

VOYAGE ANALYSIS DI KAPAL MV. TANTO MANIS



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

Disusun Oleh: ABID MAALIKUL MULKI RAAB

NIT.51145108. N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

VOYAGE ANALYSIS DI KAPAL MV. TANTO MANIS

DISUSUN OLEH:

ABID MAALIKUL MULKI RAAB
NIT. 51145108 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 6 FEBRUARI 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 dan Penulisan**



DARUL PRAYOGA M.Pd.
Penata Tingkat I(III/d)
NIP:1985 201012 1 001

**Mengetahui:
Ketua Program Studi Nautika**



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

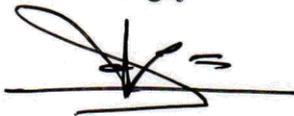
HALAMAN PENGESAHAN
VOYAGE ANALYSIS DI KAPAL MV. TANTO MANIS

Disusun oleh:

ABID MAALIKUL MULKI RAAB
NIT. 51145108 N

telah diujikan dan disahkan oleh Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan
dinyatakan lulus dengan nilai
pada tanggal2019

Penguji I



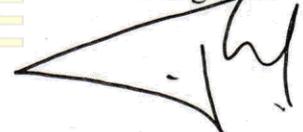
Capt. H. S. SUMARDI, S.H., M.M., M.Mar.
Pembina Utama (IV/c)
NIP. 19560625 198203 1 002

Penguji II



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

Penguji III



SRI SUYANTI, S.S. Ms
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19560822 197903 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 : ABID MAALIKUL MULKI RAAB

NIT : 51145108 N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul, "*Voyage Analysis* di kapal MV. Tanto Manis" adalah benar hasil karya saya dan bukan jiplakan/plagiat 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, 06 FEBRUARI 2019



ABID MAALIKUL MULKI RAAB
NIT. 51145108 N

MOTTO

1. “Allah tidak membebani seseorang itu melainkan sesuai dengan kesanggupannya.” (Q.S. Al-Baqarah:286)
2. Selalu ingat orangtua dimanapun kita berada, karena tanpa mereka kita bukan siapa-siapa.
3. Jangan pernah takut salah, jika ingin tahu apa itu yang namanya benar.
4. Telat belum tentu gagal, duluan belum tentu sukses.
5. Selalu bersyukur disituasi apapun.



HALAMAN PERSEMBAHAN

Segala puji dan syukur kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Dalam penyusunan skripsi ini penulis banyak mendapatkan bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis ingin mempersembahkan skripsi ini kepada yang terhormat:

1. Ayah (Suardi) dan Mama (Sri Rachmawati) tercinta, terima kasih atas seluruh dukungan baik moril maupun materi yang tiada terkira, serta kasih sayang dan do'anya sampai saat ini.
2. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (PIP Semarang), tempat penulis menuntut ilmu.
3. Dr. Capt. M. Suwiyadi, S.Pd., M.Pd. dan Darul Prayoga M.Pd. yang selalu sabar membimbing penulis hingga skripsi ini selesai.
4. Diana Marsella Yang selalu mendukung dalam keadaan suka dan duka.
5. Teman-teman dan adik-adik di Mess Timur (Asmin, Christian, Fariz, Geovrey, Dio, Arif) canda tawa kalian akan selalu dikenang.
6. Seluruh teman-teman angkatan LI yang telah bersama-sama menjalani suka duka menempuh pendidikan di PIP Semarang sampai saat ini.
7. Teman-teman satu kelas Nautika VIII A, tetap selalu semangat dan kompak.
8. Tema-teman CPP yang selalu support dimanapun kalian berada.
9. Semua pihak yang telah membantu yang tidak bisa dituliskan dalam persembahan ini, terima kasih semua.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah rabbil' alamin, segala puji syukur hanya kepada Allah SWT Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang karena berkat kehendak-Nya tugas skripsi dengan judul "*Voyage analysis* di kapal MV. Tanto Manis". Skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel.) di bidang Nautika pada program Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Untuk itu penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

1. Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
2. Capt. Arika Palapa, M.si., M.Mar., selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Dr. Capt. M. Suwiyadi, S.Pd., M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Darul Prayoga M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
5. Seluruh Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Ayah Suardi dan Mama Sri Rachmawati yang selalu memberikan do'a dan dukungan dimanapun penulis berada.
7. Diana Marsella yang selalu memberi dukungan dan semangat sampai penulis menyelesaikan skripsi ini.
8. Seluruh *crew* MV. Tanto Manis yang telah memberikan inspirasi dan dukungan dalam menyelesaikan skripsi ini.

9. Teman-teman angkatan 51 dan khususnya N VIII A yang selalu mendukung dan membantu dalam memberikan saran serta pemikiran sehingga skripsi ini dapat diselesaikan.
10. Semua pihak yang turut membantu dan mendukung hingga terselesainya skripsi ini.

Penulis berharap semoga skripsi ini dapat menambah wawasan bagi penulis dan dapat bermanfaat bagi pembaca.

