

OPTIMALISASI PELAKSANAAN PEMUATAN KONTAINER

DI MV. CTP GOLDEN



SKRIPSI

Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar

Sarjana Terapan Pelayaran

Disusun Oleh : PUNKY PRASTYO

NIT. 51145194 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

**OPTIMALISASI PELAKSANAAN PEMUATAN KONTAINER
DI MV. CTP GOLDEN**



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

Disusun Oleh : PUNKY PRASTYO

NIT. 51145194 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

OPTIMALISASI PELAKSANAAN PEMUATAN KONTAINER
DI MV. CTP GOLDEN

DISUSUN OLEH :

PUNKY PRASTYO
NIT. 51145194 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, 29 Januari 2019

Dosen Pembimbing I
Materi

Capt. H. S. SUMARDI S.H., M.M., M.Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560625 198203 1 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST, M.Si, M.Mar
Penata Muda Tk. I(III/b)
NIP. 19780227 200912 1 002

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika

Capt. ARIKA PALAPA, M.Si, M.Mar
Penata Tingkat I(III/d)
NIP. 19760709 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

OPTIMALISASI PELAKSANAAN PEMUATAN KONTAINER

DI MV. CTP GOLDEN

DISUSUN OLEH :

PUNKY PRASTYO

NIT. 51145194 N

Telah diuji dan disahkan oleh Dewan Penguji serta dinyatakan lulus dengan

Nilai..... Pada tanggal.....

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt. HADI SUPRIYONO, M.Mar, M.M.

Pembina Tk. I (IV/a)
NIP. 19561020 198303 1 002

Capt. H. S. SUMARDI, S.H., M.M., M.Mar

Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560625 198203 1 002

SRI MURBIDATI, S.Sos, M.Si

Pembina (IV/g)
NIP. 19531224 198103 2 001

Dikukuhkan Oleh:

**DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc, M.Mar

Pembina (IV/a)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : PUNKY PRASTYO

NIT : 51145194 N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul "**Optimalisasi Pelaksanaan Pemuatan Kontainer Di MV. CTP Golden**" adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan / plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 29 Januari 2019

Yang menyatakan,



PUNKY PRASTYO
NIT: 51145194 N

MOTTO

“Istiqomah dalam menghadapi cobaan, tidak ada masalah yang tidak bisa diselesaikan selama ada komitmen bersama untuk menyelesaikannya”

“Ingatlah bahwa kesuksesan selalu disertai dengan kegagalan, janganlah takut untuk melangkah karena seberapapun jauh akan dimulai dengan langkah pertama”

“Jadilah seperti karang di lautan yang kuat dihantam ombak dan kerjakanlah hal yang bermanfaat untuk diri sendiri dan orang lain, karena hidup hanya sekali. Ingat hanya pada Allah apapun dan dimanapun kita berada Kepada DIA-lah tempat meminta dan memohon”

HALAMAN PERSEMBAHAN

Segala Puji Syukur Kepada Allah SWT yang telah memberikan Rahmat dan Hidayah-Nya sehingga kami dapat menyelesaikan skripsi ini. Selain itu dalam pelaksanaan penyusunan skripsi ini penulis banyak mendapatkan bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang tulus dan ikhlas kepada :

1. Orang tua tercinta, Bapak Edi Slamet Budi Santoso dan Almh. Ibu Endang Sri Wahyuni, yang selalu memberikan cinta, kasih sayang dan segalanya, baik itu dorongan moril maupun materiil.
2. Kakak dan Adik tersayang, Vicky Purwo Aji Nugroho dan Ricky Edo Wicaksono yang senantiasa mendoakan.
3. Seluruh dosen, khususnya yang telah memberikan bimbingan dan pengarahannya kepada penulis dalam menyusun skripsi ini, Capt. H. S. Sumardi, S.H., M.M., M.Mar dan Capt. Firdaus Sitepu, S.ST, M.Si, M.Mar.
4. Almamater kebanggaanku Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah mendidik dan menempaku menjadi seorang perwira.
5. Rekan-rekan dan junior dikontrakan “Swieke Singosari” terima kasih atas dukungan dan semangat kalian.
6. Rekan-rekan seperjuangan angkatan LI terutama kelas N VIII B terima kasih atas kebersamaannya selama ini.
7. Devi Ardianti Saputri yang selalu memberikan dukungan, doa dan semangat untuk menyelesaikan skripsi ini.
8. Pada pembaca semoga skripsi ini dapat bermanfaat dengan baik.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi yang berjudul "Optimalisasi Pelaksanaan Pemuatan Kontainer Di MV. CTP Golden" dengan baik tanpa mengalami suatu halangan apapun.

Maksud dan tujuan penulisan skripsi ini adalah sebagai persyaratan untuk memperoleh gelar Profesional Sarjana Terapan dalam bidang Nautika dan sebagai tugas akhir program Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis telah banyak mendapat bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terima kasih kepada yang terhormat :

1. Orang Tua Penulis, Bapak Edi Slamet Budi Santoso dan Almh. Ibu Endang Sri Wahyuni yang selalu memberikan doa restu dan semangat.
2. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. Arika Palapa, M.Si., M.Mar, selaku Ketua Program Studi Nautika.
4. Capt. H. S. Sumardi, S.H., M.M., M.Mar, selaku Dosen Pembimbing Materi.
5. Capt. Firdaus Sitepu, S.ST, M.Si, M.Mar, selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penulisan Skripsi.
6. PT. Caraka Tirta Perkasa Line (CTP Line) yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktek layar.

7. Segenap *Crew* MV. CTP Golden yang telah memberikan ilmu dan keterampilan pada penulis selama praktek berlayar.
8. Teman-teman kelas N VIII B yang selalu membantu memberikan motivasi sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
9. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang membantu dalam kelancaran pembuatan skripsi ini.

Semoga dengan selesainya skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah ilmu pengetahuan bagi pembaca.

Semarang,

2019

Penulis,

PUNKY PRASTYO

NIT : 51145194 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
ABSTRAKSI	xiv
ABSTRACT	xv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	4
C. Pembatasan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Penelitian	5
F. Sistematika Penulisan Skripsi	7

BAB II LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka	9
B. Kerangka Pikir	21
C. Definisi Operasional	23

BAB III METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian	27
B. Pendekatan Penelitian.....	27
C. Jenis dan Sumber Data	29
D. Metode Pengumpulan Data	30
E. Teknik Analisa Data	32

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek Yang Diteliti	41
B. Analisis Masalah.....	43
C. Pembahasan Masalah.....	47

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan.....	72
B. Saran.....	72

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

CURICULLUM VITAE (DAFTAR RIWAYAT HIDUP)

DAFTAR TABEL

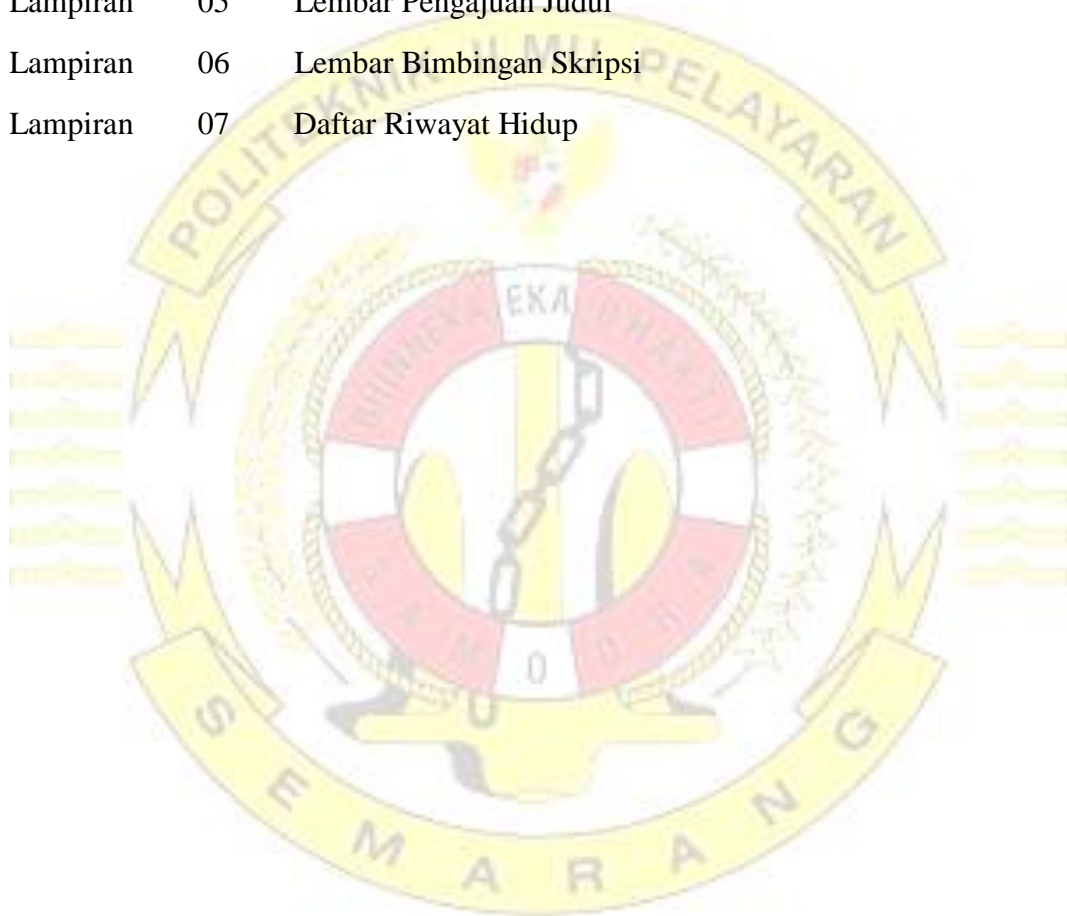
Tabel 2.1	Tabel dimensi ukuran kontainer 20 kaki.....	12
Tabel 2.2	Tabel dimensi ukuran kontainer 40 kaki.....	13
Tabel 3.2	Simbol – Simbol <i>Fault Tree Analysis</i>	37
Tabel 4.1	<i>Ship Particular</i> MV. CTP Golden	41
Tabel 4.2	Garis besar isi permasalahan dalam diagram <i>Fishbone Analysis</i>	50
Tabel 4.3	Tabel kebenaran penyebab proses pemuatan tidak sesuai prosedur	62
Tabel 4.4	Tabel kebenaran cuaca tidak menentu	64
Tabel 4.5	Tabel kebenaran kurangnya perawatan <i>gentry crane</i> sehingga sering mengalami kerusakan	67
Tabel 4.6	Tabel kebenaran penyebab kurang disiplinnya awak kapal dan pekerja darat	69

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Pikir Penelitian.....	21
Gambar 3.1	Diagram <i>Fishbone</i>	37
Gambar 3.2	Simbol-simbol <i>Fault Tree Analysis</i>	35
Gambar 4.1	Gambar MV CTP Golden	42
Gambar 4.2	Perbaikan terhadap alat bongkar muat (<i>spreader</i>)	44
Gambar 4.3	Bagian atas container berlubang karena hantaman <i>spreader</i> yang terlalu keras	46
Gambar 4.4	<i>Spreader</i> dalam keadaan kurang baik (macet) saat proses bongkar muat berlangsung	47
Gambar 4.5	Diagram <i>Fishbone Analysis</i>	49
Gambar 4.6	Pohon Kesalahan 1	61
Gambar 4.7	Pohon Kesalahan 2	63
Gambar 4.8	Pohon Kesalahan 3	66
Gambar 4.9	Pohon Kesalahan 4	69

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	01	Ship Particular
Lampiran	02	IMO Crew List
Lampiran	03	Berita Acara
Lampiran	04	Hasil Wawancara
Lampiran	05	Lembar Pengajuan Judul
Lampiran	06	Lembar Bimbingan Skripsi
Lampiran	07	Daftar Riwayat Hidup



ABSTRAKSI

Punky Prastyo, 2019. NIT : 51145194 N, “Optimalisasi Pelaksanaan Pemuatan Kontainer Di MV. CTP Golden”. Skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. H. S. SUMARDI, S.H., M.M., M.Mar. Dan Pembimbing II: Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST, M.Si, M.Mar.

