



**IDENTIFIKASI TERJADINYA INSIDEN TUBRUKAN
ANTAR TONGKANG TERANG 3003 DAN TONGKANG
FINACIA 103 PADA SAAT PROSES KEGIATAN TOWING
DI TANJUNG REDEB, KALIMANTAN TIMUR**

SKRIPSI

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

Oleh

**MUHAMMAD ABI RAFDI
561911337463 K**

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

SEMARANG

2024

HALAMAN PERSETUJUAN

**IDENTIFIKASI TERJADINYA INSIDEN TUBRUKAN ANTAR
TONGKANG TERANG 3003 DAN TONGKANG FINACIA 103 PADA
SAAT PROSES KEGIATAN TOWING DI TANJUNG REDEB,**

KALIMANTAN TIMUR

DISUSUN OLEH .

MUHAMMAD ABI RAFDI
NIT : 561911337463

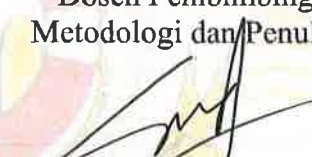
Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,

Dosen Pembimbing I
Materi



RETNO HARIYANTI, S.Pd., M.M
PenataTk. I (III/d)
NIP. 197410181 199803 2 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



TARUGA RUNADI, M.Si.
Penata Muda Tk.I (III/b)
NIP. 19910601 202012 1 009

Mengetahui dan Menyetujui
KETUA PROGRAM STUDI TALK



Dr. I. ATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19850731 200812 2 002

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "IDENTIFIKASI TERJADINYA INSIDEN TUBRUKAN ANTAR TONGKANG TERANG 3003 DAN TONGKANG FINACIA 103 PADA SAAT PROSES KEGIATAN TOWING DI TANJUNG REDEB, KALIMANTAN TIMUR" karya,

Nama : Muhammad Abi Rafdi

NIT : 561911337463

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

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

Semarang,

PENGUJI

Penguji I Awel Suryadi, S.ST., M.Si.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770525 200502 1 001

Penguji II Retno Hariyanti, S.Pd., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19741018 199803 2 001

Penguji III Indira Ari Putri, S.ST.Pel., MT
PPPK Gol X
NIP. 19930519 202321 2 001



Mengetahui dan Menyetujui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO, M.Mtr., M.Mar.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Muhammad Abi Rafdi

NIT : 561911337463

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul "IDENTIFIKASI TERJADINYA INSIDEN TUBRUKAN ANTAR TONGKANG TERANG 3003 DAN TONGKANG FINACIA 103 PADA SAAT PROSES KEGIATAN TOWING DI TANJUNG REDEB, KALIMANTAN TIMUR" 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,



Muhammad Abi Rafdi
561911337463

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. 1% Kerja kerasku 99% Doa ibuku.
2. Hidup bukan perlombaan dan kamu tidak harus selalu lebih hebat dari semua orang.
3. “PADA AKHIRNYA TAKDIR ALLAH SELALU BAIK, WALAUPUN TERKADANG PERLU AIR MATA UNTUK MENERIMANYA”

(Umar Bin Khattab)

Persembahan:

1. Kedua Orang tua, Bapak Hariamin dan Ibu Suad yang selalu mendukung dan menjadi panutan di kehidupan saya selama ini.
2. Almamater tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
3. Senior dan karyawan PT. Dian Ciptamas Agung.

PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala nikmat, rahmat dan Karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan baik. Skripsi ini mengambil judul **IDENTIFIKASI TERJADINYA INSIDEN TUBRUKAN ANTAR TONGKANG TERANG 3003 DAN TONGKANG FINACIA 103 PADA SAAT PROSES KEGIATAN TOWING DI TANJUNG REDEB, KALIMANTAN TIMUR** 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.

Dalam usaha menyelesaikan Penulisan Skripsi ini, dengan penuh rasa hormat Penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini Penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat :

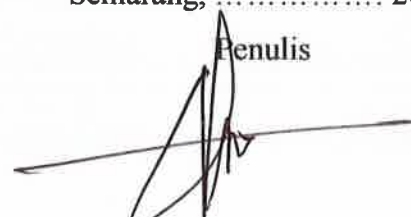
1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd. selaku Ketua Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Retno Hariyanti, S.Pd., M.M selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Taruna Runadi, M.Si. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.

5. Seluruh dosen pengajar di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan berbagai ilmu kepada Taruna yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan ini.
6. Bapak Hariamin dan Ibu Suad tercinta yang telah memberikan semangat dan motivasi dalam bentuk moral spiritual maupun material kepada penulis sehingga menjadi seperti sekarang.
7. Kedua kakak saya yang ikut serta memberi semangat dan mendukung proses penulisan dan penyusunan skripsi ini.
8. Teman-teman seperjuangan, khususnya kasta timur dan angkatan LVI serta adik-adik LVII, LVIII, LIX dan, LX yang selalu mendoakan dan mensupport selama ini.
9. MDPS FAMILY yang selalu menghibur dan dukungan dalam susah maupun senang.

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



Muhammad Abi Rafdi
561911337463

ABSTRAKSI

Rafdi, Muhammad Abi. 2024. “IDENTIFIKASI TERJADINYA INSIDEN TUBRUKAN ANTAR TONGKANG TERANG 3003 DAN TONGKANG FINACIA 103 PADA SAAT PROSES KEGIATAN TOWING DI TANJUNG REDEB, KALIMANTAN TIMUR”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Retno Hariyanti, S.Pd.,M.M, Pembimbing II: Taruga Runadi, M.Si.

Selama penelitian dari Agustus 2022 hingga Juli 2023 di PT Dian Ciptamas Agung, Berau, penulis menghadapi berbagai kendala yang mengganggu operasional perusahaan. Salah satu kejadian penting adalah tubrukan yang terjadi pada 8 Februari 2023, melibatkan kapal tongkang Terang 3003 milik PT Dian Ciptamas Agung dan tongkang Finacia 103 milik PT Mitrabahtera Segara Sejati. Kejadian ini berawal pada 7 Februari 2023 pukul 21.15, ketika tongkang Terang 3003 berangkat dari jetty Lati di Tanjung Redeb, Kalimantan Timur. Pada pukul 00.15 tanggal 8 Februari 2023, tongkang tersebut kandas di Daemaru Lama, Tanjung Redeb, dan berhasil lepas dari kandas pada pukul 06.30. Perjalanan dilanjutkan menuju Muara Pantai, dan pada pukul 16.00, tongkang Terang 3003 bertabrakan dengan tongkang Finacia 103 yang berlabuh di tengah alur tikungan Tanjung Kiani akibat arus surut.

Penelitian dalam skripsi ini memakai metode kualitatif dengan pendekatan fishbone. Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Skripsi ini menjelaskan penyebab dan peristiwa yang mengarah pada insiden tabrakan kapal tongkang milik PT Dian Ciptamas Agung. Wawancara dilakukan dengan nahkoda dan karyawan HSE, serta pengumpulan dokumentasi terkait.

Hasil penelitian ini menunjukkan faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya insiden tubrukan antar tongkang dan tongkang pada saat proses kegiatan *towing* di sebabkan oleh cuaca buruk, kurangnya koordinasi crew kapal dan kurangnya penerapan standar operasional prosedur (SOP). Dampak yang terjadi akibat tubrukan antar tongkang yaitu terhambatnya kegiatan *towing* dan terjadinya kerusakan pada dudukan bolder ganda kiri dan las-lasan robek dari tongkang Terang 3003 milik PT. Dian Ciptamas Agung. Upaya yang dilakukan oleh PT. Dian Ciptamas Agung untuk meminimalisir kejadian insiden tubrukan (PT. DCA) memberikan pemahaman tentang prosedur keselamatan kerja di atas kapal, menimbulkan rasa disiplin, dan mengidentifikasi pelatihan bagi *crew* kapal yang di perlukan.

Kata Kunci : Kapal tongkang, Insiden tongkang, Tubrukan kapal

ABSTRACT

Rafdi, Muhammad Abi. 2024. *“IDENTIFICATION OF COLLISION INCIDENTS BETWEEN BARGE TERANG 3003 AND BARGE FINACIA 103 DURING TOWING ACTIVITIES IN TANJUNG REDEB, EAST KALIMANTAN”*. Thesis. Diploma IV Program, Sea Transportation and Port Management Study Program, Polytechnic of Shipping Science Semarang, Supervisor I: Retno Hariyanti, S.Pd.,M.M, Advisor II: Taruga Runadi, M.Si.

