

**MANAJEMEN PENANGANAN *GENERAL CARGO*
CONTAINER DI MV. ORIENTAL EMERALD**



**Disusun Oleh : SALMAN ALFARISI
NIT. 49124497 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2019

**MANAJEMEN PENANGANAN *GENERAL CARGO*
CONTAINER DI MV. ORIENTAL EMERALD**



SKRIPSI

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

**Disusun Oleh : SALMAN ALFARISI
NIT. 49124497 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

MANAJEMEN PENANGANAN *GENERAL CARGO CONTAINER* DI MV. ORIENTAL EMERALD

DISUSUN OLEH : SALMAN ALFARISI
NIT. 51145264 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan didepan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang,

2019

Dosen Pembimbing I
Materi



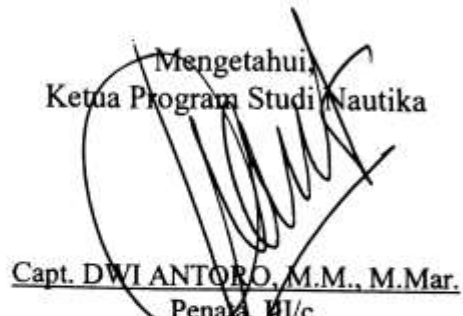
Dr. Capt. M. SUWIYADI, S.Pd., M.Pd.
Pembina Utama Muda, IV/c
NIP. 19550419 198303 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi Penulisan



AMAD NARTO, M.Pd., M.Mar.E.
Pembina, IV/a
NIP. 19641212 199808 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi Nautika



Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar.
Penata, III/c
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

MANAJEMEN PENANGANAN *GENERAL CARGO CONTAINER* DI MV. ORIENTAL EMERALD

DISUSUN OLEH : SALMAN ALFARISI
NIT. 49124497 N

Telah diuji dan disahkan, oleh Dewan Penguji serta dinyatakan lulus
dengan nilai pada tanggal

Penguji I



Capt. ARIKA PALAPA, M.Si., M.Mar.

Penata Tingkat I, (III/d)

NIP. 19760709 199808 1 001

Penguji II



Dr. Capt. M. SUWIYADI, S. Pd., M.Pd.

Pembina Utama Muda, IV/c

NIP. 19550419 198303 1 001

Penguji III



YUSTINA SAPAN, S.ST., MM.

Penata, III/c

NIP. 19771129 200502 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 dibawah ini:

Nama : SALMAN ALFARISI

NIT : 49124497 N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul "Manajemen Penanganan *General Cargo Container* di MV. Oriental Emerald" 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, 2019

Yang menyatakan


SALMAN ALFARISI
NIT. 49124497 N

MOTTO

Whatever you're worrying about, Allah SWT has plan.

He is bigger than your fears. He is stronger than your obstacle.

Have faith.



HALAMAN PERSEMBAHAN

Dengan mengucap rasa syukur kepada Allah SWT, atas segala rahmat dan nikmat-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan tepat waktu, dan dengan segenap kerendahan hati karya ini saya persembahkan untuk:

1. Ayahanda Sriyono dan Ibunda Sulistyowati tercinta yang selalu memberikan doa dan kasih sayangnya.
2. Kakak perempuan Carinae, Arifina dan Kakak laki-laki Muh.Hanif yang selalu memberikan motivasi dan dukungan.
3. Keluarga besar Hadi Utomo yang telah memberikan doa dan dukungan hingga saat ini.
4. Sahabatku dan orang terdekat (Widya Untari) yang selalu menemani dan memberi masukan.
5. Seluruh kru MV. Oriental Emerald yang mengajarkan pengalaman dan memberi dukungan selama saya melakukan praktek laut.
6. Para pembaca yang budiman serta seluruh orang yang telah membantu, mendukung dan mendoakan dalam penyusunan skripsi ini.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada ALLAH SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “**Manajemen Penanganan *General Cargo Container* di MV. Oriental Emerald**”.

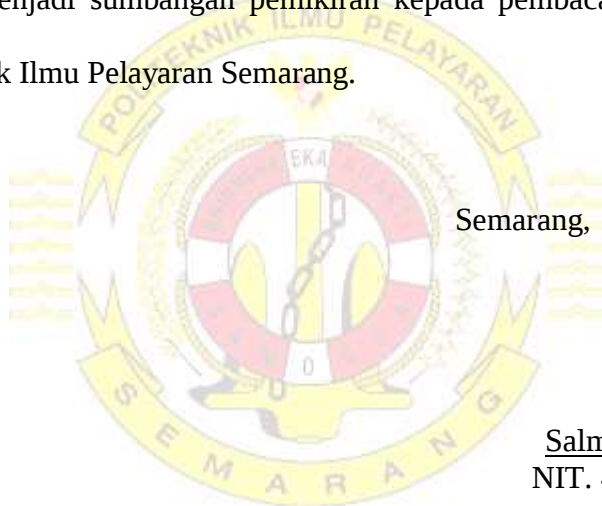
Penulisan skripsi ini disusun dengan maksud untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Profesional Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang menyusun skripsi ini sebaik mungkin dengan keadaan yang sebenar-benarnya berdasarkan penelitian yang pernah dilakukan.

Dalam penyusunan skripsi ini penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, saran, serta bantuan dari berbagai pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini. Dalam kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Capt. M. Suwiyadi, S.Pd., M.Pd. selaku Dosen pembimbing Materi yang telah membimbing.
3. Amad Narto, M.Pd., M.Mar.E. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
4. Seluruh jajaran direksi dan staff PT. Salam Pacific Indonesia *Lines* yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melaksanakan praktek laut.

5. Rekan-rekan di PIP Semarang khususnya Taruna dan Taruni semester 8 periode 88 dan orang terdekat (Widya Untari) yang telah membantu menyumbangkan dukungan dan pemikirannya untuk menyelesaikan skripsi ini.
6. Semua pihak yang telah membantu dan mendukung baik secara moril maupun materiil yang tidak dapat penulis sebut satu-persatu sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Penulis berharap skripsi ini dapat bermanfaat dan berguna untuk menambah wawasan dan menjadi sumbangan pemikiran kepada pembaca, khususnya para Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.



Semarang,

2019

Salman Alfarisi
NIT. 49124497 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
ABSTRAKSI	xi
<i>ABSTRACT</i>	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Perumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
E. Sistematika penulisan	6
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	10
B. Definisi Operasional	21

C. Kerangka Pikir	23
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Metode Penelitian	24
B. Waktu dan Tempat Penelitian	25
C. Data yang Diperlukan	25
D. Metode Pengumpulan Data	27
BAB IV ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum Obyek Penelitian	31
B. Analisis Masalah	34
C. Pembahasan Masalah	37
BAB V PENUTUP	
A. Simpulan	52
B. Saran	52
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

ABSTRAKSI

Salman Alfarisi, 2019. NIT: 49124497 N, “*Manajemen Penanganan General Cargo Container di MV. Oriental Emerald*”, Skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politenik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Capt. M. Suwiyadi, S.Pd., M.Pd, Pembimbing II: Amad Narto, M.Pd., M.Mar.E.

MV. Oriental Emerald adalah kapal *container* yang dirancang untuk mengangkut muatan *container box* dalam jumlah besar. Sebagai distributor dalam membawa muatan *container* dari satu tempat ke tempat lainnya, kapal sempat mengalami kendala yang mengakibatkan proses bongkar muat terhambat dan peletakan kontainer di atas kapal tidak sesuai dengan *bay plan*.

Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terhambatnya proses bongkar muat dan salahnya peletakan kontainer di MV. Oriental Emerald disebabkan kurangnya komunikasi antara pihak kapal dengan *foreman* serta pengawasan yang kurang teliti.