Semarang,2019

Penulis



ABID MAALIKUL MULKI RAAB
NIT. 51145108.N

DAFTAR ISI

| | |
|--------------------------------|------|
| HalamanJudul..... | i |
| Halaman Persetujuan | ii |
| Halaman Pengesahan | iii |
| Halaman Pernyataan | iv |
| Halaman Motto | v |
| Halaman Persembahan | vi |
| Kata Pengantar | vii |
| Daftar Isi | ix |
| Daftar Gambar | xi |
| Daftar Tabel | xii |
| Daftar Lampiran..... | xiii |
| Abstraksi | xiv |
| <i>Abstract</i> | xv |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Perumusan Masalah | 5 |
| C. Tujuan Penelitian | 6 |
| D. Manfaat Penelitian | 6 |
| E. Sistematika Penulisan | 7 |
| BAB II LANDASAN TEORI | |
| A. Tinjauan Pustaka..... | 9 |

| | | |
|----------------------|---|----|
| | B. Definisi Operasional..... | 17 |
| | C. Kerangka Pikir | 18 |
| BAB III | METODE PENELITIAN | |
| | A. Lokasi dan Waktu | 19 |
| | B. Metode Penelitian | 19 |
| | C. Sumber Data | 21 |
| | D. Metode Pengumpulan Data | 22 |
| | E. Teknik Analisis Data | 25 |
| BAB IV | ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN | |
| | A. Gambaran Umum | 28 |
| | B. Analisis Masalah | 33 |
| | C. Pembahasan Masalah | 45 |
| BAB V | PENUTUP | |
| | A. Kesimpulan | 64 |
| | B. Saran | 66 |
| DAFTAR PUSTAKA | | |
| LAMPIRAN | | |
| DAFTAR RIWAYAT HIDUP | | |

DAFTAR GAMBAR

| | | |
|------------|--|----|
| Gambar 2.1 | Bagan Kerangka Pikir Penelitian | 20 |
| Gambar 4.1 | MV. Tanto Manis | 31 |
| Gambar 4.2 | Skala <i>Beaufort</i> : Kekuatan angin, istilah, dan estimasi..... | 43 |



DAFTAR TABEL

| | | |
|-----------|--|----|
| Tabel 1.1 | <i>Voyage Analysis</i> A (Tanjung Priok-Perawang) | 4 |
| Tabel 1.2 | <i>Voyage Analysis</i> B (Perawang-Tanjung Priok) | 4 |
| Tabel 4.1 | <i>Ship's particular</i> MV. Tanto Manis | 32 |
| Tabel 4.3 | <i>Voyage Analysis</i> A (Tanjung Priok-Perawang)..... | 35 |
| Tabel 4.3 | <i>Voyage Analysis</i> B (Perawang-Tanjung Priok)..... | 35 |
| Tabel 4.4 | <i>Way Pointvoyage</i> A (Tanjung Priok-Perawang)..... | 39 |
| Tabel 4.5 | <i>Way Pointvoyage</i> B (Perawang-Tanjung Priok)..... | 40 |
| Tabel 4.6 | <i>Voyage Analysis</i> A (Tanjung Priok-Perawang) | 46 |
| Tabel 4.7 | <i>Voyage Analysis</i> B (Perawang-Tanjung Priok) | 46 |
| Tabel 4.8 | Perbedaan waktu yang ditempuh, rata-rata kecepatan yang digunakan dan jumlah muatan pada <i>voyage</i> A (Tanjung Priok-Perawang)..... | 63 |
| Tabel 4.9 | Perbedaan waktu yang ditempuh, rata-rata kecepatan yang digunakan dan jumlah muatan pada <i>voyage</i> B (Perawang-Tanjung Priok)..... | 63 |
| Tabel 5.1 | Perbedaan waktu, kecepatan yang digunakan dan jumlah muatan pada <i>voyage</i> A dan <i>voyage</i> B..... | 67 |

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 *Ship Particular* MV. Tanto Manis
- Lampiran 2 *Crew List* MV. Tanto Manis
- Lampiran 3 Daftar Nama *Crew* Responden
- Lampiran 4 Transkrip Wawancara
- Lampiran 5 *Passage Plan*
- Lampiran 6 Surat Laut
- Lampiran 7 Sertifikat Kapal
- Lampiran 8 *Cheklis* Surat Laut
- Lampiran 9 *Ship Condition*
- Lampiran 10 Gambar-Gambar



ABSTRAKSI

Abid Maalikul Mulki Raab, NIT: 51145108 N, 2019, “*Voyage analysis Di Kapal MV. Tanto Manis*”. Skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Capt. M. Suwiyadi, S.Pd., M.Pd., Pembimbing II: Darul Prayoga M.Pd.

Sekarang ini banyak jenis alat transportasi yang berkembang, mulai dari alat transportasi darat, laut dan udara. Tetapi dari kesemuanya itu, alat transportasi laut lebih banyak digunakan karena memiliki daya muat yang lebih besar. Dalam proses pelayaran dari pelabuhan tolak sampai dengan pelabuhan, terjadi perbedaan waktu yang ditempuh, kecepatan yang digunakan dan jumlah muatan yang dimuat didalam dua pelabuhan selama tiga *voyage* yang terbagi kedalam dua *voyage*, yaitu *voyage* A (Tanjung Priok-Perawang) dan *voyage* B (Perawang-Tanjung Priok).

Sebelum melaksanakan suatu pelayaran, maka terlebih dahulu harus dibuat rencana pelayaran, yang dalam hal ini lebih ditujukan pada pembuatan/penentuan arah-arah (haluan) yang harus ditempuh sejak dari tempat bertolak atau tempat berangkat hingga ke tempat tujuan atau tempat tiba. Dalam membuat suatu trek pelayaran haruslah memegang prinsip bahwa pelayaran yang akan ditempuh harus dapat terselenggara dengan selamat dan efisien

Metode yang digunakan oleh peneliti untuk menganalisis dan mengatasi masalah adalah kualitatif, kuantitatif sehingga peneliti dapat memaparkan hasil peneliti yang diperoleh. Dalam pelaksanaannya peneliti melakukan observasi langsung di atas kapal MV. Tanto Manis. Melakukan wawancara dengan responden. Mengumpulkan data-data yang di peroleh untuk dijadikan dokumentasi guna mendukung keabsahan data penelitian.