During the research from August 2022 to July 2023 at PT Dian Ciptamas Agung, Berau, the author faced various obstacles that disrupted the company's operations. One notable incident was a collision that occurred on February 8, 2023, involving the barge Terang 3003 owned by PT Dian Ciptamas Agung and the barge Finacia 103 owned by PT Mitrahahtera Segara Sejati. This incident began on February 7, 2023 at 21.15, when the barge Terang 3003 departed from the Lati jetty in Tanjung Redeb, East Kalimantan. At 00.15 on February 8, 2023, the barge ran aground at Daemaru Lama, Tanjung Redeb, and was released from the ground at 06.30. The journey continued towards Muara Pantai, and at 16:00, the barge Terang 3003 collided with the barge Finacia 103 anchored in the middle of the Tanjung Kiani bend channel due to low tide.

The research in this thesis uses a qualitative method with a fishbone approach. Data was collected through observation, interviews, and documentation. This thesis explains the causes and events that led to the barge collision incident owned by PT Dian Ciptamas Agung. Interviews were conducted with the captain and HSE employees, and related documentation was collected.

The results of this study show that the factors that cause collisions between barges and barges during the towing activity process are caused by bad weather, lack of crew coordination and lack of application of standard operating procedures (SOP). The impact that occurred due to the collision between barges was the obstruction of towing activities and damage to the left double bolder holder and torn welds from the Terang 3003 barge owned by PT Dian Ciptamas Agung. Efforts made by PT Dian Ciptamas Agung to minimize the incidence of collision incidents (PT. DCA) provide an understanding of work safety procedures on board, create a sense of discipline, and identify training for the necessary crew.

Keywords : Barge, Incident of barge, Collision of vessels

DAFTAR ISI

HALAMAN COVER.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	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.....	3
C. Rumusan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	5
BAB II KAJIAN TEORI.....	6
A. Deskripsi Teori.....	6
B. Kerangka Penelitian.....	14
BAB III METODE PENELITIAN.....	17
A. Metode Penelitian.....	17
B. Tempat Penelitian.....	18
C. Sampel Sumber Data Penelitian.....	19
D. Teknik Pengumpulan Data.....	20
E. Instrumen Penelitian.....	22
F. Teknik Analisis Data.....	23
G. Pengujian Keabsahan Data.....	27
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	33
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	33

B. Deskripsi Data.....	34
C. Temuan.....	41
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	42
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	51
A. Simpulan.....	51
B. Keterbatasan Penelitian.....	53
C. Saran.....	53
DAFTAR PUSTAKA.....	55
LAMPIRAN.....	59
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	67



DAFTAR TABEL

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

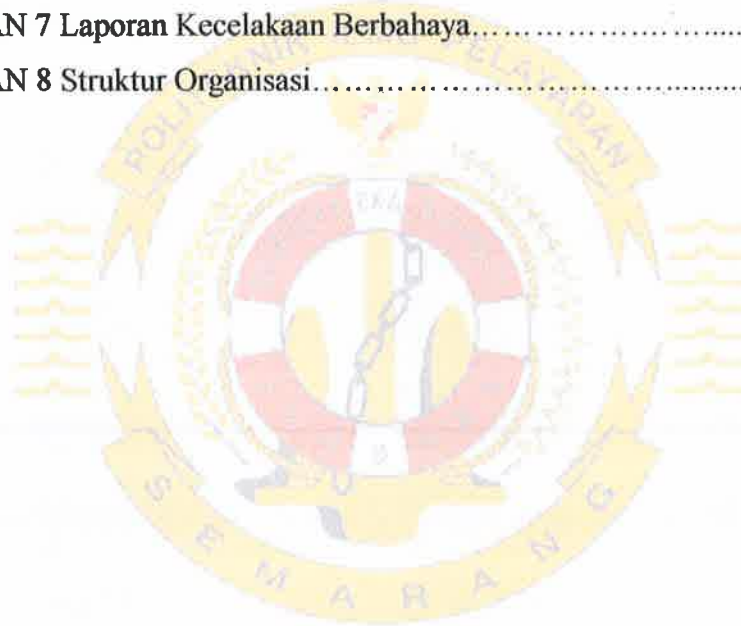


DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Penelitian.....	15
Gambar 4.1 Lokasi PT. Dian Ciptamas Agung cabang Berau.....	18
Gambar 3.1 Analisis Data Model Miles dan Huberman.....	24
Gambar 4.2 kantor PT. Dian Ciptamas Agung cabang Berau.....	36
Gambar 4.3 kantor PT. Dian Ciptamas Agung cabang Berau.....	37
Gambar 4.4 Struktur Organisasi PT. Dian Ciptamas Agung.....	38
Gambar 4.5 Diagram Fishbone.....	44
Gambar 4.6 Bolder ganda kiri buritan tongkang Terang 3003 terangkat...	47
Gambar 4.7 Bolder ganda kiri buritan tongkang Terang 3003 terangkat...	48
Gambar 4.8 Las-lasan tongkang Terang 3003 robek.....	48

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Hasil Wawancara I.....	57
LAMPIRAN 2 Hasil Wawancara II.....	60
LAMPIRAN 3 Siupal PT Dian Ciptamas Agung.....	61
LAMPIRAN 4 Crew List Tugboat Selwyn 1.....	62
LAMPIRAN 5 Crew List Tugboat Entebe Megastar 53.....	63
LAMPIRAN 6 Berita Acara.....	64
LAMPIRAN 7 Laporan Kecelakaan Berbahaya.....	65
LAMPIRAN 8 Struktur Organisasi.....	66



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Selama penelitian di PT Dian Ciptamas Agung site Berau di bulan Agustus 2022 sampai dengan bulan Juli 2023 penulis memiliki pengalaman serta mengalami banyak kejadian yang menjadi kendala kegiatan operasional maupun perusahaan. Pada tanggal 08 Februari 2023 kapal tongkang Terang 3003 milik PT Dian Ciptamas Agung mengalami tubrukan dengan tongkang Finacia 103 milik PT Mitrabahtera Segara Sejati.

Pada tanggal 07 Februari 2023 saat itu tongkang Terang 3003 pukul 21.15 *cast off* dari jetty Lati Tanjung Redeb Kalimantan Timur, pada pukul 00.15 tanggal 08 Februari 2023 kandas di Daemaru Lama Tanjung Redeb Kalimantan Timur, pada pukul 06.30 lepas kandas dari Daemaru Lama. Tongkang melanjutkan perjalanan *full away* ke Muara Pantai, pada pukul 16.00 tongkang Terang 3003 melintang di Pelabuhan Kiani dan melihat tongkang Finacia 103 berlabuh ditengah alur tikungan Tanjung Kiani. Karena dorongan arus surut sehingga tongkang Terang 3003 melaju kearah haluan tongkang Finacia 103 yang berlabuh ditengah alur dan mengakibatkan tubrukan pada tongkang Terang 3003.

PT Dian Ciptamas Agung didirikan pada tahun 2016 dan berlokasi di Berau, Kalimantan Timur. PT Dian Ciptamas Agung juga mengangkut muatan

untuk PT Berau Coal untuk bongkar dan muat. PT Dian Ciptamas Agung secara konsisten berupaya menjaga kesehatan dan keselamatan kru kapal, terutama yang berada di atas kapal.

Kecelakaan kapal bisa terjadi akibat kelalaian awak kapal dalam hal keselamatan, seperti memberikan izin muatan yang melebihi kapasitas kapal (*overloading*), penyalahgunaan alkohol, kurangnya perawatan kapal, kerusakan mesin dan peralatan, serta kondisi cuaca buruk. Salah satu risiko dalam pelayaran adalah tabrakan kapal. Tabrakan ini bisa terjadi secara langsung dari depan (*head to head*), berupa gesekan antar kapal, atau tabrakan kapal dengan benda-benda tetap, serta penyebab lainnya. Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Bab VI pasal 534 tentang Tabrakan Kapal, "Tabrakan kapal berarti terjadi benturan atau sentuhan antara satu kapal dengan kapal lainnya."

Peraturan internasional pertama yang mengatur pencegahan tabrakan kapal dikenal sebagai COLREG 1960, yang pertama kali diadopsi pada tahun 1960. Pada tahun 1972, International Maritime Organization (IMO) menyetujui adopsi peraturan baru yang disebut Convention on the International Regulations for Preventing Collision at Sea 1972, atau COLREG 1972. Konvensi ini mulai berlaku resmi pada tahun 1977 dan diratifikasi oleh Indonesia melalui Keputusan Presiden No. 50 tahun 1979. Sejak diimplementasikan, COLREG telah mengalami sejumlah revisi pada tahun 1981, 1987, 1989, 1993, dan 2001. Kecelakaan kerja mengakibatkan kerugian bagi perusahaan atau badan usaha, termasuk kerugian produktifitas, kerugian

material, dan kerugian lain yang mungkin tidak terlihat tetapi cukup signifikan untuk dipertimbangkan. Sebaliknya, kecelakaan kerja dapat menyebabkan kerugian langsung bagi karyawan, termasuk cedera ringan, cacat total permanen, cacat lokal sebagian, atau bahkan kematian. Ternyata tenaga kerja adalah salah satu aset terbesar perusahaan.

Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan, pelistrikan, stabilitas, tata susunan, dan perlengkapan radio elektronik (Hendrawan, 2019). Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik tentang hasil analisis yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) tentang faktor-faktor yang bertanggung jawab atas tubrukan kapal di perairan Indonesia. Penelitian menunjukkan bahwa faktor manusia dan teknologi adalah salah satu dari banyak faktor yang bertanggung jawab atas kecelakaan kapal, baik di pantai maupun di sepanjang alur perairan (Badaruddin, dkk., 2021).

Berdasarkan latar belakang ini penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul “ **IDENTIFIKASI TERJADINYA INSIDEN TUBRUKAN ANTAR TONGKANG TERANG 3003 DAN TONGKANG FINACIA 103 PADA SAAT PROSES KEGIATAN TOWING DI TANJUNG REDEB, KALIMANTAN TIMUR** “

B. Fokus Penelitian

Penulis membatasi dan memusatkan masalah pada Identifikasi

Terjadinya Insiden Tubrukan Antar Tongkang Terang 3003 Dan Tongkang Finacia 103 Pada Saat Proses Kegiatan Towing Di Tanjung Redeb, Kalimantan Timur.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Faktor apa yang menyebabkan terjadinya risiko tubrukan antar tongkang Terang 3003 dan tongkang Finacia 103?
2. Dampak apa yang di timbulkan dalam insiden tubrukan tongkang Terang 3003 dan tongkang Finacia 103?
3. Upaya apa yang dilakukan untuk meminimalisasi kejadian tubrukan antar tongkang Terang 3003 dan tongkang Finacia 103?

D. Tujuan Penelitian

Dalam penelitian ini ada beberapa tujuan yang hendak penulis capai. Adapun tujuan yang ingin dicapai penulis dalam penyusunan skripsi ini antara lain adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengidentifikasi penyebab terjadinya tubrukan antar tongkang Terang 3003 dan tongkang Finacia 103.
2. Untuk mengevaluasi dampak yang di timbulkan dalam insiden tubrukan antar tongkang Terang 3003 dan tongkang Finacia 103.
3. Untuk mengetahui upaya-upaya yang dilakukan untuk meminimalisir kejadian tubrukan.

E. Manfaat Penelitian

Dalam penyusunan skripsi ini penulis berharap akan dapat memberikan beberapa manfaat bagi siapa saja, dan para pembaca khususnya yang berkepentingan dengan skripsi ini sehingga memiliki arti dan kegunaan antara lain:

1. Bagi Penelitian

Memberikan pengetahuan bagi penulis mengenai faktor penyebab terjadinya tubrukan yang akan menimbulkan dampak yang sangat berbahaya.

2. Bagi Lembaga Pendidikan

Meningkatkan pengetahuan civitas akademika tentang upaya untuk mengurangi kecelakaan kerja dalam proses kegiatan towing tongkang agar meningkatkan keselamatan kerja. Ini juga dapat digunakan sebagai literatur tambahan dalam proses belajar dan dapat digunakan untuk pengembangan lebih lanjut untuk meningkatkan pengetahuan dan kualitas pendidikan.

3. Bagi Pembaca

Menambah pengetahuan bagi pembaca, sehingga mengetahui mengenai upaya yang di lakukan untuk mencegah terjadinya tubrukan tersebut.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Identifikasi

Pengertian identifikasi merupakan suatu tindakan yang dilakukan dengan proses mencari, menemukan, meneliti, mencatat data dan informasi mengenai seseorang atau sesuatu. Secara umum, identifikasi adalah suatu tindakan yang berkaitan dengan penetapan atau penentuan identitas benda, seseorang, atau yang lainnya. Identifikasi penelitian adalah proses untuk mengidentifikasi masalah atau permasalahan yang akan diteliti dalam suatu penelitian. Hal ini dilakukan sebagai langkah awal dalam merancang dan merumuskan tujuan penelitian serta menentukan pendekatan yang akan digunakan. Dalam identifikasi penelitian, seorang peneliti perlu melakukan observasi awal, mengamati, dan menganalisis situasi atau fenomena yang menjadi fokus penelitian. Tujuannya adalah untuk memahami masalah yang ada dan menentukan area atau topik spesifik yang akan diteliti. Pentingnya identifikasi penelitian adalah agar peneliti memiliki pemahaman yang mendalam tentang masalah yang ingin diteliti sehingga dapat merancang metodologi dan strategi yang tepat untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian tersebut.

Identifikasi, menurut Kartini Kartono, adalah proses pengenalan dan

menempatkan sesuatu dalam suatu kelas berdasarkan fitur tertentu (Utoro,2018). Identifikasi, menurut Poerwadarminto, identifikasi adalah penentuan atau penetapan identitas seseorang atau benda (Purwanto, 2022). Identifikasi adalah penentu atau penetapan identitas orang, benda, dan sebagainya. Berdasarkan beberapa pengertian di atas, dapat di tarik kesimpulan bahwa identifikasi adalah penempatan atau penentu identitas seseorang atau benda pada suatu saat tertentu.

2. Tubrukan Kapal

Collision atau tubrukan kapal adalah kecelakaan yang melibatkan kerusakan antar kapal atau satu kapal saja. Kasus tubrukan dapat diklasifikasikan menjadi dua, yaitu *side collision* (tubrukan sisi) dan *head-on collision* (tubrukan haluan). Kasus *head-on collision* merupakan situasi haluan kapal menabrak objek/bangunan seperti dermaga ataupun menabrak kapal lain. Tubrukan kapal berarti terjadi benturan atau sentuhan kapal yang satu dengan yang lainnya. Tubrukan kapal dapat berupa tubrukan *head to head*, berupa singgungan kapal, maupun tubrukan kapal dengan benda-benda tidak bergerak, maupun dengan penyebab lainnya. Tubrukan kapal dapat menimbulkan tekanan pada konstruksi kapal sehingga dapat menyebabkan deformasi dan kerusakan pada kekuatan struktur kapal. Peraturan internasional pertama yang mengatur pencegahan tubrukan dikenal dengan nama COLREG 1960, yang pertama kali diadopsi tahun 1960. Di tahun 1972, *International Maritime Organization* (IMO) menyetujui pengadopsian COLREG baru yang bernama

Convention on the International Regulations for Preventing Collision at Sea 1972. Konvensi ini kemudian dikenal dengan nama COLREG 1972 dan secara resmi berlaku tahun 1977. Konvensi ini diratifikasi oleh Indonesia melalui Kepres no. 50 tahun 1979. Sejak pemberlakuannya COLREG telah mengalami sejumlah perubahan berturut-turut tahun 1981, 1987, 1989, 1993, dan 2001 (Bonaparte, 2016).

Pengertian tubrukan kapal menurut Pasal 534 ayat (2) ialah “ yang dinamakan tubrukan kapal adalah tabrakan atau penyentuhan antara kapal-kapal satu dengan yang lainnya”. Menurut Capt. Agus Hadi Purwantomo, SP .1, M Maret (2018) dalam buku *Emergency Prosecudure dan SAR* tubrukan adalah suatu keadaan darurat yang disebabkan karena terjadinya tubrukan kapal dengan kapal, kapal dengan dermaga ataupun kapal dengan benda terapung lainnya yang dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan. Tubrukan kapal merupakan benturan atau tumbukan antara dua buah kapal yang bergerak dan dapat menimbulkan bahaya keselamatan nyawa manusia yang ada di dalam kapal (*injuries fatalities*), kerusakan lingkungan (*pollutions*), dan kerugian akibat kerusakan muatan yang di angkut (Kristiansen, 2005). Penulis menyimpulkan tubrukan adalah kecelakaan yang di akibatkan oleh benturan atau tubrukan.

3. Insiden

Insiden kapal merujuk pada kejadian atau peristiwa yang tidak diharapkan yang terjadi di atas kapal atau melibatkan kapal. Ini dapat

mencakup berbagai situasi, seperti kecelakaan, kebakaran, kebocoran, kerusakan mesin, atau bahkan peristiwa seperti pembajakan. Insiden semacam itu dapat memiliki dampak signifikan, tidak hanya pada keselamatan awak kapal dan penumpang, tetapi juga pada lingkungan dan operasional kapal. Dalam dunia maritim, insiden merujuk pada setiap kejadian atau peristiwa yang tidak diharapkan yang melibatkan operasi kapal atau aktivitas maritim lainnya. Insiden ini bisa berupa kecelakaan, seperti tabrakan antar kapal, tenggelam, atau kebakaran di kapal.