Dengan melaksanakan manajemen yang tepat terhadap penanganan *general cargo container* diharapkan tidak terjadi kendala apapun, sehingga kegiatan bongkar ataupun muat dapat berjalan dengan baik.

Kata kunci: Manajemen, penanganan *general cargo container*

ABSTRACT

Salman Alfarisi, 2019. NIT: 49124497 N, “*Manajemen Penanganan General Cargo Container di MV. Oriental Emerald*”, Thesis Nautical Study Program, Diploma IV Program, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Advisor I: Dr. Capt. M. Suwiyadi, S.Pd., M.Pd, Advisor II: Amad Narto, M.Pd., M.Mar.E.

MV. Oriental Emerald is container ship designed to carry payload container box in large numbers. As a distributor in the container carries from one place to another, the vessel had undergone constraints resulting in loading and discharging process was hampered and the placement of containers on board were not in accordance with the bay plan.

The research method used is descriptive qualitative. The results showed that hampered the process of loading and discharging and harm the laying container on MV. Oriental Emerald due to lack of communication between the crew ship with foreman as well as the supervision of the less conscientious.

By implementing proper management towards the handling of general cargo container is expected not to occur any obstacle, so that loading or unloading activities can be run well.

Keywords: Management, handling general cargo containers

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Macam-macam ukuran kontainer	3
Tabel 4.1	<i>Ship paticular</i> MV. Oriental Emerald	33



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Pikir	23
Gambar 4.1	PT. Salam Pacific Indonesia Lines	31
Gambar 4.2	MV. Oriental Emerald	32
Gambar 4.3	<i>Flat track</i> kontainer diletakkan di <i>tier</i> kedua	50



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	01	<i>Crew List</i>
Lampiran	02	<i>Ship's Particular</i>
Lampiran	03	<i>Manifest</i>
Lampiran	04	<i>Bay plan</i>
Lampiran	05	Wawancara
Lampiran	06	SOP Penanganan <i>Container</i>



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Indonesia merupakan negara maritim yang terdiri dari berbagai pulau yang dipisahkan oleh sungai, danau, maupun lautan. Luas area perairan di Indonesia merupakan modal utama dalam mengembangkan industri pelayaran nasional. Indonesia memiliki jumlah penduduk yang banyak sehingga kebutuhan seluruh penduduk di Indonesia dapat didistribusikan melalui transportasi laut, darat maupun udara.

Secara etimologis, transportasi berasal dari bahasa latin, yaitu *transportare*, *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Transportasi berarti mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Hal ini berarti bahwa transportasi merupakan jasa yang diberikan, guna menolong orang atau barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lain lainnya. Sehingga transportasi dapat didefinisikan sebagai kegiatan mengangkut barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Menurut Salim (2000) transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (*movement*) dan secara fisik mengubah tempat dari barang (*comoditi*) dan penumpang ke tempat lain.

Transportasi laut memberikan kontribusi yang sangat besar bagi perekonomian dunia dimana pengangkutan barang merupakan bagian

terpenting dalam bisnis transportasi. Keefektifan terhadap operasional pelayaran akan menurunkan biaya operasional yang memberikan dampak yang besar bagi konsumen maupun penyedia layanan transportasi itu sendiri. Perlu diketahui bahwa kontribusi transportasi laut menjadi semakin penting karena nilai biaya yang dikeluarkan adalah paling kecil bila dibandingkan dengan biaya transportasi darat ataupun udara. Selain itu jumlah barang yang dapat dimuat, lebih banyak dibandingkan dengan moda transportasi lainnya.

Sampai saat ini sarana angkutan laut masih dianggap lebih efisien dan ekonomis di dalam pengangkutan barang dari suatu tempat ke tempat lain atau dari suatu negara ke negara lain, karena kemampuan memuatnya yang besar yang belum dimiliki oleh moda transportasi yang lain. Menurut Hasim di dalam bukunya "Hukum Pengangkutan di Laut", pengangkutan adalah "kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan. Jadi pengangkutan itu berupa suatu wujud kegiatan dengan maksud memindahkan barang-barang atau penumpang (orang) dari tempat asal ke suatu tempat tujuan tertentu".

Dalam perkembangan angkutan laut, kapal laut dapat dibedakan menurut tipenya atau menurut jenis muatan yang diangkutnya, yaitu adalah kapal *Chemical*, merupakan kapal yang khusus dirancang untuk mengangkut muatan kimia cair, kapal tanker dirancang untuk muatan cair, kapal *bulk carrier* khusus untuk dirancang untuk mengangkut muatan dalam bentuk curah, kapal *general cargo* dirancang untuk mengangkut muatan campuran, kapal *passenger* dirancang untuk membawa penumpang, kapal *RO-RO* dirancang

untuk membawa muatan berupa kendaraan bermotor, dan kapal jenis *container* dirancang untuk membawa muatan kontainer.

Kontainer merupakan salah satu jenis media untuk mengemas berbagai muatan untuk dimuat di atas kapal. Dimana setiap muatan yang dikemas tersebut memiliki sifat sensitif dan betul-betul memerlukan perhatian khusus. Mulai dari pengemasan, pemuatan di kapal, pemisahan dengan muatan-muatan lainnya, serta bagaimana menangani muatan pada saat di kapal.

Kontainer mempunyai berbagai macam ukuran, berikut tabel tentang macam-macam ukuran kontainer:

Tabel 1.1. Macam-macam ukuran kontainer

Keterangan		20 feet	40 feet	40 high cube	45 feet
Dimensi Luar	Panjang	6,058m	12,192m	12,192m	13,716m
	Lebar	2,438m	2,438m	2,438m	2,438m
	Tinggi	2,591m	2,591m	2,896m	2,896m
Dimensi Dalam	Panjang	5,898m	12,032m	12,032m	13,716m
	Lebar	2,352m	2,352m	2,352m	2,438m
	Tinggi	2,385m	2,385m	2,69m	2,896m
Volume		33,1m ³	67,5m ³	76,1m ³	86,1m ³
Berat Kotor		30,480kg	30,480kg	30,480kg	32,500kg
Berat Kosong		2,400kg	4,000kg	4,200kg	4,700kg
Muatan Bersih		28,080kg	26,480kg	26,280kg	27,800kg

Pada tanggal 18 September 2016, kapal Oriental Emerald sandar di dermaga Surabaya untuk melakukan bongkar muat. Pada saat proses bongkar muat selesai dan kapal akan berangkat didapati kontainer *flat track* yang salah

penempatan. Seharusnya kontainer *flat track* tersebut diletakkan di *bay 22 tier* pertama akan tetapi diletakkan di *bay 26 tier* kedua sehingga yang seharusnya *pelashingan* hanya menggunakan *twist lock* akan tetapi karena salah peletakan maka *pelashingan* menggunakan *single bridge base cone* dan *lashing bar* beserta *turn bucklenya*. Maka dari itu agar tidak terjadi kendala dalam pelaksanaan bongkar muat harus sesuai dengan penerapan prinsip-prinsip manajemen (POAC) dan prinsip-prinsip pemuatan.

