

PENERAPAN KESELAMATAN KERJA PADA PENGOPERASIAN TUTUP PALKA TYPE HIDROLIK DI KAPAL MV. CHLOE

Felim Salu Bongga¹⁾Aries Allo Layuk²⁾ Muhlis Muhayyng³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
Telp. (0411) 3616975; Fax (0411) 3628732
E-mail: pipmks@pipmakassar.com

ABSTRAK

Felim Salu Bongga, 2019. Penerapan Keselamatan Kerja Pada Pengoperasian Penutup Palka Tipe hidrolik di kapal MV. CHLOE (Dibimbing oleh Capt Aries Allo Layuk . dan Mukhlis Muhayyng). Peranan pengoperasian penutup palka tipe hidrolik merupakan salah satu sarana untuk mengurangi kecelakaan pada saat pengoperasian. Oleh Karena itu diharapkan untuk kepada seluruh kru atau pekerja di atas kapal agar selalu memperhatikan sistim pengoperasian penutup palka type hidrolik dan selalu menggunakan peralatan keselamatan kerja pada saat bekerja untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan. Penelitian ini dilaksanakan di MV. CHLOE perusahaan milik SINGAPORE MARITIME SERVICE . Selama 1 tahun yaitu terhitung mulai dari 02 Juli 2017 sampai 04 Juli 2018. Sumber data yang diperoleh adalah data primer yang langsung dari tempat penelitian dengan cara melakukan pengamatan dan tanya jawab langsung dengan cara melakukan pengamatan tanya jawab langsung dengan perwira, anak buah kapal khususnya bagian dek, dan literatur-literatur yang berkaitan dengan judul skripsi. Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa kurangnya kedisiplinan terhadap pengoperasian penutup palka tipe ponton sehingga dapat mengakibatkan kecelakaan kerja di atas kapal.

Kata Kunci : *Keselamatan Kerja, Pengoperasian, Hidrolik*

1. PENDAHULUAN

Penutup palka merupakan salah satu saran yang digunakan untuk melindungi muatan dan kapal itu sendiri. Sehingga tidak jarang ditemukan kapal niaga sekarang, khususnya kapal barang yang menggunakan penutup palka yang serba canggih. Hal ini merupakan

salah satu usaha dalam peningkatan keselamatan kerja di kapal yang sesuai dengan tuntutan prinsip pemuatan. Sebelum dioperasikan kapal yang memakai sistem penutup palka yang modern (*mac gregor*) yang digerakkan secara hidrolik, sistem penutup palka yang digunakan secara hidrolik yang sudah tergolong canggih dimana dalam pengoperasiannya saat buka dan tutup palka sudah agak cepat sehingga memiliki resiko yang tinggi pada kapal seperti pada saat penulis melaksanakan praktek di MV. CHLOE. Penutup palka jenis hidrolik adalah jenis tutup palka yang terdiri dari beberapa panel yang terbuat dari bahan pelat baja yang terpasang melintang diatas lobang palka. Tutup palka jenis ini memiliki paking diantara panel ataupun terhadap ambang palka kapal dan untuk membuka dan menutupnya dilakukan secara mekanis dan hidrolik, pada panel ujung palka memiliki lengan yang terhubung dengan system hidrolik. Panel ujung akan terbuka dan panel menarik panel didepannya. Setiap palka memiliki empat panel yang terbagi dua, bagian depan dan belakang. Sehingga pada saat terbuka panel akan tegak terlipat di ujung palka.

Penutup palka jenis ini mempunyai sifat yang berat, besar dan memerlukan sarana penunjang untuk pengoperasiannya. Sehubungan dengan keadaan sifat pengoperasian tersebut maka terdapat permasalahan pada saat melakukan praktek di atas kapal dimana pada tanggal 11 Oktober tahun 2017 Pukul 14.00 WIT seorang buruh yang sedang bekerja di MV. CHLOE jari tangannya terlindas roda tutup palka yang sedang di tutup karena pada saat palka di tutup jari buruh berada tepat di atas rel roda tutup palka yang sedang di tutup sehingga jari buruh tersebut terpotong dan dilarikan ke rumah sakit terdekat, hal ini terjadi akibat dari kurangnya pemahaman dan kedisiplinan dalam penerapan penggunaan keselamatan kerja pada saat pengoperasian penutup palka.

