

**ANALISIS TERJADINYA KECELAKAAN PADA  
TRANSHIPMENT BATU BARA PT. TRANSCOAL PACIFIC  
TBK DI TANJUNG BARA ANCHORAGE**



**MUH NURFADEL H**

**NIT : 17.43.023**

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN  
KEPELABUHANAN**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2021**

**ANALISIS TERJADINYA KECELAKAAN PADA  
TRANSHIPMENT BATU BARA PT. TRANSCOAL PACIFIC  
TBK DI TANJUNG BARA ANCHORAGE**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan  
Diploma IV Pelayaran

Program Studi KALK

Disusun dan Diajukan oleh

MUH NURFADEL H

NIT. 17.43.023

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2021**

## SKRIPSI

### ANALISIS TERJADINYA KECELAKAAN PADA TRANSHIPMENT BATU BARA PT. TRANSCOAL PACIFIC TBK DI TANJUNG BARA ANCHORAGE


Disusun dan Diajukan oleh:


**MUH NURFADEL H**

**NIT. 17.43.023**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada tanggal 22 Juni 2021

Menyetujui,


Pembimbing I 19  Drs. Laode Hibay Umar, M.Si

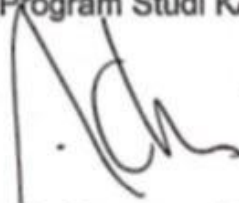
Pembimbing II 21  Sitti Syamsiah, S.SiT, M.A.P  
NIP. 19770322 200212 2 002

Mengetahui:

a.n. Direktur  
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi KALK

  
Capt. Hadi Setiawan, MT., M. Mar.  
NIP. 19751224 199808 1 001

  
Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.  
NIP. 19761023 199803 2 001



## PRAKATA

Dengan memanjatkan puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan berkat dan anugerah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul **“ANALISIS TERJADINYA KECELAKAAN PADA TRANSHIPMENT BARU BARA PT. TRANSCOAL PACIFIC TBK DI TANJUNG BARA ANCHORAGE”**, di mana merupakan salah satu persyaratan dalam menyelesaikan Program Pendidikan Diploma IV di Bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Terimakasih yang sebesar-besarnya kepada kedua orang tua yang tercinta Bapak Dr. Hamzah Nur S,Pd dan Ibu Harmadiah S,Pd. yang senantiasa memberikan doa, semangat, kasih sayang dan cinta selama penulis menyelesaikan pendidikan. Terwujud skripsi ini tidak terlepas dari peranan berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini tidak lupa penulis mengucapkan terimah kasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat :

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr.,M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan, MT.,M.Mar. Selaku Pembantu Direktur I
3. Rosliawati A. Kosman, S.E., M.M., selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan dan pembimbing materi.
4. Drs. Laode Hibay Umar, M.Si Selaku Dosen Pembimbing I .
5. Ibu Sitti Syamsiah, S.Si.T., M.A.P. Selaku Dosen Pembimbing II .
6. Perwira, Pembina, Instruktur, dan seluruh staf *Civitas Academica* Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
7. Pimpinan dan segenap pejabat, karyawan/I kantor Kalimantan Timur, PT.*TRANSCOAL PACIFIC* dan PT.*KALTIM PRIMA COAL* yang telah mengizinkan dan memberikan bimbingan dan berkenan mendukung penulis

selama melaksanakan praktek darat sehingga penelitian ini berlangsung dengan baik.

8. Senior Samsir Pranaldi, Ferry, Imam Al Ghazali, Nurfadillah, Abu Jamal, Ibu Diana Naibaho, Bapak Zulhan, Bapak Erick Dien, Ibu laurentina, Bapak Dolan M. Hutabarat, Bapak Panka, dan seluruh staf PT. *Transcoal Pacific* yang tidak dapat saya sebutkan yang senantiasa mengajar, mendukung dan pelindung selama penulis melaksanakan praktek di Sangatta Kalimantan Timur.
9. Terima kasih kepada seluruh Keluarga yang telah memberikan nasihat dan kasih sayang selama kuliah.
10. Rekan taruna/l angkatan XXXVIII, atas warna-warni kehidupan asrama, sehingga dapat menyelesaikan kuliah bersama, bahagia berjuang bersama kalian melewati semua hal bersama. Tidak lupa juga untuk senior dan junior tercinta yang telah memberikan dukungan selama kuliah di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Dalam penyusunan ini penulis menyadari masih banyak kekurangan–kekurangan baik ditinjau dari segi penulisan, penyajian materi maupun dalam penggunaan bahasa. Karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi ini yang akan berguna untuk umum maupun penulis sendiri.

Akhirnya penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri pribadi penulis dan maupun pembaca untuk menambah pengetahuan.

Makassar, 22 Juni 2021



MUH NURFADEL H

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Muh Nurfadel H  
NIT : 17.43.023  
Program Studi : KALK

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**ANALISIS TERJADINYA KECELAKAAN PADA *TRANSHIPMENT* BATU  
BARA PT. *TRANSCOAL PACIFIC* TBK DI TANJUNG BARA  
ANCHORAGE**

merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 22 Juni 2021



MUH NURFADEL H

NIT. 17.43.023

## ABSTRAK

MUH NURFADEL H. Analisis terjadinya kecelakaan pada *Transshipment* batu bara PT. *Transcoal Pacific* TBK di Tanjung bara anchorage (dibimbing oleh Drs. Laode Hibay Umar dan Sitti Syamsiah).

Keselamatan Kerja merupakan suatu usaha untuk mencegah terjadinya kecelakaan, sehingga manusia dapat merasakan kondisi yang aman dan selamat dari penderitaan, keselamatan sangat penting di bidang kemaritiman, dimana proses bongkar muat harus mengutamakan keselamatan kerja.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui cara mencegah terjadinya kecelakaan dan penanganan pada saat proses bongkar muat batu bara menggunakan *floating maupun crane* di Tanjung Bara Anchorage Sangatta.

Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik observasi, wawancara, dan dokumentasi. Data yang terkumpul di PT. *Transcoal Pacific* berdasarkan yang ada di lapangan secara *detail* dan informasi yang diamati kecelakaan pada saat proses bongkar muat batubara.

Hasil temuan dari penelitian ini adalah pada tanggal 19 Oktober 2019 terjadinya kecelakaan kerja oleh *operator dozer* pada saat proses bongkar muat batu bara menggunakan *floating crane*, *operator dozer* terjatuh dari *crane* yang mengakibatkan patahnya tulang belakang. Penyebab terjatuhnya *operator dozer* diakibatkan karena kurangnya pengetahuan dan pengawasan pada saat proses bongkar muat, karyawan yang diterima hanya diberikan *training* selama 1 minggu. Dalam penanganan kecelakaan dapat diatasi dengan baik, akan tetapi masih saja ada kendala dalam menangani proses evakuasi korban. Oleh karena itu, proses bongkar muat belum optimal.

Kata Kunci: Bongkar muat, *Floating Crane*, *Operator dozer*

## ABSTRACT

MUH NURFADEL H, *Efforts to Accidents in the Process of Unloading Coal Using Floating Cranes at Tanjung Bara Anchorage Sangatta* (Guided by Drs. Laode Hibay Umar end Sitti Syamsiah).

Work Safety is an effort to prevent accidents, so humans can feel safe and safe conditions from suffering, safety is very important in the maritime field, where the loading and unloading process must prioritize work safety.

The purpose of this research is to find out how to prevent accidents and handling during the process of loading and unloading coal using floating cranes at Tanjung Bara Anchorage Sangatta.

The method used is descriptive qualitative. Data collection in this study was carried out using observation, interview, and documentation techniques. Data collected at PT. *Transcoal Pacific* is based on what is in the field in detail and information observed during accidents during the loading and unloading process of coal.

The findings of this study are on October 19, 2019 a work accident by a dozer operator during the process of loading and unloading coal using a floating crane, the dozer operator fell from the crane resulting in vertebral fractures. The cause of the fall of the dozer operator was due to lack of knowledge and supervision during the loading and unloading process, employees who were received were only given training for 1 week. In handling accidents can be handled well, but there are still obstacles in handling the evacuation of victims. Therefore, the loading and unloading process is not optimal.

Keywords: *Unloading, Floating Crane, Operator Dozer.*



## DAFTAR ISI

|                                   | Halaman |
|-----------------------------------|---------|
| HALAMAN JUDUL                     | i       |
| HALAMAN PENGANTAR                 | ii      |
| HALAMAN PERSETUJUAN               | iii     |
| PRAKATA                           | iv      |
| PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI       | vi      |
| ABSTRAK                           | vii     |
| ABSTRACT                          | viii    |
| DAFTAR ISI                        | ix      |
| DAFTAR GAMBAR                     | xi      |
| BAB I PENDAHULUAN                 | 1       |
| A. Latar Belakang                 | 1       |
| B. Rumusan Masalah                | 4       |
| C. Tujuan Penelitian              | 4       |
| D. Manfaat Penelitian             | 4       |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA           | 6       |
| A. Pengertian Kecelakaan          | 6       |
| B. Pengertian Keselamatan         | 7       |
| C. Pengertian Penanganan          | 10      |
| D. Pencegahan Kecelakaan          | 12      |
| E. Pengertian Proses              | 15      |
| F. Pengertian Bongkar Muat        | 16      |
| G. Definisi Batu Bara             | 16      |
| H. Pengertian Tongkang            | 17      |
| I. <i>Transshipment</i>           | 17      |
| J. Floating Crane                 | 18      |
| K. Pengertian Pelabuhan Khusus    | 19      |
| L. Pengertian Pelabuhan Batu bara | 20      |

|  |     |
|--|-----|
| M. Kerangka Pikir  | 21  |
| N. Hipotesis   | 22  |
| BAB III METODE PENELITIAN  | 23  |
| A. Jenis Desain Penelitian   | 23  |
| B. Definisi Operasional Variabel/deskripsi Fokus   | 23  |
| C. Populasi Dan Sampel   | 23  |
| D. Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumen Penelitian  | 24  |
| E. Teknik Analisis Data  | 25  |
| BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN   | 26  |
| A. Gambaran Umum PT. <i>Transcoal Pacific</i> , Tbk  | 26  |
| B. Proses Bongkar Muat Batu Bara Menggunakan<br>Floating Crane   | 27  |
| C. Faktor-Faktor yang menyebabkan Terjadinya<br>Kecelakaan Pada Proses Bongkar Muat Dan<br>Akibat-Akibat Yang Timbul Karena Kecelakaan | 30  |
| D. Cara Mencegah Terjadinya Kecelakaan   | 31  |
| E. Peran perusahaan dalam menanggulangi<br>kecelakaan<br>kerja pada <i>Transshipment</i>   | 36  |
| BAB V SIMPULAN DAN SARAN   | 38  |
| A. Simpulan  | 38  |
| B. Saran   | 38  |
| DAFTAR PUSTAKA   | xii |
| LAMPIRAN   |     |
| RIWAYAT HIDUP  |     |

## DAFTAR GAMBAR

| Nomor |   | Halaman |
|-------|---|---------|
| 2.1   | Prosedur penanganan kecelakaan                            | 11      |
| 2.2   | Kerangka Pikir  | 21      |
| 4.1   | Proses penyandaran Floating crane ke Mother Vessel        | 27      |
| 4.2   | Proses penyandaran Barge ke Floating crane                | 28      |
| 4.3   | Proses bongkar muat batu bara dari Barge ke Mother vessel | 29      |
| 4.4   | Penyebab terjadinya kecelakaan                            | 30      |
| 4.5   | Alat pelindung diri                                       | 32      |
| 4.6   | Prosedur kerja sesuai standar operasional perusahaan      | 33      |
| 4.7   | Prosedur kerja sesuai standar operasional diatas kapal    | 35      |

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Batu bara merupakan sumber energi terpenting untuk pembangkitan listrik dan berfungsi sebagai bahan bakar pokok untuk produksi baja dan semen. Namun demikian, batu bara juga memiliki karakter negatif yaitu disebut sebagai sumber energi yang paling banyak menimbulkan polusi akibat tingginya kandungan karbon. Sumber energi penting lain, seperti gas alam, memiliki tingkat polusi yang lebih sedikit namun lebih rentan terhadap fluktuasi harga di pasar dunia yang mulai mengalihkan fokus energi mereka ke batu bara.

Keputusan menteri perhubungan Nomor 14 Tahun 2016 tentang penyelenggaraan dan perusahaan Bongkar muat barang dari dan ke kapal, penanganan bongkar muat batu bara harus sesuai dengan prosedur dan ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan, agar terciptanya kelancaran dan keselamatan pada saat proses bongkar muat batu bara. Tetapi pada saat kegiatan bongkar muat batu bara tidak selalu dilakukan dengan aman dan benar. Tidak sedikit dari mereka yang mengabaikannya, mereka hanya mementingkan keuntungan saja tanpa memikirkan dampak-dampak keselamatan yang akan timbul pada saat bongkar muat yang dilakukan secara tidak aman dan tidak benar atau tidak sesuai prosedur yang ditentukan.

Kecelakaan kerja yang terjadi pada perusahaan akibat tidak mematuhi peraturan keselamatan dalam bekerja, yaitu :

1. Pada tanggal 18 Juli 2019, menurut Muhammad Rudy sebagai Kepala Teknik Tambang PT. Kaltim Prima Coal telah terjadi kecelakaan kerja yang mengakibatkan korban yang bernama Linsa Rimba bekerja sebagai *Mooring* di *Jetty Barge Loading*

*Facility*, Korban mengalami kecelakaan yang begitu fatal hingga merengut nyawa. Hasil investigasi, karena korban kurang beristirahat sehingga penyandaran tersebut korban tidak mengutamakan keselamatan dan keamanan kerja sehingga hasil investigasi, korban pada saat pengambilan tali pertama posisi korban terpeleset sehingga jatuh ke laut dan mengakibatkan benturan dari *barge* ke *vender*, dimana korban langsung terjepit hingga merengut nyawa korban.

2. Kecelakaan kerja pada tanggal 21 Januari 2018 di perairan Muara Berau, yang menewaskan Warga Negara Pakistan bernama Saeed Khur Rehman (53) dimana korban kerja sebagai Koordinator kegiatan bongkar muat batu bara *MV. Marine*, hasil investigasi persitiwa kecelakaan korban memberikan aba-aba kepada *Operator*, agar mengangkat sedikit *Crane*, Namun nahas, Crane yang diangkat itu lantas terayun ke pagar dan berbalik menghantam korban. Dimana *Operator Crane* sebagai pegawai baru dan belum begitu paham mengenai prosedur dan keselamatan kerja.
3. Kecelakaan kerja pada tanggal 02 Juli 2020 di Tambang batu bara PT. KPC disektor 2 Tambang Pluto mengakibatkan Kecelakaan Kerja pada seorang pengawas tambang yang mengalami blunder pada saat pengerukan batu bara sehingga korban mengalami luka-luka dikarenakan kurang mematuhi prosedur keselamatan kerja dengan tidak mengindahkan standar operasional kerja yang baik dan benar.

Keselamatan sangat diperlukan dibidang kemaritiman, hal ini terlihat dari begitu besar perhatian negara-negara dunia maritim untuk secara bersama-sama mengadakan konvensi internasional tentang keselamatan jiwa pada tahun 1974, *London-Inggris* konvensi ini yang kemudian menghasilkan ketentuan dan peraturan yang digunakan sebagai acuan bagi perusahaan pelayaran didalam menjaga dan

melindungi jiwa para pekerja yang bekerja di perusahaan.

Dalam dunia usaha kemaritiman semua perusahaan pelayaran selalu mengharapkan agar setiap pegawainya yang bekerja di darat dapat bekerja dengan baik, dan mengetahui resiko yang kemungkinan terjadi apabila bekerja tidak sesuai dengan aturan yang berlaku. Upaya standarisasi pun terus digalangkan sebaik mungkin baik peningkatan sumber daya maupun dari segi kompetensinya melalui khusus-khusus *Safety Personal*.

Di Kalimantan Timur khususnya di Sangatta pelabuhan khusus /Pelabuhan Tanjung Bara, kegiatan proses bongkar muat batu bara pada umumnya dimuat dari tongkang ke kapal besar (*Transshipment*), pada proses bongkar muat batu bara banyak menggunakan pekerja dari *Operator Crane*, Buruh, *Mooring*, *Operator Dozer* dan *Crew* kapal pada saat proses bongkar muat tersebut.

PT. *Transcoal Pacific* Tbk di Kalimantan timur (Sangatta) merupakan salah satu perusahaan yang bergerak dibidang *Transshipment* yang menangani pada saat proses bongkar dan muat batu bara di Kalimantan timur (Indonesia), sebagai perusahaan resmi akan memprioritaskan usahanya dalam memberikan jasa bongkar maupun muat batu bara dengan kualitas terbaik. Bertindak selaku perusahaan keagenan yang menangani kedatangan, keberangkatan dan menangani proses bongkar muat batu bara dalam memberikan jasa kepada pihak pemakai (*Consignee*).

Pada proses bongkar muat batu bara perusahaan akan memberikan kualitas terbaik, perusahaan banyak mementingkan keuntungan tersendiri tetapi tidak mementingkan keselamatan anggotanya dalam kegiatan proses bongkar muat batu bara yang ada di Tanjung Bara. sehingga terjadinya kecelakaan kerja Oleh *Operator dozer* pada saat proses muat batu bara, penyebab timbulnya kecelakaan karena kurangnya pengawasan dan kurangnya pengetahuan karyawan sehingga mengakibatkan kerugian karyawan

dan kerugian perusahaan. Oleh karena itu keselamatan kerja pada proses bongkar muat batu bara dari tongkang ke *mother vessel* belum Optimal sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja.

Dari uraian di atas maka penulis mencoba untuk mengambil dan mengulas dalam skripsi dengan judul “ **Analisis terjadinya Kecelakaan pada *Transshipment* Batu Bara PT. *Transcoal Pacific Tbk* di Tanjung Bara Anchorage** ”

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan dari latar belakang di atas maka penulis memperoleh rumusan masalah yaitu bagaimana cara mencegah terjadinya kecelakaan pada muat batu bara pada *Transshipment* PT. *Transcoal Pacific Tbk* di Tanjung Bara *anchorage* Sangatta.