Insiden juga bisa merujuk pada situasi di mana keamanan kapal terancam, seperti pembajakan. Selain itu, insiden maritim juga bisa merujuk pada peristiwa yang berdampak pada lingkungan, seperti tumpahan minyak atau pelanggaran aturan pelayaran. Istilah "insiden" dapat memiliki berbagai makna tergantung pada konteksnya. Umumnya, insiden merujuk pada suatu peristiwa atau kejadian yang terjadi, baik yang bersifat positif maupun negatif. Pada penelitiannya (Prabowo 2018) menyatakan bahwa: insiden (*incident*) dapat berupa sebagai suatu kejadian yang hampir atau nyaris (*near-miss*) menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan, dan *accident* (kecelakaan) adalah suatu peristiwa atau kejadian yang tidak terduga dan tidak di inginkan. Dengan melihat definisi dari *accident* (kecelakaan) dan *incident* (insiden) yang dijelaskan diatas, maka dapat disimpulkan :

- a. *Accident* dan *incident* merupakan kejadian yang tidak diinginkan atau tidak direncanakan.

- b. *Accident* dan *incident* disebabkan oleh banyak faktor dan memiliki urutan kejadian yang memberikan dampak atau efek berupa: *injury*, *disease*, *damage*, *near miss* dan *loss*.
- c. Semua kecelakaan (*accident*) dapat dikatakan sebagai *incident* (insiden).
- d. Semua insiden (*incident*) tidak dapat dikatakan sebagai kecelakaan (*accident*).
- e. Semua *injury* diakibatkan oleh terjadinya *accident* (kecelakaan).
- f. Semua kecelakaan (*accident*) tidak selalu menghasilkan *injury*.

4. *Towing*

Menurut Edward (2018), menyatakan bahwa pengertian *towing* adalah pelayanan menarik, mendorong atau menggandeng kapal yang melakukan gerakan untuk tambat atau untuk melepas dari dermaga, *jetty*, *trestel*, *pier*, pelampung, *dolphin*, kapal, dan fasilitas tambat lainnya menggunakan kapal tunda. Penulis dapat menyimpulkan *Towing* adalah kegiatan kegiatan penarikan atau menggandeng kapal untuk memindahkan barang dan untuk tambat dari dermaga. *Towing* merupakan aktifitas menarik barang atau kapal. *Towing* sering dilakukan saat kapal sedang berlabuh, dengan tujuan untuk menarik kapal agar mendekati ke pelabuhan agar dapat dilakukan penambatan. *Towing* dapat dilakukan oleh awak kapal di pelabuhan, atau juga dengan menggunakan tug boat atau kapal tunda. Peralatan yang digunakan untuk menarik tongkang adalah *wire sling*, *wire rope*, *sling belt*, *wire clip*, *turnbuckles*, *shackle*.

Pihak-pihak yang terkait dalam *towing* tongkang adalah Nakhoda,

Mualim I, Mualim II, Mualim III, KKM, Masinis I, Masinis II, Masinis III, Juru Mudi, dan Oiler. *Towing & Lashing Survei* adalah suatu survey yang dilakukan seorang *Marine Surveyor* Indonesia diatas kapal *towing tug* yang akan menarik kapal tongkang guna memastikan semua peralatan *towing equipments* diatas kedua kapal tersebut layak untuk digunakan dalam sebuah pelayaran, *Marine Survei* adalah satu kegiatan yang berfungsi untuk memeriksa *system lashing* muatan kapal tongkang tersebut apakah bagus dan layak serta kuat dalam menghadapi ombak dan cuaca selama dalam pelayaran di lautan.

5. Kapal Tongkang

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dalam Pasal 1 butir 36 bahwa yang dimaksud dengan Kapal Tongkang adalah alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah adalah alat apung dan bangunan terapung yang tidak mempunyai alat penggerak sendiri, serta ditempatkan di suatu lokasi perairan tertentu dan tidak berpindah-pindah untuk waktu yang sama, misalnya hotel terapung, tongkang akomodasi (*acomodation barge*). Kapal tongkang atau disebut kapal ponton adalah jenis kapal yang digunakan untuk mengangkut barang skala besar. Kapal ini sebenarnya bukan benar-benar sebuah kapal karena tidak memiliki mesin sendiri (*self-propelled*), sehingga kapal ini haru ditarik menggunakan tali berupa tali tambat dengan kapal tunda (Ferbian, 2022).

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) tongkang adalah

perahu yang agak besar (untuk mengangkut barang dan sebagainya). Penulis menyimpulkan kapal tongkang adalah alat apung yang tidak memiliki mesin dan dapat mengangkut barang dan sebagainya. Kapal tongkang atau ponton adalah salah satu dari sekian jenis kapal yang cukup banyak digunakan karena manfaatnya. Ukurannya cenderung besar serta memiliki kapasitas yang mumpuni karena berfungsi sebagai alat distribusi muatan-muatan yang berat. Kapal tongkang adalah jenis kapal yang telah dirancang khusus untuk mengangkut material berat seperti batu bara, pasir, kayu, minyak, hingga bahan konstruksi lainnya.

Kapal ini tidak memiliki mesin sendiri dan karenanya harus ditarik oleh kapal lain seperti kapal pengangkut atau kapal tunda. Kapal tongkang berfungsi untuk mengangkut kargo yang bermuatan barang-barang. Sebelumnya, jenis kapal tersebut juga sering digunakan untuk alat transportasi atau pengangkut mobil menyeberang pada daerah yang belum memiliki jembatan. Kapal tongkang sendiri bergantung pada kapal tunda (*tug boat*) yang dibantu dengan tali penarik dengan jarak beberapa meter. Kapal tongkang menjadi pilihan utama untuk mengangkut batu bara dalam jumlah yang besar. Di Indonesia, kapal tongkang sudah banyak digunakan sejak tahun 1980. Kapal tongkang sendiri memiliki jenis-jenis berdasarkan ukuran dan daya muat, antara lain.

- a. Ukuran 180 *feet* dapat mengangkut sekitar 2.000 ton batu bara.
- b. Ukuran 230 *feet* dapat mengangkut sekitar 4.000 ton batu bara.
- c. Ukuran 270 *feet* dapat mengangkut sekitar 6.000 ton batu bara.

- d. Ukuran 300 *feet* dapat mengangkut sekitar 8.000 ton batu bara.
- e. Ukuran 330 *feet* dapat mengangkut sekitar 10.000 – 12.000 ton batu bara.

Menurut Lestari Ferbian (2022) *tugboat* adalah jenis kapal pemandu yang biasa digunakan untuk menarik dan mendorong kapal besar di pelabuhan, memandu kapal besar pada jalur yang berbahaya, memperbaiki kapal dilaut, melakukan penyelamatan pada air seperti memadamkan api dan salvage. Selain itu Tugboat adalah kapal yang fungsinya menarik atau mendorong kapal-kapal lainnya. Dibedakan atas beberapa jenis antara lain kapal tunda samudra, kapal tunda pelabuhan dan lain-lainnya. Medan yang dilalui tugboat biasanya cukup menyulitkan seperti sungai kecil yang berliku dan laut dangkal berkarang hinggalaut luas antar pulau besar, sehingga tugboat harus melakukan manuver yang baik. Berdasarkan tempat dan kinerja Tugboat, seperti yang kita ketahui tugboat terdiri dari 3 jenis yaitu.

a. *Seagoing Tug*

Fungsi dan peran dari tugboat untuk pelayaran bebas yaitu menarik atau pelayaran bebas yaitu menarik atau mendorong kapal yang tidak memiliki ala penggerak sendiri.