Optimalisasi penanganan muatan menjadi faktor yang sangat menentukan dimana diantaranya memperkecil biaya sandar atau biaya bongkar muat. Selama saya melaksanakan praktek berlayar, masalah yang ada di MV. CTP Golden dalam pelaksanaan pemuatan kontainer yang tidak sesuai dengan prosedur pemuatan dan kurang baiknya alat-alat bongkar muat sehingga pada waktu prosesnya membutuhkan waktu yang lama dan sering sekali terhambat. Hal ini akan menambah biaya sandar, disamping itu pengoperasian alat-alat bongkar muat dengan kasar akan menyebabkan kerusakan pada bagian-bagian kapal dan muatannya. Salah satu cara untuk mengoptimalkan pemuatan adalah dengan identifikasi pemuatan guna terlaksananya proses pemuatan yang aman tetapi dalam persiapan dan pelaksanaan pemuatan terdapat berbagai kendala. Dalam penulisan skripsi ini, penulis mejabarkan tentang teori-teori yang digunakan dalam pembuatan laporan penelitian dan sebagai landasan untuk memecahkan masalah yang ada dalam proses penelitian utamanya yang terkait dengan penanganan dan pengaturan muatan kontainer.

Hasil penulis melakukan penelitian bahwa proses pemuatan menjadi tidak optimal karena terkendala alat bongkar muat yang mengalami kerusakan, tenaga *Crew* kapal serta pekerja darat yang kurang disiplin dalam bekerja, dan semuanya dikerjakan dengan tergesa-gesa tidak melalui prosedur yang baik. Untuk menganalisa terjadinya permasalahan ini, peneliti menggunakan 2 metode teknik analisa data yaitu *Fishbone Analysis*, dan *Fault Tree Analysis*. Metode *Fishbone Analysis* peneliti gunakan untuk menganalisa faktor-faktor yang dapat menyebabkan keterlambatan pemuatan dan metode *Fault Tree Analysis* (FTA) peneliti gunakan untuk menentukan upaya yang dilakukan mencegah kerusakan kontainer saat pemuatan.

Berdasarkan hasil penelitian dan dapat disimpulkan bahwa penanganan dan pengaturan muatan kontainer di atas kapal MV. CTP Golden tidak sesuai dengan prosedur-prosedur pemuatan hal ini terbukti dengan ditemukannya beberapa kasus dalam proses bongkar muat kontainer di atas kapal, sebagai pemecahan masalah tersebut Nakhoda (penanggung jawab umum di kapal) dan Mualim I (perwira pemuatan) harus menetapkan prosedur-prosedur pemuatan dan pihak perusahaan harus bekerja sama dengan pihak kapal serta berperan aktif dalam menunjang kelancaran operasional kapal dengan meningkatkan pengawasan terhadap muatan yang akan masuk dan keluar dari kapal serta lebih mementingkan keselamatan kapal dari pada keuntungan besar yang akan di peroleh. Semua ini dilakukan untuk menjunjung kelancaran operasional kapal.

Kata kunci : Pelaksanaan Pemuatan Kontainer, prosedur, alat bongkar muat, *crew*

ABSTRACT

Punky Prastyo, 2019. NIT : 51145194.N, “ Optimization of Container Loading in The MV. CTP Golden “. Nautical Department Program, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Lecture I: Capt. H. S. Sumardi, S.H., M.M., M.Mar. And Lecture II: Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST, M.Si, M.Mar.

Optimization of cargo handling is a very important factor where it will minimize berthing or cargo operation cost. During Writer's Sea project, Writer founded problem onboard MV. CTP Golden during container loading which is not according to the procedures and poor condition of the cargo operation equipments so need lot of time and eventually delayed. These factors can increase berthing cost, besides the rough usage of the cargo handling equipments can cause damage to ship's body and cargo. One effort to optimize cargo handling is by cargo handling identification to achieve safe cargo handling. However there are some obstacles during preparation and cargo handling. In this study, writer describe theories use in this report and as a base to solve problems found in the process which connected with container stowage and handling.

This study concluded that non-optimize loading operation was cause by deffect to the cargo handling equipment, ship's crew and stevedores are not discipline during work, and rushed to complete the job without proper procedures. To analyze these problems, writer uses 2 analysis method which are Fishbone analysis, and Fault Tree Analysis. Fishbone analysis method is used to analyze the factors caused the delayed of loading and Fault Tree Analysis is used to determine efforts to prevent damage during stowage.

Base on result of this study, writer concluded that handling and stowage of container onboard MV. CTP Golden is not in accordance with procedures of loading, this proven by occurence during cargo operation of container onboard, as solutions provide by Master (overall responsible onboard) and chief officer (Cargo officer) must establish cargo operation procedures and company side must work together with ship's personnel and actively enhance ship's operational by improve supervision to ther inbound and outbond cargo and improve safety of the crew rather than gaining profit. All of this is to prioritize smoothness of ship's operation.

Key words : Implementation of Container Loading, procedures, loading and unloading equipment, crew

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Di bidang transportasi laut khususnya pengangkutan barang atau muatan, telah terjadi perubahan dan peningkatan, yaitu dengan hadirnya kontainer (*container*) yang menjadi suatu sistem baru. Sekarang ini sudah berdampak menyeluruh pada sistem pengangkutan muatan yang makin lama makin meningkat. Kemajuan sistem kontainer yang cukup pesat ini tidak lain bertujuan mengantar muatan secara aman, cepat dan efisien dari pelabuhan asal hingga sampai pada pelabuhan tujuan untuk menghindari kerusakan muatan sekecil mungkin.

Pada dasarnya sistem kontainer di Indonesia tetap dikembangkan meskipun dengan sistem tersebut akan memperkecil penggunaan tenaga kerja atau buruh di pelabuhan, tetapi pada pelaksanaannya tetap ada keseimbangan dimana dengan berkembangnya sistem kontainer tidak berarti menghapuskan sistem pengangkutan konvensional.

Dengan menggunakan system kontainer maka banyak bermunculan kapal-kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut muatan kontainer dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar yang dituju sebagai sarana transportasi barang. Dalam upaya meningkatkan arus barang di dunia Internasional, sistem kontainer ini mampu mengemas muatan dengan aman dan pemindahan serta ruang geraknya lebih cepat dengan menggunakan sistem kontainer maka sistem ini dapat memberi keuntungan sebagai berikut :

1. Waktu yang dipergunakan untuk pelaksanaan bongkar muat lebih cepat.
2. Memudahkan pengawasan dan pihak pemilik muatan, karena pemuatan dapat dilaksanakan pada gudangnya sendiri.
3. Mengurangi resiko-resiko kerusakan dan pencurian.
4. Buruh yang dipergunakan tidak terlalu banyak yang berarti penghematan terhadap biaya *stevador*.
5. Pelayanannya lebih mudah.
6. Kerusakan dapat ditekan sekecil mungkin.
7. Biaya keseluruhannya menjadi murah.

Dilihat dari beberapa keuntungan di atas, maka sistem ini dapat mengurangi biaya pengangkutan barang yang diangkut dan mampu bersaing di dunia transportasi laut khususnya dalam hal pengangkutan barang. Dengan demikian tuntutan masyarakat akan pelayanan jasa angkutan laut untuk pendistribusian barang-barang agar sampai ditangan mereka dapat terpenuhi.

Lancarnya sarana transportasi laut ini dapat membuat perbedaan harga barang disatu tempat dengan tempat lainnya menjadi stabil. Terutama pada daerah penghasil suatu komoditas dengan daerah konsumen. Keberhasilan dari sistem ini tentunya membantu pemerataan pembangunan yang menjadi salah satu progam pemerintah.

Sistem pengangkutan barang dengan kontainer juga diperlukan suatu sistem pengamanan (*securing*) ketika muatan sudah di atas kapal, yaitu salah satunya *lashing* yang harus dilakukan pada setiap muatan. *Lashing* ini sedikit berbeda dengan yang ada di kapal-kapal konvensional. Perlu diketahui juga

bahwa kapal pada saat berlayar memiliki kebebasan bergerak kesegala arah jurusan yang berbeda, hal ini karena adanya kondisi yang mempengaruhi yaitu antara lain (*rolling, pitching, yawing, swaying, heaving, surging*). *Rolling* adalah gerakan kapal yang mengoleng, *pitching* adalah gerakan kapal yang mengangguk, *yawing* adalah gerakan kapal yang bergerak kekanan dan kekiri, *swaying* adalah gerakan kapal merewang, *heaving* adalah gerakan kapal yang bergerak naik turun, *surging* adalah gerakan kapal yang bergerak kedepan dan kebelakang. Dengan adanya kondisi tersebut kontainer sebagai alat pengangkut juga ikut terpengaruh. Karena itu penataan muatan selama proses pemuatan di pelabuhan menjamin keselamatan kapal, awak kapal, dan terutama muatan kontainer itu sendiri selama dalam pelayaran hingga sampai di pelabuhan tujuan.

Pengaturan dan pengamanan kontainer yang baik dan memenuhi aturan pemuatan secara langsung menjamin keselamatan muatan itu sendiri, akan tetapi pada kenyataannya semua hal yang berkaitan dengan pemuatan, pengaturan, dan sistem pengamanan kontainer di atas kapal terkadang tidak sesuai aturan dan kemampuan kapal, sebagai contoh banyak perusahaan pelayaran di Indonesia yang mempunyai manajemen kurang baik khususnya pada kapal kontainer, memaksakan kapalnya untuk memuat kontainer lebih dari kemampuan dan konstruksi dari kapal tersebut, padahal semua peralatan pendukung baik itu *lashing* dan kemampuan geladak untuk menahan beban di atasnya terkadang melebihi normal. Hal ini tentu saja sangat membahayakan kelangsungan pelayaran pada saat diperjalanan. Contoh lain; walaupun ukuran

dan bentuknya sudah sesuai dengan aturan, pada sepatu kontainer (*twist lock*) yaitu salah satu jenis dari sepatu kontainer (peralatan pengamanan untuk mengikat dasar kontainer dengan badan kapal) yang digunakan kondisinya banyak yang rusak, sehingga tidak mampu menahan dan mengunci kontainer pada badan kapal dengan baik dan jumlahnya semakin berkurang, sehingga apabila muatan penuh akan mengakibatkan bahaya lain terhadap muatan kontainer di atas kapal.

Demikian pada saat proses bongkar muat buruh yang bertugas atau operator dari *gantry crane* kurang memperhatikan atau kurang hati-hati saat bongkar muat kontainer dari kapal atau pada saat memasukkan kontainer ke kapal sehingga mengakibatkan kontainer tersebut rusak. Permasalahan tersebut terjadi di MV. CTP Golden tempat penulis melakukan penelitian. Oleh karena itu pengawasan saat bongkar dan muat maupun pengecekan kontainer dan peralatannya harus selalu dilakukan secara teratur selama perjalanan sampai kapal tiba di pelabuhan yang dituju.

Berdasarkan uraian tersebut di atas penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul “**Optimalisasi Pelaksanaan Pemuatan Kontainer Di MV.CTP Golden**“. Hal ini bertujuan untuk mencari pemecahan masalah dengan cara penanggulangan yang tepat dalam mengatasi permasalahan pada saat memuat, sehingga dikemudian hari permasalahan yang sama tidak akan terulang lagi serta kegiatan operasional dapat berjalan dengan lancar.

B. Perumusan Masalah

Adapun masalah-masalah yang di kemukakan berdasarkan pengamatan peneliti dalam mengoptimalkan pelaksanaan pemuatan kontainer, guna

menghindari terjadinya kerusakan kontainer di MV. CTP Golden, peneliti mengidentifikasi masalah dan merumuskan menjadi :

1. Mengapa terjadi keterlambatan saat proses pemuatan kontainer di MV.CTP Golden ?
2. Mengapa terjadi kerusakan kontainer saat proses pemuatan di MV.CTP Golden ?