Berdasarkan hasil penelitian selama melaksanakan pelayaran sering terjadi kendala-kendala dari faktor luar dan dalam kapal, seperti seringnya terjadi kesalahan rute pelayaran pada saat kapal sedang dalam perjalanan menuju pelabuhan tiba serta kurang tanggapnya perwira jaga saat terjadi kesalahan rute, faktor alam yang harus diatasi Berbedanya waktu, kecepatan, dan jumlah muatan pada saat kapal akan berangkat dari pelabuhan tolak sampai dengan pelabuhan tiba.

Dari hasil penelitian menyimpulkan bahwa kendala yang dialami saat pelaksanaan dapat diatasi dengan menyiapkan segala sesuatunya dengan baik sebelum kapal berangkat dengan menyiapkan suatu rancangan pelayaran yang telah disiapkan. Dalam menganalisis suatu pelayaran dapat disimpulkan pentingnya melakukan perhitungan data sebelum kapal berangkat mengetahui dan mengevaluasi lamanya suatu pelayaran dari pelabuhan tolak menuju pelabuhan tiba.

Kata kunci: *Voyage, Analysis*

ABSTRACT

Abid Maalikul Mulki Raab, NIT: 51145108 N, 2019, “*Voyage analysis on MV. Tanto Manis*”. *minithesis of nautical study program*, Diploma IV Program, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, *Preceptor I*: Dr. Capt. M. Suwiyadi, S.Pd., M.Pd., *Preceptor II*: Darul Prayoga M.Pd.

Nowadays, there is so many kinds of developing transportation, from land transportation, sea, and air. But, from all of those, sea transportation is mostly used because of the bigger loading capacity. In the voyage process from departure port to the arrival port, there is difference on the time taken, the speed that is applied and the amount of load that is loaded in those port for three voyages that are divided into 2 voyages, they are voyage A (Tanjung Priok-Perawang) and voyage B (Perawang-Tanjung Priok).

Before carrying out a voyage, a shipping plan must first be made, which in this case is more aimed at making / determining the direction (direction) that must be taken from the departure point or the place of departure to the destination or place of arrival. In making a cruise track, the principle that the voyage to be taken must be carried out safely and efficiently.

The method is used by the researcher to analyze and solve the problem is qualitative, quantitative so the researcher can explain the result that is gained by the researcher. In the process, the researcher conducts a direct observation on the MV. Tanto Manis vessel. Conducted interview with respondent. Collecting the data that are gained to be documented to support the validity of the data.

Based on the research, during the voyage, there is some trouble that happens whether from external and internal factors, like the error on the sailing route during the voyage to the destination port and also lack of skill from the officer on watch when the error happened, the natural factor that has to be faced. Time difference, speed, and amount of load when the vessel departed from departure port to the destination port.

From the research, it can be concluded that the problem that is faced during the process can be solved by preparing voyage plan that is well prepared before departure so the crew feels safe and according to the regulation on board. In analyzing a voyage it can be concluded the importance of data calculation before departure and calculate the estimated time of a voyage from the departure port to the destination port.

Key Word: *Voyage, Analysis*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Peranan transportasi sangatlah penting dalam menunjang suatu mobilitas, baik barang maupun manusia dari suatu tempat ke tempat lain. Salah satu peran transportasi pada zaman sekarang adalah memperlancar perkembangan pembangunan dan perekonomian dunia. Hal ini dikarenakan dengan adanya suatu transportasi yang baik, maka arus barang maupun manusia sebagai sumberdaya dalam suatu pembangunan dapat terpenuhi dengan segera. Sejalan dengan peranan di bidang ekonomi ada pula peranan yang bersifat non-ekonomis, yaitu dalam hal mempertinggi intergritas bangsa, ketahanan dan pertahanan nasional. Dari sinilah timbul pemikiran dari para ahli tentang bagaimana membuat suatu alat transportasi yang lebih modern dari sebelumnya, yang dapat memenuhi kebutuhan manusia guna menunjang pembangunan, perekonomian dan intergritas suatu bangsa.

Di bidang transportasi laut khususnya pengangkutan barang atau muatan telah terjadi perubahan dan peningkatan, yaitu dengan hadirnya peti kemas (*container*) yang menjadi suatu sistem. Sekarang ini sudah berdampak menyeluruh pada sistem pengangkutan muatan yang makin lama makin meningkat. Kemajuan sistem peti kemas 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.

Pengangkutan barang atau muatan dengan menggunakan peti kemas di Amerika Serikat dimulai sekitar tahun 1950 oleh Firma *Mc Lean Trucking*

Company, milik seorang pengusaha bernama *Malcolm Mc Lean*. Untuk perluasan pelayaran melalui laut maka pada tahun 1957, Mc Lean membeli perusahaan pelayaran *Pan Atlantic Steamship Company*, kemudian merubah susunan ruang muatan kapalnya menjadi sistem peti kemas dan selanjutnya perusahaan tersebut merupakan cikal bakal dari *Sea Lan Service Inc*.

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

Dengan hadirnya sistem pengangkutan dengan menggunakan peti kemas (*container*) maka banyak bermunculan kapal-kapal yang khusus digunakan untuk mengantarkan muatan peti kemas dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar yang dituju sebagai sarana transportasi barang. Dalam upaya meningkatkan arus barang di dunia internasional, sistem peti kemas ini mampu mengemas muatan dengan aman dan pemindahan serta ruang geraknya lebih cepat.

Sesuai dengan pengertian dari Panduan Membuat Rancangan Pelayaran (*safety of navigation*) menurut Agus Subardi (2014:1), rancangan pelayaran merupakan suatu cara atau metode, untuk memperkecil kemungkinan timbulnya resiko bahaya/ pelanggaran/kesalahan navigasi. Rencana pelayaran diperlukan untuk mendukung pelaksanaan *Bridge Team Management* atau *Bridge resource Management*, dan memastikan bahwa kapal dilayarkan dengan aman dari pelabuhan tolak sampai dengan pelabuhan tiba.