Dari uraian di tersebut maka penulis tertarik untuk mengkaji hal-hal yang berhubungan dengan keselamatan kerja dan menuangkannya

dalam bentuk skripsi yang berjudul **“PENERAPAN KESELAMATAN KERJA PADA PENGOPERASIAN PENUTUP PALKA TYPE HIDROLIK DI ATAS KAPAL MV. CHLOE.”**

Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut.

“, Apakah prosedur keselamatan kerja di atas kapal Mv. Chloe telah diterapkan saat kegiatan penutupan palka type Hidrolik?.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Ada beberapa definisi-definisi yang diberikan mengenai tinjauan pustaka dalam penelitian ini.

a. Menurut Bangun Wilson (2012:377) keselamatan kerja adalah perlindungan atas keselamatan kerja yang dialami pekerja baik fisik maupun mental dalam lingkungan pekerjaan. Menurut Mondy dan Neo, dalam (Pangabean Mutiara, 2012:112), Manajemen Keselamatan kerja adalah perlindungan karyawan dari kecelakaan di tempat kerja sedangkan, kesehatan merujuk kepada kebebasan karyawan dari penyakit secara fisik maupun mental.

b. Peraturan-Peraturan

Peraturan-peraturan yang berkaitan dengan keselamatan kerja (Menurut Buku Badan Diklat Perhubungan, BST, Modul-4 : *Personil Safety and Society Responsibility*, Departemen Perhubungan tahun 2000) antara lain :

1. UU No.1 tahun 1970 tentang keselamatan.
2. SOLAS 1974, beserta amandemen-amandemennya yaitu mengenai keselamatan jiwa di laut.
3. STCW 1987, amandemen 1995 yaitu mengenai standar pelatihan bagi para pelaut.
4. ISM CODE, yaitu mengenai kode internasional untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran.

Internasional Code of Practice, yaitu mengenai petunjuk-petunjuk tentang prosedur (keselamatan) kerja pada suatu peralatan, pengoperasian kapal, dan lain-lain.

c. Peralatan Keselamatan Kerja

1. Peralatan-peralatan keselamatan kerja harus benar-benar dipahami dan diketahui oleh orang yang berada diatas kapal, sehingga apabila terjadi kecelakaan mereka dapat adapun alat-alat keselamatan tersebut dengan baik.

Adapun alat-alat pelindung keselamatan untuk para pekerja/*safety equipment*, gunanya adalah melindungi pekerja dari bahaya-bahaya yang mungkin terjadi, sewaktu menjalankan tugas, alat-alat pelindung/keselamatan tersebut adalah :

- a. Alat-alat pelindung kepala.
- b. Alat-alat pelindung muka dan mata.
- c. Alat-alat pelindung badan.
- d. Alat-alat pelindung anggota badan.
- e. Alat-alat pelindung pernapasan .
- f. Alat-alat pelindung pendengaran.
- g. Alat-alat pencegahan tenggelam.

(Badan Diklat Perhubungan, BST, *Modul Personal Safety Andsocial Responsibility*, 2000, hal 82).

2. Persiapan Sarana Penunjang

Menurut Istopo (2003) bahwa persiapan sarana penunjang adalah menjadi tugas dan tanggung jawab dari Mualim I. Persiapan alat-alat penunjang muat bongkar sebelum kapal tiba di pelabuhan dipastikan layak untuk dipakai. Tetapi pada kenyataannya sepanjang pengamatan penulis, hal ini sering terabaikan karena waktu yang mendesak atau adanya anggapan bahwa keadaannya masih baik, sehingga pada saat pengoperasian penutup palka type hidrolik terjadi keterlambatan atau kesulitan yang disebabkan

tidak berfungsinya secara normal alat-alat penunjang yang bersangkutan. Hal ini dapat mengakibatkan proses muat bongkar terhambat dan akan menambah pekerjaan dari anak buah kapal

d. Sistem Perawatan Sistem perawatan menurut NSOS Manajemen Perawatan dan Perbaikan :

1. Perawatan Harian

Selama kapal dioperasikan di pelabuhan, perawatannya yaitu : Diketok lalu digurinda atau disikat dengan sikat kawat, setelah digurinda atau disikat lalu dibersihkan kotorannya lalu dimeni, sesudah dimeni beberapa kali baru dicat. Langkah ini bisa dilakukan pada saat kapal berlabuh jangkar atau pada saat kapal jalan serta perawatan mesin pompa hidrolik (*mac gregor*) yaitu dengan melakukan pengecekan oli pompa sewaktu-waktu palka sedang di buka tutup .