C. Pembatasan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan perumusan masalah dari judul yang telah dipilih, maka sangat luas pembahasan yang semestinya dapat diuraikan untuk menjelaskan dari perumusan masalah tersebut, sehingga untuk menghindari terjadinya perluasan pembahasan, dalam menulis dan menyusun Skripsi ini Penulis membatasi pembahasan dengan menitik beratkan pada permasalahan tentang mengoptimalkan pelaksanaan pemuatan guna menghindari terjadinya kerusakan kontainer di MV. CTP Golden.

D. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui apa yang menjadi penyebab keterlambatan saat proses pemuatan kontainer serta upaya yang dilakukan untuk mengatasinya.
2. Untuk mengetahui apa yang menjadi penyebab rusaknya kontainer.

E. Manfaat Penelitian

Sebagaimana kita ketahui bahwa hasil dari suatu penelitian akan dapat menyediakan informasi yang akurat, cermat, dan handal yang sangat berguna baik penulis maupun pembaca, oleh karena itu hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat baik dari segi teoritis maupun praktis sebagai berikut :

1. Manfaat Secara Teoritis

- a) Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah ilmu mengoptimalkan pelaksanaan pemuatan kontainer dan menambah pengetahuan dan pengalaman yang berharga dan akan berguna dikemudian hari saat penyusunan menjadi perwira dikapal.
- b) Mengetahui dan memahami bagaimana pelaksanaan pemuatan kontainer yang tepat untuk mengetahui dampak dari kerusakan kontainer.

2. Manfaat Secara Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan :

- a) Sebagai informasi tambahan kepada pembaca mengenai proses pemuatan kontainer, sehingga pembaca dapat mengetahui cara pelaksanaannya.
- b) Sebagai sumbangan pengetahuan bagi Institusi Politknik Ilmu Pelayaran Semarang yang penulis dapatkan selama praktek di kapal kontainer dalam mengoptimalkan pelaksanaan pemuatan kontainer di atas kapal guna terlaksananya sistem pemuatan yang baik.
- c) Dapat menjadi sumber bacaan bagi taruna maupun semua pihak yang membutuhkan dan dapat menambah pengetahuan tentang pelaksanaan pemuatan kontainer di atas kapal.
- d) Dapat memperoleh informasi dan pengetahuan guna dijadikan sebagai bahan acuan penelitian berikutnya, sehingga dapat menambah menyajikan hasil penelitian yang lebih baik dan akurat.

- e) Sebagai sumbangan pemikiran untuk bahan masukan bagi PT. CTP Line, khususnya bagi kapal MV. CTP Golden sebagai kapal kontainer dalam usaha peningkatan pelayanan.

F. Sistematika Penulisan

Untuk memperjelas gambaran tentang skripsi ini, penulis membagi dalam lima bab. Secara deskriptif sistematis, tiap bab terdiri dari sub-sub bab yang menjelaskan komponen permasalahan yang menjadi tema penelitian ini.

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian yang melatarbelakangi pemilihan judul, perumusan masalah yang diambil, pembatasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini menjelaskan mengenai tinjauan pustaka yang berisikan teori-teori atau pemikiran-pemikiran yang melandasi judul penelitian yang disusun sedemikian rupa sehingga merupakan satu kesatuan utuh yang dijadikan landasan penyusunan kerangka pemikiran, dan definisi operasional tentang variabel atau istilah lain dalam penelitian yang dianggap penting.

BAB III METODE PENELITIAN

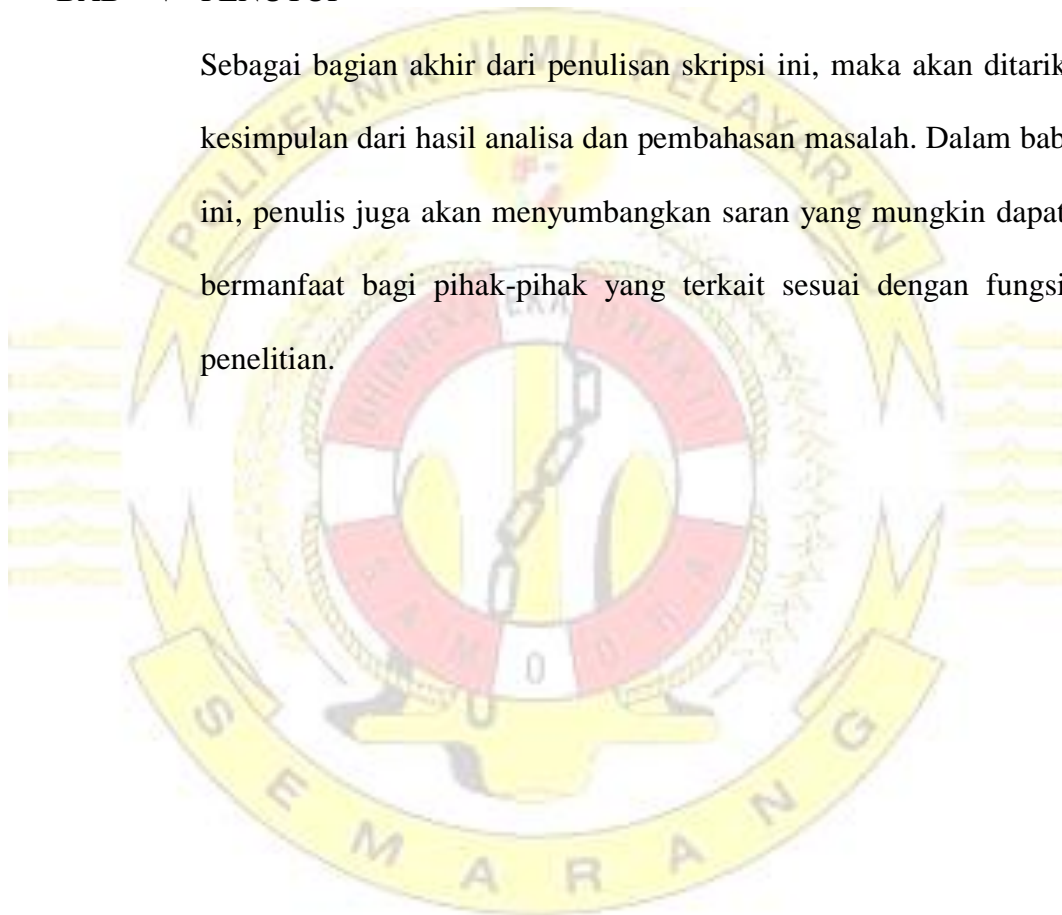
Dalam bab ini menjelaskan mengenai jenis metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, sumber data, teknis analisis data, dan prosedur penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian hasil penelitian dan pemecahan masalah guna memberikan jalan keluar atas masalah yang dihadapi dalam pengoptimalan pelaksanaan pemuatan kontainer.

BAB V PENUTUP

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka akan ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah. Dalam bab ini, penulis juga akan menyumbangkan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian.



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Optimalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Dendy Sugono (2008: 986) optimalisasi adalah proses, cara dan perbuatan untuk mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dsb)”. Dalam Kamus Oxford (2008: 358) *Optimization is the process of finding the best solution to some problem where (best) accords to prestatated criteria.* Yang artinya optimalisasi adalah sebuah proses, cara dan perbuatan (aktivitas/kegiatan) untuk mencari solusi terbaik dalam beberapa masalah, dimana yang terbaik sesuai dengan kriteria tertentu.

Dalam penelitian ini, topik yang diangkat adalah optimalisasi pelaksanaan pemuatan kontainer sehingga dapat meningkatkan keselamatan muatan dan pelaksanaan pemuatan agar berjalan dengan lancar tanpa ada keterlambatan saat pelaksanaan pemuatan.

2. Prinsip Pemuatan

Menurut Otto S. Karlio (2012: 1) Penataan atau *Stowage* dalam istilah kepelautan merupakan salah satu bagian yang penting dari ilmu kecakapan pelaut. Menyusun (*stowage*) muatan di dalam kapal harus sedemikian rupa untuk dapat memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- a. Melindungi kapal (membagi muatan secara tegak dan membujur) untuk dapat menciptakan suatu keadaan dan perimbangan muatan di kapal, sehingga kapal layak laut.
- b. Melindungi awak kapal dan buruh dari bahaya muatan.
- c. Melindungi kontainer agar tidak rusak saat dimuat, selama berada di kapal dan pembongkaran di pelabuhan tujuan. Barang-barang yang diterima di kapal secara kualitas harus baik, oleh karena itu pada saat memuat dan selama perjalanan harus dilakukan tindakan-tindakan untuk mencegah kerusakan muatan sebagai berikut :
 - 1) Pemisahan muatan
 - 2) Pengikatan atau *lashing* muatan
 - 3) Peranginan muatan
 - 4) Menjaga agar pemuatan dilaksanakan secara teratur dan sistematis untuk menghindari :
 - a) *Long hatch* (Pemusatan muatan yang terkonsentrasi di satu palka saja, sehingga pada saat pembongkran akan terjadi kerugian waktu dan biaya).
 - b) *Overcarriage* (Muatan yang tertinggal atau tidak dibongkar yang diakibatkan petunjuk pembongkaran yang tidak jelas).
 - c) *Overstowage* (Muatan yang karena penempatannya menghalangi pembongkaran muatan yang lain).
 - 5) *Stowage* harus dilakukan sedemikian rupa sehingga ruang kosong/ruang sisa (*broken stowage*) dapat ditekan sekecil mungkin.

Apabila hal tersebut terjadi, menyebabkan waktu pemuatan dan pembongkaran terlalu lama, dimana biaya untuk standar menjadi bertambah dan hal ini dapat merugikan perusahaan, karena palka yang seharusnya penuh tidak dapat dimuat penuh sehingga terdapat ruang rugi.

Keadaan palka kapal kontainer telah dibangun secara khusus menjadi *cell-cell* sehingga setiap *row* dibatasi dengan *cell guide* pada masing-masing sisinya. Apabila *cell* dari ruang palka dimasukkan kontainer pertama berukuran 40 kaki biasanya tidak dipasang *base cone* atau sepatu kontainer, untuk susunan berikutnya harus dipasang *double stacking cone* di keempat pojok-pojoknya. Jika akan memuat kontainer berukuran 20 kaki pada *cell guide* 40 kaki maka dibagian tengah harus dipasang *double bridge cone*, dan apabila akan menyusun kontainer berukuran 40 kaki di atas kontainer berukuran 20 kaki maka cukup memasang *double stacking cone* pada keempat pojok kontainer.

Pemuatan kontainer di atas geladak pada dasarnya sama dengan pemuatan di dalam palka hanya saja jika di dalam palka terdapat *cell guide* sedangkan di atas palka terkadang tidak terdapat *cell guide*, oleh karena itu kontainer segera di *lashing* sehingga kontainer tersebut menjadi satu kesatuan dengan badan kapal.

Pada bagian atas dari setiap tutup palka sudah dipasang *base cone* atau sepatu kontainer, setelah *container tier* pertama selesai dimuat maka untuk menyusun *tier* kedua dipasang *twist lock* pada *corner casting* bagian atasnya dan selanjutnya dipasang *lashing bar* pada susunan kontainer yang

kedua (*tier* kedua) untuk pemuatan *tier* ketiga dan seterusnya dilakukan dengan cara yang sama dengan *tier* yang kedua. Khususnya pemuatan di atas geladak, kontainer berukuran 40 kaki tidak boleh disusun di atas kontainer berukuran 20 kaki.

3. Jenis-jenis Kontainer

Menurut Suzdayan (2012: 14), kontainer adalah kotak besar dari berbagai ukuran dan terbuat dari berbagai jenis pembangunan yang kegunaannya untuk pengangkutan barang-barang baik melalui darat, laut maupun udara. Hal-hal yang berkaitan dengan ukuran-ukuran, definisi-definisi, jenis-jenis dan lain sebagainya ditetapkan oleh ISO (*International Standard Organisation*), karena pada mulanya kontainer dibangun dari berbagai macam ukuran yang tidak seragam.