## **C. Tujuan Penelitian**

Untuk mengetahui bagaimana mencegah terjadinya kecelakaan pada muat batu bara pada *Transshipment* PT. *Transcoal Pacific Tbk* di Tanjung Bara *anchorage* Sangatta.

## **D. Manfaat Penelitian**

Manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian ini :

### **1. Manfaat Praktis**

- a. Sebagai masukan kepada perusahaan bagaimana cara mencegah terjadinya kecelakaan pada muat batu bara pada *Transshipment* PT. *Transcoal Pacific Tbk* di Tanjung Bara *anchorage* Sangatta.
- b. Penulis dapat memperdalam pengetahuan, keahlian dan pemahaman dibidang proses bongkar muat batu bara di Tanjung Bara *anchorage*, sehingga dapat menangani terjadinya kecelakaan pada muat batu bara pada *Transshipment* PT. *Transcoal Pacific Tbk*.

## 2. Manfaat teoritis

- a. Mengembangkan ilmu dan pengetahuan serta keahlian sehingga memperdalam pemahaman mengenai cara mencegah terjadinya kecelakaan kerja yang berlaku pada muat batu bara pada *Transshipment* PT. *Transcoal Pacific* Tbk di Tanjung Bara *anchorage* Sangatta.
- b. Sebagai bahan masukan dan sumbangan pemikiran kepada perusahaan pelayaran dan perusahaan bongkar muat untuk mengutamakan keselamatan dalam penanganan bongkar muat batu bara pada *Transshipment* PT. *Transcoal Pacific* Tbk.



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pengertian Kecelakaan**

Menurut Syukra Alhamda (2015:53), kecelakaan kerja merupakan kecelakaan seseorang atau kelompok dalam rangka melaksanakan kerja di lingkungan perusahaan, yang terjadi secara tiba-tiba, tidak diduga sebelumnya, tidak diharapkan terjadi, menimbulkan kerugian ringan sampai yang paling berat, dan bisa menghentikan kegiatan pada secara total.

Kecelakaan yang didefinisikan sebagai kejadian yang tidak diinginkan yang mengakibatkan kerugian Fisik atas orang atau kerusakan atas milik atau harta benda. Kecelakaan kerja adalah kejadian yang tidak terduga dan tidak diharapkan akibat dari kerja.

Penyebab terjadinya kecelakaan kerja dapat dikategorikan menjadi empat faktor, yaitu :

1. Faktor Manusia, Misalnya karena kurangnya keterampilan atau kurangnya pengetahuan, salah penempatannya. Kesalahan manusia pada umumnya yang dapat mengakibatkan kecelakaan kerja seperti Malas, ceroboh, tidak tenang, kurang berhati-hati, kurang terlatih, kurang pengawasan.
2. Faktor Material/ Bahan/ Peralatan, Misalnya bahan yang seharusnya terbuat dari besi, akan tetapi supaya lebih murah di buat dari bahan lainnya sehingga dengan mudah dapat menimbulkan kecelakaan.
3. Faktor Bahaya/ Sumber Bahaya, penyebab perbuatan berbahaya karena metode kerja yang salah, keletihan, kelesuhan dan sikap kerja yang tidak sempurna.

4. Faktor Yang Dihadapi, Misalnya kurang pemeliharaan/perawatan sehingga tidak bisa bekerja dengan sempurna.

Disamping ada sebabnya maka suatu kejadian juga akan membawa akibat. Akibat dari kecelakaan kerja ini dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu :

1. Kerugian yang bersifat ekonomis, Pada umumnya berupa kerusakan, kehancuran alat, biaya pengobatan korban, tunjangan kecelakaan dan hilangnya waktu kerja.
2. Kerugian yang bersifat *non* ekonomis, Pada umumnya berupa penderitaan manusia yaitu tenaga kerja yang bersangkutan, baik itu merupakan kematian, luka cedera berat maupun luka ringan.

## **B. Pengertian Keselamatan**

1. Pengertian Keselamatan Kerja

UU Nomor 1 Tahun 1970 tentang keselamatan kerja, keselamatanKerja adalah suatu usaha untuk mencegah terjadinya kecelakaan sehingga manusia dapat merasakan kondisi yang aman atau selamat dari penderitaan, kerusakan atau kerugian terutama untuk para pekerja konstruksi. Agar kondisi ini tercapai di tempat kerja maka diperlukan adanya keselamatan kerja. Perlindungan tenaga kerja meliputi beberapa aspek dan salah satunya yaitu perlindungan keselamatan, perlindungan tersebut bermaksud agar tenaga kerja secara aman melakukan pekerjaannya sehari-hari untuk meningkatkan produksi dan produktivitas. Tenaga kerja harus memperoleh perlindungan dari berbagai permasalahan disekitarnya dan pada dirinya yang dapat menimpa atau mengganggu dirinya serta pelaksanaan pekerjaannya.

2. Keselamatan Kerja dan Peningkatan Produksi dan Produktivitas

Menurut Suma'mur P.K (1981:9), keselamatan kerja berkaitan dengan peningkatan produksi dan produktivitas.

Keselamatan kerja dapat membantu peningkatan produksi dan produktivitas atas dasar :

- a. Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi, kecelakaan kecelakaan yang menjadi sebab sakit cacat dan kematian dapat dikurangi atau ditekan sekecil-kecilnya, sehingga pembiayaan yang tidak perlu dapat dihindari.
- b. Tingkat keselamatan kerja yang tinggi, sejalan dengan pemeliharaan dan penggunaan peralatan kerja dan mesin yang produktif dan efisien dan bertalian dengan tingkat produksi dan produktivitas yang tinggi.
- c. Pada berbagai hal, tingkat keselamatan kerja yang tinggi, menciptakan kondisi-kondisi yang mendukung kenyamanan serta kegairahan kerja, sehingga faktor manusia dapat diserasikan dengan tingkat efisiensi yang lebih tinggi pula.
- d. Praktek keselamatan kerja tidak bisa dipisah-pisahkan dari keterampilan, keduanya berjalan sejajar dan merupakan unsur-unsur esensial bagi kelangsungan proses produksi.
- e. Keselamatan kerja yang dilaksanakan sebaik-baiknya dengan partisipasi pengusaha dan buruh akan membawa iklim keamanan dan ketenangan kerja, sehingga sangat membantu bagi terciptanya kelancaran produksi.

### 3. Peralatan Perlindungan Diri

Alat perlindungan diri adalah kelengkapan yang wajib digunakan saat bekerja sesuai kebutuhan untuk menjaga keselamatan pekerja itu sendiri dan orang di sekelilingnya. Disetiap perusahaan alat-alat berat pastinya menyediakan sejumlah besar aneka jenis dan ukuran peralatan pelindung diri dan tenaga kerja memilih sendiri yang sesuai bagi mereka masing-masing.

Menurut *Ridley* (2006:143), ada beberapa peralatan perlindungan diri untuk tenaga kerja, yaitu:

a. Sepatu Pengaman

Sepatu pengaman harus dapat melindungi tenaga kerja terhadap kecelakaan-kecelakaan yang disebabkan oleh beban-beban berat yang menimpa kaki, paku-paku atau benda tajam lainnya yang mungkin terinjak, logam pijar, asam-asam, dan sebagainya.

b. Sarung Tangan

Sarung tangan digunakan untuk melindungi tangan dari tusukan dan benda tajam, terkena bahan kimia, benda panas.

c. Topi Pengaman

Topi pengaman digunakan untuk melindungi kepala tenaga kerja dari benda-benda yang jatuh atau melayang. Topi yang digunakan harus keras dan kokoh, tetapi tetap ringan.

d. Perlindungan Telinga/ Tutup Telinga

Jika perlu, telinga harus dilindungi dari suara bising yang dapat merusak pendengaran telinga.

e. Perlindungan Paru-paru

Paru-paru harus dilindungi dari pencemaran udara yang terjadi, karena pencemaran udara yang berbahaya akan menyebabkan paru-paru rusak. Pencemaran udara dapat berbentuk gas, uap logam, kabut, debu dan sebagainya. Perlindungan paru-paru dapat berupa masker wajah, dan alat bantu pernapasan.

f. Perlindungan Keseluruhan Tubuh

Tubuh juga harus dilindungi dari atmosfer yang berbahaya (uap beracun/debu radioaktif), dan sebagainya, seperti pakaian bertekanan udara yang dapat melindungi tubuh tenaga kerja pada saat bekerja.

### C. Pengertian Penanganan

Penanganan dapat didefinisikan oleh Farida (2010) yang kutipan dari Sujatmo (1983:62) penanganan adalah segala sesuatu atau kegiatan untuk menjamin dan mengarahkan agar pekerjaan yang sedang dilaksanakan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan.

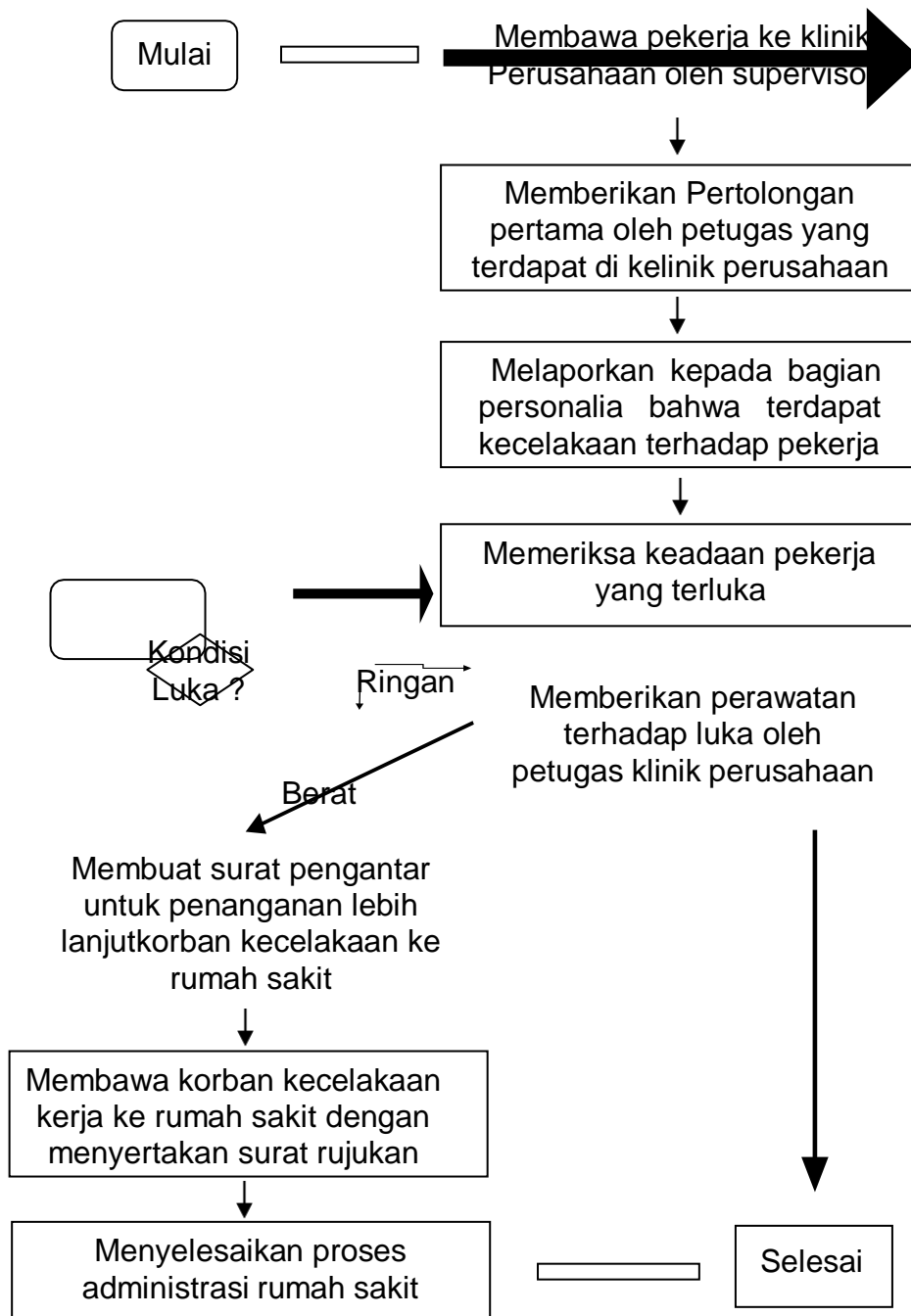
Penanganan merupakan sesuatu kegiatan yang menangani penyebab atau terjadinya masalah sehingga menyelesaikan masalah tersebut seperti terjadinya kecelakaan kerja dimana perlu diingat bahwa terjadinya suatu kecelakaan, biasanya datang ketika disaat tidak siap menghadapinya. berikut tindakan yang dilakukan dalam menangani kecelakaan kerja :

1. Pertolongan Pertama pada Kecelakaan, Menurut Farida (2010:108) menyatakan bahwa Pertolongan pertama pada kecelakaan adalah suatu perawatan yang segera dan sementara untuk menolong penderita yang mengalami kecelakaan dan penyakit yang tiba-tiba sebelum penderita dibawa ke rumah sakit.
2. Medis dasar, Menurut Farida (2010:108) menyatakan bahwa medis dasar adalah tindakan perawatan berdasarkan ilmu kedokteran yang terlatih secara khusus sudah memiliki *certificate*.

Keselamatan kerja meliputi perlindungan karyawan dari kecelakaan ketika berangkat kerja, sedang bekerja dan pulang kerja. Sedangkan kesehatan merujuk pada kebebasan karyawan dari penyakit secara fisik maupun mental. Program keselamatan kerja dirancang untuk menciptakan lingkungan dan perilaku kerja yang menunjang keselamatan dan keamanan itu sendiri, dan membangun dan mempertahankan lingkungan kerja fisik yang aman, yang dapat diubah untuk mencegah terjadinya kecelakaan. Kecelakaan dapat dikurangi apabila karyawan secara sadar berpikir tentang keselamatan kerja. Penanganan terhadap korban kecelakaan kerja adalah salah satu prosedur yang harus diterapkan untuk memastikan

setiap pekerja yang mengalami kecelakaan kerja dapat ditangani secara baik dan benar, Prosedur proses penanganan kecelakaan kerja digambarkan sebagai berikut :

Gambar 2.1 *Flowchart* Prosedur Penanganan Kecelakaan kerja



Berikut adalah penjelasan dari *Flowchart* prosedur penanganan kecelakaan kerja sebagai berikut :

1. Jika terjadi kecelakaan kerja, maka pekerja akan dibawa oleh supervisor ke klinik perusahaan.
2. Pekerja yang terluka langsung dilakukan pertolongan pertama oleh petugas yang terdapat di klinik perusahaan.
3. Supervisor akan melaporkan kepada bagian personalia bahwa terdapat kecelakaan terhadap pekerja.
4. Bagian personalia datang ke klinik guna memeriksa keadaan pekerja yang terluka.
5. Jika keadaan lukanya ringan, maka pekerja akan dirawat di klinik perusahaan dan jika keadaan lukanya berat, maka pihak personalia akan segera membawa pekerja menuju rumah sakit rujukan dengan menyertakan surat pengantar yang ditandatangani oleh kepala bagian personalia.
6. Proses administrasi rumah sakit akan diselesaikan oleh pihak personalia perusahaan.
7. Pekerja yang mengalami kecelakaan akan mendapat jaminan biaya dari jamsostek untuk pengobatan (sesuai limit).

#### **D. Pencegahan Kecelakaan**

Menurut Sudarmayanti Hase (2011:138), salah satu pencegahan kecelakaan dimulai dengan pemeliharaan lingkungan kerja, lingkungan kerja yang buruk dapat menurunkan derajat kesehatan dan daya kerja karyawan. Dengan demikian perlu ada upaya pengendalian untuk mencegah, mengurangi, bahkan menekan agar hal demikian tidak terjadi. Tindakan pencegahan kecelakaan dapat dilakukan di antaranya dengan program yang terdiri dari, yaitu :

1. Pendidikan adalah perlu memberikan pendidikan dan latihan kepada para pegawai untuk menanamkan kebiasaan bekerja dan cara kerja yang tepat dalam rangka mencapai keadaan yang

aman (*safety*) semaksimal mungkin.

2. Pelaksanaan (*Enforcement*) adalah tindakan pelaksanaan, yang memberi jaminan bahwa peraturan pengendalian kecelakaan dilaksanakan.

Selain itu, upaya pencegahan kecelakaan yaitu dengan memberikan pelatihan mengenai keselamatan dalam bekerja kepada karyawan. Pelatihan dapat memberikan pemahaman dan pengetahuan kepada karyawan bahwa pentingnya keselamatan dalam bekerja sehingga tidak terjadinya kecelakaan akibat kerja.

Beberapa upaya-upaya pencegahan kecelakaan juga dapat dilakukan dengan berbagai cara, diantaranya adalah :

1. Memberikan Penanda dan isyarat keselamatan kerja.

Penanda dan isyarat digunakan agar karyawan lebih mengetahui apa saja yang menjadi bahayanya ditempat kerja. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan, maka perusahaan perlu memberikan penanda dan isyarat keselamatan kerja. Penggunaan papan penanda keselamatan yang besar di tempat kerja dapat :

- a. Melaksanakan instruksi-instruksi dan aturan-aturan keselamatan kerja.
  - b. Memberikan informasi atas resiko dan tindakan pencegahan yang harus diambil.
2. Memberikan pemahaman kepada karyawan untuk selalu berhati-hati dalam bekerja.

Perusahaan harus memberikan pemahaman kepada karyawan bahwa pentingnya bekerja dengan hati-hati agar dapat mencegah terjadinya kecelakaan akibat kerja. Untuk meningkatkan kesadaran akan pentingnya keselamatan kerja yaitu selalu berhati-hati dalam bekerja dapat dilakukan dalam beberapa cara, yaitu :

- a. Pengarahan singkat yang dilakukan oleh pihak perusahaan setiap hari sebelum bekerja.