b. *Escort Tug*

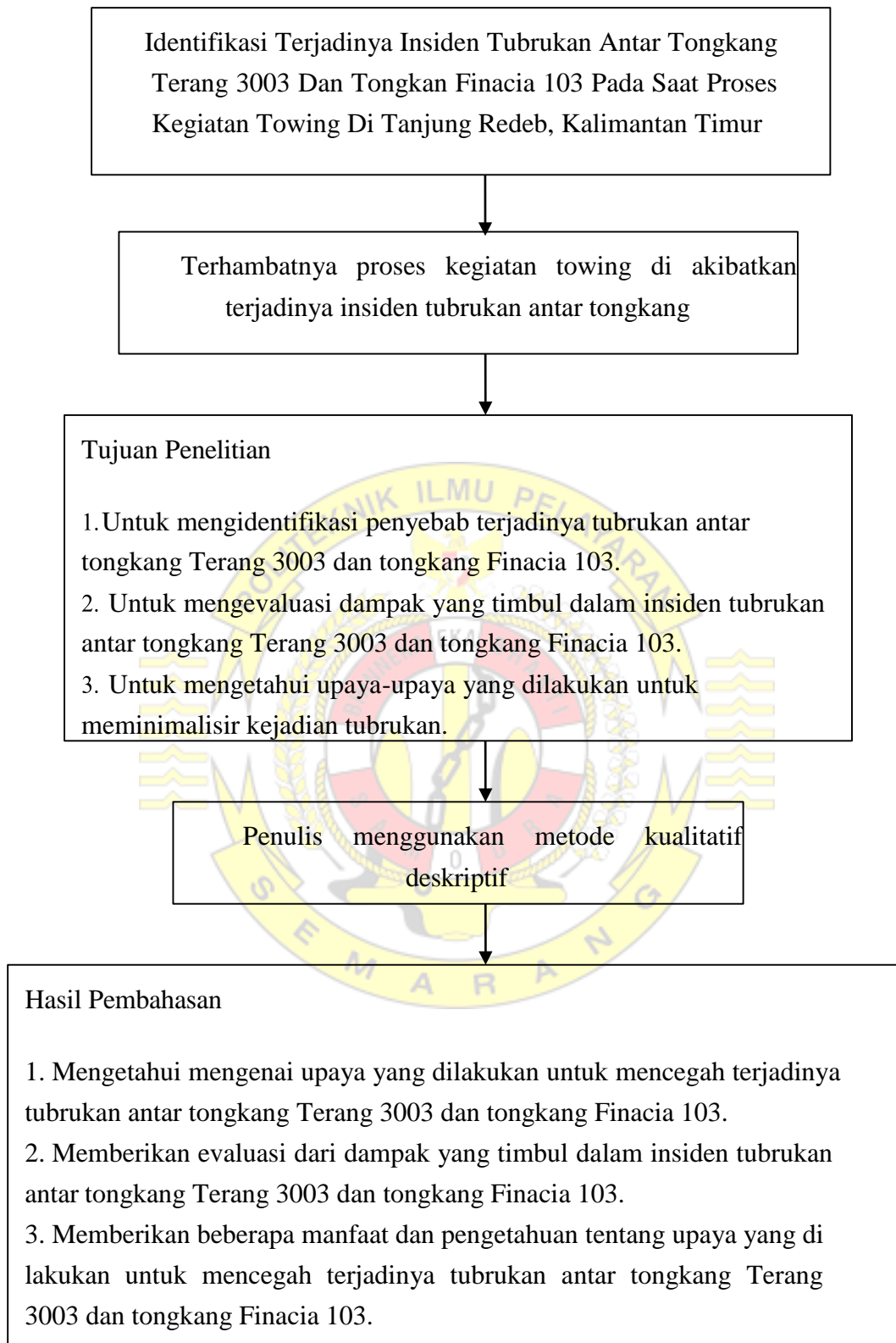
Kapal tugboat ini di gunakan untuk mengawal kapal besar sepanjang bagian berbahaya.

c. Harbour Tug

Tugs digunakan di pelabuhan, perairan dalam dan, daerah pesisir.

B. Kerangka Penelitian

Kerangka pemikiran menurut Sugiyono (2019:95), merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Juga meliputi bagaimana hubungan faktor yang satu dengan yang lain dalam pengaruh gabungannya terhadap masalah. Kerangka berfikir adalah model konsep tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Kerangka berfikir yang baik akan menjelaskan secara teoritis antara variabel yang akan diteliti. Agar penulisan skripsi ini jelas dan bermanfaat, maka penulis memberikan uraian dalam bentuk kerangka pikir. Setelah penulis mengungkapkan materi yang berkaitan dengan masalah penelitian pada kajian pustaka, penulis lebih mengutamakan konsep yang paling sesuai dan berkaitan untuk digunakan dalam pemecahan masalah penelitian sehingga dapat memberikan arahan strategi dan pendekatan serta pemecahan masalah dapat direncanakan dalam penyusunan langkah sesuai gambar 1.1.



Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

Penelitian ini mengambil judul “Identifikasi terjadinya insiden tubrukan antar tongkang Terang 3003 dan tongkang Finacia 103 pada saat proses kegiatan towing di Tanjung Redeb, Kalimantan Timur“ pada penelitian ini penulis akan membahas terhambatnya proses kegiatan towing di akibatkan terjadinya insiden tubrukan antar tongkang. Tujuan penelitian ini untuk mengidentifikasi penyebab terjadinya tubrukan antar tongkang Terang 3003 dan tongkang Finacia 103, untuk mengevaluasi dampak yang timbul dalam insiden tubrukan antar tongkang Terang 3003 dan tongkang Finacia 103, serta untuk mengetahui upaya-upaya yang dilakukan untuk meminimalisir kejadian tubrukan. Dalam penyusunan penelitian ini, penulis menggunakan metode kualitatif deskriptif. Penulis dapat mencapai hasil pembahasan untuk mengetahui mengenai upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya tubrukan dan memberikan beberapa manfaat dan pengetahuan tentang upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya tubrukan. Dalam penelitian ini, penulis akan menyampaikan apa yang dialami penulis selama melakukan praktek darat di PT Dian Ciptamas Agung dalam menangani insiden tubrukan antar tongkang.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dari bab IV, maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya tubrukan antar tongkang Terang 3003 dan tongkang Finacia 103 disebabkan oleh tugboat ENTEB MEGASTAR 53/tongkang Finacia 103 dari segi :

- a. *Man* (Manusia)

Crew kapal memiliki peran penting dikarenakan manusia menjadi pihak utama yang bertanggung jawab terhadap proses kegiatan *towing*, karena kelalaian dan kurangnya keterampilan dalam bekerja *crew* kapal tugboat Selwyn 1/tongkang Terang 3003 dan tugboat Entebe megastar 53/tongkang Finacia 103 sehingga mengakibatkan terjadinya tubrukan.

- b. *Method* (Prosedur)

Kurangnya pemahaman tentang prosedur/cara kerja sehingga terjadi kelalaian dimana posisi kapal tugboat Entebe megastar 53/tongkang Finacia 103 berlabuh ditengah alur sehingga terjadi tubrukan dengan tongkang Terang 3003.

- c. *Management*

Kurangnya koordinasi dan penerapan standar operasional

prosedur (SOP) antara nahkoda tugboat Selwyn 1/tongkang Terang 3003 dan tugboat Entebe megastar 53/tongkang Finacia 103.

d. *Mother nature* (Lingkungan)

Faktor lingkungan disebabkan oleh alam sekitar dikarenakan dorongan arus surut sehingga menyebabkan tongkang Terang 3003 menuju kearah Haluan tongkang Finacia 103.

2. Dampak yang terjadi akibat tubrukan antar tongkang Terang 3003 dan tongkang Finacia 103 yaitu kegiatan *towing* menjadi terhambat dan terjadinya kerusakan pada dudukan bolder ganda kiri dan buritan terangkat/las-lasan robek.

3. Upaya yang dilakukan oleh PT. Dian Ciptamas Agung untuk meminimalisir kejadian tubrukan antar tongkang Terang 3003 dan tongkang Finacia 103 dari segi :

a. *Man* (Manusia)

Memberikan pemahaman tentang prosedur keselamatan kerja di atas kapal dan mengadakan inspeksi mendadak kepada *crew* kapal agar meningkatnya keselamatan kerja bagi *crew* kapal.

b. *Method* (Prosedur)

Menumbuhkan rasa disiplin dan kesadaran kepada *crew* kapal tugboat Selwyn 1/tongkang Terang 3003 dan tugboat Entebe megastar 53/tongkang Finacia 103 serta memberikan *training* dan Pendidikan tentang prosedur keselamatan kerja.

c. Management

Mengidentifikasi pelatihan bagi *crew* kapal yang mungkin diperlukan dalam menunjang system manajemen keselamatan dan menjamin bahwa pelatihan tersebut diberikan kepada semua *crew* kapal.

d. Mother nature (Lingkungan)

Terciptanya lingkungan kerja yang aman dan nyaman bagi *crew* kapal.

E. Keterbatasan Penelitian

Dalam melaksanakan penelitian ini, penulis memiliki keterbatasan dalam melaksanakan penelitian yang dapat dijadikan bahan pertimbangan untuk penelitian selanjutnya untuk mendapatkan hasil yang lebih baik. Keterbatasan penulis adalah keterbatasan akses dokumen yang didapat karena status penulis di perusahaan adalah sebagai *cadet* atau taruna magang dan terbatasnya akses dokumen yang didapat karena sebagian dokumen merupakan dokumen rahasia dari perusahaan.