Menurut dari ([sumber:www.birulautku.blogspot.co.id/2012/12](http://www.birulautku.blogspot.co.id/2012/12)) berdasarkan maksud penggunaannya, jenis kontainer dapat dibedakan menjadi sebagai berikut :

a) *General Cargo Container*

Kontainer ini berfungsi untuk mengangkut berbagai jenis muatan kering atau *general cargo* yang tidak memerlukan pemeliharaan khusus. Kontainer semacam ini sangat sesuai untuk memuat barang yang dikemas dalam karton, pada lantai dan dinding.

Tabel 2.1 Tabel dimensi ukuran kontainer 20 kaki.

Kontainer 20 kaki (<i>twenty footer container</i>) yang mempunyai dimensi ukuran	
Panjang (20')	6 m

Lebar (08')	2,4 m
Tinggi	2,4 m
Daya angkut maksimum	18 tonnes
Berat kosong kontainer	2-2,5 tonnes

Tabel 2.2 Tabel dimensi ukuran kontainer 40 kaki.

Kontainer 40 kaki (<i>fourty footer container</i>) yang mempunyai dimensi ukur	
Panjang (40')	12m
Lebar (08')	2,4 m
Tinggi	2,4 m
Daya angkut maksimum	30,4 tonnes
Berat kosong kontainer	3,5 tonnes

b) *Thermal or Refrigerated Container*

Atau disebut juga kontainer yang mempunyai sistem pengaturan udara. Kontainer ini berfungsi untuk mengangkut muatan beku dengan suhu yang dapat dikontrol, biasanya berisi muatan yang ongkos angkutnya tinggi. Mempunyai konstruksi tertutup dengan dinding, lantai, atap, dan pintu yang semuanya dilapisi dengan insulasi untuk mengurangi terjadinya perubahan suhu antara bagian dalam dan bagian luar. Untuk pengaturan suhu dipasang alat pengatur suhu, dimana

sumber listriknya diambil dari kapal. Tetapi dengan adanya sistem insulasi dan dilengkapi dengan alat pendingin serta generator pembangkit listrik membuat berat kontainer menjadi banyak sehingga muatan yang dapat dimuat relative terbatas.

c) *Dry Bulk Container*

Kontainer ini cocok untuk mengangkut muatan kering yang dicurah dan mudah bergeser seperti beras, gandum, biji-bijian dll. Untuk pengisian muatan biasanya menggunakan lubang-lubang dibagian atas sebagaimana pintu palka. Kontainer jenis ini mempunyai pintu biasa dan pintu kecil yang berfungsi untuk membongkar muatan dengan cara menaikkan salah satu ujung kontainer. Juga untuk mempercepat proses bongkar, dilengkapi dengan alat penggetar agar muatan lebih mudah untuk meluncur kebawah.

d) *Tank Container*

Bangunannya berupa sebuah tangki yang dipasang dalam kerangka kontainer dan sesuai dengan dimensi yang telah ditetapkan oleh ISO. Berfungsi untuk mengangkut muatan yang berbentuk cair.

e) *Open Top Container*

Kontainer ini bagian atasnya terbuka dan mempunyai pintu pada salah satu ujung, kontainer jenis ini cocok untuk memuat barang-barang yang ukurannya relative besar dan tingginya melebihi sehingga bila tidak memungkinkan dimuat dari pintu depan maka dapat dimuat dari atas.

f) *Open Side Container*

Kontainer jenis ini mempunyai dinding pada salah satu sisi atau kedua-duanya bisa dibuka dan ditutup. Pemuatan bisa dilakukan dari salah satu sisi ataupun kedua belah sisi kontainer, serta juga biasa dimuati dari pintu. Dengan adanya langit-langit yang bersifat tetap menyebabkan kontainer ini tahan terhadap panas dan hujan.

g) *Platform Container*

Kontainer jenis ini hanyalah terbentuk dari bagian lantai kontainer dengan *corner casting* atau lubang pengangkatnya terletak pada keempat sudutnya, tetapi tanpa mempunyai tiang sudut (*corner post*). Kontainer jenis ini tidak bisa dihibob dengan *spreader* biasa, tetapi saat menghibob menggunakan *lift lock sling* ataupun *spreader* biasa yang disambung dengan sling rantai yang dipasang pada keempat sudutnya.

4. Konstruksi Kontainer

Menurut Tumbel (1991: 23) konstruksi kontainer terdiri dari berbagai macam alat dan ukuran dalam penanganannya.

a. Dinding-dinding (*Walls*)

Konstruksi kontainer terdiri atas dinding-dinding samping yang umumnya dibangun dari besi baja berbentuk lekuk-lekuk (*corrugated*) dimana dengan penggunaan dinding jenis ini maka tidak diperlukan kerangka. Bagian langit-langit atas juga terbuat dari bahan yang sama

dengan dindingnya meski kadang terbuat dari plat baja yang rata, karena pada bagian ini tidak banyak menahan beban dan hanya merupakan pelindung terhadap cuaca. Bagian lantai ditopang oleh kerangka-kerangka melintang dan di atasnya ditutup dengan papan secara rapat.

b. Tiang – tiang Pojok (*Corner Post*)

Kekuatan terbesar dari kontainer ditahan oleh *corner post*, saat kontainer diangkat bagian inilah yang menahan seluruh berat kontainer beserta muatannya. Saat kontainer disusun, maka seluruh berat akan ditahan oleh keempat tiang pojok ini. Dalam penyusunan di atas kapal harus diatur agar penyusunannya tidak berlebihan pada satu tumpukan yang dapat mengakibatkan kerusakan pada kontainer yang berada di bawah. Sebaiknya kontainer yang beratnya lebih besar diletakkan di bawah dan kontainer yang beratnya lebih kecil di atas, hal ini bertujuan untuk menjaga keutuhan kontainer serta sangat baik untuk pengaturan keseimbangan kapal.

c. *Corner Casting*

Corner Casting merupakan bagian paling pokok dari kontainer, dan terletak di siku-siku dari kontainer. *Corner casting* dipasang dipasang di bagian atas dan di bagian bawah dari setiap *corner post*. Lubang dari *corner casting* bertujuan untuk mentautkan alat-alat lashing. *corner casting* bagian atas berfungsi untuk mengangkat kontainer dan untuk meletakkan *bridge fitting*, lubang samping berfungsi untuk mengikat *lashing bar* yang nantinya diikat ke

geladak kapal menggunakan *turn buckle*. Lubang bagian bawah berfungsi untuk mengikatkan kontainer satu dengan yang lain menggunakan *twist lock* dan untuk mengikatkan kontainer dengan penahan dasar atau *base cone*.

d. *Container Doors*

Dua buah pintu yang terletak disalah satu ujung sisi kontainer berfungsi untuk memberikan kemudahan saat menyusun muatan ke dalam kontainer. *Packing* karet yang dipasang mengelilingi pintu tersebut bertujuan agar kontainer menjadi kedap air, system ini disebut *bolting system*. Kerangka daun pintu saat ditutup akan menahan dan membentuk satuan kekuatan yang utuh dari seluruh konstruksi kontainer.

5. Penataan dan Pengamanan Kontainer

Dalam “*Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing*”, *Chapter 2*, tentang prinsip-prinsip dari penataan dan pengamanan muatan, bahwa muatan dalam kontainer, alat transportasi darat, kapal-kapal tongkang dan transportasi lainnya harus dikemas dan diamankan untuk mencegah kerusakan selama pengiriman, dan selama pelayaran, juga untuk mencegah bahaya yang dapat ditimbulkan karena muatan itu sendiri terhadap kapal, orang dikapal dan lingkungan laut.

a. Penataan

- 1) Kontainer di atas deck ditempatkan secara membujur searah dengan haluan dan buritan.

- 2) Penataan kontainer secara melintang tidak boleh melebihi sisi kapal sehingga menggantung di sisi kapal.
- 3) Kontainer disusun dan diamankan sesuai dengan ijin dari orang yang bertanggung jawab terhadap pengamanan muatan.
- 4) Berat muatan tidak boleh melebihi dari deck dimana kontainer tersebut ditempatkan.
- 5) Bagian bawah dari *tier* kontainer apabila tidak dilengkapi dengan tumpuan khusus sebaliknya diberi kayu yang cukup tebal. Jika dilengkapi dengan tumpuan (*Stacking container*), sebaiknya dibuat alat pengunci yang sesuai.
- 6) Penataan kontainer dideck harus mempertimbangkan posisi dan kekuatan titik pengamanan.

b. Pengamanan.

- 1) Kontainer harus diamankan dengan baik untuk mencegah supaya tidak bergeser, tutup palka harus sesuai dengan keamanan kapal.
- 2) Kontainer harus di *lashing* sesuai dengan standar (untuk kapal-kapal yang sudah dilengkapi dengan alat-alat khusus untuk pengamanan kontainer).

a) Untuk muatan peti kemas dua *tier*

Jika muatan hanya terdiri dari dua *tier* dapat di *lashing* dengan *cross single* atau *single with vertical lashing* pada setiap *tier*.

- 1) *Single Cross*, adalah dua buah *lashing* yang dipasang secara menyilang. Jika akan dipasang pada muatan dua *tier*, pada

tier yang kedua, dipasang *roper securing fitting* di *corner casting* bagian bawah, untuk selanjutnya baru dipasang *short lashing rod* dan juga *turn bukle* yang dipasang secara bersilangan.

2) *Single Cross With Vertical Lashing*, adalah dua buah *lashing-an* yang dipasang secara bersilangan dan dua buah *lashing-an* yang dipasang secara tegak. Apabila akan dipasang, untuk *single cross lashing* dipasang pada *corner casting* bagian atas *tier* pertama.

b) Untuk muatan lebih dari dua *tier*

Apabila muatan lebih dari dua *tier* dapat dipasang *Double cross lashing* atau *Single cross with vertical lashing*.

1) *Double cross lashing*, adalah dua buah *Single cross lashing* yang dipasang bersamaan, dapat dipasang jika muatan kontainer lebih dari dua *tier* dan pada *tier* paling atas harus dipasang *Bridge fitting* yang dipasang pada *Corner casting* kontainer satu dengan yang bersebelahan. *Single cross* yang pertama dipasang pada *tier* kedua dan *single cross* yang kedua dipasang pada *tier* ketiga karena panjang *long lashing rod* hanya sampai pada *tier* ketiga saja.

2) Apabila akan dipasang *Single cross with vertical lashing*, untuk *Single cross* dipasang pada *tier* kedua dan *vertical lashing* pada *tier* ketiga atau sebaliknya. Untuk *cross lashing* sebaiknya menggunakan *Lashing rod with fixed upper securing* (*lashing-an* yang telah dilengkapi dengan *upper*

securing yang tetap) dan untuk *vertical lashing* sebaiknya menggunakan *Lashing rod without fixed upper securing* (*lashing-an* yang tidak dilengkapi dengan *upper securing*).

- 3) Untuk kapal-kapal yang tidak dilengkapi dengan alat-alat pengamanan yang standar atau kapal-kapal yang pengamanan kontainer secara *convensional* sebaiknya dipasang kayu yang tebal dan di *lashing* dengan menggunakan tali kawat (*wire ropes*) atau rantai. Setelah terpasang *clips* pada *wire ropes* harus diberi gemuk serta kekencangannya selalu di jaga.
- 4) *Lashing-an* harus selalu dijaga setiap saat terutama tegangannya karena gerakan kapal dapat mempengaruhi tegangan ini.