Berdasarkan paparan tersebut di atas maka peneliti ingin meneliti dengan judul skripsi “**Manajemen Penanganan General Cargo Container di MV. Oriental Emerald**”

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka peneliti dapat mengambil beberapa pokok permasalahan yang selanjutnya dibahas dalam rumusan masalah untuk memudahkan dalam pembahasan bab-bab berikutnya. Peneliti mengangkat beberapa permasalahan yang akan dicari pemecahan masalahannya, adapun rumusan masalah yang dibuat peneliti dalam skripsi ini meliputi:

1. Bagaimana pelaksanaan manajemen penanganan *general cargo container* di MV. Oriental Emerald?
2. Kendala apa yang terjadi saat pelaksanaan manajemen penanganan *general cargo container* di MV. Oriental Emerald?
3. Bagaimana upaya untuk menangani kendala yang terjadi saat pelaksanaan manajemen penanganan *general cargo container* di MV. Oriental Emerald?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian skripsi harus memiliki tujuan agar skripsi yang dibuat lebih bermanfaat. Adapun tujuan penelitian dalam skripsi ini secara umum yaitu:

1. Untuk mengetahui pelaksanaan manajemen *general cargo container*.
2. Untuk mengetahui kendala apa yang dapat terjadi saat pelaksanaan manajemen penanganan *general cargo container*.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan jika terjadi kendala dalam pelaksanaan manajemen penanganan *general cargo container*.

D. Manfaat Penelitian

Dari hasil penelitian skripsi ini diperoleh manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat secara teoritis
 - a. Untuk memberi informasi tentang pelaksanaan *general cargo container*.
 - b. Untuk memberi informasi dan pengetahuan bagi para pembaca tentang kendala yang dapat terjadi saat pelaksanaan manajemen penanganan *general cargo container*.
 - c. Sebagai sumbangan pemikiran bagi para pembaca apabila suatu saat terjadi kendala saat pelaksanaan manajemen penanganan *general cargo container* maka ada upaya yang dapat ditempuh.
2. Manfaat secara praktis
 - a. Bagi pihak yang berada di atas kapal untuk selalu menerapkan manajemen penanganan *general cargo container* yang benar.
 - b. Bagi Nakhoda, Mualim serta awak kapal lainnya untuk mengetahui adanya kendala yang dapat terjadi saat pelaksanaan manajemen

penanganan *general cargo container* agar dapat dicegah atau diminimalisir sekecil mungkin.

- c. Bagi pihak yang bertanggung jawab terhadap muatan untuk memahami upaya yang dilakukan jika terjadi kendala saat pelaksanaan manajemen penanganan *general cargo container* guna melindungi muatan agar muatan tetap dalam keadaan baik dan selamat sampai dermaga tujuan.

F. Sistematika Penulisan

Penelitian ini terdiri dari 5 (lima) bab diawali dengan hal-hal yang bersifat umum, sebagai pengantar dan kemudian pada bab-bab selanjutnya peneliti membahas mengenai hal-hal yang berkaitan langsung dengan judul yang disusun sedemikian rupa sehingga diharapkan dapat memudahkan dalam memahaminya dan memberikan manfaat bagi para pembaca. Uraian ringkas yang peneliti paparkan mengenai sistematika ini dapat dirinci sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada latar belakang ini peneliti menyajikan informasi tentang gambaran negara Indonesia, berbagai macam sarana transportasi laut, ukuran macam-macam container dan kejadian yang pernah peneliti alami selama berlayar serta penanganan muatan di kapal kontainer.

B. Perumusan Masalah

Dalam perumusan masalah dijelaskan tentang masalah yang

akan diteliti oleh peneliti di dalam skripsi ini.

C. Tujuan Penelitian

Memaparkan secara garis besar tujuan yang ingin dicapai dari penelitian skripsi ini.

D. Manfaat Penelitian

Memaparkan manfaat penelitian dari penelitian skripsi ini baik bagi peneliti, lembaga, maupun dunia praktis.

E. Sistematika Penelitian

Dalam sistematika penelitian disebutkan secara singkat mengenai urutan dan isi dari setiap bab di dalam skripsi ini.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini berisi teori-teori yang menjadi dasar permasalahan dalam skripsi ini beserta uraian-uraian yang didapat pada saat peneliti melaksanakan penelitian.

A. Tinjauan Pustaka

Memuat uraian mengenai sumber ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan dan ilmu pendukung lainnya, serta dikaitkan dengan teori yang relevan dengan permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini.

B. Definisi Operasional

Berisikan pengertian secara singkat tentang istilah-istilah penanganan *general cargo container* dalam skripsi ini.

C. Kerangka Pikir Penelitian

Berisi pemaparan kerangka dalam pemecahan tiap-tiap

masalah yang timbul dan akan dibahas oleh peneliti dalam skripsi ini.

BAB III METODE PENELITIAN

A. Metode Penelitian

Dalam bagian ini dijelaskan tentang metode penelitian yang digunakan peneliti.

B. Waktu dan Tempat Penelitian

Waktu penelitian menjelaskan kapan dan berapa lama penelitian yang dilakukan, serta tempat dimana penelitian tersebut dilakukan.

C. Sumber Data

Pada bagian ini dijelaskan data-data yang diambil dan digunakan dalam penelitian skripsi ini sehingga skripsi ini memiliki sumber data yang jelas.

D. Metode Pengumpulan Data

Dalam bagian ini dijelaskan cara-cara yang digunakan untuk mengumpulkan data agar skripsi yang dibuat dapat memberikan data yang akurat.

E. Teknik Analisis Data

Menjelaskan tentang teknik yang diambil oleh peneliti untuk menganalisis data yang diperoleh untuk selanjutnya ditarik pemecahan masalahnya.

BAB IV ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini membahas tentang:

A. Gambaran Umum

Gambaran umum dapat berupa gambaran umum perusahaan, kapal maupun objek yang diteliti.

B. Analisis Masalah

Analisa masalah membahas mengenai analisa-analisa masalah yang ditemukan dalam penelitian ini agar dapat diselesaikan permasalahannya.

C. Pembahasan Masalah

Pembahasan masalah yaitu membahas hasil penelitian guna memecahkan masalah yang dirumuskan.

BAB V PENUTUP

A. Simpulan

Berisikan hasil dari masalah yang dibahas dalam penelitian yang telah dibuat berdasarkan analisis dan ditarik kesimpulan.

B. Saran

Berisikan saran dari hasil yang didapat dari pembahasan permasalahan, sehingga dapat disimpulkan penyelesaian masalah tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka diperlukan untuk menemukan teori yang akan diajukan sebagai bahan acuan dalam penelitian. Dalam bab ini peneliti membuat landasan teori dengan tujuan untuk mendukung pembahasan mengenai manajemen penanganan *general cargo container* di kapal Oriental Emerald.

1. Manajemen

Istilah manajemen telah diartikan oleh berbagai pihak dengan perspektif yang berbeda, misalnya pengelolaan, pembinaan, pengurus, ketatalaksanaan, kepemimpinan, pemimpin, ketatapengurusan, administrasi dan sebagainya. Meskipun pada kenyataannya bahwa istilah tersebut memiliki perbedaan makna. Berikut ini disajikan pendapat para ahli mengenai batasan manajemen yang amat berbeda.

a. Menurut Arso Martopo (2004: 10):

Manajemen berasal dari Bahasa Inggris "*To Manage*" yang artinya mengatur atau mengelola.

Secara teknis manajemen dapat diartikan sebagai kiat (antara seni dan ilmu) mengatur atau mengelola sumber daya (manusia atau non manusia) agar tujuan organisasi dapat tercapai secara efisien.

b. Menurut Malayu Hasibuan (2001: 2):

Manajemen adalah ilmu dan seni mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai suatu tujuan tertentu.

c. Menurut Stoner dan Wankel dalam Siswanto (2003: 4):

“Management is the process of planning, organizing, leading and controlling the effort of organization members and of using all other organizational resources to achieve stated organizational goals”

Yang artinya, manajemen adalah proses dari perencanaan, pengorganisasian, memimpin dan mengendalikan upaya dari anggota organisasi dan menggunakan semua sumber daya organisasi lain untuk mencapai tujuan organisasi.

