Tim., Ps. Minggu, South Jakarta, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 12560