6. Bay Plan Container

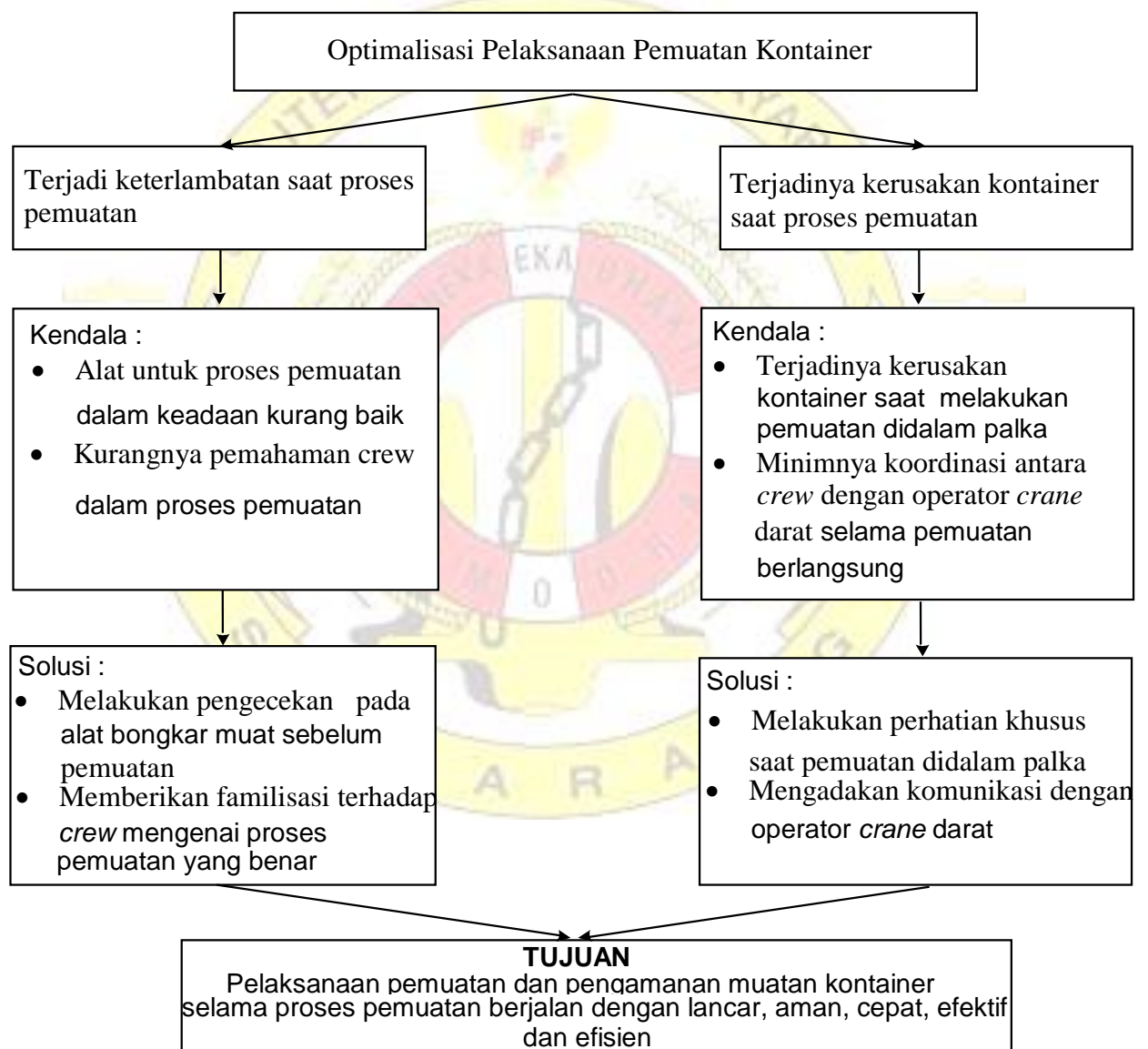
Container Bay Plan adalah rencana muatan yang dibuat atau direncanakan sebelum pemuatan, atau menurut (Tim BPLP Semarang : 163) *Container Bay plan* adalah bagan pemuatan kontainer secara membujur, melintang dan tegak. Membujur ditandai dengan nomor *BAY* mulai dari depan ke belakang, dengan catatan nomor ganjil untuk kontainer ukuran 20 kaki dan nomor genap untuk kontainer ukuran 40 kaki. Melintang ditandai dengan nomor *ROW* dimulai dari tengah dan dilihat dari belakang.

- a) Ke kanan *ROW* 01, 03, 05, 07, 09, dst.
- b) Ke kiri *ROW* 02, 04, 08, dst.

Menurut (Tim BPLP Semarang : 143) Bay Plan biasanya berbentuk buku dengan lembaran-lembaran untuk masing-masing *Bay*. Dengan banyaknya jenis kontainer yang dimuat, didalam *Container Bay Plan* diberi tanda-tanda jumlah dan posisinya sesuai *Bay*, *Row*, atau *Tier*. Apabila

pemuatan dan pembongkaran dilakukan di beberapa pelabuhan yang berlainan, maka untuk membedakan antara kontainer yang dibongkar atau dimuat di tiap-tiap pelabuhan diberi warna yang berbeda dan juga tanda yang jelas agar regu jaga mengerti bagian mana yang dibongkar dan bagian mana yang boleh dimuat.

B. Kerangka Pikir



Gambar 2.1 : Kerangka pikir penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menggunakan kerangka berpikir untuk memaparkan secara kronologis dalam setiap menyelesaikan pokok permasalahan penelitian, yaitu optimalisasi pelaksanaan pemuatan agar dapat berjalan dengan lancar. Untuk memenuhi kelancaran tersebut maka harus mengadakan persiapan terlebih dahulu.

Untuk menunjang kelancaran kegiatan pemuatan di MV. CTP Golden harus didukung dengan sarana dan prasarana yang memadai, maka kegiatan pemuatan dapat dilakukan dengan lancar. Namun masalah-masalah yang dihadapi MV. CTP Golden mengenai kondisi peralatan bongkar muat yang banyak mengalami kerusakan yang mengakibatkan kerusakan kontainer. Familiarisasi terhadap *crew* kapal mengenai pelaksanaan pemuatan perlu dilakukan, untuk menghindari terjadinya kerusakan muatan dan kontainer saat pelaksanaan pemuatan.

Selain pengawasan dan pengamatan, faktor yang mempengaruhi lancarnya kegiatan pemuatan yaitu adanya koordinasi antara *crew* kapal dengan operator *crane* darat, karena bagaimanapun baiknya sarana dan prasarana bongkar muat tidak ada artinya apabila tidak didukung oleh komunikasi yang baik, karena untuk pengamatan dan pengawasan pemuatan tersebut perlu komunikasi yang baik juga, maka perlu bagi *crew* kapal dan *operator crane* darat untuk berkomunikasi mengenai keadaan alat maupun kondisi kapal saat pelaksanaan pemuatan.

C. Definisi Operasional

1. Container

Definisi kontainer menurut *International Standart Organization* (ISO) pada saat beberapa pejabat mempunyai pandangan yang berbeda mengenai kontainer. Maka, *International Standard Organisation* (ISO) menetapkan definisi *container* sebagai berikut :

Adapun definisi *container* antara lain ;

- a) Mempunyai sifat tetap, cukup kuat untuk dipergunakan berkali-kali.
- b) Dirancang khusus agar memenuhi syarat pengangkut barang, dengan lebih dari satu kali angkutan, tanpa perlu membongkar isinya.
- c) Dilengkapi dengan peralatan yang memungkinkan *ready handling*, terutama dari cara angkutan satu ke cara angkutan lainnya.
- d) Dirancang sedemikian rupa agar mudah mengisi dan mengosongkannya.
- e) Mempunyai ruangan dalam (*interval volume*) satu (1) meterkubik (35,8 kaki kubik) atau lebih.

2. Corner casting

Merupakan bagian dari kontainer yang paling pokok yang terletak dipojok-pojok atau siku-siku dari kontainer dan dipasang dibagian atas dan bagian bawahnya. Bagi *corner casting* bagian atas berfungsi sebagai untuk mengangkat petikemas dan tempat ujung *twistlock* untuk mengunci kontainer yang berikutnya. Bagi *corner casting* bagian bawah berfungsi sebagai tempat ujung *twistlock* untuk mengunci kaki kontainer dan sebagai tempat untuk melasing kontainer tersebut ke kapal.

3. *Container High Cube*

Kontainer yang ukurannya lebih dari ukuran dari kontainer biasa. Hal ini akan sangat berpengaruh terhadap pelashingan dari kontainer tersebut di atas *deck*. Bila di kontainer biasa kita bisa melakukan pelashingan dengan cara menyilang, maka pada kontainer ini kita hanya bisa melakukan pelashingan dengan lurus saja, hal ini disebabkan oleh alat lashing yaitu *lasing rod* yang dibuat hanya dengan ukuran standar.

4. *Double Stacking Single Bridge Cone*

Alat ini berbentuk kerucut dengan pengikat/penahan kontainer terdapat di bagian atas dan bawah. Biasanya dipakai untuk penyusunan kontainer ditingkat kedua disisi paling luar, baik dimuka atau belakang.

5. *Double Stacking Double Bridge Cone*

Alat ini terdiri dari dari 4 buah kerucut dimana 2 buah terpasang menghadap ke atas dan 2 buah lainnya menghadap ke bawah. Biasanya dipasang pada tingkat kedua susunan kontainer di bagian tengah dimana akan mengikat 2 buah kontainer yang saling berdampingan, baik kontainer di bawah untuk *cone* yang menghadap kebawah dan kontainer di atas untuk *cone* yang menghadap ke atas. Dengan demikian alat ini dapat mengikat 4 buah kontainer sekaligus.

6. *Deck Pin* atau *Deck Locking Pin*

Kegunaan alat ini untuk menahan bagian dasar kontainer setelah dimasukkan kedalam *base cone*.

7. *Twist Lock*

Alat ini berfungsi untuk mengikat kontainer yang disusun menumpuk ke atas.

8. *Turn Buckle*

Alat ini dipasang di geladak di tempat lashingan yang berada di *deck*. Bentuknya berupa dua batang berulir dimana ujung bagian bawah mempunyai ikatan berbentuk segel yang dikaitkan ditutup palka dan ujung yang lainnya dipasangkan pada ujung dari *lashing bar*. Bila bagian tengah diputar maka kedua batang akan mengencang atau mengendur.

9. *Lashing Bar*

Alat ini berupa batang besi yang mempunyai ukuran panjang bermacam-macam, tergantung pada susunan kebeberapa susunan kontainer yang akan dilashing.

10. *Extention Hook*

Alat ini digunakan untuk menyambung *lashing bar* yang tidak mencukupi untuk melashing kontainer *high cube*. *Extention hook* berbentuk seperti di salah satu ujung dan ujung lainnya terdapat mata, alat ini akan dikaitkan kemata bagian bawah dari *lashing bar* sedangkan ujung lain dikaitkan dengan *turn buckle*.

11. *Base Cone*

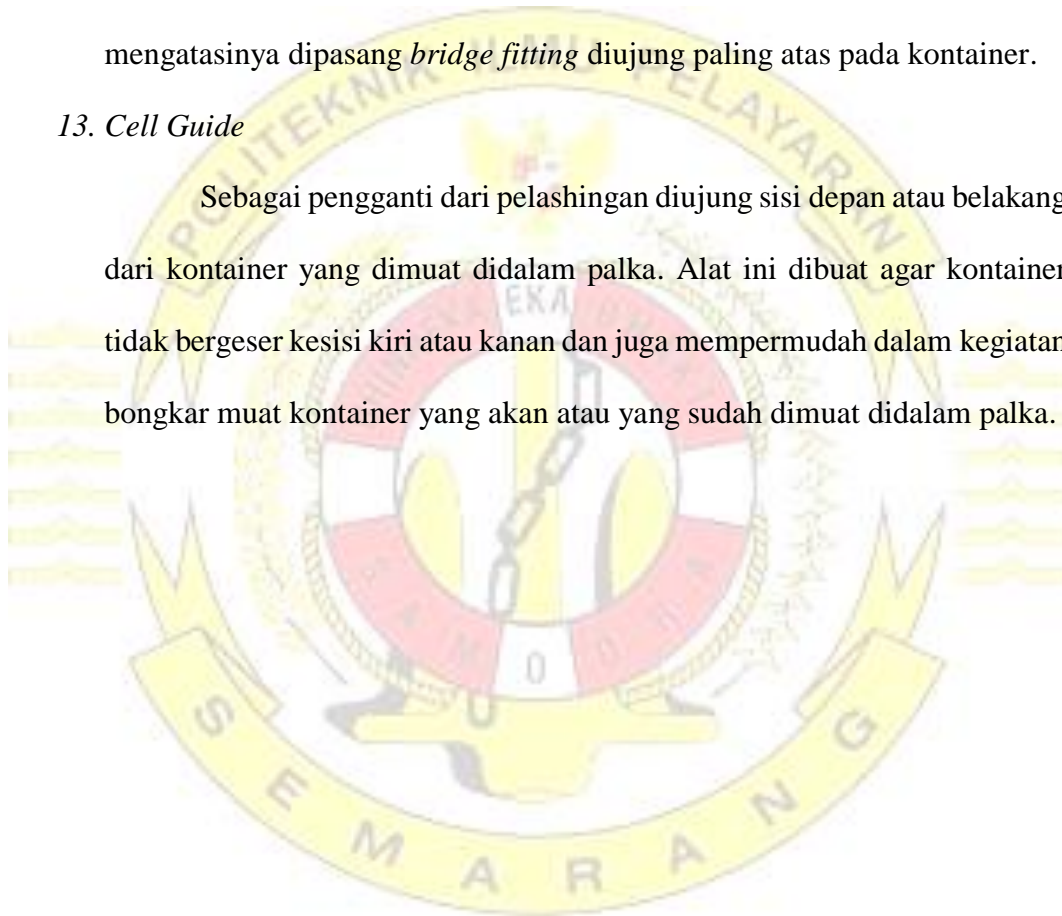
Adalah alat untuk dudukan serta penahan kontainer atau sering disebut *kaki container* atau sepatu kontainer. Begitu juga untuk kekuatan geladaknya harus cukup kuat untuk memikul beban dari kontainer yang diangkutnya serta memberi jarak antara bagian dasar dari kontainer dan geladak agar tidak saling melukai.