Menurut Stoner dan Wankel bahwa proses adalah cara sistem untuk menjalankan suatu pekerjaan.

Dalam batasan manajemen di atas prosesnya meliputi:

- 1). Perencanaan, yaitu menetapkan tujuan dan tindakan yang akan dilakukan.
- 2). Pengorganisasian, yaitu mengorganisasikan sumber daya manusia serta sumber daya lain yang dibutuhkan.
- 3). Kepemimpinan, yaitu mengupayakan agar bawahan bekerja sebaik mungkin.
- 4). Pengendalian, yaitu memastikan apakah tujuan yang diinginkan tercapai atau tidak dan jika tidak tercapai dilakukan tindakan perbaikan lanjutan.

2. Penanganan

Menurut Sugiyanto dan Martopo dalam buku Pengoperasian Pelabuhan Laut (2004: 23), penanganan muatan adalah proses penanganan muatan agar selamat sampai ketempat tujuan. Dalam pengertian di atas peneliti mengambil kesimpulan bahwa dalam penanganan muatan perlu ditangani secara khusus oleh tenaga kerja yang profesional, dimulai dari proses

pemuatan ke atas kapal, ketika kapal berlayar, sampai kapal tiba di pelabuhan tujuan dan proses pembongkaran muatan di pelabuhan tujuan berlangsung hingga proses pembongkaran selesai.

Dalam penanganan muatan di atas kapal harus diperhatikan tentang *stowage plan*. *Stowage plan* adalah bagan perencanaan pemuatan barang di atas kapal yang dibuat sebelum kapal melakukan proses bongkar muat. Dalam *stowage plan* ini terdapat nama pelabuhan bongkar, berat, posisi muatan tersebut di atas kapal. Mualim 1 yang bertugas membuat rencana pemuatan di atas kapal yang berkoordinasi dengan pihak darat yaitu kantor cabang atau agen kapal dan juru muat lapangan dengan memperhitungkan stabilitas kapal. Dalam proses pemuatan *stowage plan* dibagi menjadi dua macam, yaitu:

a. *Tentative Stowage Plan*

Stowage plan yang disusun sesuai *cargo booking list* atau muatan yang terdaftar untuk dimuat di atas kapal, atau rencana pemuatan sementara yang dibuat untuk panduan mualim jaga dan juru muat darat dalam penanganan muatan. Karena bersifat *tentative* atau sementara sering terjadi penggeseran atau perubahan posisi muatan tersebut.

b. *Final Stowage Plan*

Stowage plan yang disusun setelah muatan dimuat di atas kapal sesuai dengan keadaan yang sebenarnya, jelas dengan pelayaran tujuan, jumlah muatan, jenis muatan, berat muatan dan merkah muatan bila ada.

Penanganan kontainer dalam penataannya di atas kapal dapat direncanakan dengan baik dan tertata, perencanaan kontainer sering disebut

sebagai *Container Bay Plan*. *Container bay plan* adalah bagan gambar dan pemberian nomor pada muatan kontianer yang dibuat oleh Muallim 1 dengan penataan secara membujur, melintang maupun tegak, yang terdiri dari:

a. *Bay*

Bay adalah pembagian muatan secara membujur dari haluan sampai buritan dari nomor 1 hingga seterusnya. Untuk penomorannya *bay* ganjil ditempati kontainer ukuran 20 kaki, sedangkan *bay* genap untuk kontainer ukuran 40 feet.

b. *Row*

Row adalah pembagian muatan secara melintang, untuk *row* genap dihitung dari tengah ke kiri mulai dari *row* 00 sampai *row* 10, sedangkan untuk *row* ganjil dihitung dari tengah ke kanan mulai dari *row* 00 sampai *row* 09.

c. *Tier*

Tier adalah pembagian muatan secara tegak dihitung dari bawah ke atas atau secara vertikal.

Untuk penomorannya dibagi menjadi 2 yaitu:

- 1). Kontainer yang dimuat di dalam palka penomorannya genap dari 02, 04, 06, 08, 10 dan seterusnya dihitung dari bawah ke atas.
- 2). Kontainer yang dimuat di atas palka penomorannya genap dari 82, 84, 86 dan seterusnya dihitung daari bawah ke atas.

Penanganan muatan ketika melakukan pemuatan di atas kapal, kontainer dapat diletakkan di dalam palka dan di atas geladak, hanya saja untuk penyusunan di atas geladak tidak terdapat *cell guide* seperti yang berada di

dalam palka, namun kadang kita menjumpai kapal yang di atas geladak juga dilengkapi *cell guide*. Untuk kapal-kapal yang tidak mempunyai *cell guide* di atas geladak maka setelah pemuatan kontainer harus segera *lashing* dengan berbagai alat *lashing* sehingga menjadi satu kesatuan dengan badan kapal.

Menurut Suzdayan (2012: 65) alat-alat *lashing* yang bisa dijumpai di atas kapal antara lain:

a. *Single Bridge Base Cone*

Alat ini biasanya digunakan pada bagian dasar susunan kontainer. Untuk penempatan di dalam dasar palka yang bagian bawahnya dimasukkan ke dalam lubang penahan *base cone*, sedangkan untuk penempatan di atas geladak biasanya digunakan jenis yang bagian bawahnya datar yang nantinya dimasukkan ke penahan yang terdapat di atas tutup palka.

b. *Double Bridge Base Cone*

Alat ini biasanya dipasang di atas geladak bagian dasar dari deretan kontainer dimana alat ini berfungsi mengikat dua kontainer sekaligus agar menjadi satu kesatuan.

c. *Double Stacking Single Bridge Cone*

Alat ini berbentuk kerucut pada bagian atas dan bawahnya sebagai penahan kontainer. Biasanya dipakai untuk penyusunan kontainer ditingkat kedua dan seterusnya.

d. *Double Stacking Double Bridge Cone*

Alat ini terdiri dari empat buah kerucut dimana dua buah terpasang menghadap ke atas dan dua buah lainnya menghadap kebawah.

Digunakan untuk penyusunan kontainer yang berderet pada tingkat kedua dan seterusnya untuk mengikat dua kontainer sekaligus agar menjadi satu kesatuan.

e. *Deck Locking Pin*

Alat ini berfungsi untuk menahan bagian dasar kontainer setelah dimasukkan kedalam *base cone*.

f. *Pigeon Hook*

Alat ini berfungsi sebagai tempat untuk mengaitkan *lashing bar*.

g. *Corner Casting Pin*

Alat ini digunakan dengan cara memasukkan salah satu ujung kelubang sisi dari *corner casting* kontainer dan ujung satunya yang berada di bagian luar.

h. *Twist Lock*

Alat ini berfungsi untuk mengikat kontainer yang disusun ke atas dengan menggunakan pengunci putarnya.

i. *Screw Bridge Fitting*

Alat ini berfungsi untuk mengikat dua kontainer sekaligus yang berada disusunan teratas dengan memutar pengencangnya di bagian tengah, bila pengencannya diputar maka kedua ujung alat ini akan saling merapat dan mengencang.

j. *Turn Buckle*

Alat ini dipasang di geladak di tempat lubang *lashing* yang berada di atas geladak. Bentuknya berupa dua batang berulir dengan ujung bawah mempunyai ikatan berbentuk segel yang dikaitkan dengan lubang

lashing, sedangkan ujung satunya berbentuk *hook* untuk mengaitkan pada ujung bawah *lashing bar*. Bila bagian tengahnya diputar ke kanan maka kedua batang berulir itu akan mengencang sedangkan jika diputar ke kiri maka akan mengendur.

k. *Lashing Bar*

Alat ini berupa batang besi yang mempunyai ukuran bermacam-macam, tergantung pada susunan kontainer yang akan *lashing*.

l. *Extention Hook*

Alat ini berfungsi untuk menyambung *lashing bar* yang tidak mencukupi panjangnya untuk *melashing* kontainer *high cube* dengan *turn buckle* agar kontainer dapat *lashing* dengan kuat.

m. *Lashing Point*

Alat ini terletak pada tempat dimana *corner casting* bertumpu yang selalu ada lubang untuk mengaitkan *turn buckle* dengan *lashing bar*.