Akibat dari tidak dibuatnya suatu rancangan pelayaran, maka pelayaran tersebut tidak didasarkan oleh penilaian objektif terhadap sesuatu yang dapat terjadi dari suatu pelayaran. Hal tersebut dapat menimbulkan kecelakaan kapal, baik yang berupa kapal kandas, pecah akibat taifun, tubrukan, kebocoran akibat menabrak es maupun gugusan karang. Ini semua akibat dari kurangnya suatu perencanaan dalam melaksanakan pelayaran, sehingga dapat menimbulkan kerugian yang berupa materi dan korban jiwa yang tidak sedikit.

Dengan timbulnya permasalahan tersebut mulailah manusia menyiasati tantangan-tantangan yang ada dengan penerapan rancangan pelayaran dalam suatu pelayaran. Rancangan pelayaran yang tepat dapat membantu dalam mengatasi segala kesulitan dan tantangan yang dihadapi, sehingga pengangkutan melalui laut dapat terlaksana dengan aman, cepat, dan tepat waktu.

Pada penerapan rancangan pelayaran di MV. Tanto Manis terjadi perbedaan waktu, kecepatan serta muatan. Sehingga pada kasus ini penulis mencoba untuk menganalisis masalah tersebut dengan mengambil sampel 2 (dua) pelabuhan dengan 3 (tiga) *voyage* yaitu pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta kePelabuhanPerawang, Pekanbaru ini dimaksudkan agar selanjutnya penulis lebih mudah menganalisa masalah yang terjadi dalam pelaksanaan *voyage analysis* di atas kapal MV. Tanto Manis. Untuk lebih jelasnya penulis merumuskannya pada tabel di bawah ini. Yaitu penulis membandingkan antara *voyage* A (Tanjung Priok-Perawang) dengan *Voyage* B (Perawang-Tanjung Priok) selama (3) tiga *voyage*.

Tabel 1.1 *Voyage Analysis* A (Tanjung Priok-Perawang)

| No | Voyage | Rata-rata Nav. Hours | Rata-rata req. Speed | Jumlah Muatan |
|----|--------|-----------------------------|-------------------------|-----------------|
| 1 | 150 A | 48 jam 32 menit 24 detik | 9.55555 <i>Knots</i> | 316 <i>Teus</i> |
| 2 | 151 A | 48 jam 31 menit 12 detik | 9.65555 <i>Knots</i> | 303 <i>Teus</i> |
| 3 | 152 A | 48 jam 30 menit 36 detik | 9.70500 <i>Knots</i> | 277 <i>Teus</i> |

Tabel 1.2 *Voyage Analysis B* (Perawang-Tanjung Priok)

| No | Voyage | Rata-rata Nav. Hours | Rata-rata req. Speed | Jumlah Muatan |
|----|--------|-----------------------------|-------------------------|-----------------|
| 1 | 150 B | 48 jam 22 menit 48 detik | 10.5010 <i>Knots</i> | 175 <i>Teus</i> |
| 2 | 151 B | 48 jam 24 menit 00 detik | 10.3500 <i>Knots</i> | 198 <i>Teus</i> |
| 3 | 152 B | 48 jam 25 menit 48 detik | 10.1500 <i>Knots</i> | 214 <i>Teus</i> |

Penerapan suatu rancangan pelayaran yang baik perlu dilaksanakan mengingat banyaknya bahaya-bahaya yang ada di laut. Dalam membuat suatu rancangan pelayaran yang baik harus melalui 4 tahapan, yaitu:

1. *Apprisial* atau penaksiran, mencakup semua informasi yang relevan untuk pelayaran
2. *Planning* atau perencanaan dalam pelayaran
3. *Execution* atau pelaksanaan
4. *Monitoring* atau pengawasan sampai kapal terlambat

Dalam membuat rancangan pelayaran harus memperhatikan dimana kapal akan berlayar. Karena perencanaan pelayaran untuk daerah pantai dan perencanaan untuk daerah lautan atau samudra berbeda. Tujuan dibuatnya rancangan pelayaran adalah untuk memberikan dukungan pada *team* anjungan dalam melaksanakan suatu *voyage*.

Pada setiap *voyage* di mana kapal MV. Tanto Manis melakukan pelayaran terjadi perbedaan waktu dari Pelabuhan tolak sampai dengan Pelabuhan tiba yang dilakukan di setiap *voyage*. Seperti ketika pada saat melakukan pelayaran Jakarta ke Perawang (*voyage A*) dan sebaliknya Perawang ke Jakarta (*voyage B*).

Masalah-masalah di atas terjadi di kapal MV. Tanto Manis tempat penulis melakukan praktek berlayar. Oleh karena itu pengawasan saat dilaksanakan *voyage* di atas kapal harus dilakukan secara optimal. Ini dikarenakan akan mempengaruhi efisien waktu.

Berdasarkan masalah-masalah sebagaimana yang terdapat di atas maka hal inilah yang mendorong penulis mencoba untuk mengangkat permasalahan yang dihadapi di kapal yaitu tentang **“VOYAGE ANALYSIS DI KAPAL MV. TANTO MANIS”**

B. Perumusan masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut maka penulis mencoba untuk merumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan *voyage analysis* di kapal MV. Tanto Manis?
2. Kendala apa saja yang dijumpai saat pelaksanaan *voyage analysis* di kapal MV. Tanto Manis?
3. Upaya apa saja yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala yang dijumpai saat pelaksanaan *voyage analysis* di kapal MV. Tanto Manis?