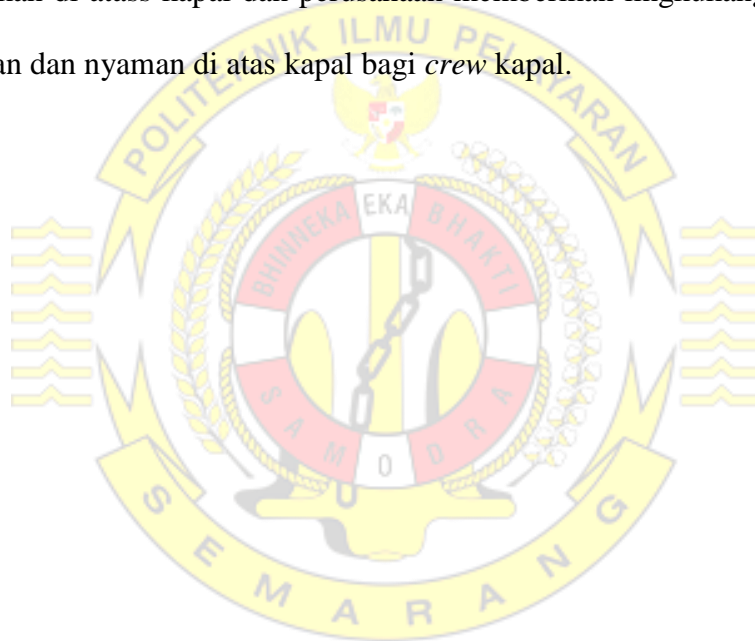
B. Saran

Berdasarkan simpulan tersebut, maka penulis dapat memberikan saran sebagai berikut :

1. Mengingat dampak yang begitu besar akibat terjadinya tubrukan antar tongkang dan tongkang yang disebabkan oleh manusia dikarenakan kelalaian dan kurangnya pemahaman tentang standar operational prosedur

(SOP), perusahaan harus memberikan pemahaman tentang prosedur dan pelatihan tentang keselamatan kerja di atas kapal bagi *crew* kapal.

2. Untuk menghindari terjadinya tubrukan antar tongkang dan tongkang sebaiknya membuat SOP tentang larangan berlabuh di tengah alur saat proses kegiatan towing.
3. Memberikan arahan tentang kedisiplinan dan kesadaran bagi *crew* kapal tentang keselamatan bekerja di atas kapal seperti safety meeting yang di adakan di atas kapal dan perusahaan memberikan lingkungan kerja yang aman dan nyaman di atas kapal bagi *crew* kapal.



DAFTAR PUSTAKA

- Abdussamad, Z. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif* (P. Rapanna, Ed.). CV. syakir Media Press.
- Badaruddin, Renggong, R., & Haris Hamid, A. (2021). *Analisis Tanggung Jawab Hukum Nakhoda Terhadap Keselamatan The Analisis of the Skippers' Legal Responsibility for Sailing Safety in Main Port Office Makassar. J.of Law, 3(2), 79–87.*
<https://postgraduate.universitاسbosowa.ac.id/>
- Hendrawan, A. (2019). *Analisa Indikator Keselamatan Pelayaran Pada Kapal Niaga. Jurnal Sain tara, 3(2).*
- Kemas, A. , S. (2018). *Analisis frekuensi tubrukan kapal pada area rawan kecelakaan di selat singapura [skripsi].* Institut teknologi Sepuluh Nopember.
- Kendek, M., Dwi Satria, I., Weda Bayuntara, A., & Pelayaran Sorong, P. (2022). *Studi kasus analisis hasil investigasi komite nasional keselamatan transportasi (knkt) terhadap penyebab tubrukan kapal di Perairan indonesia. Jurnal Patria Bahari , 2(2).*
- Lesmana, D. (2022). *Identifikasi terjadinya tubrukan antara tongkang PT. Pst 1312 dan jetty pt. Tunas inti abadi di muara bunati [skripsi].* politeknik ilmu pelayaran semarang.
- Muhson, A. (2018). *Teknik Analisis Kuantitatif I teknik analisis kuantitatif.* Bem fis uny.
- Purnomo, E. (2023). *Optimalisasi Perawatan Peralatan Towing The Barge Untuk Meningkatkan Kelancaran Operasional di Atas Kapal TB Danum 76.* Kementerian Perhubungan.
- Rijali, A. (2018). *Analisis Data Kualitatif.* Jurnal Alhadharah, 17(33).
- Rio Prabowo, A., Muttaqie, T., Min Sohn, J., & Myung Bae, D. (2018). *Investigasi Dampak Insiden Tubrukan Terhadap Respon Struktur Kapal Penumpang Antar Pulau. KAPAL, 15(2), 62.* <http://ejournal.undip.ac.id/index.php/kapal>
- Setyawan, S. (2020). *Analisis dampak terjadinya tubrukan antara mother vessel dengan tongkang di muara taboneo anchorage [skripsi].* Politeknik ilmu pelayaran.
- Suvica, R. , J., & Zakki, F. , A. (2022). *Analisis Tubrukan Pada Haluan Kapal Spob Adeline 1459gt Dengan Oil Tanker MT Kuang 5263gt Menggunakan Elemen*

- Hingga. *Jurnal Teknik Perkapalan*, 10(3).
<https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/naval>
- Tjahjanto, R., & Aziz, I. (2016). *Analisis penyebab terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal mv. Cs brave*. *Kapal*, 13(1).
- Utomo, H. (2017). Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (Legally Responsible Parties In Ship Accident). *Jurnal Legislasi Indonesia*, 14(1).
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*, Alfabeta Bandung
- Prabowo, A. R., Muttaqie, T., Sohn, J. M., & Bae, D. M. (2018). *Investigasi dampak insiden tubrukan terhadap respon struktur kapal penumpang antar pulau*. *Kapal: Jurnal Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Kelautan*, 15(2), 62-67.
- Purwanto, A. (2022). *Konsep dasar penelitian kualitatif: Teori dan contoh praktis*. Penerbit P4I.
- Ferbian, M. A., Zakki, A. F., & Yudo, H. (2020). *Analisis kekuatan puntiran pada kapal tongkang TK. Nelly 34 akibat konversi muatan dari batubara menjadi container*. *Jurnal Teknik Perkapalan*, 9(1), 79-90.
- Harahap, N. (2020). *Penelitian kualitatif*.
- Sugiyono. (2020). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabet.
- Darmalaksana, W. (2020). *Metode penelitian kualitatif studi pustaka dan studi lapangan*. *Pre-Print Digital Library UIN Sunan Gunung Djati Bandung*.

LAMPIRAN 1 HASIL WAWANCARA

Wawancara I

Penulis melakukan wawancara dengan narasumber 09 Februari 2023 pukul 08.00 WITA di tugboat Selwyn 1/tongkang 3003

Narasumber : Nahkoda (M.Syarif) *Captain* tugboat Selwyn 1 Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

Penulis :” Selamat pagi capt. Terima kasih sudah meluangkan waktunya capt. Apakah bisa di ceritakan penyebab terjadinya tubrukan antara tongkang Terang 3003 dan tongkang Finacia 103?”

Narasumber :” Selamat pagi det. Tentu, saya akan menjelaskan beberapa faktor utama yang menyebabkan insiden tersebut.”

Penulis :” Baik capt, pertama-tama, bagaimana peran manusia dalam insiden ini?”

Narasumber :” Peran kru kapal sangat penting dalam kegiatan towing. Dalam kasus ini, kelalaian dan kurangnya keterampilan kru kapal tugboat Selwyn 1 yang menarik tongkang Terang 3003, dan tugboat Entebe Megastar 53 yang menarik tongkang Finacia 103, menjadi faktor utama terjadinya tabrakan.”

Penulis :” Apakah ada faktor prosedur yang terlibat?”

Narasumber :” Ya, ada det. Menurut saya nahkoda dari tugboat Entebe Megastar 53 tidak mengikuti prosedur dengan benar, di mana posisi kapal tersebut berlabuh di tengah alur pelayaran. Hal ini menyebabkan tabrakan dengan tongkang Terang 3003. Jadi, ketidakpatuhan terhadap prosedur standar menjadi salah satu penyebab utama insiden ini.”

Penulis :” Bagaimana dengan aspek manajemen dalam kejadian ini?”

Narasumber :” Dalam setiap insiden seperti ini, penting untuk mengikuti langkah-langkah yang sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang telah ditentukan. Ketika prosedur ini tidak dipahami dan dilaksanakan dengan baik, dapat mengakibatkan kerusakan fatal dan menimbulkan pekerjaan serta kerugian bagi perusahaan. Dalam hal

ini, koordinasi antara nahkoda tugboat Selwyn 1 yang menarik tongkang Terang 3003 dan tugboat Entebe Megastar 53 yang menarik tongkang Finacia 103 kurang dilakukan.”

Penulis :” Apakah faktor lingkungan turut berperan dalam insiden ini?”

Narasumber :” tabrakan ini disebabkan oleh dorongan arus surut yang mengakibatkan tongkang Terang 3003 bergerak menuju ke arah haluan tongkang Finacia 103.”

Penulis :” Terimakasih capt atas penjelasannya.”

Narasumber :” Sama-sama det, semoga informasi ini bisa bermanfaat.”