2. Perawatan Tahunan

Perawatan ini dilaksanakan pada saat kapal dok yang mencakup keseluruhan konstruksi kapal termasuk di dalamnya penutup palka. Penutup palka jenis ini diadakan perbaikan serta perawatan atau penggantian bagian- bagian yang sudah tidak memenuhi syarat lagi, yang paling utama yaitu roda-roda palka serta pipa-pipa hidroliknya.

3. METODE PENELITIAN

a. Lokasi Dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di MV. CHLOE, milik perusahaan pelayaran SINGAPORE MARITIME SERVICE. yang berada di Jl. Yos Sudarso Lorong Y No.1 Tg. Priok Jakarta Utara, selama 1 tahun dari tanggal 02 July 2017 sampai tanggal 04 July 2018.

b. Metode Pengumpulan Data

Data dan informasi yang diperlukan untuk penyelesaian skripsi ini dikumpulkan melalui beberapa metode sebagai berikut :

1. Metode Lapangan (*Field Research*) di MV. CHLOE yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mengadakan peninjauan langsung obyek yang diteliti tentang penerapan system manajemen keselamatan kerja pada saat pengoperasian penutup palka type Hidrolik.
2. Tinjauan Kepustakaan (*Library Research*) yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara membaca dan masalah yang dibahas untuk memperoleh landasan teori dalam masalah yang diteliti tentang analisis penerapan keselamatan kerja pada saat pengoperasian penutup palka type Hidrolik.

c. Jenis Dan Sumber Data

Jenis dan sumber data yang digunakan dalam penelitian adalah data kualitatif yaitu data yang berupa keterangan-keterangan bukan dalam bentuk angka-angka.

Adapun data yang digunakan dalam penelitian adalah :

1. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh dari hasil pengamatan langsung di atas kapal. Data dalam penelitian ini diperoleh dengan cara survey, yaitu dengan mengamati dan mencatat langsung di lokasi penelitian.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data pelengkap dari data primer yang didapat dari sumber kepustakaan seperti literatur, bahan kuliah dan data dari perusahaan serta hal-hal lain yang berhubungan dengan penelitian ini.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

a. HASIL PENELITIAN

1. Rendahnya kedisiplinan ABK tentang keselamatan kerja di MV. CHLOE Keselamatan kerja merupakan suatu hal yang harus diperhatikan oleh setiap awak kapal demi kelancaran pengoperasian kapal dan mencegah terjadinya kecelakaan kerja.

a. Kejadian atau kecelakaan yang terjadi di atas kapal disebabkan oleh kurangnya penerapan kedisiplinan dalam menggunakan alat-alat keselamatan dan pemahaman penerapan prosedur pengoperasian penutup palka type hidrolik. Kecelakaan yang terjadi di atas kapal akibat salah seorang juru mudi sedang menutup palka dan tidak menyadari adanya buruh yang berdiri terlalu dekat dengan tutuppalka yang sedang ditutup dan jari-jarinya tepat berada di atas rel roda palka, karena mengaggap gerakan palka sesuai dengan yang dikehendaki oleh juru mudi jaga dan buruh tersebut tidak menyadari gerakan palka bisa lebih cepat tertutup karna pengaruh beban berat dari palka tersebut sehingga bisa tidak terkendali karena faktor lain sehingga roda palka melindas jarinya dan tidak bisa dihindari.

b. Ditinjau dari kejadian bahwa kapal yang menggunakan penutup palka jenis hidrolik pengoperasiannya sudah cukup canggih sehingga memiliki resiko yang tinggi saat di operasikan. Selama proses bongkar muat di atas kapal, ABK dan buruh pelabuhan sering tidak disiplin dalam menggunakan alat-alat keselamatan sehingga pada saat pengoperasian penutup palka type hidrolik butuh perhatian khusus mengingat ukurannya yang besar, berat dan memiliki resiko yang tinggi.