4. Apakah terdapat perbedaan waktu, kecepatan dan jumlah muatan dalam pelaksanaan *voyage analysis* di kapal MV. Tanto Manis?

C. Tujuan penelitian

Tujuan penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan *voyage analysis*.
2. Untuk mengetahui kendala saat pelaksanaan *voyage analysis*.
3. Untuk mengetahui upaya mengatasi kendala saat pelaksanaan *voyage analysis*.
4. Untuk mengetahui jumlah waktu, kecepatan dan jumlah rata-rata muatan saat pelaksanaan *voyage analysis*.

D. Manfaat penelitian

Manfaat yang dapat diambil dari penulisan ini adalah:

1. Manfaat bagi penulis
Dapat memberikan tambahan pengetahuan, memberikan pengalaman sehingga taruna dapat mengembangkan pola pikir dan mengetahui cara mengolah data dan dapat menilai ketepatan waktu sehingga ketika taruna sudah memasuki dunia kerja bisa digunakan dan diaplikasikan untuk meningkatkan efisiensi waktu ketika kapal muat bongkar di pelabuhan.
2. Manfaat bagi pembaca
KaryainidapatmenambahperbendaharaanperpustakaanPoliteknikIlmuPelayaran Semarang danmenjadisumberbacaanmaupunreferensibagisemuapihak yang membutuhkan.
3. Manfaat secara praktis
 - a. Sebagaibahan yang harusdiperhatikanuntukmenambahpengetahuandanmeningkatkan

kedisiplinan dan tanggung jawab perwira dan anak buah kapal terhadap keselamatan proses muat bongkar di kapal.

- b. Sebagai masukan untuk taruna agar lebih memahami dalam melakukan suatu kegiatan muat bongkar yang mana memerlukan adanya suatu perencanaan yang matang dan bertujuan untuk keselamatan kru, kapal serta muatannya.
- c. Untuk mengetahui dan memahami tentang *voyage analysis* pelaksanaannya, kendala, upaya serta mengetahui perbedaan waktu, kecepatan dan jumlah muatan.

E. Sistematika penulisan

Sistematika penulisan penyusunan skripsi ini dibagi dalam V bab, dimana masing-masing bab saling berkaitan satu dengan yang lainnya sehingga tercapai tujuan penulisan skripsi ini. Sistematika tersebut dapat diuraikan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini menjelaskan tentang latar belakang penelitian, perumusan masalah, ruang lingkup penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini menjelaskan tentang landasan teori yang berkaitan dengan *voyage analysis* yang bersifat teoritis guna mendukung uraian-uraian dan kerang kapikir. Kerangka pikir penelitian merupakan pemaparan penelitian kerangka pikir atau tahapan-

tahapan pemikiran secara kronologis dalam menjawab dan menyelesaikan pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini menjelaskan tentang metode pendekatan, spesifikasi penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, objek penelitian, metode analisis data atau tahap-tahap penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini menjelaskan tentang gambaran umum objek penelitian dan pembahasan tentang bagaimana pelaksanaan, kendala, upaya serta perbedaan waktu, kecepatan dan jumlah muatan.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini menjelaskan tentang kesimpulan dan saran yang merupakan penjelasan terhadap masalah penelitian yang telah dibuat berdasarkan hasil analisis dan pembahasan serta saran yang merupakan usul – usul konkrit penulis bagi penyelesaian masalah yang diteliti.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Pengertian *voyage* (Pelayaran)

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pelayaran memiliki 2 arti. Pelayaran berasal dari kata dasar layar. Pelayaran adalah sebuah homonim karena arti-artinya memiliki ejaan dan pelafalan yang sama tetapi maknanya berbeda.

Di dalam Undang-undang No.17 tahun 2008 yang dimaksud dengan pelayaran ialah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan di lingkungan maritim.

Berdasarkan pendapat tersebut, maka penulis menyimpulkan bahwa pelayaran adalah suatu kegiatan membawa muatan dari Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta menuju ke Pelabuhan bongkar di Perawang, Pekanbaru. Yang dimaksud oleh penulis dengan *Voyage A* (Jakarta-Perawang) sedangkan untuk *voyage B* (Perawang-Jakarta).

2. Pengertian *Analysis* (Analisis)

Menurut Sugiyono (2013:244), analisis data adalah penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan dipahami. Data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan bahan-bahan lain, sehingga dapat mudah dipahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain. Analisis data dilakukan dengan mengoperasikan data, menjabarkan ke dalam

unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari serta membuat kesimpulan yang mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain.

Sedangkan itu menurut Tim Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) tahun 2001, analisis dapat diartikan: (1) penelitian suatu peristiwa atau kejadian (karangan, perbuatan, dsb) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dsb), (2) penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan.

Berdasarkan definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa analisis adalah suatu proses pencarian jalan keluar (pemecahan masalah) untuk menyelidiki suatu masalah sehingga didapat pemahaman makna keseluruhan untuk menggolongkan dan mengelompokkan permasalahan tersebut.

3. Pelayaran Tetap (*liner service*)

Pelayaran tetap atau kata lain dari (*voyage liner service*) adalah pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, baik dalam hal keberangkatan maupun kedatangan kapal di pelabuhan, dalam hal trayek (wilayah operasi), dalam hal tarif angkutan serta dalam hal syarat - syarat dan perjanjian pengangkutan. Menurut Sumardi (2000:6) pelayaran tetap (*voyage line service*) adalah pelayaran dalam negeri maupun luar negeri yang menjalani trayek tetap dan teratur waktunya.