LAMPIRAN 2 HASIL WAWANCARA

Wawancara II

Penulis melakukan wawancara dengan narasumber 09 Februari 2023 pukul 08.00 WITA di PT Dian Ciptamas Agung

Narasumber : Karyawan HSE (Risky) PT Dian Ciptamas Agung Hasil wawancara sebagai berikut :

Penulis :”Selamat pagi pak, terimakasih telah bersedia untuk diwawancarai. Apakah bapak bisa menjelaskan secara singkat upaya-upaya yang telah dilakukan perusahaan PT Dian Ciptamas Agung untuk meminimalisir kejadian tubrukan antar tongkang Terang 3003 dan tongkang Finacia 103?”

Narasumber :” Selamat pagi, tentu. Ada beberapa upaya yang kami lakukan untuk meminimalisir kejadian tersebut , yang bisa kami bagi menjadi beberapa kategori utama: manusia, prosedur, manajemen, dan lingkungan.”

Penulis :” Izin pak apakah bisa bapak jelaskan lebih lanjut mengenai faktor manusia dalam upaya ini?”

Narasumber :” Tentu. Manusia memegang peranan penting dalam setiap operasi di atas kapal. Upaya yang kami lakukan termasuk memberikan pemahaman mendalam tentang prosedur keselamatan kerja kepada kru kapal. Kami juga mengadakan inspeksi mendadak untuk memastikan kepatuhan terhadap keselamatan kerja. Kru kapal harus benar-benar memahami bahaya yang mungkin terjadi saat bekerja dan langkah-langkah yang harus diambil sesuai prosedur untuk mengatasi bahaya tersebut.”

Penulis :” Bagaimana dengan upaya terkait prosedur?”

Narasumber :” Kami meningkatkan disiplin dan kesadaran kru kapal, khususnya pada tugboat Selwyn 1/tongkang Terang 3003. Ini dilakukan melalui pemberian pelatihan dan pendidikan rutin tentang prosedur keselamatan kerja. Dengan pelatihan yang

berkesinambungan, kami berharap dapat menanamkan kesadaran akan pentingnya keselamatan kerja di antara kru kapal.”

Penulis :” Lalu, apa peran manajemen dalam meminimalisir kejadian tubrukan ini?”

Narasumber :” Manajemen perusahaan mengadakan pertemuan keselamatan secara rutin dengan kru kapal. Kami juga mempertahankan prosedur untuk mengidentifikasi pelatihan yang diperlukan dalam mendukung sistem manajemen keselamatan. Pelatihan ini diberikan kepada semua kru kapal untuk memastikan mereka memiliki pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan untuk bekerja dengan aman.”

Penulis :” Bagaimana dengan faktor lingkungan? Apa yang dilakukan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman?”

Narasumber :” Menciptakan lingkungan kerja yang aman sangat penting untuk meningkatkan gairah kerja dan keselamatan kru kapal. Kami memastikan bahwa perusahaan mematuhi semua peraturan keselamatan yang berlaku untuk mencegah kecelakaan kerja. Dengan lingkungan kerja yang aman, kami berharap dapat mengurangi risiko kecelakaan dan mendukung keberhasilan operasional perusahaan secara keseluruhan.”

Penulis :” Terima kasih banyak pak atas waktu dan informasi yang telah Anda berikan. Semoga upaya-upaya ini berhasil dan kejadian serupa tidak terulang lagi.”

Narasumber :” Terima kasih kembali juga det. Kami juga berharap yang sama dan akan terus berusaha untuk meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal.”

LAMPIRAN 3 SIUPAL PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG

		<small>Pengukuhkan SIUPAL PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG dikarenakan SIUPAL Asli dilainiating.</small>
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT Jl. Medan Merdeka Barat No. 8, Jakarta 10110		
SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL) <small>(Berdasarkan PP No. 20 Tahun 2010 Jo. PP No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan)</small>		
NOMOR : <i>AB. 8 - 254 / JAL 001</i>		
Berdasarkan surat permohonan Saudara No.	004/DCA-Dir/VI/2014	tanggal 02 Juni 2014
diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada :		
Nama Perusahaan	: PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG	
Alamat Kantor Perusahaan	: Graha Cempaka Mas Blok E 26, Jl. Letjend Suprpto Kel. Sumur Batu Kec. Kemayoran, Jakarta Pusat	
Nama Direktur Utama / Penanggung Jawab	: JOSEPH JO LIAT TJIANG (Direktur Utama)	
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab	: Jl. Deta Indah 1/25 RT.001 RW.014, Kel. Pondok Pinang Kec. Kebayoran Lama, Jakarta Selatan	
Nomor Pokok Wajib Pajak	: 03.333.652.0-027.000	
Nilai Modal Perusahaan	: Rp. 6.000.000.000,00	
Status Perusahaan	: PMDN	
Kewajiban Pemegang SIUPAL :		
<ol style="list-style-type: none">1. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan di perairan, keselamatan, kesejahteraan dan perlindungan lingkungan maritim.2. Bertanggungjawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.3. Melaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut setiap terjadi perubahan maulud dan tujuan perusahaan, susunan Direksi / Komisaris, domisili perusahaan, NPWP perusahaan dan pengurangan serta penambahan kapal.4. Setiap kapal yang dimiliki harus dilengkapi dengan spesifikasi kapal yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan SIUPAL ini.5. Mengumumkan jadwal baik untuk pelayaran tetap dan teratur atau lain menurut peraturan yang tidak tetap dan tidak teratur atau trampet melalui media massa ataupun organisasi yang mampu menjangkau kepentingan pengguna dan penyedia jasa angkutan laut.6. Menyampaikan laporan tahunan perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.7. Menyampaikan laporan perkembangan komposisi kapal/kapal-kapal yang beroperasi secara tetap (satu) kali dalam 1 (satu) tahun kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.8. Menyampaikan laporan kinerja keuangan perusahaan paling lama 1 (satu) bulan setelah berakhirnya tahun kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.9. Menyediakan fasilitas akomodasi untuk taruna / calon perwira yang akan ditugaskan ke kapal-kapal (Proyek Laut), bagi kapal yang berukuran GT.750 keatas.10. Menyediakan ruangan untuk angkutan pos.		
<small>SIUPAL ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan dalam hal terjadinya kegiatan yang membahayakan keamanan Negara, mengoperasikan kapal tidak laik laut yang mengakibatkan kerugian jiwa dan harta benda, memperoleh izin usaha secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membubarkan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.</small>		
<small>Surat Izin Usaha ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya.</small>		
Dikeluarkan di : JAKARTA Pada tanggal 27 JUNI 2014		
 JOSEPH JO LIAT TJIANG (Direktur Utama)		 Abt. BOBBY R. MAMAHTI Pembina Utama (IV/e) NIP. 19560912 198503 1 002

Scanned by CamScanner

LAMPIRAN 4 CREW LIST TUGBOAT SELWYN 1



DIAN CIPTAMAS AGUNG

BranchOffice

JL. Gatot Subroto Rt 12 Ruko No A1
Kel. Sei Bedugun, Kec. Tanjung Redeb

DAFTAR ANAK BUAH KAPAL

CREW LIST

NAMA KAPAL : TB. SELWYN 1
GT : 250 GT
NAMA NAHKODA : CAPT. M SYARIF

NO	NAMA	JABATAN	IJAZAH	NO. IJAZAH	MASA BERLAKU
1	M SYARIF	NAHKODA	ANT - IV (M)	6200400790M40621	12/08/2024
2	YUSUF PATA'BA	MUALIMI	ANT - IV	6201116008N40619	12/08/2024
3	SUPRIYO	MUALIM II	ANT - V (M)	6200346664M50218	17/10/2025
4	MUH.KHALILI GIBRAN	KKM	ATT - IV (M)	6211435744S30620	02/08/2025
5	NANTO PRATIONO	MASINIS II	ATT - IV (M)	6211446917S40619	08/12 /2025
6	VIKY YULI SETIAWAN	MASINIS III	ATT - IV (M)	6211446856S40519	20/12/2025
7	CARLES BOHANG	JURU MUDI	RATING	6201313273340217	22/11/2023
8	MUH UNJUNG	JURU MUDI	RATING	6212135294010621	30/11/2024
9	PAHMI TARIGAN	JURU MUDI	RATING	6201313273340217	22/11/2023
10	PALOPO	JURU MINYAK	RATING	6212121928350622	29/09/2024

Mengetahui,
KEPALA KANTOR UNIT PENYELENGGARA
PELABUHAN KELAS II TANJUNG REDEB



Hormat Kami,
PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG
CABANG BERAU



ABDUL RAHMAN
(OPERASIONAL)

NAHKODA

CAPT. M.SYARIF

LAMPIRAN 5 CREW LIST TUGBOAT ENTEBE MEGASTAR 53



PT BAHARI EKA NUSANTARA

A: Jl. Murjani 2 Gg Terampil No. 78 Rt. 17, Kal. Karang Ambun Kec. Tanjung Redeb, Berau, Kalimantan Timur 77311 - Indonesia
T: +62-554 202 2214 | F: +62-554 202 2214