- b. Memberi pengertian kepada karyawan mengenai cara bagaimana mereka harus bekerja dengan benar, (tepat, cepat dan selamat).
  - c. Meyakinkan karyawan bahwa keselamatan kerja mempunyai dasar yang sama pentingnya dengan kualitas / mutu dan target.
  - d. Memberi pengertian kepada karyawan tentang cara pelaksanaan pengamanan kerja tanpa disertai suatu peraturan.
  - e. Perlu ditekankan bahwa cara kerja yang baik dan aman merupakan kebiasaan dan dapat dikembangkan dengan kesadaran untuk selalu berhati-hati dalam bekerja.
3. Memberikan sanksi kepada yang melanggar peraturan keselamatandalam bekerja.

Sanksi diberikan kepada karyawan yang melanggar peraturan yang telah dibuat dan disahkan perusahaan. Beberapa langkah sanksi yang diberikan kepada karyawan yang melanggar peraturan mengenai keselamatan kerja diantaranya adalah :

- a. Memberikan peringatan lisan kepada pekerja dengan memberikan kesempatan untuk memperbaiki kesalahan, menawarkan pelatihan tambahan jika di pandang perlu. Selain itu, berilah kesempatan pula kepada karyawan untuk mengemukakan argumentasinya atau keluhannya.
- b. Jika tidak ada perubahan dalam diri pekerja, perusahaan berhak mengeluarkan surat peringatan pertama berikut pernyataan kemungkinan konsekuensianya jika tidak diikuti akan di beri pemecatan.
- c. Memberikan surat peringatan kedua yang mengulangi pernyataan yang diberikan pada surat peringatan pertama.
- d. Memberikan surat peringatan terakhir beserta pernyataan tentangkemungkinan pemecatan.
- e. Jika tidak juga ada perubahan, perusahaan dapat melakukan

pemecatan langsung kepada karyawan tersebut.

4. Memberikan pemahaman agar karyawan mematuhi standar prosedur keselamatan kerja.

Perusahaan perlu memberikan pemahaman kepada karyawan agar karyawan dapat lebih mengetahui dan memahami bahwa pentingnya mengikuti standar prosedur keselamatan kerja agar dapat mencegah terjadinya kecelakaan kerja UU No. 1 Tahun 1970 Bab VIII pasal 13 tentang kewajiban dan hak kerja yang salah satunya berbunyi: bahwa karyawan harus memenuhi dan mentaati semua syarat-syarat keselamatan dan kesehatan yang diwajibkan.

5. Memberikan perhatian lebih kepada karyawan yang kondisi tubuhnya melemah.

Perusahaan harus melindungi karyawannya dari masalah kondisi tubuh karyawan, karena apabila karyawan kondisi tubuhnya sehat maka dapat bekerja dengan baik. Masalah kesehatan karyawan ada beraneka ragam jenis dan sulit dihindari, masalah tersebut dapat berkisar dari keadaan sakit kecil sampai keadaan sakit serius berhubungan dengan pekerjaan yang dilakukan. Beberapa karyawan memiliki masalah kesehatan emosional, masalah *alcohol*/nakoba, masalah kronis, masalah yang tidak permanen, tetapi semua masalah yang mempengaruhi operasi organisasional dan produktivitas karyawan.

#### **E. Pengertian Proses**

Proses adalah serangkaian langkah sistematis, atau tahapan yang jelas dan dapat dilakukan berulang kali, untuk mencapai hasil yang diinginkan. Jika diadopsi, setiap tahap secara konsisten mengarah, tentu saja hasil yang diinginkan akan sesuai dengan harapan. Dalam suatu proses mungkin bisa dikenali oleh perubahan yang dibuat pada sifat-sifat dari satu atau lebih banyak objek dibawah

pengaruh proses itu sendiri. Setiap proses yang telah berjalan selalu menghasilkan sesuatu, hasil yang diciptakan tersebut bisa berupa hasil yang memang diinginkan atau hasil yang tidak diinginkan.

#### **F. Pengertian Bongkar Muat**

Pengertian tentang bongkar muat menurut Gianto dkk dalam buku Pengoperasian Pelabuhan Laut (1999:31), adalah sebagai berikut : Bongkar adalah pekerjaan membongkar barang dari atas geladak atau palka kapal dan menempatkan ke atas dermaga atau dalam gudang. Dalam hal ini penulis menjelaskan secara spesifik untuk di kapal *Bulk Carrier* yaitu suatu proses memindahkan muatan (Batu Bara) dari dalam Tongkang ke kapal yang di kenal dengan istilah "*Ship to Ship*".

Muat adalah pekerjaan memuat barang dari atas dermaga atau dari dalam gudang untuk dapat di muati di dalam palka kapal. Untuk di kapal *Bulk Carrier* kegiatan muat dapat di definisikan yaitu suatu proses memindahkan muatan (Batu Bara) dari kapal ke kapal atau *Ship to Ship*.

Menurut Badudu (2001:200) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Bongkar diterjemahkan sebagai: mengangkat, membawa keluar semua isi sesuatu, mengeluarkan semua atau memindahkan. Pembongkaran merupakan suatu pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain dan bisa juga dikatakan suatu pembongkaran barang dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke gudang atau sebaliknya dari gudang ke gudang atau dari gudang ke dermaga baru diangkut ke kapal.

#### **G. Definisi Batu bara**

Batubara adalah salah satu bahan bakar fosil, batuan sedimen yang dapat terbakar, terbentuk dari endapan, organik, utamanya adalah sisa- sisa tumbuhan dan terbentuk melalui proses

pembatubaraan. Produksi terbesar batubara ada di pulau Kalimantan, dan kualitas batubara khas Kalimantan sudah diakui dari berbagai negara misalnya, *China, Korea, Philipina dan Malaysia*. Keempat negara tersebut memilih batubara dari pulau Kalimantan karena memiliki kualitas yang baik dalam instalasi pembangkit listrik tenaga uap yang sangat bagus.

Jadi bongkar muat batubara adalah proses memasukkan atau mengeluarkan muatan batubara dari tongkang (*barge*), kemudian dimasukkan atau dikeluarkan dari palka kapal besar dengan menggunakan *floating crane* atau *crane* kapal.

#### **H. Pengertian Tongkang**

Tongkang adalah kapal pengangkut kargo yang umumnya tidak memiliki baling-baling sendiri sehingga bergantung pada kapal tunda untuk memberinya daya dorong. Sementara kapal tunda adalah penggerak utama tongkang, yang terhubung ke tongkang menggunakan tali penarik. Jarak antara kapal tunda dan tongkang bisa mencapai 200 meter atau lebih. Tongkang yang sering digunakan pada saat proses bongkar muat batu bara menggunakan *floating crane* biasanya menggunakan tongkang *Coal Barge*.

#### **I. Transshipment**

*Transshipment adalah aktivitas yang berkaitan dengan pergerakan barang dan alat angkut. Mudahnya disebut alih muatan dari kapal yang satu ke kapal lainnya yang biasa disebut dengan ( ship-to-ship ). Transshipment juga berupa aktivitas pemindahan muatan dari tongkang ke kapal yang lebih besar karena kedalaman laut dipelabuhan pemuatan terlalu dangkal untuk labuh kapal besar. Oleh karena itu banyak perusahaan tambang batu bara yang melakukan fendor dengan merangkul perusahaan pelayaran yang mempunyai divisi Transshipment dikarenakan pengalaman dalam*

*melakukan proses STS (ship to ship).*

#### **J. Floating Crane**

*Floating Crane adalah Merupakan alat untuk mengangkut muatan dimana floating crane tidak mempunyai mesin induk dan alat kemudimelainkan pergerakannya di atur oleh Tugboat. Floating crane juga mampu mengangkat muatan berat sehingga dengan menggunakan Floating Crane suatu muatan dapat dengan mudah diangkat, atau dipindahkan ke mother vessel. Floating crane juga dapat disebut sebagai kapal terapung yang mempunyai crane untuk mengangkut muatan berupa batu bara dari tongkang kemudian diproses dan diteruskan masuk kedalam palka mother vessel. Salah satu contoh yaitu Floating Crane Ship yaitu floating crane gear yang dimana crane tersebut dapat mengambil muatan curah seperti batu bara dari tongkang dan meletakan muatan tersebut kedalam palka, dimana crane tersebut dapat berfungsi memudahkan di saat Trimming Cargo di dalam palka bisa memindahkan Bulldozer dari tempat ketempat lain menggunakan crane tersebut.*

*Menggunakan Floating Crane dalam suatu proses bongkar muat Batu bara terdapat beberapa keuntungan bagi pemilik barang (Shipper) antara lain :*

- 1. Dapat menghemat waktu pemuatan.*
- 2. Tidak semua jenis kapal besar dapat masuk dalam suatu kawasan pelabuhan dikarenakan pengaruh pelabuhan muat cukup sempit oleh kapal yang bermuatan besar dan draft kapal juga berpengaruh.*
- 3. Hanya ukuran kapal tertentu yang dapat di muat seperti capsize atau Panamax.*
- 4. Quantity yang di muat lebih banyak.*

## K. Pengertian Pelabuhan Khusus

Menurut Raja Oloan Saut Gurning ST. MSc. CMarTech GMRINA MIMarEST dan Drs. Eko Hariyadi Budiyanto Ak.MM.MSc dalam bukunya "Manajemen Bisnis Pelabuhan" (2007:4), pelabuhan khusus (Pelsus) yaitu merupakan kelompok pelabuhan yang relatif besar peranannya, khususnya untuk mendukung fungsi distribusi sebuah industri secara eksklusif. Pelabuhan khusus biasanya dikenali dari dua sifat dasarnya yaitu dedikasi atas fungsi spesifik dan karakter akses pelayanannya yang terbatas hanya untuk kebutuhan pelayaran *industrial* yang dimiliki oleh suatu unit badan usaha tertentu. Secara praktis bentuk-bentuk pelsus yang eksis dapat ditemui seperti; pelabuhan perikanan, pelabuhan penyeberangan, dermaga tambang, dermaga pertanian atau kehutanan, dan dermaga *industrial* seperti yang dimiliki oleh PT. Semen Gresik (Dermaga Curah Gresik), PT. Krakatau Steel (Pelabuhan Krakatau Bandara Samudera, KBS) dan yang lainnya.

Mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM.55 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Pelabuhan Khusus, pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Misalnya dimanfaatkan dan digunakan untuk keperluan khusus seperti pelabuhan minyak dan gas bumi, pelabuhan minyak kelapa sawit, pelabuhan batubara, dan sebagainya. Dan tidak bisa di pergunakan untuk keperluan komersial ([www.migas-indonesia.com](http://www.migas-indonesia.com) tgl.08-06-2007). Untuk pelabuhan khusus, maka pihak swasta dapat mengoperasikan pelsus tersebut (*independently*) dalam rangka menunjang kegiatan usahanya. Misalnya perusahaan tambang batubara, maka dia bisa mengelola pelabuhan khusus dalam rangka mengangkut batubara tersebut atau barang lain yang berhubungan dengan kegiatan usahanya. Jadi pelabuhan khusus merupakan pelabuhan yang digunakan secara khusus oleh sektor perindustrian, pertambangan

atau pertanian, yang pembangunan dan pengoperasiannya dilakukan oleh instansi yang bersangkutan untuk melakukan kegiatan bongkar muat bahan baku dan hasil produksinya yang tidak dapat ditampung oleh pelabuhan umum.

#### **L. Pengertian Pelabuhan Batu Bara**

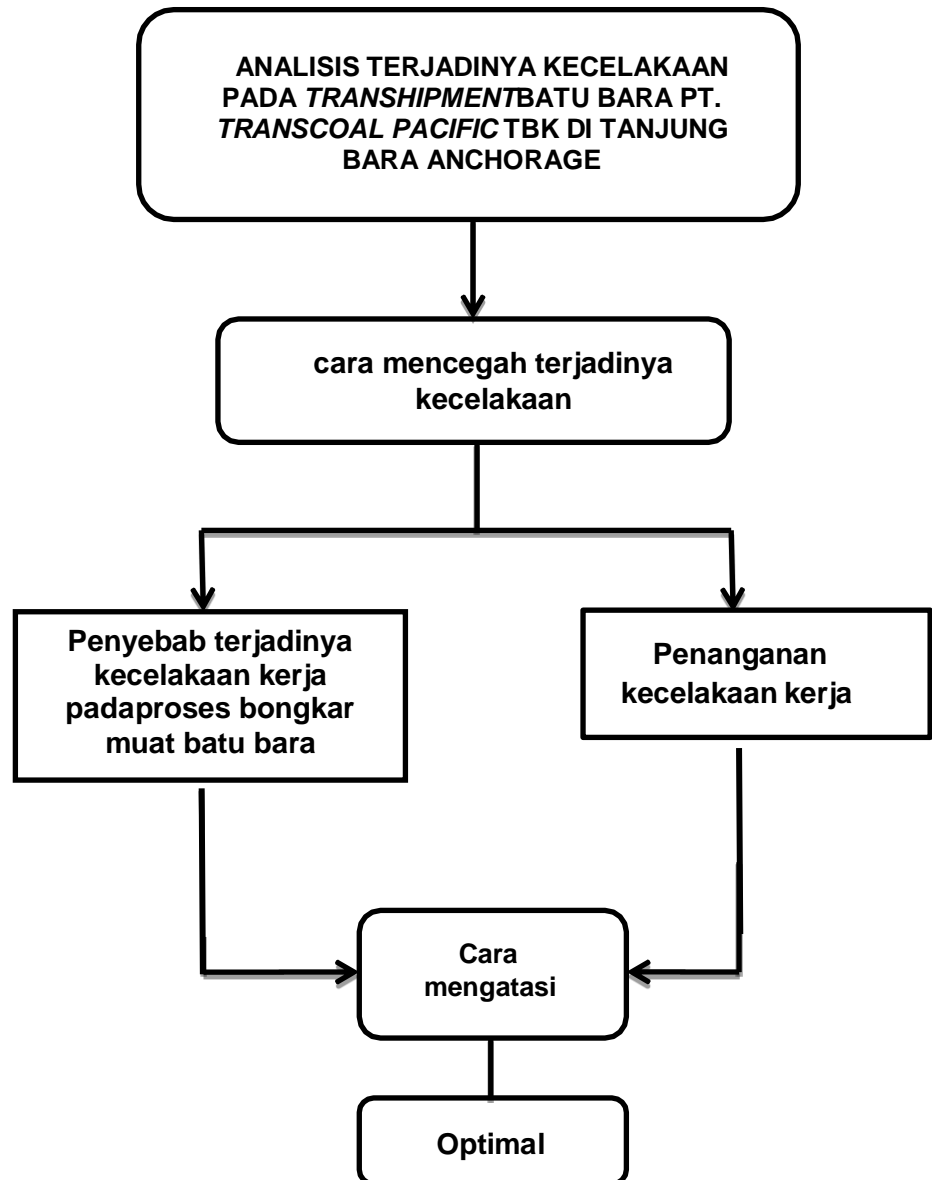
Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Tahun 2001 Nomor 127, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4145); Menurut UU No.17 Tahun 2008 Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan pantai di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan, serta sebagai tempat pemindahan intra dan antar moda transportasi.

Pelabuhan batubara adalah termasuk Pelabuhan barang curah hasil tambang, dimana pelabuhan ini merupakan pelabuhan khusus yang hanya melayani kegiatan pemuatan atau pembongkaran batubara. Oleh karena itu, pelabuhan ini mempunyai fasilitas khusus yang dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu fasilitas pelabuhan hanya untuk pemuatan dan hanya untuk pembongkaran.

Pelabuhan batubara biasanya dilengkapi dengan alat pemuat yang berada ditepi pantai untuk menuangkan muatan yang dibawahnya dengan *belt conveyor* ke badan kapal. Untuk menjaga keseimbangan kapal saat muat ataupun bongkar harus ditentukan palka mana yang dimuat atau bongkar terlebih dahulu. Palka (*hold*) merupakan semacam lubang pada ruang kapal yang berfungsi menyimpan barang-barang, termaksud batubara. Misal pada kapal tersebut ada sembilan palka, maka pemuatan atau pembongkaran harus dilakukan sedemikian rupa sehingga keseimbangan kapal tetap terjaga.

## M. Kerangka Pikir

Gambar 2.2 Kerangka Pikir





## **N. Hipotesis**

Berdasarkan uraian rumusan masalah maka hipotesis penelitian ini dirumuskan sebagai berikut : diduga penyebab terjadinya kecelakaan pada proses bongkar muat batu bara pada *Transshipment* PT. *Transcoal Pacific* Tbk di Tanjung Bara *anchorage* Sangatta di akibatkan oleh kurangnya pemahaman terhadap Standart Operasi kerja pada saat muat batu bara sehingga terjadi kecelakaan kerja .

### **BAB III**

## **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis deskriptif kualitatif dimana metode penelitian tersebut merupakan sebuah metode yang digunakan peneliti untuk menemukan pengetahuan atau teori terhadap penelitian pada satu waktu tertentu.

#### **B. Definisi Operasional Variabel/Deskripsi Fokus**

Judul Penelitian adalah Analisis Pencegahan terjadinya Kecelakaan pada *Transshipment* Batu Bara PT. *Transcoal Pacific Tbk* di Tanjung Bara *Anchorage*.

1. Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang di akibatkan oleh ulah manusia itu sendiri ketika melakukan suatu pekerjaan yang tidak sesuai dengan prosedur Standart Operational Kerja yang berlaku.
2. Proses Bongkar Muat adalah Kegiatan pelayanan batu bara yang dipindahkan dari Tongkang (*barge*) ke *Mother Vessel* menggunakan *Crane/Grab* kapal atau *Floating Crane*.
3. *Transshipment* merupakan aktivitas yang berkaitan dengan pergerakan barang dan alat angkut. Mudahnya disebut alih muatan dari kapal yang satu kekapal yang lain yang biasa disebut dengan (*ship-to-ship*)

#### **C. Populasi Dan Sampel Penelitian**

1. Populasi Penelitian

Populasi merupakan seluruh unit yang akan diteliti dan mempunyai satu sifat yang sama adapun yang menjadi

populasi dalam penelitian ini yaitu 21 *Crew* yang terlibat bongkar muat menggunakan *Floating dan Crane* pada *Transshipment* PT. *Transcoal Pacific* Tbk.