Berdasarkan definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa pelayaran tetap (*voyage liner service*) adalah pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur baik dalam Negeri maupun pelayaran luar Negeri yang menjalani trayek tetap dan teratur waktunya

4. Rancangan Pelayaran

Sebelum melaksanakan suatu pelayaran, maka terlebih dahulu harus dibuat rencana pelayaran, yang dalam hal ini lebih ditujukan pada pembuatan/penentuan arah-arah (haluan) yang harus ditempuh sejak dari tempat bertolak atau tempat berangkat hingga ke tempat tujuan atau tempat tiba. Pekerjaan ini lazim disebut dengan perencanaan trek pelayaran.

Dalam membuat suatu trek pelayaran haruslah memegang prinsip bahwa pelayaran yang akan ditempuh harus dapat terselenggara dengan selamat dan efisien. Selamat artinya bagaimana kapal harus menetapkan haluan yang tepat/benar agar selama pelayarannya terhindar dari rintangan-rintangan yang ada di laut, misalnya karang, dan lain sebagainya hingga tiba di tempat tujuan dengan selamat, baik yang menyangkut jiwa manusia maupun seluruh barang yang berada di dalamnya.

Efisien mengandung arti bahwa pelayaran dapat ditempuh dalam waktu yang singkat. Efisien lebih ditekankan pada unsur ekonomi yaitu bagaimana agar bahan bakar serta bahan-makanan yang digunakan selama pelayaran dapat seminimal mungkin. Dari dua indikator tersebut, selamat dan aman, unsur keselamatan masih lebih diutamakan.

Menurut Agus Subardi (2014:1), rancangan pelayaran adalah suatu cara metode untuk memperkecil kemungkinan timbulnya resiko bahaya/pelanggaran atau kesalahan navigasi. Pengembangan dari rencana pelayaran, serta pengawasan ketat dan berkesinambungan dari kemajuan *industry* kapal dan posisi selama pelaksanaan rencana tersebut, sangat penting untuk keselamatan jiwa di laut, keamanan dan efisiensi navigasi dan perlindungan lingkungan laut. Tujuan perencanaan pelayaran adalah menyiapkan navigasi kapal agar

pelayaran dapat ditentukan dari dermaga ke dermaga dengan aman dengan memperhatikan kapal-kapal dan lingkungan setiap saat. Tanpa perencanaan pelayaran, waktu untuk memproses informasi yang penting atau diperlukan tidak dapat dengan segera diperoleh ketika navigasi menemui tanda daratan yang meragukan, merubah haluan melalui lalu lintas yang padat.

Sesuai *Safety of Life at Seachapter (SOLAS) V reg. 34* mengenai *safe navigation and avoidance of dangerous situations* (navigasi aman dan pencegahan situasidarurat) menjelaskan bahwa.

Prior to proceeding to sea, the master shall ensure that the intended voyage has been planned using the appropriate nautical charts and nautical publications for the area concerned, taking into guidelines and recommendations developed by the Organization. The voyage plan shall identify a route which:

- a. Takes into account any relevant ship's routing system;*
- b. Ensures sufficient sea room for the safe passage of the ship throughout the voyage;*
- c. Anticipates all known navigational hazards and adverse weather conditions; and*
- d. Takes into account the marine environmental protection measures that apply, and avoids, as far as possible, actions and activities which could cause damage to the environment.*

Dengan penjelasan sebagai berikut.

Sebelum berlayar, seorang Nakhoda harus memastikan terlebih dahulu bahwa pelayaran yang dimaksudkan telah direncanakan menggunakan peta-peta navigasi dan publikasi nautika yang sesuai untuk area pelayaran yang dimaksud, yang diambil dari pedoman dan rekomendasi yang telah dibuat oleh organisasi. Rancangan pelayaran harus mengidentifikasi sebuah rute yang telah disiapkan.

- a. Memperhitungkan sistem rute kapal yang sesuai.
- b. Menjamin ruang gerak laut yang cukup bagi kapal selama berlayar.
- c. Mengantisipasi semua bahaya navigasi yang dikenal dan kondisi cuaca buruk.

- d. Memperhitungkan tindakan perlindungan lingkungan laut yang sudah dilaksanakan, menghindari, apabila mungkin, semua tindakan dan kegiatan yang dapat merusak lingkungan.

Dengan penjelasan dari *Safety of Life at Sea* (SOLAS) tersebut dapat dikatakan bahwa dalam suatu rancangan pelayaran yang dibuat oleh perwira kapal harus tetap memperhitungkan keselamatan kapal dan seluruh awak kapal, selain itu juga tetap melindungi kelestarian lingkungan laut, dengan cara memperhitungkan rute kapal yang akan dilayari maupun keadaan cuaca yang mungkin terjadi selama pelayaran dan segala kebutuhan operasional kapal selama berlayar, sehingga dapat menjamin ruang gerak kapal dalam berolah gerak selama berlayar. Karena semakin lama kebutuhan pokok semakin meningkat maka dari itu sangat penting untuk mendistribusikan *container* secara efisien dan tepat waktu dan perusahaan pelayaran juga menginginkan keuntungan dari pemilik muatan. Maka dari itulah perlunya diadakannya rute pelayaran tetap (*liner service*) agar keberangkatan dan kedatangan dari suatu komoditi dapat terjadwal. Untuk melaksanakan suatu pelayaran perlu mengikuti tahapan-tahapan prosedur yaitu tahap pengumpulan dan penilaian data (*appraisal*), perencanaan rute pelayaran (*planning*), pelaksanaan rute pelayaran (*execution*), pengawasan rute pelayaran (*monitoring*). Lebih lanjut penjelasan secara rinci adalah sebagai berikut.