Penanganan muatan di atas geladak harus memperhatikan hal-hal berikut:

a. Kekuatan geladak atau *deck load capacity*

Deck load capacity adalah kemampuan geladak untuk menahan berat kontainer yang ditempatkan di atasnya, sehingga harus diperhatikan agar berat kontainer yang dimuat di atas geladak tidak melebihi daya topang geladak.

b. Stabilitas kapal

Stabilitas kapal harus diperhatikan agar berat dari kontainer tidak melebihi hingga titik G (titik pusat gaya berat), bila berat muatan pada

kapal terlalu tinggi yang menyebabkan nilai GM semakin kecil maka kapal akan semakin mudah untuk terbalik.

c. Kekuatan topang dari kontainer yang paling bawah atau *container stack load*

Kekuatan topang dari kontainer yang paling bawah bergantung terhadap berat kontainer yang berada di atasnya, jadi jumlah berat dari kontainer yang di atas tidak boleh terlalu berat melebihi daya topang dari kontainer yang paling bawah.

Berdasarkan kutipan di atas, maka banyak hal yang harus dipertimbangkan dan diperhatikan dalam pemuatan diatas geladak, diantaranya mengenai kekuatan geladak atau *deck load capacity*, stabilitas kapal selama pelayaran dan kekuatan topang dari kontainer yang paling bawah atau *container stack load*. Hal-hal tersebut akan berpengaruh terhadap keselamatan muatan dan kapalnya, baik di pelabuhan maupun selama pelayaran. Sehingga dengan memperhatikan hal-hal tersebut diharapkan keselamatan muatan dan kapal akan tetap terjaga hingga sampai pada pelabuhan tujuan.

3. *General Cargo Container*

Menurut Lawalata (1980:13) kontainer yang ada di Indonesia dikenal dengan nama populer peti kemas dalam prakteknya, merupakan peti-peti yang terbuat dari bahan logam terdiri dari beberapa macam ukuran dan tipe. Selain itu, Lawalata mendefinisikan peti kemas adalah gudang mini yang bergerak dari suatu tempat ke tempat lainnya. Sebagai akibat dari adanya pengangkutan.

Sedangkan menurut Amir (1997: 6), peti kemas adalah peti yang terbuat dari logam yang memuat barang-barang yang lazim disebut muatan umum (*general cargo*) yang akan dikirimkan melalui laut.

Menurut Suzdayan (2012: 14), peti kemas adalah kotak besar dari berbagai ukuran dan terbuat dari berbagai jenis pembangunan yang kegunaannya untuk pengangkutan barang-barang baik melalui darat, laut maupun udara.

Menurut (<http://skytransfreightforwarder.blogspot.com/2015/09/jenis-jenis-kontainer-di-industri.html>) jenis-jenis kontainer meliputi:

a. *General Container*

Kontainer paling umum digunakan dalam industri pelayaran, dalam bentuk berbagai dimensi standar ISO. *General container* memiliki ukuran yang bervariasi mulai dari 20 feet, 40 feet, 45 feet sampai 53 feet dan juga *high cube*.

b. *Flat Rack*

Kontainer ini sederhana, dimana sisinya bisa dilipat atau dicopot sehingga membuat rak datar untuk pengiriman dari berbagai macam barang. Biasanya digunakan buat *cargo yg over dimension*.

c. *Open Top Container*

Dengan atap *convertible* yang dapat benar-benar dihapus atau dicopot untuk membuat atap terbuka sehingga bahan-bahan dari setiap ketinggian dapat dikirimkan dengan mudah. fungsinya kurang lebih juga sama dengan *flat rack* untuk *cargo yang over dimension*.

d. *Tunnel Container*

Wadah penyimpanan unit dilengkapi dengan pintu pada kedua ujungnya, kontainer jenis ini sangat membantu dalam bongkar muat bahan dengan cepat.

e. *Open Side Storage Container*

Unit penyimpanan ini disediakan dengan pintu di samping yang dapat mengubah ke sisi benar-benar terbuka yang menyediakan banyak ruang yang lebih luas untuk *loading* bahan yang besar.

f. *Double Doors Container*

Adalah jenis unit penyimpanan yang disediakan dengan pintu ganda, membuat ruang yang lebih luas untuk bongkar muat bahan. Bahan konstruksi termasuk baja, besi dll dalam standar ukuran 20 ft dan 40ft.

g. *Refrigerated ISO Containers*

Ini adalah kontainer yang selalu memiliki suhu rendah (dingin) yang terkontrol. Biasanya digunakan untuk pengiriman barang - barang perishable / yang mudah rusak atau busuk seperti daging, ikan, sayur dan buah buahan agar dapat lebih tahan lama.

h. *Insulated or Thermal Containers*

Kontainer ini adalah wadah penyimpanan pengiriman yang datang dengan kontrol suhu diatur yang memungkinkan untuk mempertahankan suhu yang diinginkan agar tidak terpengaruh oleh suhu luar kontainer.

i. *Tanks*

Unit penyimpanan wadah yang digunakan sebagian besar untuk pengangkutan bahan cair, digunakan oleh proporsi yang besar dari

pengiriman seluruh industri. Terbuat dari baja yang kuat atau bahan anti korosif.

j. *Half Height Containers*

Jenis lain dari kapal kontainer mencakup setengah ketinggian wadah. Kontainer ini kebanyakan dibuat dari baja, wadah ini adalah setengah tinggi kontainer berukuran penuh. Digunakan terutama untuk muatan curah.

k. *Car Carriers*

Mobil carriers adalah unit penyimpanan wadah yang dibuat khusus untuk pengiriman mobil jarak jauh, dengan sisi dilipat yang membantu sebuah mobil yang cocok pas di dalam wadah tanpa risiko yang rusak atau bergerak.

l. *Intermediate Bulk Shift Containers*

Ini adalah khusus penyimpanan pengiriman kontainer yang dibuat hanya untuk tujuan menengah pengiriman barang. Dirancang untuk menangani sejumlah besar bahan dan dibuat untuk tujuan pengiriman ke tempat akhir atau tempat dimana penerima itu berada tanpa perlu bongkar muat di pelabuhan.

m. *Drums*

Seperti namanya, kontainer yang berbentuk melingkar, terbuat dari pilihan bahan seperti baja, serat logam, serat, dll plastik keras yang paling cocok untuk transportasi massal bahan cair.

n. *Special Purpose Containers*

Bukan wadah biasa, ini adalah unit kontainer, yang dibuat untuk tujuan khusus. Sebagian besar digunakan untuk layanan tingkat tinggi seperti pengiriman senjata, peledak atau bahan berbahaya lainnya, akan tetapi keamanan adalah prioritas utama agar muatan khusus tersebut tetap dalam kondisi baik.

B. Definisi Operasional

Untuk memudahkan pembahasan skripsi dengan judul yang dimaksud di atas, maka disusunlah pengertian dan istilah yang terdapat dalam pembahasan skripsi pada tiap bab, diantaranya sebagai berikut:

1. Loading

Kegiatan yang dilakukan untuk menaikkan kontainer dari darat ke atas kapal.