12. Top Lock (*Bridge Fitting*).

Adalah alat yang berfungsi untuk mengikat dua buah kontainer menjadi satu kesatuan. Alat ini ditempatkan pada kontainer yang berada pada *tier* paling atas, bila jarak antar kontainer sangat jauh dan dapat mengakibatkan benturan antara kontainer sehingga akan menimbulkan bunyi dan dapat mengakibatkan rusaknya bagian kontainer, maka untuk mengatasinya dipasang *bridge fitting* diujung paling atas pada kontainer.

13. Cell Guide

Sebagai pengganti dari pelashingan diujung sisi depan atau belakang dari kontainer yang dimuat didalam palka. Alat ini dibuat agar kontainer tidak bergeser kesisi kiri atau kanan dan juga mempermudah dalam kegiatan bongkar muat kontainer yang akan atau yang sudah dimuat didalam palka.



BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian-uraian sebelumnya dalam pembahasan mengenai "Optimalisasi Pelaksanaan Pemuatan Kontainer Di MV. CTP Golden", maka sebagai bagian akhir dari skripsi ini penulis memberikan beberapa simpulan sebagai berikut :

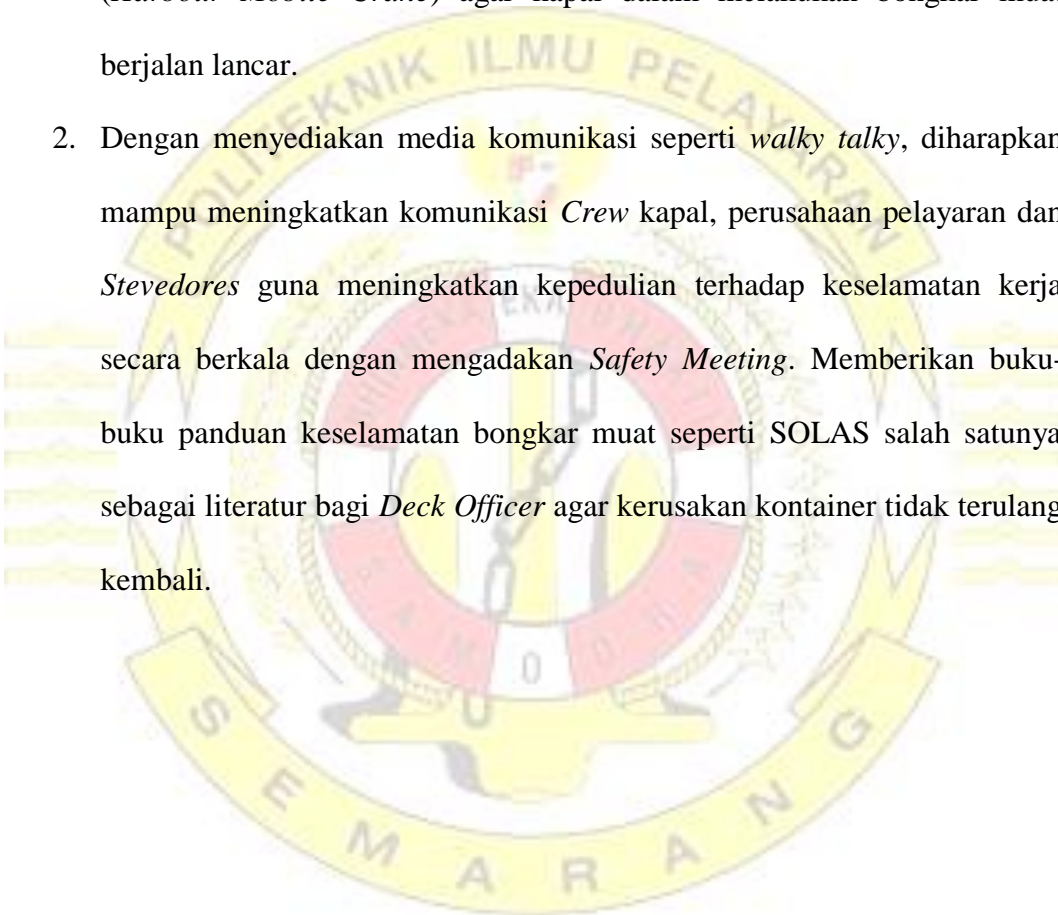
1. Keterlambatan pelaksanaan pemuatan kontainer di MV. CTP Golden disebabkan karena *gentry crane* sebagai alat utama bongkar muat sering mengalami kerusakan.
2. Kerusakan kontainer saat pelaksanaan pemuatan di MV. CTP Golden disebabkan karena kurang disiplin dan kurang tanggung jawabnya ABK serta pekerja darat yang bertugas selama pelaksanaan bongkar muat.

B. SARAN

Mengingat begitu besar peranan proses bongkar muat terhadap kelancaran kapal untuk bisa berlayar lagi ke pelabuhan selanjutnya, maka pelaksanaan proses bongkar muat di atas kapal hendaknya dilaksanakan secara benar dan mengacu pada prosedur yang telah ditetapkan. Untuk mendapatkan hasil yang optimal dan sesuai dengan ketentuan peraturan yang berlaku dalam kesiapan kapal untuk melaksanakan proses bongkar muat.

Masih ada beberapa kekurangan dalam pelaksanaan bongkar muat, adapun saran-saran dari penulis antara lain :

1. Sebaiknya *operator crane* dan teknisi dari darat mengadakan perawatan rutin terhadap alat-alat bongkar muat agar alat-alat dapat berfungsi dengan baik dan mengadakan penambahan peralatan cadangan seperti HMC (*Harbour Mobile Crane*) agar kapal dalam melakukan bongkar muat berjalan lancar.
2. Dengan menyediakan media komunikasi seperti *walky talky*, diharapkan mampu meningkatkan komunikasi *Crew* kapal, perusahaan pelayaran dan *Stevedores* guna meningkatkan kepedulian terhadap keselamatan kerja secara berkala dengan mengadakan *Safety Meeting*. Memberikan buku-buku panduan keselamatan bongkar muat seperti SOLAS salah satunya sebagai literatur bagi *Deck Officer* agar kerusakan kontainer tidak terulang kembali.



DAFTAR PUSTAKA

- Sugono, Dendy. 2008. *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat*. Jakarta: Gramedia.
- Oxford. 2008. *Oxford Learner's Pocket Dictionary*. Britania Raya: Oxford University Press.
- Soemarwoto, Carlio Otto. 2012. *Kapal dan Muatannya*. Jakarta.
- Suzdayan. 2012. *Container Ships and Cargo Securing Training*.
Sumber: www.birulautku.blogspot.co.id/2012/12
- Tumbel A. H. 1991. *Petikemas dan Penanganannya*. Jakarta.
- IMO. 2011. *Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing*. London.
- Tim BPLP Semarang. *Memuat Untuk Perwira Kapal Niaga*. Semarang.
- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukardi. 2013. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Meleong, Lexy . J. 2015. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Remaja Rosda Karya.
- Foster. S. T. 2004. *Managing Quality: an Integrative Approach*. Pearson Education International.

SHIP'S PARTICULAR

NAME OF SHIP	:	MV. CTP GOLDEN
CALL SIGN	:	PNLU
IMO NUMBER	:	9159098
MMSI Number	:	525015706
LENGTH OVER ALL (L.O.A.)	:	145.68 M
BREADTH (MOULDED)	:	25.00 M
DEPTH (MOULDED)	:	12.80 M
LENGTH BETWEEN PERPENDICULARS	:	136.00 M
GROSS TONNAGE	:	11,810 MT
NET TONNAGE	:	6,668 MT
OWNER	:	PT. PELAYARAN CARAKA TIRTA PERKASA
OFFICIAL NUMBER	:	23993-97-C
BUILDER	:	IWAGI ZOSEN CO. LTD. (Hull No.S-Z170)
KIND OF SHIP	:	CONTAINER CARRIER
CLASSIFICATION	:	NK, NS*(CONTAINER CARRIER),MNS*
PORT OF REGISTRY	:	JAKARTA
DATE KEEL LAID	:	MARCH 15, 1997
: LAUNCHED	:	JUNE 08, 1997
: DELIVERED	:	JUNE 28, 1997
MAIN ENGINE	: TYPE & NUMBER	KAWASAKI-MAN B&W 6S50MC-1 SET
	: OUTPUT(M.C.O.)	11,640 PS X 127 RPM / 8561 KW
TYPE OF SHIP	:	SINGLE SCREW MOTOR DRIVEN CONTAINER CARRIER WITH FORECASTLE AND POOP STEM BULBOUS BOW & STERN TRANSOM
SEA SPEED	:	15.00 Knots
FULL LOAD WEIGHT	:	
FUEL OIL	:	882 M3
DIESEL OIL	:	150 M3
BALLAST	:	3164 TON
FRESH WATER	:	296 TON
REFFER PLUG	:	40 PLUG
FREEBOARD SUMMER	:	4.028 M
FULL LOAD DRAFT (SUMMER,EXTREME)	:	8.814 M
FULL LOAD DISPLACEMENT	:	20,372.10 T
DEADWEIGHT	:	15,670.10 T
LIGTH SHIP WEIGHT	:	4,702.00 T
STOWAGE NUMBER OF CONTAINER	:	
CASE 1 MAX. TEU: IN HOLD	:	438 TEUS
: ON DECK	:	534 TEUS
: TOTAL CAPACITY	:	972 TEUS
CASE 2 MAX. FEU: IN HOLD	:	26 TEUS / 206 FEUS
: ON DECK	:	6 TEUS / 264 FEUS
: TOTAL CAPACITY	:	32 TEUS / 470 FEUS
TOTAL OF CREW	:	22 PERSONS
LAST DRY DOCK	:	PASIR GUDANG, MAR 20TH - APR 07TH 2017 (MMHE)
COMMUNICATION	:	
INM-C E-MAIL	:	452501669@in.mail65.com.sg
SAILOR BRANDBOARD CONHAM E-MAIL	:	ctpgolden@ipsignature3.net
MF/HF MMSI NUMBER	:	525015706
MASTER'S NAME	:	RICARDO W. F TAKARIA