DEPARTURE CREW LIST

NAMA KAPAL : TB. ENTEBE MEGASTAR 53
BENDERA KAPAL : INDONESIA
ISI KOTOR : 288 GT
TANGGAL BERANGKAT : 09 JANUARI 2023
TUJUAN : CELUKAN BAWANG

NO.	NAMA	RANK/ JABATAN	IJAZAH	KEBANGSAAN
1.	SAFAIDIN	MASTER	ANT-IV M	INDONESIA
2.	M. MUKHLIS NASUTION	CHIEF OFFICER	ANT-III M	INDONESIA
3.	R. NASRUN NUR	2 ND OFFICER	ANT- III M	INDONESIA
4.	TRI SETIAWAN	CHIEF ENG.	ATT-III M	INDONESIA
5.	MUHAMMAD RIJAL	2 ND ENG.	ATT-IV M	INDONESIA
6.	RIZAL SATYA NUGROHO	3 RD ENG.	ATT-IV M	INDONESIA
7.	REALDY DEVITSON ISAK	A/B	RATINGS	INDONESIA
8.	MUHAMMAD RIZAL EFENDI	A/B	RATINGS	INDONESIA
9.	JAMALUDDIN	A/B	RATINGS	INDONESIA
10.	SURENDI SIGANNA'	OILER	RATINGS	INDONESIA

CATATAN : SEMUA CREW BERADA DIATAS KAPAL

Jumlah = 10 (SEPULUH) ORANG TERMASUK NAKHODA.

Tanjung Redeb, 09 Januari 2023


Hormat kami,
PT. BAHARI EKA NUSANTARA
Cabang Berau

Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan
Kelas I Tanjung Redeb


Capt. **SEKRIADI. M. Mar**
PENYELANGGARA MUDA TK.I (III/b)
NIP. 19781125 200712 1 001


PT. BAHARI EKA NUSANTARA
DWI SUPRIYATNA
Branch Head

LAMPIRAN 6 BERITA ACARA

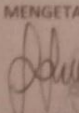
 **PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG**
Jl. Ciwet Sukoto No. A1 RT. 12 Kel. Sei Bebingan, Kec. Tanjung Redeb Berau - Kalimantan 77311

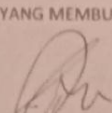
BERITA ACARA KRONOLOGI

Pada hari selasa tanggal 07 february 2023 ,TB.SELWYN 1/BG.TERANG 3003 pukul 21.15 Lt cast off dari jetty LATI dengan jumlah muatan 6.860,035 MT tujuan bongkar muara pantai,pada pukul 00.15 Lt tanggal 08 february 2023 kandas di DAEMARU LAMA,pada pukul 06.30 lepas kandas dari DAEMARU LAMA.Melanjutkan perjalanan full away ke muara pantai,pada pukul 16.00 Lt TB.SELWYN 1/BG.TERANG 3003 melintang pelabuhan kiani dengan kecepatan 2,1 knot dan melihat TB.ENTEBE MEGASTAR 53/ BG.FINACIA 103 berlabuh ditengah alur tikungan tanjung kiani,TB.SELWYN 1 melakukan antisipasi menjaga jarak aman dan menghindari tanjung sebelah kanan agar tidak kandas,karena dorongan arus surut sehingga BG.TERANG 3003 merewang kearah haluan tongkang TB.ENTEBE MEGA STAR 53/BG.FINACIA 103 yang berlabuh ditengah alur dengan LT 02° 02.650 N / LONG 117° 44.800 E dan mengakibatkan benturan pada BG.TERANG 3003 dengan BG.FINACIA 103 dan setelah kami crew TB. SELWYN 1 melakukan pengecekan pada BG.TERANG 3003 ditemukan kerusakan pada kedudukan bolder ganda kiri buritan terangkat/las lasan robek.

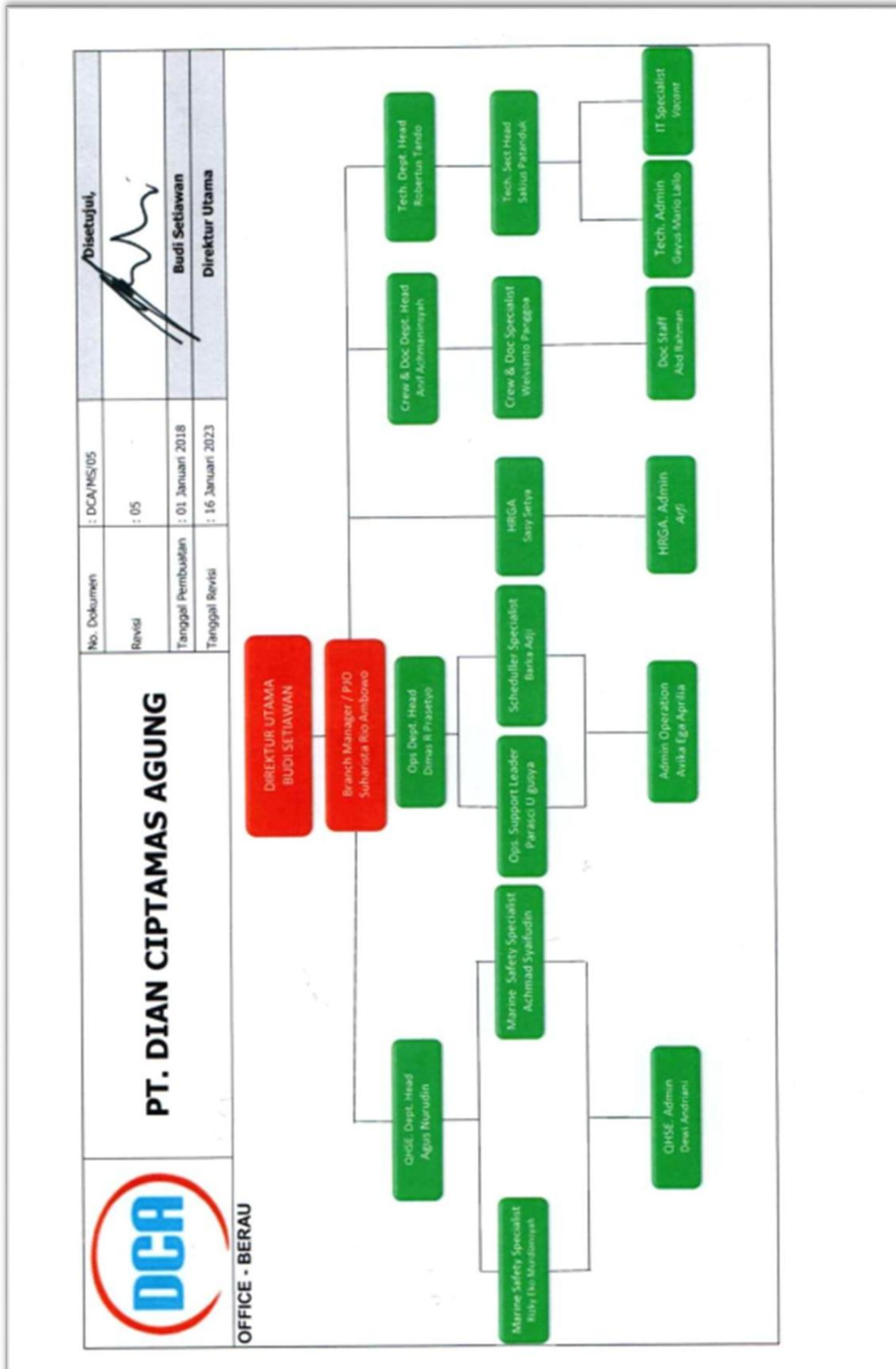
Demikian berita acara kronologi ini kami buat dengan sebenarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

BERAU,8 february 2023

MENGETAHUI

M. SYARIF
NAKHODA

YANG MEMBUAT

S. PRIYO
MUALIM II

LAMPIRAN 8 STRUKTUR ORGANISASI



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Muhammad Abi Rafdi
2. Tempat, Tanggal Lahir : Labuhan Lombok, 03 September 2002
3. NIT : 561911337463
4. Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan
Kepelanusahaan
5. Agama : Islam
6. Alamat : Kp. Banjar Barat RT/RW 001/001, Desa
Labuhan Lombok, Kec. Pringgabaya, Kab.
Lombok Timur
7. Nama Orang Tua :
 - a. Ayah : Hariamin
 - b. Ibu : Suad
8. Riwayat Pendidikan :
 - a. SD : SD N 1 Pringgabaya
 - b. SMP : SMP N 2 Pringgabaya
 - c. SMA : SMA N 1 Pringgabaya
 - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang
9. Praktik Darat :
 - a. Nama Perusahaan : PT. Dian Ciptamas Agung
 - b. Masa Praktik : 06 Agustus 2022 – 17 Juli 2023