## 2. Sampel Penelitian

Bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Adapun sampel yang diambil adalah Operator dozer dan crew yang menjalankan operasi bongkar muat di Tanjung Bara anchorage Sangatta.

## D. Teknik Pengumpulan Data Dan Instrument Penelitian

**Dalam pengumpulan data tersebut, penulis menempuh cara-cara seperti berikut :**

### 1. Teknik observasi (pengamatan)

Dalam teknik pengumpulan data ini, penulis terjun kelapangan dan ikut dalam pelaksanaan proses bongkar muat, yang menjadi objek penelitian proses bongkar muat batu bara menggunakan *floating crane* masih banyak karyawan yang melaksanakan proses bongkar muat tidak sesuai dengan pengetahuan dan kurangnya pengawasan dalam .

### 2. Teknik *interview* (Wawancara)

Pada penelitian ini, penulis mengetahui kejadian tersebut dari saksi mata, sehingga menyesuaikan situasi dan kondisi yang terjadi di lapangan, yang dimana pelaksanaan proses bongkar muat batu bara berhenti dikarenakan terjadinya kecelakaan kerja.

### 3. Teknik Dokumentasi

Dalam metode ini penulis mengumpulkan data melalui perusahaan yaitu PT. *Transcoal Pacific* Tbk., mengumpulkan informasi dan berbagai macam sumber, seperti foto, dokumen, dan catatan kecelakaan kerja di lapangan.

#### **E. Teknik Analisis Data**

Berdasarkan data yang di peroleh, maka digunakan metode analisis deskriptif kualitatif teknik yang dimana penelitian berdasarkan data yang ada dilapangan secara *detail* dan informasi yang diamati pada kecelakaan tersebut. Data di susun secara sistematis sehingga penulis dapat menjelaskan implementasi upaya mencegah terjadinya kecelakaan pada proses bongkar muat batu bara menggunakan *floating dan crane* di Tanjung Bara Anchorage Sangatta.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambaran Umum PT. *Transcoal Pacific Tbk***

PT.*Transcoal Pacific* adalah perusahaan yang berkembang pesat yang mengkhususkan diri dalam transportasi dan jasa logistik untuk produk-produk energi terkait dalam hal *Transshipment* dan *Agency* batu bara pada armada PT. Kaltim Prima Coal. PT. *Transcoal Pacific* menyediakan profesional layanan satu atap yang mencakup setiap rantai pergudangan, pengiriman, dan lain-lain. Berdasarkan *Transcoal Pacific* didirikan kekuatan, peralatan canggih, manajemen yang baik dan *track record* yang terbukti, *Transcoal Pacific* juga akan mengamankan posisi terdepan di bidang energi terkait *transporter* produk Indonesia. Selain tongkang bahan bakar, *Transcoal Pacific* juga menyediakan berkualitas tinggi Tongkang *Fuel* Layanan terpadu dan layanan kelas dunia untuk pelanggan. PT. *Transcoal Pacific* berkantor pusat di Bakrie Tower 9<sup>th</sup> Floor, Kompleks Rasuna Epicentrum Jl. HR Rasuna Said, Kuningan Jakarta Selatan, Indonesia, dengan anak perusahaan regional dan dukungan lokal hanya sekitar sudut dari operasi perusahaan.

PT. *Transcoal Pacific* juga mengikuti kewirausahaan "Inovasi, *practicalism*, kerja tim dan integritas", memanfaatkan inovasi untuk mengeksplorasi pasar saham. Memperluas bisnis dengan cara yang praktis, kami bertujuan untuk meningkatkan daya saing, bobot pasar dan keberlanjutan usaha di Indonesia dan bahkan di Asia Tenggara. PT.*Transcoal Pacific* diposisikan untuk menjadi energi terkait *transporter* menjaga profesional mengikuti *update* produk minyak, menampilkan sistem transportasi disesuaikan dengan daya saing yang kuat dan negara-*of-the-art* manajemen.

## **B. Proses Bongkar Muat *Transshipment* Batu Bara Menggunakan *Floating Crane***

Proses pemuatan dan pembongkaran Batu bara menggunakan *Floating Crane* di Tanjung Bara Anchorage Sangatta :

1. Proses penyandaran *Floating Crane* dan Tongkang ke *Mother Vessel*
  - a. Sebelum melakukan penyandaran, persiapan *Floating Crane* yang dilakukan adalah dengan cara pengecekan persiapan alat-alat pemuatan dan Tali yang akan digunakan pada saat penyandaran tersebut.
  - b. Pengecekan kesiapan *Floating Crane* telah selesai selanjutnya proses sandar di bantu oleh *assist Tug Boat*. Proses penyandaran *Floating Crane* ke *Mother vessel* di awasi oleh *Boarding Agent*, *loading Master* dan di bantu oleh *mooring crew-crew* kapal untuk menarik tali dan mengikatnya.

Gambar 4.1 Proses Penyandaran *Floating Crane* ke *Mother Vessel* dengan bantuan *assists Tug boat*



(Sumber : Koleksi Pribadi, 2019)

- c. Setelah selesai penyandaran *Floating Crane* selanjutnya tongkang (*Barge*) yang ada muatannya yang di tarik oleh *Tug Boat* untuk melaksanakan penyandaran ke *Floating Crane* yang diawasi oleh *loading master*, dan *foreman* yang di bantu oleh *mooring crew* untuk menarik Tali dan mengikatnya.

Gambar 4.2 Proses Penyandaran *Barge* ke *Floating Crane*



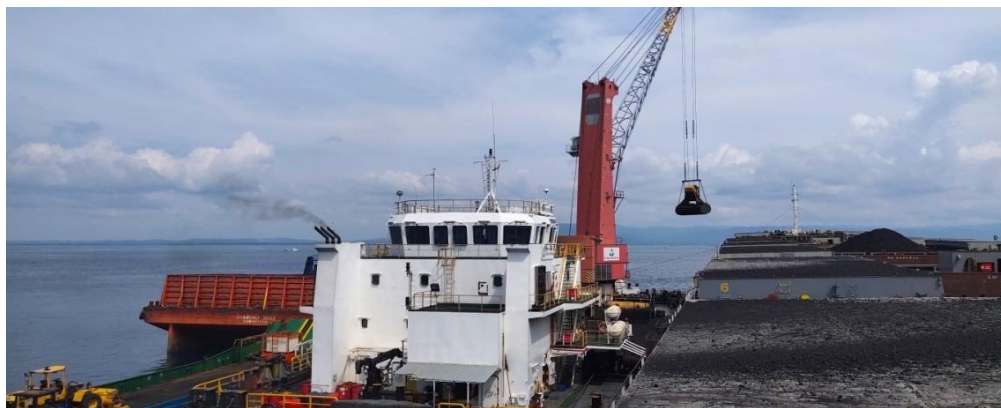
(Sumber Koleksi Pribadi, 2019)

2. Proses Bongkar Muat Batu Bara dari Tongkang ke *Mother Vessel* Menggunakan *Floating Crane*.
  - a. Setelah selesai Penyandaran Tongkang ke *Floating Crane*, maka langsung di lakukan pembongkaran batu bara dari tongkang ke *mother vessel* menggunakan *Floating Crane*.
  - b. Disaat Proses bongkar muat tersebut Palka yang sudah penuh akan dilaksanakan *Trimming Cargo* dimana proses *trimming cargo* dilakukan menggunakan *Bulldozer*, *Bulldozer* yang di pindahkan dari *Floating Crane* ke Palka-palka yang akan dilaksanakan *Trimming Cargo*, dimana yang dilakukan untuk meratakan pemuatan sehingga tidak terjadi kemiringan kapal dan bisa menutup pintu palka dengan mudah, saat proses *trimming cargo* telah selesai, *bulldozer* dipindahkan ke

*floating crane*, pada saat pemindahan tersebut, *operator dozer* menghubungi pihak *operator crane* untuk memindahkan *operator dozer* ke *floating crane*, dimana pada saat pemindahan tersebut *operator dozer* terjatuh dari *crane*, sehingga kegiatan bongkar muat terhenti. *Operator dozer* di evakuasi, dan menunggu hasil investigasi korban untuk kembali melanjutkan proses bongkar muat.

- c. Setelah selesai pembongkaran batubara dari tongkang ke *mother vessel* menggunakan *Floating Crane*, tongkang akan di *casted off* (di lepas dari *Floating Crane*) dan setelah selesai *Casted off* Tongkang selanjutnya *Floating Crane* akan di *casted off* (di lepas dari *Mother vessel*) Proses *casted off* di awasi oleh *Loading Master* dan *agent on board* untuk memastikan tidak terjadi gesekan.
- d. Demikian proses bongkar muat batu bara dari tongkang ke *mother vessel* menggunakan *Floating Crane*.

Gambar 4.3 Proses Bongkar Muat Batu Bara dari tongkang ke  
*Mother Vessel*



(Sumber Koleksi Pribadi, 2019)



### C. Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Terjadinya Kecelakaan Pada Proses Bongkar Muat Dan Akibat-Akibat Yang Timbul Karena Kecelakaan

Berdasarkan wawancara dan informasi penulis, faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja yang dialami oleh *Operator Dozer* pada saat proses bongkar muat batu bara di Tanjung Bara Anchorage Sangatta pada tanggal 7 Mei 2020 yaitu :

Gambar 4.4 Penyebab Terjadinya Kecelakaan Pada *Operator Dozer*



(Sumber Koleksi Pribadi, 2019)

1. Kurangnya pengetahuan karyawan (*Operator dozer*) dan (*Operator Crane*) tentang Keselamatan kerja.
2. Berdasarkan Informasi kurangnya pengawasan pada proses bongkar muat sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja oleh *Operator Dozer*, yaitu pada saat proses *Trimming cargo* di dalam *Hold* (Palka) 6 telah selesai, *Operator dozer* menghubungi

*Operator Crane* untuk menaiki *Grab* agar dapat Pindah ke *Floating Crane* dengan alasan agar dapat mempersingkat waktu sampai ke *Floating Crane*, *Operator dozer* dan *Operator Crane* tidak mengutamakan Keselamatan diri, yang dimana seharusnya melewati Tangga solas (*monkey ladder*) pada saat proses pemindahan tersebut, *Operator dozer* mengalami kecelakaan yaitu tangan terjepit pada Bagian kanan atas *Grab* yang menutup secara tiba-tiba sehingga menyebabkan patah serta robek pada tangan sebelah kanan sehingga proses bongkar muat di berhentikan untuk melakukan evakuasi korban.

Akibat-akibat yang timbul karena kecelakaan ini berupa kerugian- kerugian bagi semua pihak bagi karyawan itu sendiri maupun perusahaan, yaitu :

1. Bagi karyawan berupa penderitaan akibat kecelakaan kerja yang di alaminya sehingga tangan sebelah kanan mengalami luka sobek dan tulang patah.
2. Bagi perusahaan kerugian yang di dapat berupa bersifat ekonomis seperti biaya pengobatan dan Penalty dari keterlambatan muatan, sertagaji yang dibayar selama karyawan tidak bekerja.

#### **D. Cara Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kerja Sesuai dengan SOP(Standart Operational Perusahaan)**

Keselamatan kerja pada proses bongkar muat batu bara menggunakan *Floating Crane* di Tanjung Bara memang kurang dilaksanakan dengan benar, walaupun pihak perusahaan selalu mengadakan *Safety meeting* setiap satu bulan sekali, namun masih ada karyawan yang kurang memperhatikan keselamatan kerja dikarenakan kurangnya pengetahuan karyawan dan kurangnya pengawasan keselamatan kerja. Oleh karena itu seharusnya perusahaan dalam mencegah terjadinya kecelakaan pada proses bongkar muat dengan menggunakan alat-alat safety yang sesuai

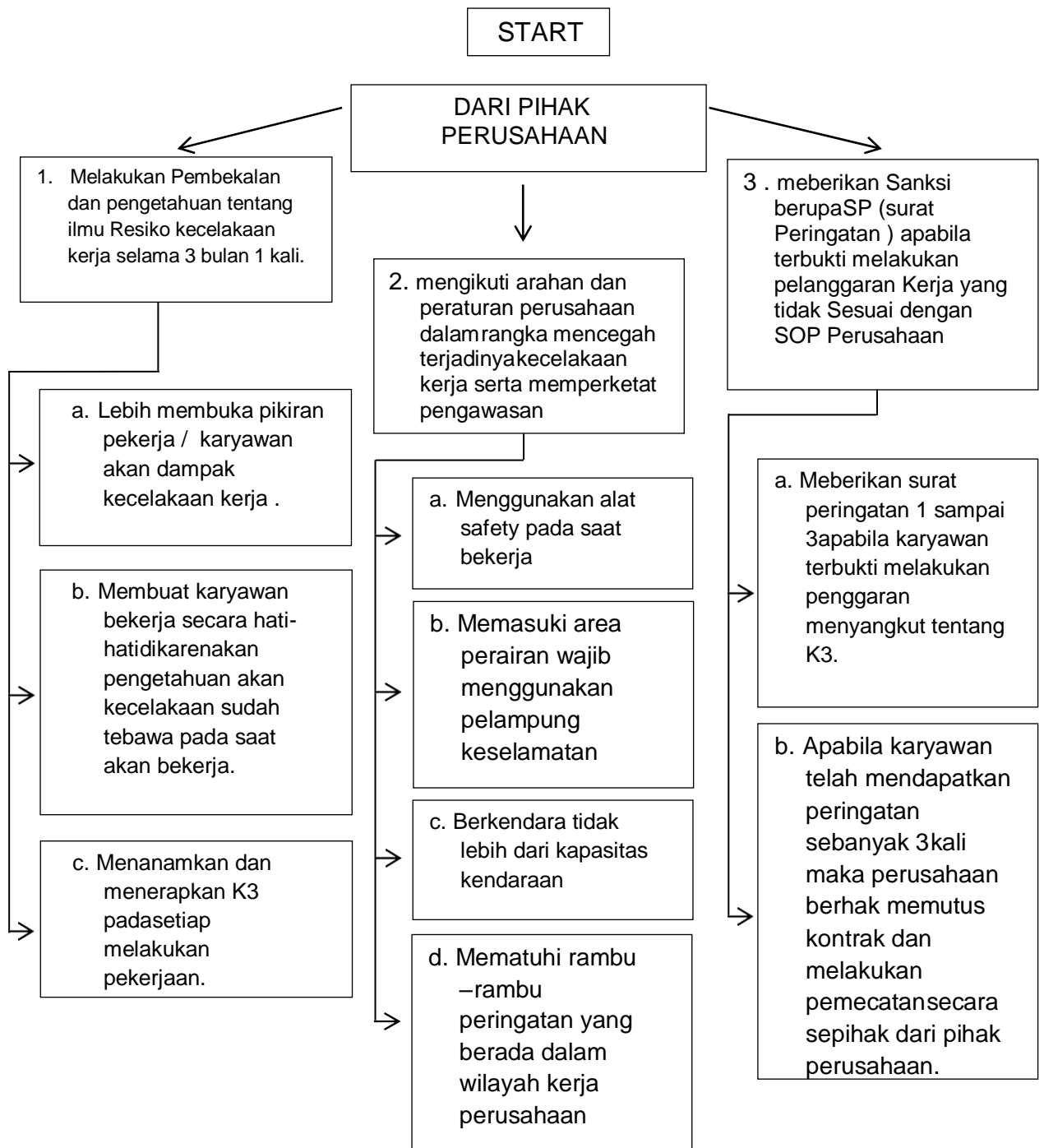
dengan standart nasional Indonesia dengan memperhatikan kualitas yang dapat menunjang keselamatan bagi para pekerja dengan resiko yang besar.