Dari beberapa kejadian yang dipaparkan tersebut, penulis mencoba menganalisa penyebab terjadinya kecelakaan kerja yang paling sering terjadi adalah kurangnya kedisiplinan anak

buah kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja seperti helmet, safety gloves dan safety shoes.

2. Kurangnya penerapan disiplin.

Berdasarkan data dikapal bahwa jumlah peralatan keselamatan kerja yang tersedia di atas kapal MV. CHLOE sesuai dengan jumlah *crew* yang ada di atas kapal yang berjumlah 22 orang. Namun dalam bekerja sehari-hari biasanya *crew* sengaja untuk tidak memakai alat-alat keselamatan karena dianggap hanya merepotkan saja dan membuat pergerakan pada saat bekerja tidak bebas, padahal mereka tidak menyadari bahwa kecelakaan dapat terjadi dimana saja dan kapan pun yang dapat merenggut nyawa manusia atau membuat cacat seumur hidup, tidak adanya kesadaran dan pemahaman dalam penggunaan alat-alat keselamatan bahwa alat itu bukan untuk keselamatan orang lain tetapi untuk keselamatan diri sendiri.

Oleh karena itu untuk meningkatkan kedisiplinan *crew* di atas kapal dalam penggunaan alat-alat keselamatan maka diharapkan kepada perwira di atas kapal agar selalu mengawasi dan mengontrol para pekerja yang sedang melakukan suatu pekerjaan serta menegur langsung kepada *crew* yang tidak menggunakan peralatan keselamatan kerja dan memberikan himbauan-himbauan tentang bahaya dan akibat-akibat yang akan terjadi apabila tidak menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

Dari kejadian yang dikemukakan di depan salah satu penyebab terjadinya kecelakaan adalah kurangnya koordinasi yang baik antara atasan dan bawahan. Dimana bawahan karena sudah merasa melaksanakan hal yang sama tetapi tidak terjadi apa-apa, contohnya saat membuka selang sehingga ia merasa hal

yang sama akan terjadi lagi, tetapi kenyataannya berbeda. Dalam membangun suatu koordinasi yang baik adalah dengan menempatkan tugas dan tanggung jawab kita sebagaimana mestinya. Bawahan misalnya harus melaksanakan tugas sesuai dengan apa yang telah diperintahkan kepadanya dengan sebaik-baiknya, kemudian atasan harus mengawasi pelaksanaan dari tugas tersebut. Maksudnya apabila ada hal-hal yang kurang dimengerti oleh bawahannya mengenai tugas dan pekerjaan tersebut dapat menanyakannya kepada atasan dan sebaliknya atasan harus dapat menerangkannya dengan baik dan jelas.

b. PEMBAHASAN

1. Peningkatan Disiplin ABK Tentang Keselamatan Kerja di Kapal.

Bekerja di kapal sangat dituntut suatu kedisiplinan yang timbul dari kesadaran sendiri. Sebagai contoh seorang ABK yang tidak memakai alat pelindung diri, Alasannya sengaja tidak menggunakan alat keselamatan kerja karena hanya merepotkan saja dan membuat pergerakan pada saat bekerja tidak bebas, oleh karena ia pikir hal itu tidak perlu. Ini adalah bukti bahwa kepatuhan/kedisiplinan ABK tersebut kurang. Kalau sikap ABK dapat membahayakan dirinya sendiri dan kawan sekerjanya, perlu adanya tindakan-tindakan untuk penegakkan disiplin. Tindakan-tindakan penegakkan disiplin dapat dilakukan dengan pendekatan psikologis antara perwira dan bawahan yaitu dengan pengawasan dan penyuluhan secara akrab dan kekeluargaan pada saat ABK tersebut akan melaksanakan tugasnya. Selain itu tindakan penegakkan kedisiplinan ini dapat pula dilaksanakan dengan sistem peringatan bahkan sampai kepada pemberhentian/pemecatan jika halnya benar-benar membahayakan, dan ABK tersebut telah berulang-ulang melanggar peringatan tersebut. Namun

demikian baik *owners* maupun seluruh awak kapal yang bertanggung jawab dalam keselamatan kerja, harus sama-sama menegakkan disiplin kerja yang baik. Dimana pihak pengusaha kapal harus berdisiplin dalam pengadaan alat-alat pendukung keselamatan kerja dan sebaliknya ABK harus mematuhi ketentuan yang telah digariskan dalam keselamatan kerja di kapal.