2. Discharge

Kegiatan yang dilakukan untuk menurunkan kontainer dari atas kapal ke darat.

3. Foreman

Mandor dari darat untuk mengarahkan buruh dalam proses bongkar muat.

4. Ship crane

Alat bongkar muat kontainer yang terpasang secara permanen di atas kapal.

5. Container gantry crane

Alat bongkar muat kontainer permanen di pinggir dermaga yang dapat bergeser dengan rel.

6. Harbour mobile crane

Alat bongkar muat di pelabuhan yang fleksibel, sehingga dapat digunakan untuk bongkar muat kontainer maupun barang-barang curah.

7. *Rubber tyred gantry*

Alat bongkar muat yang dapat bergerak di *container yard* untuk menaikkan atau menurunkan kontainer dari dan ke atas truk atau sebaliknya.

8. *Fork lift*

Alat yang dapat bergerak dan memiliki garpu untuk menaikkan atau menurunkan kontainer.

9. *Reach stacker*

Alat yang dapat bergerak dan memiliki *spreader* untuk menaikkan atau menurunkan kontainer.

10. *Container yard*

Tempat yang ada di pelabuhan untuk menyimpan kontainer dalam proses pengeluaran, penerimaan, perawatan dan perbaikan kontainer atau sering disebut Depo.

11. *Full and down*

Suatu keadaan dimana kapal dimuati hingga penuh dan mencapai sarat maksimal.

12. *Long hatch*

Keterlambatan bongkar muat, karena terlambat pada salah satu palka.

13. *Deck load capacity*

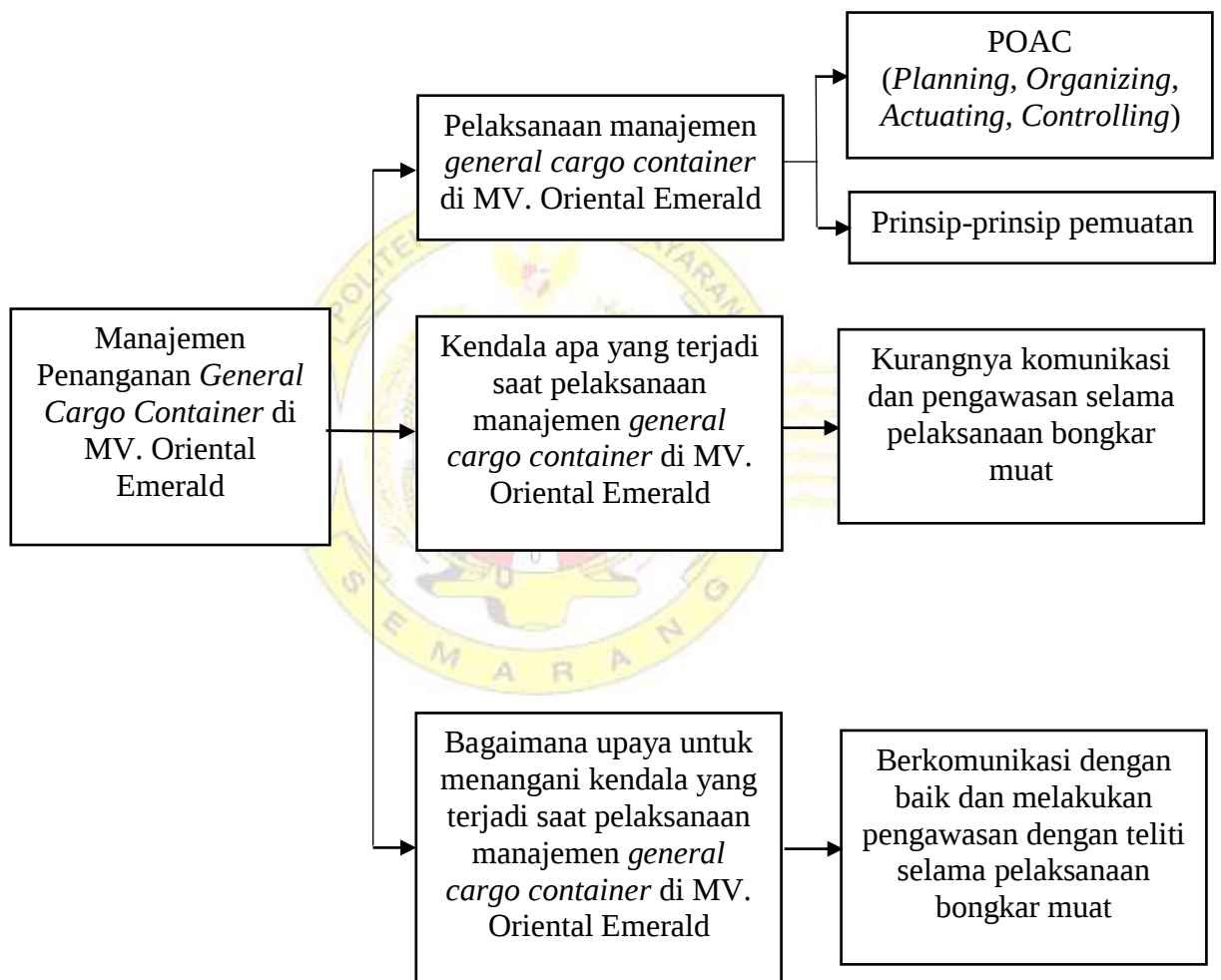
Kemampuan atau kekuatan sebuah geladak untuk menopang beban muatan di atasnya.

14. *Over stowage cargo*

Keadaan dimana muatan yang akan dibongkar berada di bawah muatan pelabuhan berikutnya.

C. Kerangka Pikir

Kerangka pikir menitikberatkan pada pokok permasalahan yang berisi pemaparan kerangka dalam pemecahan masalah yang akan dibahas dalam skripsi yang dibuat oleh peneliti, yaitu manajemen penanganan *general cargo container* di MV. Oriental Emerald. Berikut adalah kerangka berpikir yang telah disusun oleh peneliti:



Gambar 2.1. Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan penelitian dan pengumpulan data-data yang telah dilakukan oleh peneliti selama melaksanakan penelitian di MV. Oriental Emerald, pada permasalahan dalam skripsi yang peneliti buat, maka peneliti dapat membuat simpulan dari penelitian tersebut, antara lain yaitu:

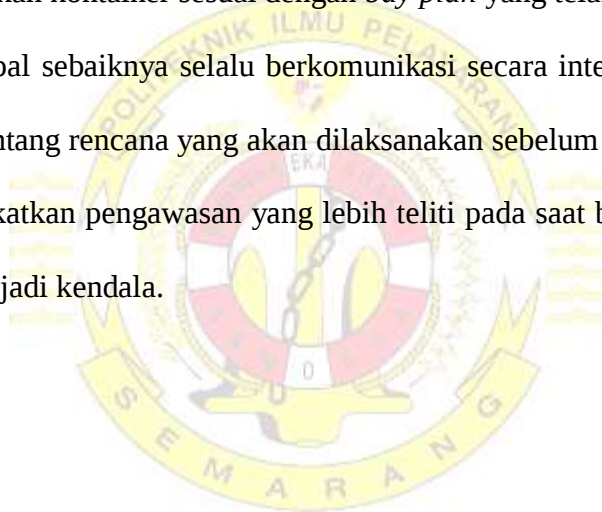
1. Pelaksanaan manajemen *general cargo container* di MV. Oriental Emerald kurang menerapkan prinsip-prinsip pada POAC (*planning, organizing, actuating, controlling*) dan prinsip-prinsip pemuatan.
2. Kendala yang terjadi selama pelaksanaan manajemen *general cargo container* di MV. Oriental Emerald menyebabkan proses bongkar muat menjadi terhambat karena tidak ada konfirmasi dari pihak darat terhadap perubahan rencana, pihak darat yang tidak membawa *sling wire* dan peletakan kontainer yang salah.
3. Upaya yang dilakukan untuk menangani kendala yang terjadi pada saat pelaksanaan manajemen *general cargo container* di MV. Oriental Emerald adalah melakukan komunikasi dengan pihak darat serta melakukan pengawasan selama bongkar muat.