Gambar 4.5 Alat pelindung diri



( sumber pribadi, 2021 )

Gambar 4.6  
Prosedur Kerja Sesuai Standart Operatioanal Perusahaan

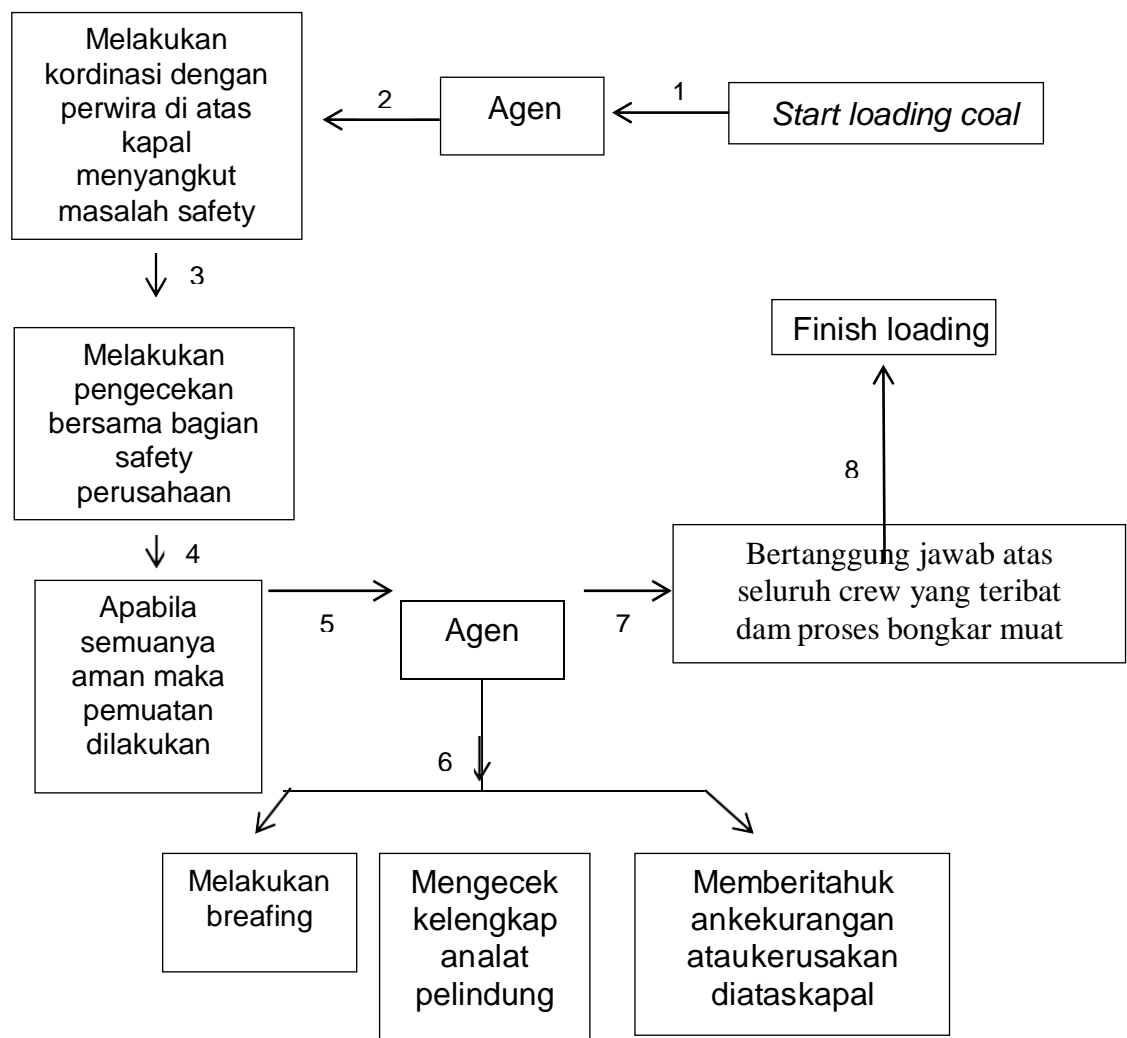


1. Melakukan pembekalan dan pengetahuan tentang ilmu resiko kecelakaan kerja secara berkala, hal ini bertujuan agar angka kecelakaan kerja pada saat melakukan aktivitas di area perusahaan dapat ditekan sehingga timbul rasa aman dan nyaman. Adapun yang menjadi perhatian perusahaan pada SOP ini ialah:
  - a. Lebih membuka pikiran pekerja / karyawan akan dampak kecelakaan kerja sehingga menimbulkan rasa aman dan kehati-hatian dalam berkerja
  - b. Membuat karyawan selalu berkerja dengan memperhatikan safety dalam melakukan segala aktifitas sehingga timbul rasa nyaman dan aman dalam melakukan pekerjaan baik itu pekerjaan resiko kecil maupun resiko besar.
  - c. Menanamkan dan menerapkan K3 dalam segala aktivitas di area perusahaan sehingga peraturan dan SOP perusahaan dapat berjalan dengan baik.
2. Manusia sebagai pelaku utama dalam pekerjaan, tidak ada satu kegiatan pun lepas sama sekali dari unsur manusia. Mesin otomatis pun masih memerlukan pengawasan manusia. Dalam meningkatkan pengawasan keselamatan kerja, pengawas seharusnya berada ditempat pada saat proses bongkar muat untuk mengawasi lingkungan kerja, agar situasi aman untuk para pekerja dan tetap terjaga. Hal ini dilakukan supaya peraturan yang ada benar-benar dipatuhi atau tidak dilanggar, sehingga apa yang menjadi sasaran maupun tujuan dari peraturan keselamatan kerja dapat tercapai. Bagi yang melanggar peraturan tersebut sebaiknya diberikan sanksi tegas oleh perusahaan.
3. Memberikan sanksi berupa SP ( Surat Peringatan ) kepada para karyawan yang terbukti melakukan kelalaian atau tidak mengindahkan SOP yang berlaku pada saat bekerja. Apabila karyawan telah mendapatkan SP sebanyak 3 kali maka

perusahaan berhak memutus kontrak dan melakukan pemecatan secara sepihak agar angka kecelakaan kerja dapat di tekan dengan mengeluarkan para keras kepala yang tak mematuhi perintah dari perusahaan.

Gambar 4.7

*Flowchart* Prosedur Kerja Sesuai Standart Operatioanal di atas kapal pada saat proses bongkar muat



1. Pada saat akan melakukan proses bongkar muat, agen sebagai pihak yang ditunjuk oleh perusahaan sebagai penanggung jawab melakukan kordinasi dengan perwira diatas kapal untuk melakukan pengecekan unsur-unsur berbahaya diatas kapal yang dapat membuat *accidental fatality* ditemani oleh 3<sup>rd</sup> officer selaku penanggung jawab yang tugasnya tentang safety di atas kapal.
2. 3<sup>rd</sup> officer ditemani dengan agen melakukan beberapa diskusi untuk membahas apa saja kendala dan hambatan yang bisa mungkin terjadi diatas kapal pada saat proses bongkar muat.
3. Apabila pihak dari safety perusahaan naik untuk melakukan pengecekan maka agen menemani dan mengarahkan pihak tersebut untuk turun langsung untuk melakukan pengecekan di atas kapal ditemani dengan 3<sup>rd</sup> officer.
4. Apabila pengecekan telah dilaksanakan maka proses pemuatan akan segera di mulai dengan mempertimbangkan keadaan dan hal-hal yang dapat mengganggu proses bongkar muat.
5. Sebelum memulai agent melakukan breafing kepada seluruh *crew* yang terlibat dalam proses bongkar muat dengan melakukan penerapan K3 dan SOP kerja.
6. Melakukan pengecekan alat- alat safety yang akan digunakan serta memberitahukan hasil dari survey bersama *officer* kapal guna menghindari hal yang tidak diinginkan terjadi.
7. Agent diberi amanah sebagai penanggung jawab setiap pergerakan dan aktivitas yang terjadi pada saat proses bongkar muat.

#### **E. Peran Perusahaan Dalam Menanggulangi Kecelakaan Kerja Pada Devisi *Transshipment***

1. Sub – kontraktor yang bertanggung jawab sebagai pihak ketiga dalam proses bongkar muat wajib memberikan pelatihan dan pengetahuan K3 kepada seluruh crew / karyawan yang terlibat

dalam proses bongkar muat .

2. Pada saat proses bongkar muat seluruh pihak yang terlibat wajib mematuhi aturan dan *Standart operational* Kerja yang telah ditetapkan oleh *Devisi Transshipment*.
3. Apabila Sub – kontraktor mengalami kecelakaan kerja dikarenakan teledor dan tidak mengikuti Standart Operational kerja yang berlaku maka Sub – Kontraktor mendapatkan surat peringatan (SP) sebagai teguran tertulis dari *Devisi Transshipment*.
4. Apabila Sub- kontraktor telah menerima Surat Peringatan sebanyak 3 kali dikarenakan kecelakaan kerja, maka pihak Kedua selaku *Transshipment* berhak memutuskan kontrak secara sepihak agar angka kecelakaa kerja pada saat pemuatan dapat diminimalisirkan.
5. Pada saat perekrutan perusahaan mempunyai *standart* penerimaan yaitu menyertakan sertifikat Ahli K3 dan *Basic Safety Training* sebagai upaya untuk mencegah kecelakaan kerja yang sewaktu-waktu dapat terjadidilapangan
6. Perusahaan memberikan bekal berupa pemahaman dan pengajaran pada saat rekrutmen mengenai *Standart Operational* Kerja serta memberikan evaluasi 6 bulan sekali agar karyawan yang turut andil dalam proses bongkar muat paham akan bahaya saat bekerja.



## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Berdasarkan rumusan masalah yang diajukan, serta hasil penelitian yang berdasarkan fakta dan data yang akurat, maka kesimpulan yang dapat dikemukakan dalam penelitian ini, sebagai berikut :

Cara mencegah terjadinya kecelakaan pada proses bongkar muat batu bara menggunakan *Floating Crane* di Tanjung Bara *Anchorage* Sangatta, yaitu :

1. Kecelakaan kerja yang terjadi pada *Operator Dozer* disebabkan kurangnya pengetahuan karyawan di karenakan pada saat penerimaan karyawan, perusahaan ini hanya memberikan *Training* selama 1 Minggu sehingga pengetahuan karyawan belum cukup untuk di terapkan.
2. Kecelakaan kerja juga terjadi karena kurangnya pengawasan kepada *Operator Dozer* dan *Operator Crane*, sehingga karyawan tersebut mempunyai kesempatan besar untuk melanggar peraturan.

#### **B. Saran**

Berdasarkan rumusan masalah, maka saran yang dapat dikemukakan oleh penulis adalah sebagai berikut :

1. Dikarenakan mudah terjadinya kecelakaan sebelum karyawan diterima di perusahaan, disarankan dapat memberikan *training* kepada calon karyawan selama 3 (Tiga) bulan, karyawan dapat mengerti cara kerja yang benar dan cara menggunakan alat-alat yang digunakannya saat bekerja.
2. Dalam meningkatkan pengawasan keselamatan kerja, akan lebih

baik jika pengawas berada ditempat pada saat proses bongkar muat, untuk mencegah terjadinya pelanggaran di sarankan dapat dilakukan dengan pengawasan secara ketat dan sanksi diberikan pada karyawan yang melanggar.

3. Karena banyaknya kecelakaan yang terjadi maka perlunya pengawasan ekstra dari atasan sehingga dapat meminimalisirkan angka kecelakaan kerja di lapangan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Alhamda, Syukra. (2014). *Ilmu Kesehatan Masyarakat*. Yogyakarta: Deepublish.
- Firson, Emdahniel. (08 April 2011). *Pengetahuan Industri Batubara*. Blogger(1).
- Gianto dkk. (1990). *Pengoperasian Pelabuhan Laut*. Semarang : Balai Pendidikan Dan Latihan Pelayaran.
- Hesedarmayanti. (2011). *Tata Kerja dan Produktivitas Kerja*. Jakarta : Mandar Maju.
- Kusumah, Suma'mur Prawira. (1981). *Keselamatan Kerja dan Peningkatan Produksi dan Produktivitas*. Jakarta : Gunung Agung.
- Oloan Saut, Hariyadi. (2007). *Manajemen Bisnis Pelabuhan*. Jakarta
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia (2009). *Kepelabuhanan, Nomor 61 Tahun 2009*.
- Undang – Undang Republik Indonesia (1970), *Keselamatan Kerja, Nomor 1 Tahun 1970*.
- Undang-Undang Republik Indonesia (2008). *Pelayaran, Nomor 17 Tahun 2008*.
- Maysyaroh, Idha. (2016). *Prosedur Penangan Kecelakaan Kerja di PT. Hi-Lex Indonesia Tangerang*. Jakarta: Politeknik Lp3i, Administrasi Bisnis (online), [https://www.academia.edu/30313293/Prosedur\\_Penanganan](https://www.academia.edu/30313293/Prosedur_Penanganan). Diakses pada tanggal 1 Oktober 2020.

Rizki, M. (23 Juni 2019). *Apa itu Kapal Tongkang, Kegunaan dan Jenisnya*. Seosatu (1). (online), <https://www.seosatu.com/apa-itu-kapal-tongkang/>. Diakses pada tanggal 01 Oktober 2020.

Spctfevio. (01 April 2013). *Proses Bongkar Muat*. Scribd (8). (online), <https://www.scribd.com/doc/133465052/13-BAB-II-docx>. Diakses pada tanggal 11 Oktober 2020.

Sujatmo, farida (01 April 1983). *Proses penanganan* (1). (online), <https://www.scribd.com/doc/1333121122/13-BAB-2 docx>. Diakses pada tanggal 14 Oktober 2020

Wahid, Adri Yudhi. (27 Mei 2014). *Floating Crane*. Blogger (1). (online), <http://andriyadiwahid.blogspot.com/2014/05/pengertian-floating-crane-dan.html>. Diakses pada tanggal 02 Oktober 2020.

# LAMPIRAN

# 1. Document Loading

|   |                         |  |  |                       |
|---|-------------------------|--|--|-----------------------|
| CODE NAME "CONGENBILL" EDITION 1994   |                         | <b>BILL OF LADING</b>  |  | Page 2                |
| Shipper   |                         | TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES  |  | B/L No.<br>148TBTCN19 |
| PT KALTIM PRIMA COAL<br>BAKRIE TOWER 15TH FLOOR<br>JL. HR RASUNA SAID<br>JAKARTA 12940 INDONESIA  |                         | <div style="border: 2px solid blue; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">NON-NEGOTIABLE</div>   |  |                       |
| Consignee<br>TO ORDER   |                         |  |  |                       |
| Notify address<br>CHINA HUANENG GROUP FUEL CO., LTD<br>HUANENG MANSION, NO.6 FUXING MENNEI STREET,<br>XICHENG DISTRICT, BEIJING CHINA 100031  |                         |  |  |                       |
| Vessel  | Port of loading         |  |  |                       |
| MV PACIFIC ENERGY   | TANJUNG BARA, INDONESIA |  |  |                       |
| Port of discharge   |                         |  |  |                       |
| HAIMEN PORT, CHINA OR TAIZHOU PORT, CHINA   |                         |  |  |                       |
| Shipper's description of goods  |                         | Gross weight   |  |                       |
| COMMODITY : INDONESIAN STEAM COAL<br>PACKING : IN BULK<br>ORIGIN : INDONESIA<br>QUANTITY : 82,499 MT  |                         |  |  |                       |
| FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY<br>CLEAN ON BOARD  |                         |  |  |                       |
| <small>(of which on deck at Shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)</small>   |                         |  |  |                       |
| Freight payable as per<br>CHARTER-PARTY dated   |                         | <b>SHIPPED</b> at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.<br>Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.<br>IN WITNESS where of the master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date any one of which being accomplished the others shall be void.<br><b>FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF</b> |  |                       |
| FREIGHT ADVANCE<br>Received on account of freight   |                         |  |  |                       |
| Time used for loading Days Hours  |                         |  |  |                       |
| Printed and sold by<br>Fr. G. Knudtzon Boghysen A/S, 8 Toldbodgade, DK-1253 Copenhagen K.<br>Telex + 4533631184<br>by authority of the Baltic and International Maritime Council<br>(BIMCO), Copenhagen |                         |  |  |                       |
| Freight payable at  |                         | Place and date of issue<br><b>TANJUNG BARA, INDONESIA</b><br><b>OCTOBER 20, 2019</b>   |  |                       |
| Number of original B/L<br><b>3 (THREE)</b>  |                         | Signature<br>As agent for and on behalf of:<br>Master of MV PACIFIC ENERGY<br>Capt. ZHANG JIXIANG  |  |                       |



# TRANSCOALPACIFIC

Jl. Edelweis No.78 - Panorama Swarga Bara - Sangatta Kutim - Kaltim  
Tlp / Fax : +62 549 23527 EMAIL : [sangatta-ops@transcoalpacific.com](mailto:sangatta-ops@transcoalpacific.com)

## Statement Of Fact

|                |                     |                 |   |
|----------------|---------------------|-----------------|---|
| Name Of Vessel | MV PACIFIC ENERGY   | Date            | OCTOBER 20, 2019                          |
| Voyage Number  | 1910                | BL NUMBER       | 148BTCHN19                                |
| Flag           | HONGKONG            | Port of Loading | TANJUNG BARA, INDONESIA                   |
| DWT / GRT      | 93,763 / 52,735 MT  | Last Port       | YUHUAN, CHINA                             |
| Name Of Master | Capt. ZHANG JIXIANG | Disch Port      | HAIMEN PORT, CHINA OR TAIZHOU PORT, CHINA |

| No | Activities                         | Time             | Date             | Bunker | Arrival   | Departure |
|----|------------------------------------|------------------|------------------|--------|-----------|-----------|
| 1  | Arrived at Pilot Station           | 01.22 Hrs        | October 15, 2019 | FO     | 385 MT    | 372 MT    |
| 2  | Pilot on board                     | 02.06 Hrs        | October 15, 2019 | DO     | 43 MT     | 50 MT     |
| 3  | N.O.R Tendered                     | 02.48 Hrs        | October 15, 2019 | FW     | 202 MT    | 184 MT    |
| 4  | N.O.R Accepted                     | 02.48 Hrs        | October 15, 2019 | BW     | 38,271 MT | 290 MT    |
| 5  | Dropped anchor                     | 02.48 Hrs        | October 15, 2019 |        |           |           |
| 6  | Pilot Off                          | 03.06 Hrs        | October 15, 2019 |        |           |           |
| 7  | Free pratique granted              | 11.30 -11.45 Hrs | October 15, 2019 |        |           |           |
| 8  | Anchor Up                          | 21.00 Hrs        | October 16, 2019 |        |           |           |
| 9  | Pilot on board for Shifting to L/P | 21.06 Hrs        | October 16, 2019 |        |           |           |
| 10 | Dropped anchor at Loading Point    | 21.42 Hrs        | October 16, 2019 |        |           |           |
| 11 | Pilot Off                          | 22.00 Hrs        | October 16, 2019 |        |           |           |
| 12 | Commenced Loading                  | 03.20 Hrs        | October 17, 2019 |        |           |           |
| 13 | Completed loading                  | 18.50 Hrs        | October 20, 2019 |        |           |           |
| 14 | Receipt PEB number from Custom     | 20.30 Hrs        | October 20, 2019 |        |           |           |
| 15 | Custom clearance completed         | 20.30 Hrs        | October 20, 2019 |        |           |           |
| 16 | Port clearance completed           | 21.00 Hrs        | October 20, 2019 |        |           |           |
| 17 | Clearance document On Board        | 21.30 Hrs        | October 20, 2019 |        |           |           |
| 18 | Anchor Up                          | 22.00 Hrs        | October 20, 2019 |        |           |           |
| 19 | Sailing Departured                 | 22.30 Hrs        | October 20, 2019 |        |           |           |
| 20 | ETA Discharging Port               | PM(IGW/WP)       | October 27, 2019 |        |           |           |

|    |                             |   |
|----|-----------------------------|---|
| 10 | Initial draft survey        | On October 15, 2019 / 11.50 - 12.15 Hrs |
| 11 | Hold Cleanliness Inspection | On October 15, 2019 / 12.15 - 13.25 Hrs |
| 12 | Final Draft Survey          | On October 20, 2019 / 18.50 - 19.20 Hrs |

13 **Total Quantity Cargo Loaded** **82,499 MT**

We hereby certify that the above statement of fact are true and correct :

Remarks :