Di kapal suatu proses kegiatan kerja sangat dibutuhkan suatu kedisiplinan dan keterampilan oleh para *crew* tentang pekerjaan tersebut. Dalam hal peningkatan kualitas dan kedisiplinan kerja dari anak buah kapal dapat ditempuh dengan cara pengadaan *job training* dan mengadakan study perbandingan yang memadai dan memenuhi syarat atau standar yang baik.

Mengingat kebanyakan kecelakaan terjadi pada anak buah kapal baru yang belum terbiasa bekerja secara aman. Ketidaktahuan tentang bahaya atau ketidaktahuan cara mencegahnya dan mengetahui tentang adanya suatu resiko bahaya tersebut. Adapula tenaga kerja baru yang sebenarnya menaruh perhatian terhadap adanya bahaya, tapi ia tidak mau disebut takut dan akhirnya menderita kecelakaan, untuk mencegah hal tersebut diatas dengan mengadakan latihan. Latihan untuk bekerja secara selamat tidak berbeda dari latihan untuk mencapai efisiensi kerja yang tinggi. Pentingnya segi keselamatan harus ditekankan oleh pelatih bagi anak buah kapal. Latihan keselamatan ini diadakan guna meningkatkan kemampuan dan keterampilan terhadap pekerjaannya dan lingkungan dimana tingkat pertama dari latihan keterampilan adalah petunjuk-petunjuk tentang ketentuan keselamatan umum. Anak buah baru dididik dan dilatih tentang ketentuan-ketentuan yang berlaku di

perusahaan. Ketentuan keselamatan penggunaan alat, keselamatan dalam penggunaan alat dan kewaspadaan dalam bekerja khusus ABK yang belum mempunyai pengalaman bekerja di kapal. Oleh karena itu maka perwira di kapal dalam hal ini sebagai penanggung jawab berkewajiban untuk :

a. Memberi pemahaman tentang penggunaan alat-alat keselamatan kerja.

ABK dituntut dapat secara maksimal tahu menggunakan dari pada penggunaan alat-alat keselamatan, pengetahuan menggunakan alat-alat keselamatan sangat penting, maka dari itu dalam penggunaan alat-alat keselamatan perlu diperhatikan hal-hal sebagai berikut :

- 1) Perhatikan sebelum memakai, apakah alat itu layak atau tidak.
- 2) Jangan memakai alat-alat yang rusak, karena alat itu dapat membawa bahaya atau alat itu makin rusak.
- 3) Sesudah dipakai simpan alat-alat tersebut pada tempatnya agar supaya apabila kita membutuhkan tidak lagi repot-repot mencarinya dan menghindari hilangnya alat itu.
- 4) Kalau rusak lekas lapor untuk diperbaiki.
- 5) Jaga supaya tempat penyimpanan alat-alat selalu bersih dan dalam keadaan baik.

b. Memberikan pemahaman tentang kegunaan dari alat-alat keselamatan seperti :

- 1) *Helmet* : Alat ini digunakan untuk menghindari kepala dari benturan benda-benda tumpul dan tajam atau pelindung batok kepala dari tertumbuk dan dari benda-benda yang jatuh.

- 2) *Safety belt* : Digunakan untuk bekerja ditempat tinggi dan berisiko jatuh.
- 3) *Safety glove* : Digunakan untuk melindungi tangan dari pekerjaan kotor dan kasar.
- 4) *Safety goggles* : Digunakan sebagai kacamata keselamatan untuk melindungi mata dari kotoran atau debu.
- 5) *Safety shoes* : Digunakan sebagai pelindung kaki dari tertimpa dan tersandung benda-benda.
- 6) *Wearpack* : Digunakan untuk melindungi tubuh.