IMO CREW LIST

Page No.
1 of 1

1. Name of ship MV. CTP GOLDEN		2. Ports of arrival PASIR GUDANG		3. Date of arrival / 8 / 2017		
4. Nationality of ship INDONESIA		5. Port arrived from / Port of destination PORT KLANG / JAKARTA		6. Nature and No of Identity Document		
No	8 Family Name, given names	9 Rank or rating	10. Nationality	11. Date and place of birth	No of Seaman Book	No of Passport
01	CAPT. THONY L KALAJUKIN	MASTER	INDONESIAN	TAAR, 07-12-1960	F 016758 26-04-20	B 3194199 15-02-21
02	RAYNALDO PANGANDAHENG	CH. OFF	INDONESIAN	JAKARTA, 05-01-1983	C 023684 05-12-18	B 3382323 24-02-21
03	RUDI PRAYITNO	2ND OFF	INDONESIAN	PEMALANG, 31-12-1990	E 098532 04-11-19	B 4334878 21-06-21
04	GANDUNG APRILANGGA	3RD OFF	INDONESIAN	KENDAL, 27-04-1993	B 086708 15-08-18	A 6202143 21-08-18
05	PETRUS MINGGU	CH. ENG	INDONESIAN	TORAJA, 08-05-1957	E 081947 01-06-19	A 6587298 03-10-18
06	RIKARDO JUNEDI HABEAHAN	2ND ENG	INDONESIAN	SIMARGARAP, 02-04-1987	D 025242 02-12-19	B 0099050 03-12-19
07	MELKI TAPAHING	3RD ENG	INDONESIAN	MANADO, 19-05-1969	B 088723 01-08-18	A 8715338 07-08-19
08	HERMAWAN	4TH ENG	INDONESIAN	PEMALANG, 17-10-1986	Y 064704 11-07-19	B 4519445 25-07-21
09	ASRIFI	BOATSWAIN	INDONESIAN	BAWEAN, 04-02-1958	D 004566 17-09-19	B 2168150 15-10-20
10	SUDIRMAN KASIM	AB - A	INDONESIAN	ENREKANG, 14-10-1978	A 063128 03-08-19	B 6565001 02-03-22
11	YACONIS SAHETAPY	AB - B	INDONESIAN	JAKARTA, 18-09-1971	F 042678 26-07-20	A 6023686 22-07-18
12	DEDY JANUARDI	AB - C	INDONESIAN	MEDAN, 10-01-1988	E 032784 05-11-18	B 3985682 17-05-21
13	MOCH MANSYUR	ELECT	INDONESIAN	SEMARANG, 18-08-1970	Y 064407 07-08-18	B 3141955 05-02-21
14	HERMAN RIZAL	FITTER	INDONESIAN	PALEMBANG, 22-06-1955	E 112489 05-09-19	A 5294678 29-04-18
15	MASKURI HENDRYANTO	E FORMAN	INDONESIAN	BREBES, 12-08-1981	Y 035959 31-03-18	B 7122040 18-05-22
16	EKO JARWONO	OILER - A	INDONESIAN	MAGELANG, 09-07-1982	E 108187 11-08-19	B 0399037 04-02-20
17	EDY HARTONO	OILER - B	INDONESIAN	BULO, 05-02-1991	A 011230 03-02-19	A 7762197 22-04-19
18	ARIEF	OILER - C	INDONESIAN	JAKARTA, 30-09-1964	E 158249 03-03-20	B 6972790 17-04-22
19	DAMUIN	COOK	INDONESIAN	BREBES, 06-07-1982	D 077114 07-05-18	A 4965526 08-03-18
20	ARIF KURNIAWAN	O / S	INDONESIAN	JAKARTA, 05-01-1979	E 066467 27-02-19	B 5384983 23-11-21
21	IDFAN AGUNG PRATAMA	DECK CADET	INDONESIAN	PARAJA, 28-03-1995	E 068793 20-04-19	B 4026672 13-05-21
22	PUNKY PRASTYO	DECK CADET	INDONESIAN	KARANGANYAR, 02-02-1996	E 057106 17-03-19	B 3325865 02-03-21
23	MOH RIEZWAN FAUZIM	ENGINE CADET	INDONESIAN	TASIKMALAYA, 01-03-1996	E 074120 22-03-19	B 4732163 02-09-21

IMCO Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

Twenty-Three (23) Crew Including Master

12. Date and signature by master, authorized agent or officer

PASIR GUDANG, AUGUST 2017



CAPT. THONY L. KALAJUKIN
Master Of MV. CTP GOLDEN

**PT.PELAYARAN CARAKA TIRTA PERKASA
MV.CTP GOLDEN / PNLU**

**BERITA ACARA
Container 20 full Dry CTPU 2733372
Robek dan peot**

Pada hari rabu tanggal 21 december 2016 jam 05.40 wib Saat ctp golden sandar di pnp 009 saat pengangkatan container 20 dry CTPU 2733372 Ke kapal ctp golden voy 290 E/291E Terjadi kegagalan fungsi gantry yang mengakibatkan container lepas bersama spreader dan menimpa cell guide atas kapal pada bay 05-01-04 yang mengakibatkan robek pada bagian front door kurang lebih 2m x 2m dan sebagian isi dari container tersebut berupa pupuk dalam karung tercecer keluar.

Demikian berita acara ini dibuat dan di tanda-tangani, untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Tg priok 21 DEC 2016

Mengetahui,

Perwira muatan



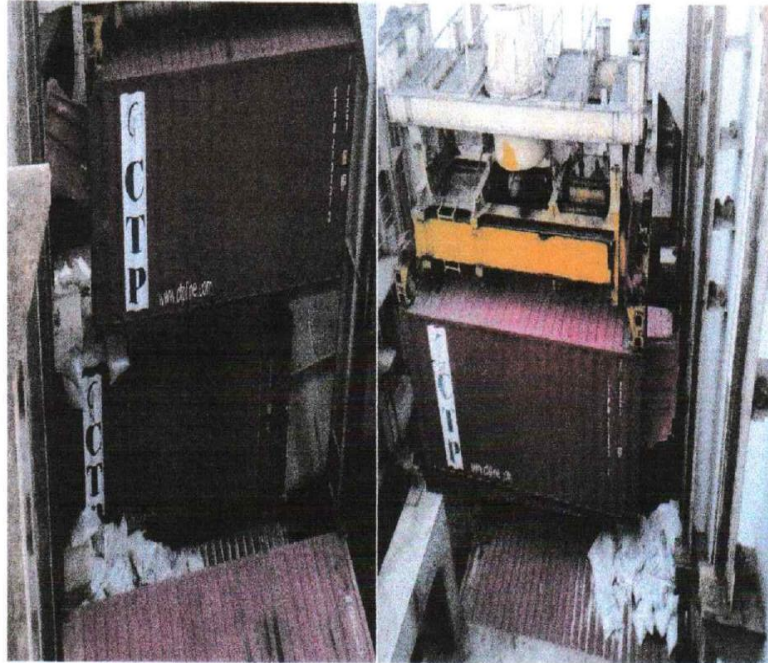
Raynaldo p
Mualim I



Capt. Ricardo Takaria
Nakhoda

MV CTP GOLDEN.

BAY 05 01 04



CTP GOLDEN

BERITA ACARA

Pada hari ini jumat, tanggal 06 january 2017, jam 0212 WIB saat CTP Golden sandar di Pelabuhan Gabion Belawan pada saat pemuatan dari darat ke kapal terjadi kerusakan cell guy pada lokasi palka 5 Bay 180404 saat pemuatan container KSCU 2460687 yang diakibatkan

Oleh penanganan operator crane yang tak bagus .

Akibat kejadian diatas cell guy pada lokasi tersebut patah 2 meter

Segala kerusakan tersebut dibebankan ke pihak bongkar muat darat.

Kapal tak bertanggung jawab atas biaya yang ditimbulkan .

Demikian berita acara ini dibuat dengan sebenarnya .

Belawan 06 January 2017

Dibuat oleh Mualim 1



Raynaldo Pangandaheng
Mualim satu

Saksi



Theo Ayub Suawa
Perwira jaga

Mengetahui



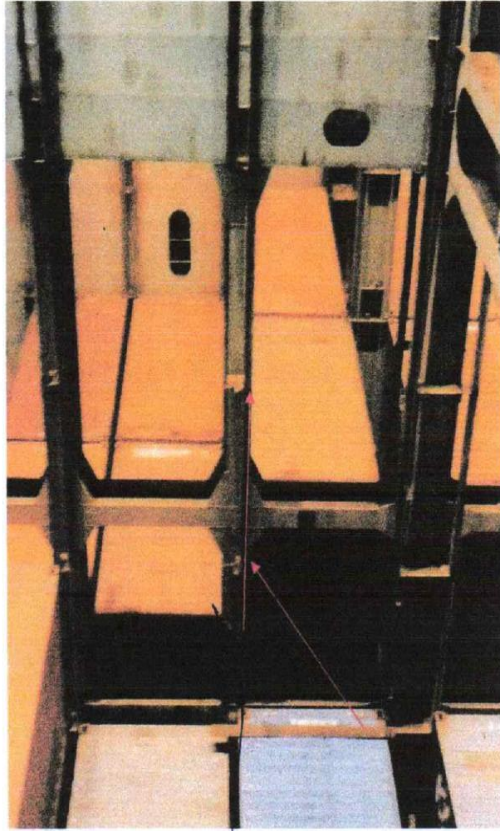
Capt Ricardo. Takaria
Nahkoda CTP Golden



Agen CTP Line



Foreman Bongkar Muat



cell Guy patah
sepanjang 2 meter

Pup
CD



HASIL WAWANCARA

Dalam proses pengumpulan data Skripsi ini dengan judul “Optimalisasi Pelaksanaan Pemuatan Kontainer Di MV. CTP Golden”. Peneliti mengambil metode pengumpulan data dengan cara wawancara kepada Mualim I, Mualim II, Mualim III dan *Foreman*. Daftar wawancara yang telah peneliti lakukan sebagai berikut:

a. Pertanyaan untuk Mualim I

Mualim I : Raynaldo Pangandaheng

1. Apa yang menyebabkan pemuatan kontainer tidak sesuai dengan prosedur?

Jawab :

Kurang pengetahuannya awak kapal terutama *rating* tentang prosedur-prosedur tersebut disebabkan karena tingkat ke respekkan awak kapal terhadap lingkungan sekitar sangat kurang, atau bisa disebut dengan kata lain yaitu para awak kapal disini terlalu menyepelekan hal-hal yang penting tersebut.

2. Apa yang menyebabkan tidak dilanjutkannya proses bongkar muat?

Jawab :

Memang dalam kondisi hujan dan angin dalam kapasitas yang tinggi sampai sedang kita tidak bisa melanjutkan kegiatan pemuatan, dikarenakan semakin lama palka terbuka air hujan akan masuk ke dalam palka. Resiko para awak kapal semakin besar dan juga kondisi genangan air akan menambah kerjaan para awak kapal dalam proses pengeringan. Oleh karena itu kita tidak bisa melanjutkan proses pemuatan agar tidak

menambah kerjaan para awak kapal dan juga memang resiko untuk para awak kapal jadi lebih besar.

b. Pertanyaan untuk *Foreman*.

***Foreman* : Agus Nurkholis**

1. Bagaimana kondisi alat bongkar muat di pelabuhan ini?

Jawab:

Gentry crane adalah salah satu alat yang sangat dibutuhkan dalam proses bongkar muat yang mana fungsinya adalah mengangkat muatan dari darat ke atas kapal dan sebaliknya dari atas kapal ke darat. *Gentry crane* di pelabuhan Tanjung Priok 009 ini ada empat buah. Tetapi kondisi dari *gentry crane* tersebut sudah sering rusak karena termakan usia. Mulai dari *wire* yang terkadang *loss* dan terbelit, sampai mesin *gentry crane* yang sering macet dan mogok. *Gentry crane* ini seharusnya harus segera diganti dengan yang baru ataupun diadakan perbaikan total. Kerusakan alat ini sangat menghambat kerja bongkar muat di atas kapal. Kita sudah melaporkan masalah ini ke kantor tetapi tetap *gentry crane* tetap dipaksakan bekerja dengan perbaikan seadaanya.