  
PT. KALTIM PRIMA COAL  
Shipper

  
PT. TRANSCOAL PACIFIC Tbk.  
As Agent

  
Capt. ZHANG JIXIANG  
Master

Bakrie Tower, It. 9, KompleksRasunaEpicentrum Jl. HR Rasuna Said, Kuningan, Jakarta Selatan 12940, INDONESIA  
Telp. : (+62 21) 2994 1389 Fax. : (+62 21) 2994 1886, [www.transcoalpacific.com](http://www.transcoalpacific.com)  
Branch Office : Jl. Edelweis No.78, Panorama Swarga Bara, SangattaBaru 75611, Telp. : +62 549 23527  
Email : [sangatta-ops@transcoalpacific.com](mailto:sangatta-ops@transcoalpacific.com)



# TRANSCOAL PACIFIC

Jl. Edelweis No.78 - Panorama Swarga Bara - Sangatta Kutim - Kaltim  
Telp / Fax : +62 549 23527 EMAIL : [sangatta-ops@transcoalpacific.com](mailto:sangatta-ops@transcoalpacific.com)

## Time Sheet/Statement of Fact

### Working Records

Page 01

Name of Vessel : MV PACIFIC ENERGY  
Port of Loading : TANJUNG BARA, INDONESIA  
Port of Discharging : HAIMEN PORT, CHINA OR TAIZHOU PORT, CHINA  
Description of Goods : INDONESIAN STEAM COAL  
Loading Methode : FCS. STRAITS VENTURE II

| Date/ Day                     | Weather | Hatch No. | Working Time      | Remarks  |
|-------------------------------|---------|-----------|-------------------|--|
| October 15, 2019<br>Tuesday   | Good    |           | 01.22 Hrs         | Vessel arrived at Pilot station  |
|                               |         |           | 02.06 Hrs         | Pilot On Board   |
|                               |         |           | 02.48 Hrs         | NOR Tendered   |
|                               |         |           | 02.48 Hrs         | NOR Accepted   |
|                               |         |           | 02.48 Hrs         | Dropped anchor   |
|                               |         |           | 03.06 Hrs         | Pilot Off  |
|                               |         |           | 11.30 - 11.45 Hrs | Free Pratique  |
|                               |         |           | 11.50 - 12.15 Hrs | Initial Draft survey by Chief officer & surveyor   |
|                               |         |           | 12.15 - 13.25 Hrs | Hold cleanliness inspection  |
|                               |         |           | 13.25 - 24.00 Hrs | Waiting loading schedule / Instruction   |
| October 16, 2019<br>Wednesday | Good    |           | 00.01 - 21.00 Hrs | Waiting loading schedule / Instruction   |
|                               |         |           | 21.00 Hrs         | Anchor up  |
|                               |         |           | 21.06 Hrs         | Pilot on board for shifting to loading point   |
|                               |         |           | 21.42 Hrs         | Dropped anchor   |
|                               |         |           | 22.00 Hrs         | Pilot off  |
|                               |         |           | 22.00 - 24.00 Hrs | Waiting loading schedule / Instruction   |
| October 17, 2019<br>Thursday  | Good    | 3         | 00.01 - 02.10 Hrs | Waiting loading schedule / Instruction   |
|                               |         |           | 02.10 Hrs         | FCS. STRAITS VENTURE II First line at P/ side of Vessel                                  |
|                               |         |           | 02.40 Hrs         | FCS. STRAITS VENTURE II All Fasted at P/ side of Vessel                                  |
|                               |         |           | 02.40 - 03.20 Hrs | Processed first Barge alongside  |
|                               |         |           | 03.20 Hrs         | (1 <sup>st</sup> ) BG. TCP 3003 / TB. ETI 113 alongside at FCS. STRAITS VENTURE II       |
|                               |         |           | 03.20 Hrs         | Commenced loading H.3 cargo from BG. TCP 3003  |
|                               |         |           | 04.00 - 04.10 Hrs | Transferred dozer from FCS. STRAITS VENTURE II to BG. TCP 3003                           |
|                               |         |           | 04.10 Hrs         | Resumed loading H.3 cargo from BG. TCP 3003  |
|                               |         |           | 05.00 Hrs         | Finished discharge cargo on BG. TCP 3003   |
|                               |         |           | 05.00 - 05.10 Hrs | Transferred dozer from BG. TCP 3003 to FCS. STRAITS VENTURE II                           |
|                               |         |           | 05.10 Hrs         | BG. TCP 3003 Cast off  |
|                               |         |           | 05.10 - 06.00 Hrs | Processed next barge alongside   |
|                               |         |           | 06.00 Hrs         | (2 <sup>nd</sup> ) BG. DIAMOND 3003 / TB. MANDIRI 3 alongside at FCS. STRAITS VENTURE II |
|                               |         |           | 06.00 Hrs         | Resumed loading H.3 cargo from BG. DIAMOND 3003  |
|                               |         |           | 09.40 - 09.50 Hrs | Transferred dozer from FCS. STRAITS VENTURE II to BG. DIAMOND 3003                       |
|                               |         |           | 09.50 - 09.55 Hrs | FCS. STRAITS VENTURE II Shifted astern for loading H.6                                   |
|                               |         |           | 09.55 Hrs         | Started loading H.6 cargo from BG. DIAMOND 3003  |
|                               |         |           | 11.30 Hrs         | Finished discharge cargo on BG. DIAMOND 3003   |
|                               |         |           | 11.30 - 11.50 Hrs | Transferred dozer from BG. DIAMOND 3003 to FCS. STRAITS VENTURE II                       |

We hereby certify that the above time records are true and correct:

|   |  |   |
|---|--|---|
| <br>PT. KALTIM PRIMA COAL<br>Shipper | <br>PT. TRANSCOAL PACIFIC Tbk.<br>Agent | <br>Capt. ZHANG JIXIANG<br>Master |
|---|--|---|

Bakrie Tower, Lt. 9, Kompleks Rasuna Epicentrum Jl. HR Rasuna Said, Kuningan, Jakarta Selatan 12940, INDONESIA  
Telp. : (+62 21) 2994 1389 Fax. : (+62 21) 2994 1886, [www.transcoalpacific.com](http://www.transcoalpacific.com)  
Branch Office : Jl. Edelweis No.78, Panorama Swarga Bara, Sangatta Baru 75611, Telp. : +62 549 23527  
Email : [sangatta-ops@transcoalpacific.com](mailto:sangatta-ops@transcoalpacific.com)

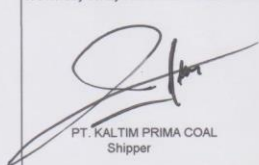




**Time Sheet/Statement of Fact**  
**Working Records**

Page 02

| Date/ Day                  | Weather | Hatch No. | Working Time      | Remarks  |
|----------------------------|---------|-----------|-------------------|--|
| October 18, 2019<br>Friday | Good    | 6         | 11.50 Hrs         | BG. DIAMOND 3003 Cast off  |
|                            |         |           | 11.50 -12.30 Hrs  | Processed next barge alongside   |
|                            |         |           | 12.30 Hrs         | (3 <sup>rd</sup> ) BG. TCP 3003 / TB. ETI 113 alongside FCS. STRAITS VENTURE II          |
|                            |         | 1         | 12.30 Hrs         | Resumed loading H.6 cargo from BG. TCP 3003  |
|                            |         |           | 15.00 - 15.05 Hrs | FCS. STRAITS VENTURE II shifted ahead for loading H.1                                    |
|                            |         | 1         | 15.05 Hrs         | Started loading H.1 cargo from BG. TCP 3003  |
|                            |         |           | 16.40 -16.50 Hrs  | Transferred dozer from FCS. STRAITS VENTURE II to BG. TCP 3003                           |
|                            |         | 1         | 16.50 Hrs         | Resumed loading H.1 cargo from BG. TCP 3003  |
|                            |         |           | 18.10 Hrs         | Finished discharge cargo on BG. TCP 3003   |
|                            |         | 1         | 18.10 - 18.30 Hrs | Transferred dozer from BG. TCP 3003 to FCS. STRAITS VENTURE II                           |
|                            |         |           | 18.30 Hrs         | BG. TCP 3003 cast off  |
|                            |         | 1         | 18.30 - 23.55 Hrs | Waiting next barge alongside   |
|                            |         |           | 23.55 Hrs         | (4 <sup>th</sup> ) BG. DIAMOND 3002 /TB. BLUEFIN II alongside at FCS. STRAITS VENTURE II |
|                            |         |           | 23.55 Hrs         | Resumed loading H.1 cargo from BG. DIAMOND 3002  |
|                            |         |           | 24.00 Hrs         | Continued loading to the next day  |
|                            |         | 5         | 00.00 - 00.05 Hrs | FCS. STRAITS VENTURE II shifted astren for loading H.5                                   |
|                            |         |           | 00.05 Hrs         | Started loading H.5 cargo from BG. DIAMOND 3002  |
|                            |         | 4         | 04.00 - 04.10 Hrs | Transferred dozer from FCS STRAITS VENTURE II to BG. DIAMOND 3002                        |
|                            |         |           | 04.10 Hrs         | Started loading H.4 cargo from BG. DIAMOND 3002  |
|                            |         | 4         | 05.10 Hrs         | Finished discharge cargo on BG. DIAMOND 3002   |
|                            |         |           | 05.20 - 05.40 Hrs | Transferred dozer from BG. DIAMOND 3002 to FCS STRAITS VENTURE II                        |
|                            |         | 4         | 05.40 Hrs         | BG. DIAMOND 3002 cast off  |
|                            |         |           | 05.40 - 06.20 Hrs | Processed next barge alongside   |
|                            |         | 4         | 06.20 Hrs         | (6 <sup>th</sup> ) BG. DIAMOND O / TB. MANDIRI 22 alongside at FCS. STRAITS VENTURE II   |
|                            |         |           | 06.20 Hrs         | Resumed loading H.4 cargo from BG. DIAMOND O   |
|                            |         | 7         | 09.00 - 09.10 Hrs | FCS. STRAITS VENTURE II shifted astren for loading H.7                                   |
|                            |         |           | 09.10 Hrs         | Started loading H.7 cargo from BG. DIAMOND O   |
|                            |         | 7         | 10.20 - 10.30 Hrs | Transferred dozer from FCS. STRAITS VENTURE II to BG. DIAMOND O                          |
|                            |         |           | 10.30 Hrs         | Resumed loading H.7 cargo from BG. DIAMOND O   |
|                            |         | 7         | 11.30 Hrs         | Finished discharge cargo on BG. DIAMOND O  |
|                            |         |           | 11.30 - 11.50 Hrs | Transferred dozer from BG. DIAMOND O to FCS STRAITS VENTURE II                           |
|                            |         | 7         | 11.50 Hrs         | BG. DIAMOND O cast off   |
|                            |         |           | 11.50 - 15.00 Hrs | Waiting next barge alongside   |
|                            |         | 7         | 15.00 Hrs         | (6 <sup>th</sup> ) BG. DIAMOND 3002 /TB. BLUEFIN II alongside at FCS. STRAITS VENTURE II |
|                            |         |           | 15.00 Hrs         | Resumed loading H.7 cargo from BG. DIAMOND 3002  |
|                            |         | 2         | 15.25 - 15.30 Hrs | FCS. STRAITS VENTURE II shifted ahead for loading H.2                                    |
|                            |         |           | 15.30 Hrs         | Started loading H.2 cargo from BG. DIAMOND 3002  |
|                            |         | 2         | 19.40 - 19.50 Hrs | Transferred dozer from FCS. STRAITS VENTURE II to BG. DIAMOND 3002                       |
|                            |         |           | 19.50 Hrs         | Resumed loading H.2 cargo from BG. DIAMOND 3002  |
|                            |         | 7         | 20.30 - 20.35 Hrs | FCS. STRAITS VENTURE II shifted asterd for loading H.7                                   |
|                            |         |           | 20.35 Hrs         | Resumed loading H.7 cargo from BG. DIAMOND 3002  |

We hereby certify that the above time records are true and correct :

|   |   |   |
|---|---|---|
| <br>PT. KALTIM PRIMA COAL<br>Shipper | <br>PT. TRANSCOAL PACIFIC Tbk.<br>As Agent | <br>Capt. ZHANG JIXIANG<br>Master |
|---|---|---|



# TRANSCOALPACIFIC

Jl. Edelweis No.78 - Panorama Swarga Bara - Sangatta Kutim - Kaltim  
Tlp / Fax : +62 549 23527 EMAIL : [sangatta-ops@transcoalpacific.com](mailto:sangatta-ops@transcoalpacific.com)

## Time Sheet/Statement of Fact Working Records

Page 03

| Date/ Day                    | Weather | Hatch No. | Working Time      | Remarks   |
|------------------------------|---------|-----------|-------------------|---|
| October 19, 2019<br>Saturday | Good    |           | 21.00 Hrs         | Finished discharge cargo on BG. DIAMOND 3002  |
|                              |         |           | 21.00 - 21.20 Hrs | Transferred dozer from BG. DIAMOND 3002 to FCS STRAITS VENTURE II                         |
|                              |         |           | 21.20 Hrs         | BG. DIAMOND 3002 cast off   |
|                              |         |           | 21.20 - 24.00 Hrs | Waiting next cargo alongside  |
|                              |         | 7         | 00.01 - 01.10 Hrs | Waiting next cargo alongside  |
|                              |         |           | 01.10 Hrs         | (7 <sup>th</sup> ) BG. TCP 3003 / TB. ETI 113 alongside FCS. STRAITS VENTURE II           |
|                              |         | 7         | 01.10 Hrs         | Resumed loading H.7 cargo from BG. TCP 3003   |
|                              |         |           | 06.00 - 06.10 Hrs | Transferred dozer from FCS. STRAITS VENTURE II to BG. TCP 3003                            |
|                              |         | 7         | 06.10 Hrs         | Resumed loading H.7 cargo from BG. TCP 3003   |
|                              |         |           | 07.10 - 07.20 Hrs | Transferred dozer from BG. TCP 3003 to MV. PACIFIC ENERGY                                 |
|                              |         | 7         | 07.20 - 08.20 Hrs | Trimming cargo H.7 by Dozer   |
|                              |         |           | 08.20 - 08.40 Hrs | Transferred dozer from MV. PACIFIC ENERGY to BG. TCP 3003                                 |
|                              |         | 5         | 08.40 - 13.20 Hrs | Stop loading due to work accident at the operator Dozer and wait for loading instructions |
|                              |         |           | 13.20 - 13.25 Hrs | FCS. STRAITS VENTURE II shifted ahead for loading H.5                                     |
|                              |         | 5         | 13.25 Hrs         | Resumed loading H.5 cargo from BG. TCP 3003   |
|                              |         |           | 13.40 Hrs         | Finished discharge cargo on BG. TCP 3003  |
|                              |         | 5         | 13.40 Hrs         | BG. TCP 3003 cast off   |
|                              |         |           | 13.40 - 14.30 Hrs | Processed next barge alongside  |
|                              |         | 5         | 14.30 Hrs         | (8 <sup>th</sup> ) BG. DIAMOND A / TB. TCP 206 alongside FCS. STRAITS VENTURE II          |
|                              |         |           | 14.30 Hrs         | Resumed loading H.5 cargo from BG. DIAMOND A  |
|                              |         | 3         | 15.45 - 15.50 Hrs | FCS. STRAITS VENTURE II shifted ahead for loading H.3                                     |
|                              |         |           | 15.50 Hrs         | Resumed loading H.3 cargo from BG. DIAMOND A  |
|                              |         | 3         | 17.30 - 17.35 Hrs | Transferred dozer from FCS. STRAITS VENTURE II to BG. DIAMOND A                           |
|                              |         |           | 17.35 Hrs         | Resumed loading H.3 cargo from BG. DIAMOND A  |
|                              |         | 3         | 19.30 Hrs         | Finished discharge cargo on BG. DIAMOND A   |
|                              |         |           | 19.30 - 19.35 Hrs | Transferred dozer from BG. DIAMOND A to FCS STRAITS VENTURE II                            |
|                              |         | 6         | 19.35 Hrs         | BG. DIAMOND A cast off  |
|                              |         |           | 19.35 - 20.20 Hrs | Processed next barge alongside  |
|                              |         | 6         | 20.20 Hrs         | (9 <sup>th</sup> ) BG. ETI 3311 / TB. TCP 203 alongside FCS. STRAITS VENTURE II           |
|                              |         |           | 20.20 Hrs         | Resumed loading H.6 cargo from BG. ETI 3311   |
|                              |         | 2         | 23.10 - 23.15 Hrs | FCS. STRAITS VENTURE II shifted ahead for loading H.2                                     |
|                              |         |           | 23.15 Hrs         | Resumed loading H.2 cargo from BG. DIAMOND A  |
| October 20, 2019<br>Sunday   |         | 2         | 24.00 Hrs         | Continued loading to the next day   |
|                              |         |           | 00.01 Hrs         | Continued loading operation   |
|                              |         |           | 00.01 - 00.20 Hrs | Transferred dozer from FCS. STRAITS VENTURE II to BG. ETI 3311                            |
|                              |         |           | 00.20 Hrs         | Resumed loading H.2 cargo from BG. ETI 3311   |
|                              |         |           | 02.00 Hrs         | Finished discharge cargo on BG. ETI 3311  |
|                              |         |           | 02.00 - 02.20 Hrs | Transferred dozer from BG. ETI 3311 to FCS STRAITS VENTURE II                             |
|                              |         |           | 02.20 Hrs         | BG. ETI 3311 cast off   |
|                              |         |           | 02.20 - 04.00 Hrs | Waiting next barge alongside  |

We hereby certify that the above time records are true and correct :

PT. KALTIM PRIMA COAL  
Shipper





PT. TRANSCOAL PACIFIC Tbk.  
Agent

Capt. ZHANG JI XIANG  
Master

Bakrie Tower, Lt. 9, Komplek Rasuna Epicentrum Jl. HR Rasuna Said, Kuningan, Jakarta Selatan 12940, INDONESIA  
Telp. : (+62 21) 2994 1389 Fax. : (+62 21) 2994 1886, [www.transcoalpacific.com](http://www.transcoalpacific.com)  
Branch Office : Jl. Edelweis No.78, Panorama Swarga Bara, Sangatta Baru 75611, Telp. : +62 549 23527  
Email : [sangatta-ops@transcoalpacific.com](mailto:sangatta-ops@transcoalpacific.com)