2. Peningkatan Koordinasi Kerja Yang Baik Antara Atasan dan Bawahan.

Untuk dapat mencapai sasaran tersebut diatas maka antara atasan dan bawahan harus sesering mungkin mengadakan konsultasi dan tanya jawab tentang berbagai macam hal khususnya sehubungan dengan keselamatan dalam kerja. Untuk itu maka di kapal harus :

a. Safety commitee meeting

Dimana pada meeting tersebut dibahas berbagai macam hal yang menyangkut keselamatan kerja, baik di deck maupun di kamar mesin..

b. Working instruction

Instruksi yang jelas dan tegas dari pimpinan mengenai tugas-tugas dari setiap bawahan pada saat sedang bertugas (jaga) yaitu dengan membuat instruksi yang nantinya ditanda tangani oleh setiap ABK yang bertugas dan jika ada hal-hal yang kurang dimengerti harus segera ditanyakan sebelum dilaksanakan.

c. Reporting

ABK yang bertugas harus segera melaporkan segala hal yang dijumpai tidak pada tempatnya atau pada semestinya kepada

atasan agar dapat segera mengambil tindakan-tindakan penyelesaian terhadap hal tersebut.

5. SIMPULAN DAN SARAN

a. SIMPULAN

Dari semua uraian di atas akhirnya penulis dapat menarik beberapa kesimpulan, yaitu :

1. Kurangnya pengalaman dan keterampilan yang dimiliki oleh para pekerja, khususnya ABK kapal yang merupakan faktor yang mempengaruhi tingginya tingkat kecelakaan dalam penanganan tutup palka type hidrolis.
2. Motivasi yang rendah dalam penggunaan alat keselamatan dapat mengakibatkan tingginya kecelakaan kerja dalam penanganan tutup palka yang berakibat fatal terhadap buruh.

b. SARAN

Dari pembahasan di atas, beberapa hal yang perlu di sarankan antara lain, yaitu antara lain:

1. Dalam melaksanakan kegiatan, dari pihak perusahaan agar terlebih dahulu memberikan pengarahan dan pengenalan kerja atau pelatihan-pelatihan khusus, agar dalam pengoperasian tutup palka dapat meminimalkan resiko terjadinya bahaya kecelakaan tenaga kerja.
2. Sebelum melaksanakan kegiatan pengoperasian, agar terlebih dahulu melakukan safety meeting dan pemeriksaan mengenai penggunaan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal, sehingga dapat mengurangi resiko terjadinya bahaya kecelakaan tenaga kerja.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Badan Diklat Perhubungan ,BST,Modul-4 Tahun 2000,*Personal Safety and Social Responsibility*, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- [2]. Badan Diklat Perhubungan Tahun 2000, *Keselamatan Kerja dan Tanggung Jawab Sosial*, Jakarta.
- [3]. Badan Diklat Perhubungan, Tahun 2000, *Internasional Safety Management System (ISM Code)*, Jakarta.
- [4]. Badan Diklat Perhubungan, (2000). *Modul International Safety Management Code* (Kode Manajemen Keselamatan International), Cetakan Pertama Jakarta.
- [5]. IMO, *Modul International Safety Management Code*, International Maritime Organization.
- [6]. Manullang, (1996). *Manajemen keselamatan*, Pustaka pelajar, Jakarta
- [7]. Poerwanto, Tahun 1981, *Keselamatan Kerja*, Yayasan Neptune jl. Singasari 2 A Semarang.
- [8]. Program UP DATING ATT-II dan ANT-II , Tahun 1999, *Hukum Maritim*, Pusdiklat Perhubungan Laut, Jakarta.
- [9]. Tim PIP Makassar, (2012), *Pedoman Penulisan Skripsi*, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- [10]. W.J.S.2016. Pengertian pemahaman dan kedisiplinan. [www.tips Pendidikan.site/2018/10/ pengertian pemahaman dan kedisiplinan.html](http://www.tipsPendidikan.site/2018/10/pengertian-pemahaman-dan-kedisiplinan.html).2018/03/15.