- a. Pengumpulan dan Penilaian Data (*Appraisal*)

Nakhoda berkonsultasi dengan para Mualimnya dalam hal mempertimbangkan semua variabel informasi yang berhubungan dengan rute yang akan dilayari, baik variabel internal seperti kemampuan olah gerak kapal, status *bunker* kapal, dan juga ETA ke pelabuhan tujuan, maupun variabel eksternal seperti keadaan cuaca, fasilitas *pilotage*, dan

keadaan geografis rute tersebut, lalu memutuskan *track* manakah yang harus diambil dan akan dilayari.

b. Perencanaan (*Planning*)

Perwira navigasi membuat garis haluan di peta yang telah sesuai dengan rutenya dan memberikan catatan yang detail dari rencana yang telah disetujui mualim dari *berth to berth*. Persiapan-persiapan berlayar dengan pandu juga harus dipersiapkan untuk membantu perwira jaga sehubungan dengan keamanan kapal waktu kapal berlayar dengan pandu. Pada pelayaran tetap (*liner service*), terdapat 2 jenis rute yaitu rute yang menuju ke arah timur (*East Bound*) dan rute yang menuju ke arah barat (*West Bound*).

c. Pelaksanaan (*Execution*)

Apabila waktu tolak diketahui, keputusan yang telah diambil harus dipertimbangkan benar-benar. Kondisi penerangan-penerangan, keadaan arus (pasang surut) harus diperhitungkan. Bilamana perlu Nakhoda dapat mengatur speed atau memodifikasi haluan-haluan untuk mencapai pelayaran yang lebih menyenangkan.

d. Pengawasan (*Monitoring*)

Pada tahap ini dapat dilaksanakan oleh perwira jaga untuk mengecek setiap menjalankan tugas jaga. Apabila pada saat perwira jaga mendapati suatu keragu-raguan harus segera menghubungi nakhoda, tetapi jika dalam keadaan darurat dapat segera melakukan tindakan.

Tujuan dari tahapan-tahapan prosedur sebelum berlayar adalah menyiapkan navigasi kapal agar pelayaran dapat ditentukan dari dermaga ke dermaga dengan aman dengan memperhatikan kapal-

kapal dan lingkungannya. Tanpa perencanaan pelayaran, waktu untuk memproses informasi yang penting/diperlukan tidak dapat dengan segera diperoleh. Ketika navigasi menemui tanda daratan yang meragukan, merubah haluan, menghindari lalu lintas yang padat.

Berdasarkan definisi-definisi tersebut, penulis dapat menyimpulkan bahwa rancangan pelayaran adalah suatu pelayaran yang dibuat mulai dari persispan kapal berlayar, rencana rute yang ditempuh, pelaksanaan dan pengawasan sampai kapal terlambat di dermaga. Semua hal tersebut dibuat dengan mempertimbangkan semua informasi yang telah didapatkan dari semua sumber, baik yang berasal dari stasiun radio pantai maupun terbitan navigasi seperti *Safety of Life Sea (SOLAS)* dan *Guidelines for Voyage Planning*. Semua informasi tersebut digunakan sebagai dasar pembuatan rancangan pelayaran. Rancangan pelayaran ini dibuat untuk meminimalkan musibah kecelakaan di laut, baik yang disebabkan oleh faktor alam maupun kesalahan manusia (*human error*).

5. Jenis-jenis Pelayaran

Pelayaran dibagi menurut ruang geraknya dan jenis muatnya (peraturan pem.No.2 tahun 1969) sebagai berikut:

a. Pelayaran Nusantara

Yaitu untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan atau pulau nusantara yang dibagi daerah pelayaran dalam RLS-RLS (*Reguler Liner*

Service). Untuk membawa trayek-trayek yang dianggap minus mengoperasikan kapal-kapal niaga dengan nama "PERINTIS".

b. Pelayaran Lokal

Yaitu pelayaran untuk melaksanakan usaha angkutan antar pelabuhan diseluruh Indonesia dengan tujuan menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan samudra dengan memakai ukuran kecil (500 M3 isi kotor) atau lebih kecil atau sama dengan 175 Register Ton.

Berdasarkan definisi tersebut, penulis menarik kesimpulan bahwa pelayaran adalah suatu proses perjalanan yang dilakukan oleh suatu kapal untuk membawa muatan dari pelabuhan muat menuju pelabuhan bongkar dengan cepat, tepat, aman, dan efisien, juga dengan memperhatikan 5 prinsi pemuatan.