**Time Sheet/Statement of Fact**  
**Working Records**

Page 04

| Date/ Day   | Weather   | Hatch No.   | Working Time   | Remarks   |
|---|---|---|--|---|
|   |   | 2   | 04.00 Hrs  | (10 <sup>th</sup> ) BG. ETI 3309 / TB. RAVA III alongside at FCS. STRAITS VENTURE II      |
|   |   | 2   | 04.00 Hrs  | Resumed loading H.2.cargo from BG. ETI 3309   |
|   |   | 2   | 05.20 - 07.00 Hrs  | Trimming cargo H.2 by dozer   |
|   |   | 2   | 07.00 Hrs  | Resumed loading H.2 cargo from BG. ETI 3309   |
|   |   |   | 08.00 Hrs  | Finished discharge cargo on BG. ETI 3309  |
|   |   |   | 08.20 Hrs  | BG. ETI 3309 cast off   |
|   |   | 2   | 09.00 Hrs  | (11 <sup>th</sup> ) BG. DIAMOND C / TB. LIUS 09 alongside at FCS. STRAITS VENTURE II      |
|   |   |   | 09.00 Hrs  | Resumed loading H.2 cargo from BG. DIAMOND C  |
|   |   | 1   | 09.40 - 09.45 Hrs  | FCS. STRAITS VENTURE II Shifting ahead for loading H.1                                    |
|   |   |   | 09.45 Hrs  | Resumed loading H.1 cargo from BG. DIAMOND C  |
|   |   | 1   | 11.30 - 11.35 Hrs  | Transferred dozer from FCS. STRAITS VENTURE II to BG. DIAMOND C                           |
|   |   |   | 11.35 Hrs  | Resumed loading H.1 cargo from BG. DIAMOND C  |
|   |   |   | 12.30 Hrs  | Finished discharge cargo on BG. DIAMOND C   |
|   |   |   | 12.30 - 12.35 Hrs  | Transferred dozer from BG. DIAMOND C to FCS. STRAITS VENTURE II                           |
|   |   |   | 12.35 Hrs  | BG. DIAMOND C cast off  |
|   |   |   | 12.35 - 13.20 Hrs  | Processed next barge alongside  |
|   |   | 4   | 13.20 Hrs  | (12 <sup>th</sup> ) BG. DIAMOND 3003 / TB. MANDIRI 3 alongside at FCS. STRAITS VENTURE II |
|   |   |   | 13.20 Hrs  | Resumed loading H.4 cargo from BG. DIAMOND 3003   |
|   |   | 1   | 16.50 - 16.55 Hrs  | FCS. STRAITS VENTURE II Shifting ahead for loading H.1                                    |
|   |   |   | 16.55 Hrs  | Resumed loading H.1 cargo from BG. DIAMOND 3003   |
|   |   | 4   | 17.50 - 18.20 Hrs  | Intermediated Draft Chek by C/Officer & Surveyor (Request by vessel)                      |
|   |   |   | 18.20 Hrs  | Resumed loading H.4 cargo from BG. DIAMOND 3003   |
|   |   |   | 18.50 Hrs  | Completed Loading All Hatch   |
|   |   |   | 18.50 - 19.20 Hrs  | Final Draft Survey & Calculation  |
|   |   |   | 19.40 Hrs  | BG. DIAMOND 3003 cast off   |
|   |   |   | 20.00 Hrs  | FCS. STRAITS VENTURE II cast off  |
| We hereby certify that the above time records are true and correct :  |   |   |  |   |
| <br>PT. KALTIM PRIMA COAL<br>Shipper | <br>PT. TRANSCOAL PACIFIC Tbk.<br>As Agent | <br>CAPT. ZHANG JIXIANG<br>Master |  |   |



# TRANSCOAL PACIFIC

Jl. Edelweis No.78 - Panorama Swarga Bara - Sangatta Kutim - Kaltim  
Tlp / Fax : +62 549 23527 EMAIL : sangatta-ops@transcoalpacific.com

Date: OCTOBER 20, 2019

Shipper

PT KALTIM PRIMA COAL  
BAKRIE TOWER 15TH FLOOR  
JL. HR RASUNA SAID  
JAKARTA 12940 INDONESIA

Consignee

TO ORDER

Notify Party

CHINA HUANENG GROUP FUEL CO., LTD  
HUANENG MANSION, NO.6 FUXING MENNEI STREET,  
XICHENG DISTRICT, BEIJING CHINA 100031

Name of Vessel

MV PACIFIC ENERGY

Port of Loading

TANJUNG BARA, INDONESIA

Port of Discharge

HAIMEN PORT, CHINA OR TAIZHOU PORT, CHINA

Final destination (for the merchant's reference)

Shipper Description of Goods

Gross weight

COMMODITY : INDONESIAN STEAM COAL  
PACKING : IN BULK  
ORIGIN : INDONESIA  
QUANTITY : 82,499 MT

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY  
CLEAN ON BOARD

B/L Number

148TBCHN19



Bakrie Tower, It. 9, Kompleks Rasuna Epicentrum Jl. HR Rasuna Said, Kuningan, Jakarta Selatan 12940, INDONESIA  
Telp. : (+62 21) 2994 1389 Fax. : (+62 21) 2994 1886, [www.transcoalpacific.com](http://www.transcoalpacific.com)  
Branch Office : Jl. Edelweis No.78, Panorama Swarga Bara, Sangatta Baru 75611, Telp. : +62 549 23527  
Email : sangatta-ops@transcoalpacific.com





**PT. TRANSCOALPACIFIC Tbk**

---

**NOTICE OF READINESS**

---

Messrs, PT KALTIM PRIMA COAL

Date : OCTOBER 15, 2019

Port TANJUNG BARA, INDONESIA

**MV PACIFIC ENERGY**

Dear Sirs,

This is to notify that the above vessel has arrived at the port of: TANJUNG BARA, INDONESIA at 19.00 hrs on OCTOBER 15, 2019 and she is ready in all respects to Commenced Loading her cargo with the terms and conditions of the charter party.

**NOR TENDERED at 02.48 hours on OCTOBER 15, 2019**



**NOR ACCEPTED at 02.48 hours on OCTOBER 15, 2019**

As Agent

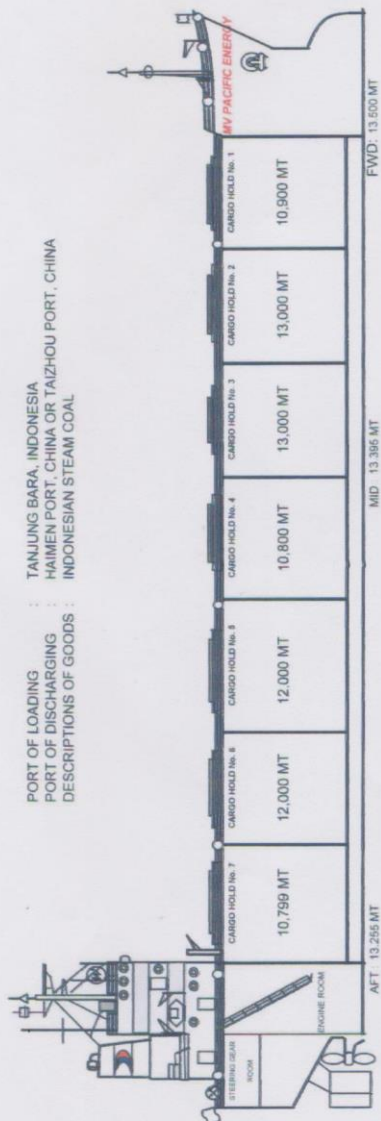
  
PT. TRANSCOALPACIFIC Tbk.

  
PT. KALTIM PRIMA COAL

Bakrie Tower, 9<sup>th</sup> Floor, Kompleks Rasuna Epicentrum Jl. HR Rasuna Said, Kuningan, Jakarta Selatan 12940, INDONESIA  
Telp. : (+62 21) 2994 1389 Fax. : (+62 21) 2994 1886, [www.transcoalpacific.com](http://www.transcoalpacific.com)  
Branch Office: Jl. Edelweis No.78, Panorama Swarga Bara, Sangatta Baru 75611, Telp.: +62 549 23527  
Email : [sangatta-ops@transcoalpacific.com](mailto:sangatta-ops@transcoalpacific.com)

# STOWAGE PLAN MV PACIFIC ENERGY - V1910

TANJUNG BARA, INDONESIA, OCTOBER 20 2019



## DEPARTURE CONDITION :

CARGO ON BOARD : 82,499 MT  
 FRESH WATER : 184 MT  
 BALLAST WATER : 290 MT  
 ETA PORT OF DISCHARGING : On October 27, 2019 / PM / IAGW / WP

FUEL OIL : 372 MT  
 DIESEL OIL : 50 MT



PT. TRANS OCEAN PACIFIC Tbk.  
 AS AGENT

# CARGO MANIFEST



|   |  |   |  |  |                                       |   |
|---|--|---|--|--|---------------------------------------|---|
| 1. Name of ship<br><b>MV PACIFIC ENERGY</b>   |  | 2. Port where report is made<br><b>TANJUNG BARA, INDONESIA</b>  |  | Arrival<br><input checked="" type="checkbox"/> | Departure<br><input type="checkbox"/> | Page No<br>01 (one)   |
| 3. National of ship<br>INDONESIA<br>voy. 1910   |  | 4. Name of Master<br>Capt. SUKANG JIJANG  |  | 5a. Port of loading<br>TANJUNG BARA, INDONESIA |                                       | 5b. Port of discharge<br>RAJAHMUNDRY, CHINA<br>OR TALASHOF PORT,<br>CHINA |
| 6. B/L No.<br>1487BTCHN19   |  | 7. Number and kind of packages : Description of goods<br>COMMODITY : INDONESIAN STEAM COAL<br>PACKING : IN BULK<br>ORIGIN : INDONESIA<br>QUANTITY : 82,499 MT<br>FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY<br>CLEAN ON BOARD |  | 8. Gross Weight<br>(lb or kg)                  |                                       | Final<br>Destination  |
| Shipper (SH) : Consignee (CO) : Notify address (NF)<br>(SH) : PT KALTIM PRIMA COAL<br>BAKRIE TOWER 15TH FLOOR<br>JL. HR RASUNA SAID<br>JAKARTA 12940 INDONESIA<br>(CO) : TO ORDER<br>(NF) : CHINA HUANENG GROUP FUEL CO., LTD<br>HUANENG MANSION, NO. 6 FUXING MENNEI STREET,<br>XICHENG DISTRICT, BEIJING CHINA 100031 |  | TANJUNG BARA, OCTOBER 20, 2019<br>PT. TRANSCOAL PACIFIC Tdk.<br>Agents  |  |  |                                       |   |

Dated: OCTOBER 20, 2019  
TANJUNG BARA, INDONESIA

MV PACIFIC ENERGY  
Flag : HONGKONG

**MASTER'S AUTHORITY TO SIGN B/Ls**

I, **CAPT. ZHANG JIXIANG** the Master of the **MV PACIFIC ENERGY** hereby authorize my agent, **PT. Transcoal Pacific Tbk.** to Sign Bill (s) of lading and other relevant cargo documents on my behalf, if so required, covering the cargo of coal for discharge at port **HAIMEN PORT, CHINA OR TAIZHOU PORT, CHINA**. This authorization is valid for the present voyage only and is subject to all terms, conditions and exceptions of the relevant charter party. The bill of lading will be signed strictly in accordance with the cargo loaded and calculated in the draft survey report and mate's receipt.

Yours faithfully,

  
**CAPT. ZHANG JIXIANG**  
Master of **MV PACIFIC ENERGY**



**PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY**  
(VESSEL/BARGE)



|                  |   |                                  |            |                  |
|------------------|---|----------------------------------|------------|------------------|
| FILE/ORDER NO    | : | OL-499-2019                      |            |                  |
| APPLICANT        | : | PT KALTIM PRIMA COAL             |            |                  |
| CONSIGNEE        | : | CHINA HUANENG GROUP FUEL CO.,LTD |            |                  |
| VESSEL/VOYAGE    | : | MV. PACIFIC ENERGY               |            |                  |
| PORT             | : | LUBUK TUTUNG PORT                | TA         | October 16, 2019 |
| NATIONALITY/FLAG | : | HONGKONG                         | B/L        | 82,499           |
| DEADWEIGHT       | : | 93,763                           | LIGHT SHIP | 15,728           |
| PORT OF REGISTRY | : | HONGKONG                         | CONSTANT   | 560              |

| FINDINGS                                 | INITIAL            |          | FINAL                |          |
|--|--------------------|----------|----------------------|----------|
| Date and hours                           | 16 October 2019    | 6:15     | 19 October 2019      | 11:55    |
| 1 Forward port                           | 6.60               | m/t      | 13.50                | m/t      |
| Forward starboard                        | 6.62               | m/t      | 13.50                | m/t      |
| Mean Forward/Forward correction          | 6.610 -0.018 6.592 | m/t      | 13.500 0.002 13.502  | m/t      |
| 2 After port                             | 8.80               | m/t      | 13.25                | m/t      |
| After starboard                          | 8.83               | m/t      | 13.26                | m/t      |
| Mean after/After correction              | 8.815 0.104 8.919  | m/t      | 13.255 -0.012 13.243 | m/t      |
| 3 Midship port                           | 7.78               | m/t      | 13.38                | m/t      |
| Midship starboard                        | 7.96               | m/t      | 13.41                | m/t      |
| Mean midship/ midship correction         | 7.890 -0.014 7.896 | m/t      | 13.395 0.002 13.397  | m/t      |
| 4 Mean draught                           | 7.7555             | m/t      | 13.3725              | m/t      |
| 5 Mean of mean draught                   | 7.81075            | m/t      | 13.38475             | m/t      |
| 6 Mean of mean corrected for deformation | 7.820375           | m/t      | 13.372875            | m/t      |
| 7 Displacement                           | 96,082             | MT/A-T   | 100,207              | MT/A-T   |
| 8 Trim correction t <sup>st</sup>        | -625               | MT/A-T   | -2                   | MT/A-T   |
| 2 <sup>nd</sup>                          | 43                 | MT/A-T   | 0                    | MT/A-T   |
| UBP/LPP                                  | 228,000            | m/t      | 228,000              | m/t      |
| Trim (actual)                            | 2.337              | m/t      | -0.259               | m/t      |
| LCF                                      | -8.020             | m/t      | 0.260                | m/t      |
| TPC/TP                                   | 76.300             | MT/A-T   | 82.000               | MT/A-T   |
| DIFFERENT MTC/MT                         | 36.400             | MT/A-T   | 31.400               | MT/A-T   |
| 9 Displacement for trim correction       | 55,500             | MT/A-T   | 100,205              | MT/A-T   |
| 10 List correction                       | 0                  | MT/A-T   | 0                    | MT/A-T   |
| 11 Displacement for list correction      | 55,500             | MT/A-T   | 100,205              | MT/A-T   |
| 12 Observed density                      | 1.0200             | Kg/Liter | 1.0200               | Kg/Liter |
| 13 Density correction                    | -271               | MT/A-T   | -489                 | MT/A-T   |
| 14 Displacement for density correction   | 55,229             | MT/A-T   | 99,716               | MT/A-T   |
| 15 Deductible weight                     | 38,951             | MT/A-T   | 939                  | MT/A-T   |
| Ballast                                  | 36,271             | MT/A-T   | 290                  | MT/A-T   |
| Fresh water                              | 202                | MT/A-T   | 164                  | MT/A-T   |
| Fuel Oil (MFO)                           | 365                | MT/A-T   | 372                  | MT/A-T   |
| Diesel Oil (MDO)                         | 50                 | MT/A-T   | 50                   | MT/A-T   |
| Lubricating Oil (LLO)                    | 43                 | MT/A-T   | 43                   | MT/A-T   |
| Others                                   | 0                  | MT/A-T   | 0                    | MT/A-T   |
| 16 Net Displacement                      | 16,278             | MT/A-T   | 98,777               | MT/A-T   |
| 17 Cargo Loaded / Discharged             | 82,499             | MT/A-T   |                      |          |

Remarks & Sea State

Initial Draught Survey  
Final Draught Survey  
Commenced Loading  
ETA Discharging Port

Moderate Sea and Swell  
Moderate Sea and Swell about 0.50 M  
October 16, 2019  
October 27, 2019 PM

Acknowledged by

MV Pacific Energy  
C/O  
CHEN WENLEI  
Master/Chief Officer

LUBUK TUTUNG PORT  
PT. Sucofindo  
October 20, 2019



MURSALIM / RUDIYANTO  
Surveyor/Draughter

\*) Pilih satuan ukuran dan berat yang sesuai (corot yang tidak sesuai)

# PROVISIONAL REPORT OF HATCH CLEANLINES



|                           |                        |                     |
|---------------------------|------------------------|---------------------|
| <b>VESSEL</b>             | : MV. PACIFIC ENERGY   |                     |
| <b>NATIONALITY / FLAG</b> | : HONGKONG             |                     |
| <b>PRINCIPAL</b>          | : PT KALTIM PRIMA COAL |                     |
| <b>DATE AND PLACE</b>     | : October 16, 2019     | / LUBUK TUTUNG PORT |
| <b>TIME</b>               | : 06:45 - 07:45        |                     |

## SHIP PARTICULARS

|                          |                              |
|--------------------------|------------------------------|
| • Ship Name              | : MV. PACIFIC ENERGY         |
| • Call Sign              | : VRHU7                      |
| • Port of Registry       | : HONGKONG                   |
| • Flag                   | : HONGKONG                   |
| • Owner                  | : CHINA FORTUNE SHIPPING INC |
| • Class                  | : CCS                        |
| • Year of Build          | : 2011                       |
| • Dead Weight (D.W.T.)   | : 93,763                     |
| • Gross Tonnage (G.R.T.) | : 52,735                     |
| • Net Tonnage (N.R.T.)   | : 29,704                     |
| • L.O.A.                 | : 235                        |
| • Breadth Moulded        | : 38.00                      |
| • Depth Moulded          | : 20.70                      |

## FINDING

We have carried out inspection to the cargo compartments on hatches and report as follows:

|  |   |
|--|---|
| • Holds cover  | : Mac Gregor type serviceable, Side Rolling System. |
| • Cargo holds inspection                                 | : Clean and Empty                                   |
| • Holds ventilation                                      | : Natural system serviceable                        |
| • Holds bilges & bilges well                             | : Were found dry, clean and well covered by Burlaps |
| • Rose (strum) boxes                                     | : Clean and serviceable                             |
| • Bilges well pump operable condition                    | : Yes   |
| • Manholes bolted and rubber packing in proper condition | : Yes   |
| • Pipelines were fitted at every holds no sign leakage   | : Yes   |
| • Weather deck hatch coaming condition well maintained   | : Yes   |
| • Tarpauline cover spare sufficient on board             | : NO  |
| • Gooseneck blower moveable.                             | : Yes   |
| • Objectionable odours from previous cargo               | : NO  |
| • Previous cargo   | : COAL  |

Our conclusion the holds are suitable and fit to receive : MELAWAN COAL IN BULK



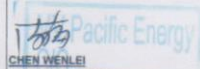
This report refers to intervention only and does not report any other matters. It reflects our findings at time and place of intervention and is issued without prejudice.