2. Bagaimana upaya mengurangi kerusakan alat bongkar muat ini?

Jawab :

Perawatan pada alat ini biasanya di lakukan sebelum proses bongkar muat dilaksanakan dan perawatan alat ini dengan cara perawatan harian berkala harian, bulanan dan tahunan.

c. Pertanyaan untuk Mualim II

Mualim II : Rudi Prayitno

1. Apa yang menyebabkan kurang disiplin dan kesadaran ABK dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya saat proses bongkar muat ?

Jawab :

Kurangnya kedisiplinan serta kesadaran dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab tersebut ada karena kurangnya pengetahuan para pekerja darat terhadap bahaya yang ditimbulkan jika tidak dilaksanakannya tugas dengan tanggung jawab, seperti halnya tidak dilaksanakan pengawasan dan melakukan pekerjaannya dengan baik. Hal ini akan berakibat sangat fatal karena kita tidak tahu kondisi selama proses bongkar muat tersebut berjalan aman tidak untuk semua pihak, dibutuhkan pengawasan yang baik untuk proses bongkar muat. Jika ternyata masih terdapat kelalaian dalam proses bongkar muat pasti dinyatakan faktor tersebut karena *human error*. Selain itu para anak buah kapal juga kurang respek terhadap proses bongkar muat.

d. Pertanyaan untuk Mualim III

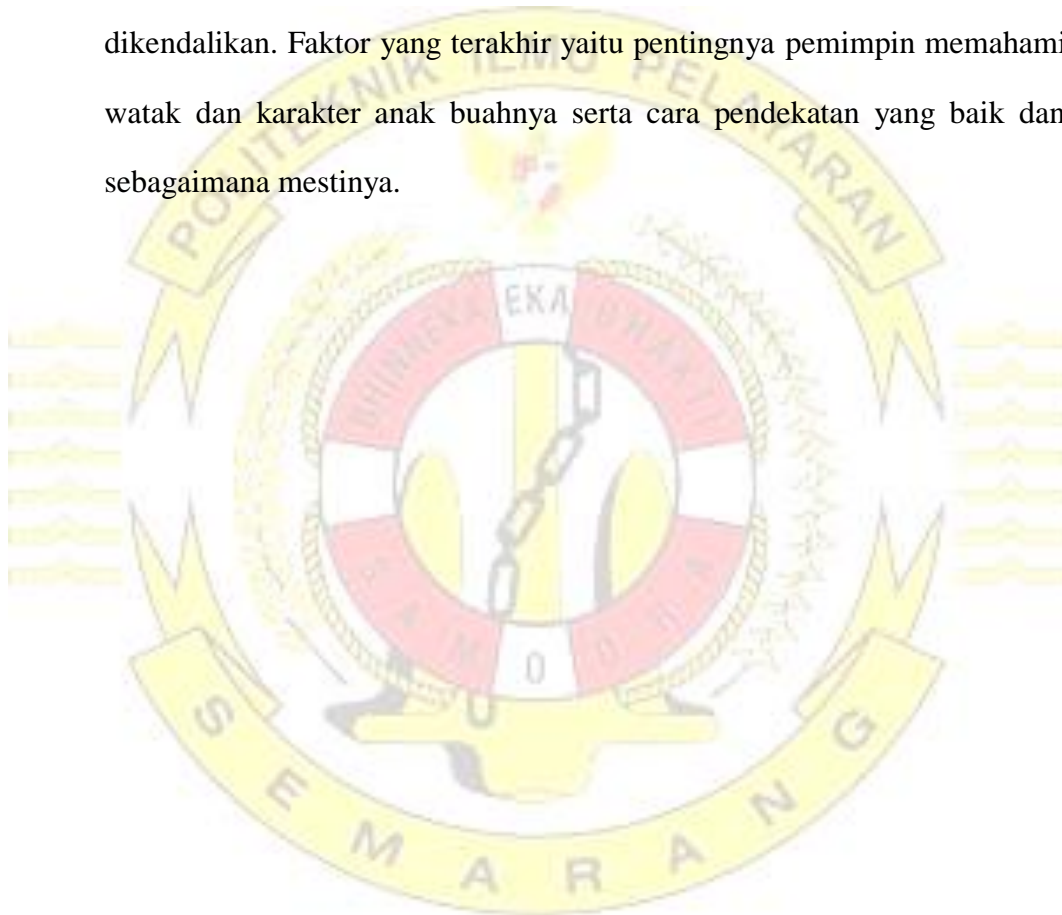
Mualim III : Gandung Aprilangga

1. Apa yang menyebabkan kurangnya kedisiplinan serta kesadaran dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab seperti halnya pada saat melakukan pengawasan terhadap proses bongkar muat ?

Jawab :

Kurangnya kedisiplinan serta kesadaran dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab disebabkan oleh beberapa faktor yaitu faktor gaji yang

masih tergolong rendah untuk seseorang yang bekerja di laut dengan sering dihadapkan dengan bahaya. Selain itu latar belakang atau riwayat hidup awak kapal tersebut, oleh karena itu saat ini sangat penting dilakukan tes psikologi sebelum bergabung bersama suatu perusahaan. Faktor berikutnya adalah faktor pemimpin di atasnya, jika pemimpin mempunyai sifat yang tegas maka anak buah dapat dengan mudah dikendalikan. Faktor yang terakhir yaitu pentingnya pemimpin memahami watak dan karakter anak buahnya serta cara pendekatan yang baik dan sebagaimana mestinya.



	FORMULIR USULAN JUDUL SKRIPSI	No SOP	F.PUDIR.1.PSN.14
		Tgl ditetapkan	02 November 2015
		Revisi ke	00
		Tgl revisi	-
		Tgl diberlakukan	04 Januari 2016

LEMBAR PENGAJUAN JUDUL SKRIPSI

Nama Taruna : **PUNKY PRASTYO**
 NIT : **51145194 N**
 Semester / Prodi : **7 (TUJUH) / NAUTIKA**

Judul skripsi yang diusulkan yaitu :

“ OPTIMALISASI PELAKSANAAN PEMUATAN KONTAINER DI MV. CTP GOLDEN “

RUMUSAN MASALAH :

1. Mengapa terjadi keterlambatan saat proses pemuatan kontainer di MV. CTP Golden?
2. Mengapa terjadi kerusakan kontainer saat proses pemuatan di MV. CTP Golden?

Pembimbing I (Materi) : **Capt. H. S. SUMARDI, S.H., M.M., M.Mar**
 Pembina Utama Muda (IV/c)
 NIP. 19560625 198203 1 002

Pembimbing II (Metode Penulisan) : **Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST, M.Si, M.Mar**
 Penata Muda Tk. I (III/b)
 NIP. 19780227 200912 1 002

Semarang, Agustus 2018
 Yang Mengajukan Judul

Mengetahui / Menyetujui

Pembimbing I


Pembimbing II

[Handwritten signatures and dates: 30/8/18, 13/8, 19]

[Handwritten signature of Punky Prastyo]
PUNKY PRASTYO
 NIT. 51145194 N

Mengetahui / Menyetujui
 a.n KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA
 Sekretaris Progam Studi Nautika

[Handwritten signature of Capt. Dwi Antoro]
Capt. DWI ANTORO, M.M, M.Mar
 Penata (III/c)
 NIP. 19740614 199808 1 001

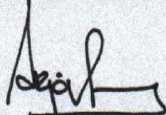
 FORMULIR BIMBINGAN SKRIPSI	No SOP	F.PUDIR.1.PSN.15
	Tgl ditetapkan	02 November 2015
	Revisi ke	00
	Tgl revisi	-
	Tgl diberlakukan	04 Januari 2016

LEMBAR BIMBINGAN SKRIPSI

NAMA : PUNKY PRASTYO
 NIT : 51145194 N
 JUDUL SKRIPSI : OPTIMALISASI PELAKSANAAN PEMUATAN KONTAINER
 DI MV.CTP GOLDEN
 PEMBIMBING I : Capt. H. S. SUMARDI, S.H., M.M., M.Mar

TANGGAL	URAIKAN KEGIATAN	TANDA TANGAN
20-8-18	Ace judul, ajukan proposal	f
20-9-18	Proposal ace, ajukan bab I	f
21-9-18	Bab I ace, ajukan bab II	f
1-10-18	Bab II Revisi	f
3-10-18	Bab II ace, ajukan bab III	f
8-11-18	Bab III Revisi	f
16-11-18	Bab III ace, ajukan bab IV	f
11-1-19	Bab IV Revisi	f
12-1-19	Bab IV ace, ajukan bab V	f
15-1-19	Bab V Revisi	f
18-1-19	Bab V ace, lengkapi secara keseluruhan	f
29-1-19	Ace ntt diujikan di hadapan dosen penguji	f

Mengetahui,
KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA




Capt. ARIKA PALAPA, M.Si, M.Mar
 Penata Tingkat I (III/d)
 NIP. 19760709 199808 1 001

Semarang, 29 Januari 2019
Dosen Pembimbing I











Capt. H. S. SUMARDI, S.H., M.M., M.Mar
 Penata Muda Tk. I (III/b)
 NIP. 19560625 198203 1 002

	FORMULIR BIMBINGAN SKRIPSI	No SOP	F.PUDIR.1.PSN.15
		Tgl ditetapkan	02 November 2015
		Revisi ke	00
		Tgl revisi	-
		Tgl diberlakukan	04 Januari 2016

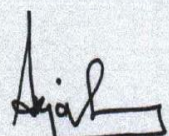
LEMBAR BIMBINGAN SKRIPSI


NAMA : PUNKY PRASTYO
 NIT : 51145194 N
 JUDUL SKRIPSI : OPTIMALISASI PELAKSANAAN PEMUATAN KONTAINER
 DI MV. CTP GOLDEN
 PEMBIMBING II : Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST, M.Si, M.Mar

TANGGAL	URAIKAN KEGIATAN	TANDA TANGAN
20/11/15	pengejaian judul . kcs .	
20/11/15	pengejaian bab I . bab II . bab III .	
21/11/15	Revisi penamunaran, Cetakan baring , Diagram tabel .	
21/11/15	Revisi kcs bab I, II, III	
24/11/15	pengejaian bab II kcs	
27/11/15	bab II . kcs .	
28/11/15	Langkah skripsi	
29/11/15	kcs skripsi siap di bidang kcs evaluasi .	

Mengetahui,
KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA

Semarang, 29 Januari 2019
Dosen Pembimbing II


 Capt. ARIKAT PALAPA, M.Si, M.Mar
 Penata Tingkat 1(III/d)
 NIP. 19760709 199808 1 001


 Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST, M.Si, M.Mar
 Penata Muda Tk. I (III/b)
 NIP. 19780227 200912 1 002

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Punky Prastyo
Tempat/Tanggal lahir : Karanganyar, 02 Februari 1996
NIT : 51145194.N
Jenis Kelamin : Laki-laki
Agama : Islam
Alamat Asal : Dn.Kalak Tengah RT01/RW02,
Ds.Karanganyar, Kec.Karangrayung, Kab.Grobogan
Pekerjaan : Mahasiswa
Status : Belum Menikah



Orang Tua

Nama Ayah : Edi Slamet Budi Santoso
Pekerjaan : Tidak Bekerja
Nama Ibu : Almh. Endang Sri Wahyuni
Pekerjaan : Sudah Meninggal
Alamat : Dn.Kalak Tengah RT01/RW02, Ds.Karanganyar,
Kec.Karangrayung, Kab.Grobogan

Riwayat Pendidikan

1. SD Negeri 1Telawah lulus tahun 2008
2. SMP Negeri 2 Karangrayung lulus tahun 2011
3. SMA Negeri 1 Karangrayung tahun 2014
4. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang – sekarang

Pengalaman Praktek Laut

Nama Kapal 1 : MV. Victory Union
Jenis Kapal : Bulk Carrier
Perusahaan : PT.Jaya Samudera Karunia Shipping PT.Jaya Maritime Services
Alamat : Jl.Kebon Bawang VII No.9 Kel.Kebon Bawang, Kec.Tanjung
Priok, Jakarta Utara.

Nama Kapal 1 : MV. CTP Golden
Jenis Kapal : Container Carrier
Perusahaan : PT. Caraka Tirta Perkasa Line
Alamat : CTPLine Building, Tomang Raya No.57, Jakarta