B. Saran

Setelah memperhatikan simpulan di atas, maka peneliti memberikan saran yang sekiranya dapat bermanfaat untuk melaksanakan manajemen yang baik

dan benar. Adapun saran-saran yang peneliti berikan sebagai berikut:

1. Pihak kapal sebaiknya melaksanakan manajemen penanganan *general cargo container* sesuai dengan prinsip-prinsip POAC (*planning, organizing, actuating, controlling*) dan prinsip-prinsip pemuatan dengan semaksimal mungkin.
2. Pihak kapal sebaiknya mengonfirmasi kepada pihak darat jika pelaksanaan tidak sesuai dengan rencana, memastikan persiapan pihak darat sebelum pelaksanaan bongkar muat dan menjelaskan kepada pihak darat agar meletakkan kontainer sesuai dengan *bay plan* yang telah disepakati.
3. Pihak kapal sebaiknya selalu berkomunikasi secara intensif kepada pihak darat tentang rencana yang akan dilaksanakan sebelum bongkar muat dan meningkatkan pengawasan yang lebih teliti pada saat bongkar muat agar tidak terjadi kendala.



DAFTAR PUSTAKA

- Hasibuan, Malayu. 2001. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- <http://skytransfreightforwarder.blogspot.com/2015/09/jenis-jenis-kontainer-di-industri.html>
- Lawallata. 1980. *Pelabuhan dan Niaga Pelayaran*. Jakarta: Aksara Baru.
- M, Amir. 1997. *Peti Kemas*. Jakarta.
- Martopo, Arso. 2004. *Penanganan Muatan*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Moleong, Lexy J. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Purwanto dan Sulistyastuti. 2007. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogya: Gaya Media.
- Salim, Peter dan Yenny Salim. 2002. *Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer*. Jakarta: Modern English Press.
- Stoner dan Wankel. 2003. *Perencanaan & Pengambilan Keputusan Dalam Manajemen 1*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Sugiyanto dan Martopo. 2004. *Pengoperasian Pelabuhan Laut*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Sugiyono. 2008. *Metodologi Penelitian Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukamdinata, Nana Syaodih. 2010. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Suzdayan. 2012. *Container Ships and Cargo Securing*. Jakarta.

CHÉMIN DE FER DE PARIS À Orléans

James of Miami, Miami Beach
Coral Gables, FL 33134
Agent in Port of Mombasa
Mombasa, Kenya

Last Part / 2-Contingency Table Analysis
Last Part / 2-Contingency Table Analysis
Last Part / 2-Contingency Table Analysis[illegible]

Total Cases: 17 Total Alarms: 58 (includes no harm alarms)

Book Reviews
 Jennifer Adams

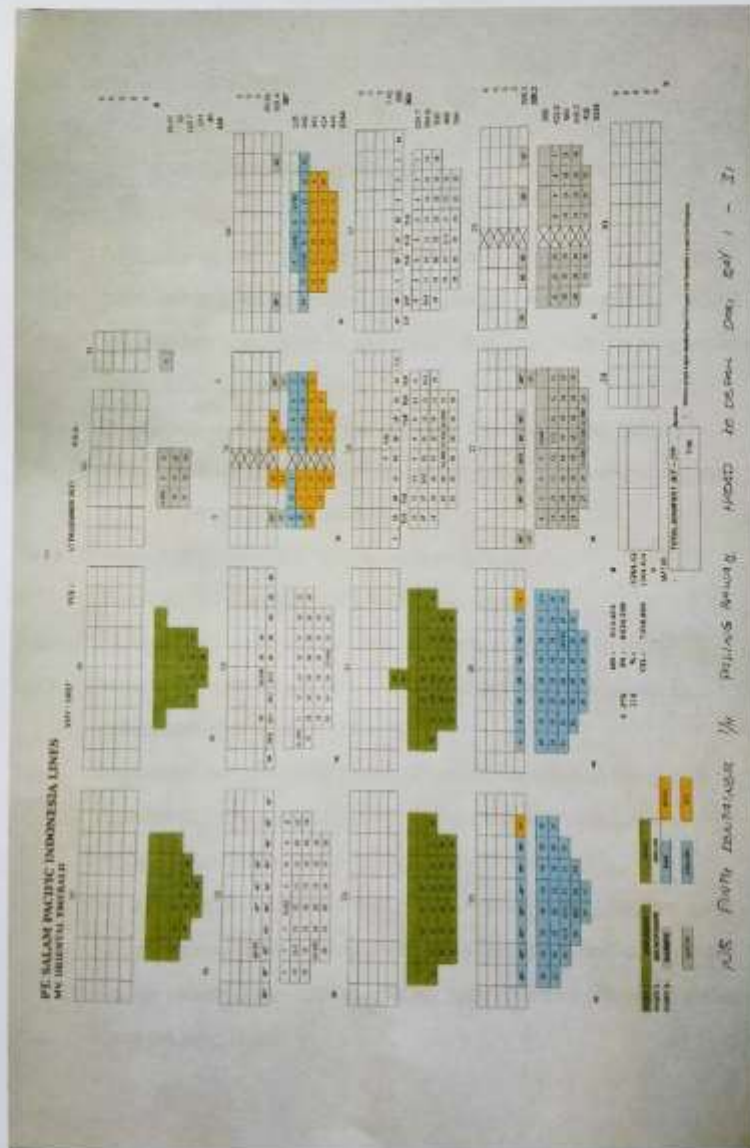


SHIP PARTICULARS

Name of Vessel	: ORIENTAL EMERALD
Type of Vessel	: Container
Flag	: Indonesia
Owner	: PT. Salam Pacific Indonesia Lines
Call Sign	: P O Q F
IMO No	: 9146077
M M S I	: 525015962
Port of Registry	: Jakarta
Builder	: Shin Kochijyuko Co, Ltd
Date Keel Laid	: 19-Sept-1997
Date of Delivery	: 14-May-1997
Gross Tonnage	: 13.448 GT
Netto Tonnage	: 5932 NT
Light Ship	: 5682 MT
Deadweight	: 17.250 T
L. O. A	: 159.53 M
L. B. P	: 150.59 M
Breadth Moulded	: 25.00 M
Moulded Depth	: 12.8 M
Maximum Height	: 45.90 M
Type & Make of Main Engine	: 7UEC 50LSII X 1 SET (Kobe Diesel)
Output of Engine	: 9627 KW (13090 PS) 124 RPM
Auxiliary Engine	: 6 DK-20 (DAIHATSU) / 3 UNITS X 830 HP
Service Speed	: 18.0 Knots
Summer Draft	: 8.68 M
<u>Container Capacity</u>	
In Hold	: 464 Teus
Total	: 1157 Teus
Tank Capacity	: FO : 1922.34 m3 . DO : 211.12 m3
Ballas Capacity	: 6165.24 m3
Fresh Water Capacity	: 360 M3
Previous Name	: SHIMA

Master MV. Oriental Emerald





Lampiran 05 Wawancara

Wawancara dengan Mualim 1

Nama : Mad Kaini

Tempat : MV. Oriental Emerald

Tanggal : 18 Agustus 2016

Saya : Selamat pagi *Chief*, saya ijin mewawancarai mengenai, bagaimana pelaksanaan manajemen penanganan *general cargo container* di kapal ?