LUBUK TUTUNG PORT / October 16, 2019  
PT. SUPERINTENDING COMPANY OF INDONESIA  
SANGATTA BRANCH

Approved by,

MV Pacific Energy  
C/O  
**CHEN WENLEI**  
Chief Officer

SUCOFINDO  
**SAPRIANSYAH / RUDIYANTO**  
Surveyor

| SHIP'S PARTICULARS  |                         | <br>SUCOFINDO                            |  |
|---|-------------------------|---|--|
| File / Order No.  |                         | : OL489.2019  |  |
| 01  | Name of Vessel          | : MV. PACIFIC ENERGY  |  |
| 02  | Flag/Nationality        | : HONGKONG  |  |
| 03  | Port of Registry        | : HONGKONG  |  |
| 04  | Call Sign               | : VRHU7   |  |
| 05  | Official Number         | : HK-2943   |  |
| 06  | Class                   | : CCS   |  |
| 07  | Gross Tonnage           | : 52,735  | m <sup>3</sup>                         |
| 08  | Net Tonnage             | : 28,704  | m <sup>3</sup>                         |
| 09  | Grain Capacity          | : 111,513.00  | m <sup>3</sup>                         |
| 10  | Bales Capacity          | : N/A   | Fe <sup>3</sup>                        |
| 11  | Dead Weight             | : 93,763  | MT                                     |
| 12  | Light Ship's Weight     | : 15,728  | MT                                     |
| 13  | Light Draught           | : N/A   | m                                      |
| 14  | Summer Draught          | : 14.500  | m                                      |
| 15  | Summer Displacement     | : 109,492   | MT                                     |
| 16  | LOA                     | : 235.00  | m                                      |
| 17  | LBP/LPP                 | : 228.00  | m                                      |
| 18  | Breadth Moulded         | : 38.00   | m                                      |
| 19  | Depth Moulded           | : 20.70   | m                                      |
| 20  | Number of Derricks      | : N/A   |  |
| 21  | Capacity of Derricks    | : N/A   | MT                                     |
| 22  | Number of Hatches       | : 7   |  |
| 23  | Year of build / Builder | : 2011  | SHAN HAI GUAN NEW SHIPBUILDING CO.,LTD |
| 24  | Main Engine/Power       | : MAN B & W 6S60MC  | 12240 KW X 105 RPM                     |
| 25  | Owners /Address         | : CHINA FORTUNE SHIPPING INC  |  |
| 26  | Characters              |   |  |
|   | -Name of Master         | : Capt. ZHANG JIXIANG   |  |
|   | -Name of Chief Officer  | : CHEN WENLEI   |  |
|   | -Name of Chief Engineer | : YU HAIPING  |  |
| Port of   |                         | Date :  |  |
| LUBUK TUTUNG PORT   |                         | 16 October 2018   |  |
| <br>SAPRIANSYAH / RUDYANTO<br>Surveyor |                         | <br>CHEN WENLEI<br>Master/Chief Officer |  |

FOR/SC-OPS/01.03

Rev: 02

Tgl. Berlaku: 01/08/2017

Hal: 1 dari 1 hal

## 2. Document Accident Report

## WORK ACCIDENT REPORT ON DOZER OPERATOR





## WORK ACCIDENT REPORT ON DOZER OPERATORE

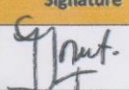
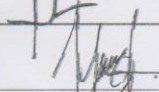
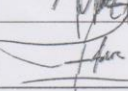
### 1. General Information

|                              |                                  |
|------------------------------|----------------------------------|
| Shore Location               | Tanjung Bara Anchorage Indonesia |
| Ship Management Organization | PT. Transcoal Pacific Tbk        |
| Country                      | Indonesian                       |
| Date Of The Incident         | 19 October 2019                  |
| Type Of Incident             | Personal Injury                  |

NOTES:

- Country: where the incident occurred :

### 1.1 Investigation Team members

| Name              | Investigation Team / Title | Organization | Signature   |
|-------------------|----------------------------|--------------|---|
| Tri Mulyanto      | TL / HSE Manager           | PT.TCP       |  |
| Awang Rizwan      | TM 1 / HSE Superintendent  | PT.TCP       |  |
| Tira Azra Wadanti | TM 2 / HSE Officer         | PT.TCP       |  |

NOTES:

- Check "Investigation to know accident"

## 2. Incident Description

### 2.1 Floating Crane Conditions

|                 |        |           |      |
|-----------------|--------|-----------|------|
| The Crane Poleg | Normal | Treatment | Good |
| Crane house     | Normal | Treatment | Good |
| Cargo Block     | Normal | Treatment | Good |
| Wire            | Normal | Treatment | Good |
| Winch           | Normal | Treatment | Good |
| Grab            | Normal | Treatment | Good |
| Bull Dozer      | Normal | Treatment | Good |
| Spring Rope     | Normal | Treatment | Good |

NOTES:

- Floating Crane conditions are quite good

### 2.2 Weather and Sea Conditions

|                    |                 |     |        |     |
|--------------------|-----------------|-----|--------|-----|
| Sea                | Direction       | N/A | Height | N/A |
| Swell              | Direction       | N/A | Height | N/A |
| Current            | Direction       | N/A | Speed  | N/A |
| Wind               | Direction       | T/A | Speed  | N/A |
| General conditions | Rain, Hot, Cold |     |        | N/A |

NOTES:

- General Conditions, that always change change whenever it happens
- Wind: shows the direction from which the wind originates and the crane's movements are not optimal due to the wind

### 2.3 Investigasi Before the Incident

work accident investigations obtained from interviews and prove supported information, this section must be as detailed as possible before the accident

The process of loading and unloading coal from the barge to the mother vessel, dozer operators who have worked for almost 3 years at PT. transcoal pacific Tbk, dozer operator is part of the employees of the loading and unloading team, dozer operator workers do a trimming cargo using a bulldozer.

the trimming cargo process is complete, the dozer operator notifies the crane operator to carry out the bulldozer removal, the transfer process is complete then the dozer operator contacts the crane operator for the dozer operator to move to the floating crane.



## 2.4 Personnel who Have a work Accident

| Full Name    | Nationality | Rank/Job Title | Years of experience in the rank/job title | Date when the person Joined PT. Transcoal Pacific TBK |
|--------------|-------------|----------------|---|---|
| Agus Sutiono | Indonesia   | Operator Dozer | 3   | 27 Maret 2016   |

## 2.5 Description of the incident

Description of facts known from interviews and supported evidence, without opinion or judgment. This part must be as detailed as possible, to find out the accident that caused the dozer operator to fall from the crane.

Dozer operators who have carried out Cargo Trimming on, dozer operators intend to move to the floating crane by contacting the crane operator to request to move to the floating crane by the crane where it should be, the dozer operator passes the stairs provided by the crew, so that at the time of the transfer, the operator was out of balance so the dozer operator fell off the crane about 7 meters and caused injury to the backbone.









Notes:

- less optimal and less supervision

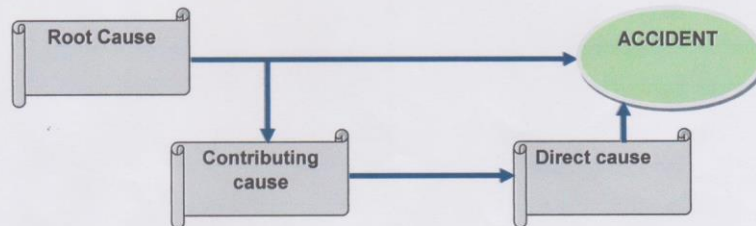


## 2.6 Time Of Accident

| Date  | Time  | Investigation Note   |
|---|-------|--|
| October 19 <sup>th</sup> , 2019<br>Saturday | 07.20 | <p>The process of loading and unloading coal from the barge to the mother vessel, dozer operator who have worked for almost 3 years at PT. Transcoal pacific, Tbk. dozer operator is part of the employees of the loading and unloading team, dozer operator workers do a trimming cargo using a bulldozer.</p>  |
| October 19 <sup>th</sup> , 2019<br>Saturday | 08.20 | <p>The cargo trimming process is complete, the dozer operator tells the crane operator to move the bulldozer to the floating crane.</p>   |
| October 19 <sup>th</sup> , 2019<br>Saturday | 08.40 | <p>The transfer process is complete, the dozer operator contacts the crane operator so that the dozer operator moves to the floating crane, at the time of the transfer, the dozer operator does not have balance so it falls around 7 meters.</p>   |

| Date  | Time  | Investigation Note   |
|---|-------|--|
| October 19 <sup>th</sup> , 2019<br>Saturday | 11.20 | <p>OD is brought with the personnel to go to the Cahaya Sangatta clinic to be treated.</p>   |
| October 19 <sup>th</sup> , 2019<br>Saturday | 13.50 | <p>The clinic informs the personnel, the victim must be taken to a hospital that is fully equipped with facilities for surgery. The victim is immediately dispatched to Rs. Siloam Balikpapan.</p>  |
| October 19 <sup>th</sup> , 2019<br>Saturday | 14.40 | <p>the victim arrived at Rs. Siloam balikpapan directly handled by the medical.</p>    |

### 3. The Cause Of The Accident



#### 3.1 Root Cause

|   |      |   |                     |
|---|------|---|---------------------|
| X | Time | X | Lack Of Supervision |
|---|------|---|---------------------|

Notes :

- concerned with time but not concerned with personal safety
- Lack of supervision making it easy for employees to take actions that break the rules

#### 3.2 Contributing Cause

1. There are no supervisors
2. The operator does not understand safety
3. Operators do not carry out company rules

#### 3.3 Direct cause

The dozer operator fell from the crane about 7 meters and caused a spinal fracture

#### 3.4 Incident

Work accidents the dozer operators lack knowledge and supervision of work resulting in accidents

#### 4. Daily supervisor


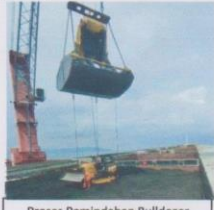


The supervisor of the loading and unloading process

| No | Name               | Job Title | Supervisor Place  |
|----|--------------------|-----------|-------------------|
| 1. | Al. Iqbal Mahendra | Officer   | Front Supervisor  |
| 2. | Ammiruddin Suhendi | Officer   | Supervisor Behind |
| 3. | -                  | -         | -                 |

Notes :

- Accidents occur in the process of loading and lowering the position in the middle, so less supervision during the process.



|  |   |   |   |                       |  |                            |                                 |                                  |                 |  |
|--|---|---|---|-----------------------|--|----------------------------|---------------------------------|----------------------------------|-----------------|--|
|  <b>TRANSCOAL PACIFIC</b> |   |   |   | PT. TRANSCOAL PACIFIC |  | From Number:               |                                 | Issued Date:                     |                 |  |
|  |   |   |   |                       |  | TCP-SGT.011-2019           |                                 | October 19, 2019                 |                 |  |
| <b>LAPORAN INVESTIGASI KECELAKAAN KERJA</b>  |   |   |   |                       |  |                            |                                 |                                  |                 |  |
| Supervisor 1   | Supervisor 2  | Foreman   | Manager   | Direktur              |  |                            |                                 |                                  |                 |  |
| AL. Iqbal. M   | Ammiruddin.S  | Ibrahim   | Ferry. M  | Richard.H             |  |                            |                                 |                                  |                 |  |
| Dibuat oleh : Tira Azra Wadanti  |   |   |   |                       |  |                            |                                 |                                  |                 |  |
| Nama Korban  |   | Agus Sutiono  |   | Jenis Kelamin         | LK - PR-   | Tanggal Kejadian           |                                 | Sabtu, 19 October 2019           |                 |  |
| Bagian   |   | Operator Dozer  |   | Jabatan               | Officer OD   | Waktu Kejadian             |                                 | 08.40 WITA                       |                 |  |
| Tgl Masuk Perusahaan   |   | 27-03-2016  |   | Masa Kerja            | 3th/6 Bln  | Tempat Kejadian            |                                 | Tanjung Bara, Indonesia          |                 |  |
| Tgl Lahir  |   | 18-01-1980  |   | Umur                  | 39 Thn   | Pengalaman Kerja           |                                 | 3 Tahun                          |                 |  |
| Alamat Sekarang  |   | Samarinda - Kalimantan Timur  |   |                       |  | Jumlah hari Libur          | -                               | Saksi Mata                       | Aryon Situmoran |  |
| K<br>R<br>O<br>N<br>O<br>L<br>O<br>G<br>I<br>S<br><br>K<br>E<br>C<br>E<br>L<br>A<br>K<br>A<br>A<br>N       | Proses yang dilakukan Pada Saat Kejadian  |   | Memberikan pertolongan pertama kepada korban  |                       |  | Proses Sendiri/Bersama     |                                 | Sendiri                          |                 |  |
|  | Bagian yang luka  |   | Tulang Belakang   |                       |  | Tingkat Keseriusan Luka    |                                 | Patah Tulang                     |                 |  |
|  | (Latar Belakang)  |   |   |                       |  |                            |                                 |                                  |                 |  |
|  | <p>Pada proses bongkar muat, Operator Dozer melakukan Trimming Cargo di Hold 7 dengan menggunakan Bulldozer, Trimming Cargo telah selesai di laksanakan selanjutnya pemindahan Bulldozer ke Floating Crane, pemindahan Bulldozer selesai, Operator Dozer Menghubungi Operator crane untuk pemindahan Operator , pada saat pemindahan Operator dozer, Operator dozer Terjatuh dari crane sekitar 7 M sehingga menyebabkan patah tulang belakang, dimana seharusnya Operator melewati tangga samping yang disediakan oleh crew.</p> |   |   |                       |  |                            |                                 |                                  |                 |  |
|  |   |   |  |                       |  |                            |                                 |                                  |                 |  |
|  | Proses Pemindahan Bulldozer   |   | OD Masuk kedalam Crane  |                       | Proses Pemindahan OD   |                            |                                 |                                  |                 |  |
|  |   |   |   |                       |  |                            |                                 |                                  |                 |  |
|  | <b>Faktor Selain Manusia</b>  |   |   |                       |  | <b>Faktor Manusia</b>      |                                 |                                  |                 |  |
|  | Nama Tempat Kejadian  |   | Tanjung Bara, Anchorage   |                       |  | Peraturan & Emosi          |                                 | Tidak mematuhi Peraturan         |                 |  |
|  | Kondisi lingkungan Kerja  |   | Tidak ada Masalah   |                       |  | Pemahaman terhadap Pekerja |                                 | Minimnya pengetahuan keselamatan |                 |  |
| Alat Pelindung Diri  |   | Tidak ada Masalah   |   |                       | Kondisi Badan  |                            | Tidak Masalah                   |                                  |                 |  |
| Pakaian dan Alas Kaki  |   | Tidak ada Masalah   |   |                       | Penyebab melakukan tindakan  |                            | Kerugian Manusia dan Perusahaan |                                  |                 |  |
| Kondisi Aktual Lainnya   |   | Tidak ada Masalah   |   |                       | Tanggung jawab terjadinya kecelakaan   |                            | Perusahaan                      |                                  | Diri sendiri    |  |
| Kondisi SS   |   | Tidak ada Masalah   |   |                       |  |                            |                                 |                                  | Lain-lain       |  |
| Tindakan   |   | Tercantum di bawah ini  |   |                       |  |                            |                                 |                                  | PJB             |  |
| Isi  |   | <p>1. Karena kurangnya pengetahuan sehingga tindakan yg harus di laksanakan yaitu mempersiapkan pelatihan yang cukup sehingga karyawan bisa mematuhi</p> <p>2. Bertambahnya pengawas agar pengawas lebih teliti melihat karyawan yang tidak mematuhi peraturan sehingga diberikan sanksi tegas.</p> |   |                       |  |                            |                                 |                                  | Tri Mulyanto    |  |
|  |   |   |   |                       |  |                            |                                 |                                  | Cek             |  |
|  |   |   |   |                       |  |                            |                                 |                                  | Awang Rizwan    |  |

## RIWAYAT HIDUP



**MUH NURFADEL H**, lahir di Makassar, Provinsi Sulawesi selatan, pada tanggal 13 june 1999, anak ke-1 dari 4 bersaudara, dari pasangan Ir. Dr Hamzah Nur S,Pd M,Pd dan Harmadia S,Pd. Pendidikan Sekolah Dasar di selesaikan pada tahun 2011 di SD Negeri Inpres kampus Ikip Kota Makassar dan Melanjutkan pendidikan Sekolah Menengah Pertama di Mtsn Model Kota Makassar diselesaikan pada tahun 2014, dan Pada tahun yang sama melanjutkan pendidikan Sekolah Menengah Akhir di SMA Negeri 8 Makassar dan selesai pada tahun 2017 Pada Tahun 2017 Melanjutkan Pendidikan Diploma IV Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dan mengambil jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Selama Semester V sampai VI Penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) di PT. *Transcoal Pacific* Tbk, yang bertepatan Jl. Edelweiss No. 78 Swarga Barat Kalimantan Timur komplek (KPC). Dan pada tahun 2021 penulis kembali melanjutkan pendidikan semester VII dan VIII di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.