C/O : Pelaksanaan manajemen di atas kapal cukup baik karena semua kegiatan sudah direncanakan dengan baik.

Saya : Bagaimana cara merencanakan kegiatan tersebut dengan baik?

C/O : Caranya adalah dengan melakukan *meeting* bersama orang-orang yang terkait dengan kegiatan tersebut.

Saya : Apakah kegiatan selalu berjalan dengan lancar?

C/O : Tentu tidak, bagaimanapun kendala pasti bisa terjadi.

Saya : Mengapa terjadi kendala selama pelaksanaan kegiatan tersebut?

C/O : Karena kegiatan yang telah terencana biasanya terjadi kendala, akan tetapi

kendala tersebut tidak begitu berat.

Saya : Bagaimana dengan kendala ketika kapal sandar kemarin tanggal 16 Agustus di Sorong, ketika *foreman* tidak mengonfirmasi kembali mengenai perubahan rencana yang telah disepakati?

C/O : Ya, kita tidak bisa menyalahkan seseorang apabila dia lupa, kita harus mengonfirmasi kepada pihak darat ketika kegiatan dirasa tidak sesuai dengan rencana yang telah disepakati, agar kendala tidak menyebabkan

kerugian yang berat.

Wawancara dengan Mualim 3

Nama : Danar Yuliantoro

Tempat : MV. Oriental Emerald

Tanggal : 21 September 2016

Saya : Selamat sore ted, saya ijin mewawancarai mengenai pengawasan dalam kegiatan bongkar muat.

3/O : Baik, silahkan.

Saya : Bagaimana pengawasan yang dilakukan ketika proses bongkar muat berlangsung?

3/O : Di kapal kontainer, pengawasan pihak kapal cukup menyesuaikan muatan di atas kapal dengan *bay plan* yang telah disepakati.

Saya : Apakah dengan adanya *bay plan* menjamin tidak ada kendala dalam proses bongkar muat?

3/O : Tidak ada yang bisa memastikan, kendala tetap dapat terjadi. Oleh karena itu kita perlu waspada dan melakukan pengecekan terhadap kontainer di atas kapal apakah sudah sesuai dengan *bay plan*.

Saya : Apakah pernah terjadi kendala peletakan konatiner yang tidak sesuai denga *bay plan*?

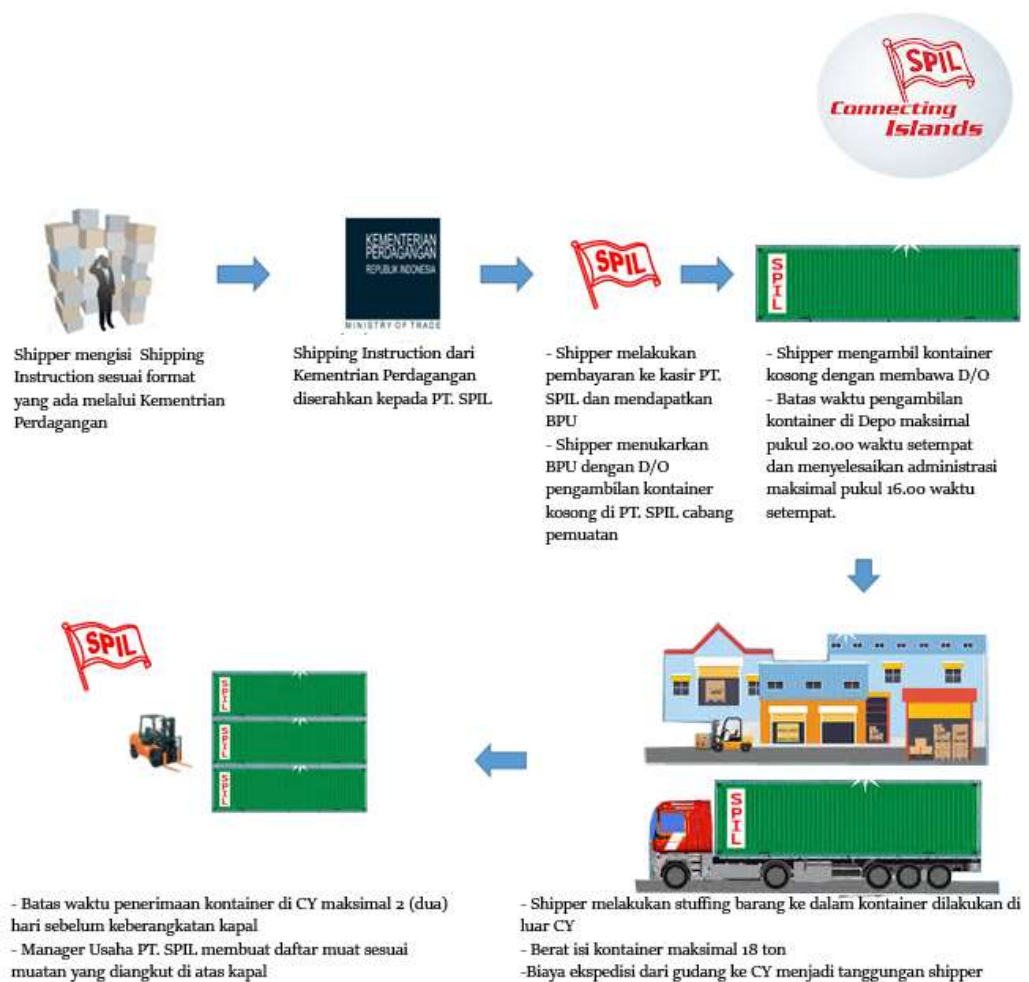
3/O : Ya pernah, kemarin ketika kapal sandar di Surabaya *flat track* seharusnya diletakan di *bay 22 tier* pertama tetapi malah diletakan di *bay 26 tier* kedua.

Saya : Bagaimana upaya yang dilakukan pihak kapal atas kendala tersebut?

3/O : Pihak kapal mengonfirmasi kepada *foreman* atas kesalahan tersebut, akan tetapi proses muat sudah selesai dan kapal segera berangkat, sehingga tidak ada waktu untuk memindahkan muatan yang salah peletakan tersebut, jadi Muallim 1 memerintahkan untuk *melashing* dengan *lashing bar* dan *turn bucklenya*. Padahal jika muatan tidak salah peletakan, *pelashingan* cukup menggunakan *twist lock*.



Lampiran 06



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Salman Alfarisi
Tempat/tgl lahir : Surakarta, 27 Oktober 1992
NIT : 49124497. N
Alamat Asal : Duabelasan RT01 RW04, Jombor,
Bendosari, Sukoharjo, Jawa Tengah 51520
Agama : Islam
Pekerjaan : Taruna PIP Semarang
Status : Belum Kawin
Hobi : Travelling
Orang Tua
Nama Ayah : Sriyono
Pekerjaan : Pelaut
Nama Ibu : Sulistyowati
Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga
Alamat Asal : Duabelasan RT01 RW04, Jombor, Bendosari, Sukoharjo,
Jawa Tengah 51520



Riwayat Pendidikan

1. MIN Sukoharjo Lulus Tahun 2005
2. SMP AL ISLAM Surakarta Lulus Tahun 2008
3. SMA VETERAN 1 Sukoharjo Lulus Tahun 2012
4. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang 2012 – Sekarang

Pengalaman Prala (Praktek Laut)

Kapal : MV. Oriental Emerald
Perusahaan : PT. Salam Pacific Indonesia Lines