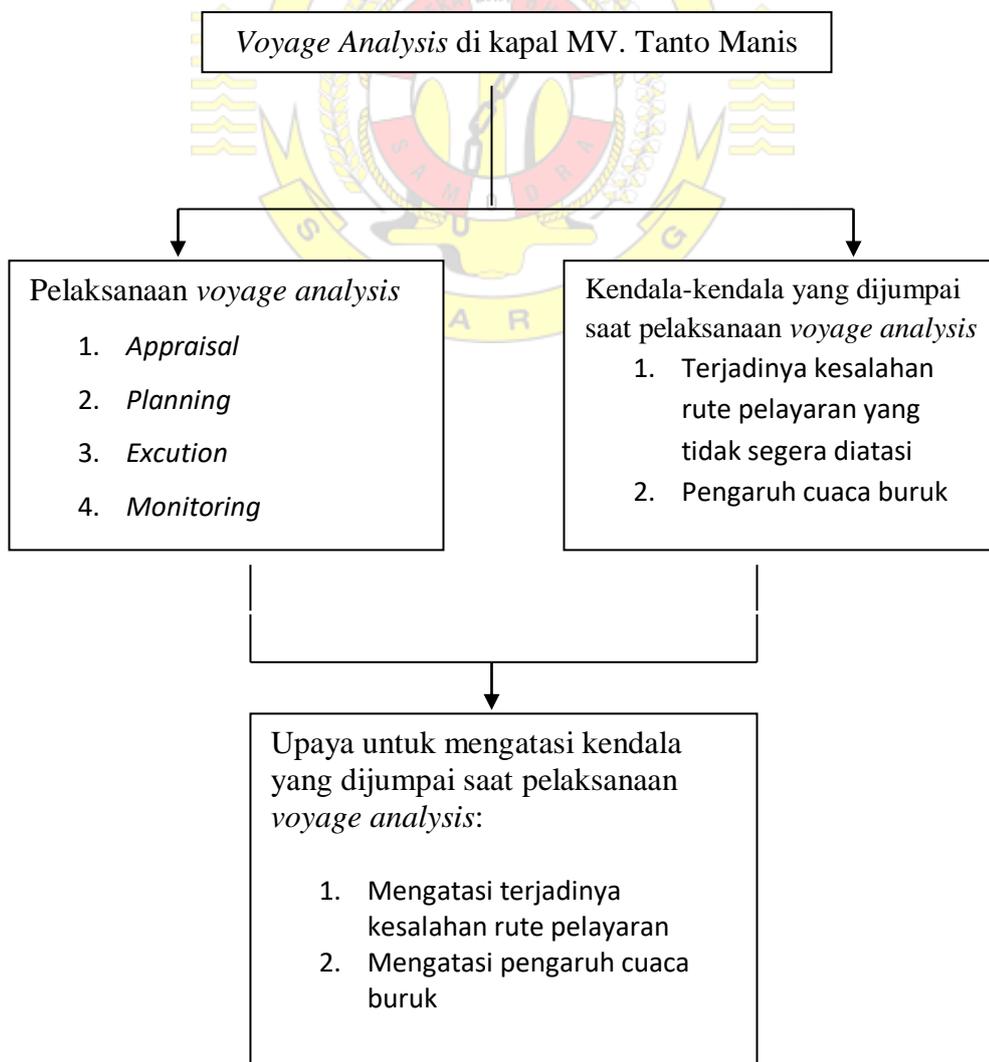
B. Definisi Operasional

Berikut ini adalah daftar dari istilah-istilah yang penulis gunakan dalam skripsi ini beserta artinya, sehingga memudahkan para pembaca dalam memahami skripsi yang telah disusun oleh penulis.

1. *SOLAS* : *Safety Of Life At Sea* merupakan peraturan internasional yang digagas oleh organisasi maritim dunia untuk menjadi pedoman demi mengatur keselamatan pelaut, Demi meningkatkan jaminan keselamatan hidup pelaut.
sudut antara garis haluan dan salah satu dari ketiga
2. Haluan : arah utara
3. Garis haluan : garis lurus di peta laut yang ditempuh oleh kapal

4. Tempat tiba : tempat dimana kapal tiba atau kemana kita ingin pergi (lintang/bujur tiba)
5. Tempat tolak : tempat dari mana kapal berlayar (lintang/bujur tolak)
6. *ETA* : *Estimated Time of Arrival* adalah perkiraan waktu dimana kapal akan tiba pada pelabuhan tujuan.
7. *ETD* : *Estimated Time of Departure* adalah perkiraan waktu dimana kapal akan berangkat dari pelabuhan menuju ke pelabuhan selanjutnya.
8. *Teus* : Sebuah satuan kapasitas kargo yang tidak pasti yang mana sering digunakan untuk mendeskripsikan kapasitas kapal peti kemas.

C. Kerangka Pikir



Menganalisis perbedaan waktu,
kecepatan dan jumlah muatan
Voyage A dan *voyage B*

Gambar 2.1: Bagan kerangka pikir penelitian



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pelaksanaan *voyage analysis*

Pelaksanaan *voyage analysis* dengan mempersiapkan rancangan pelayaran mempunyai 4 tahap, yaitu: *appraisal*, *planning*, *execution* dan *monitoring*. Selama melaksanaan pelayaran dari pelabuhan tolak ke pelabuhan tiba, pelayaran direncanakan dengan memperhitungkan semua informasi, seperti : kondisi kapal, cuaca, keamanan wilayah perairan dan dibuat sesuai tahapan rancangan pelayaran.

2. Kendala-kendala saat pelaksanaan *voyage analysis*

a. Kendala saat kesalahan rute pelayaran, antara lain:

- 1) Rancangan pelayaran telah berjalan baik namun masih namun masih belum optimal,hal ini didukung indikasi ditemukannya fakta kurangnya kecermatan dalam membuat perencanaan pelayaran oleh perwira kapal.
- 2) Kurangnya pengamatan khusus ketika kapal berlayar baik itu pengamatan masalah kemudi yang dijalankan dan bahaya-bahaya yang datang dari dalam maupun luar kapal.

b. Kendala saat cuaca buruk, cuaca buruk ketika melewati perairan laut cina selatan.

3. Upaya dalam mengatasi kendala saat pelaksanaan *voyage analysis*

a. Upaya mengatasi saat kesalahan rute pelayaran

Untuk mengatasi kesalahan rute pelayaran, harus lebih cermat dalam melakukan pengamatan saat kapal berlayar dan tanggapnya kesadaran pemahaman saat akan terjadi bahaya yang akan terjadi selama pelayaran

b. Upaya mengatasi saat terjadi cuaca buruk

Upaya mengatasi cuaca buruk dengan cara dalam merencanakan sebuah pelayaran, harus memperhitungkan berita cuaca, melakukan perubahan terhadap *track* dengan persetujuan dari Nakhoda.

4. Adanya perbedaan waktu yang ditempuh, rata-rata kecepatan yang digunakan dan jumlah muatan.

Tabel 5.1 Perbedaan waktu, kecepatan yang digunakan dan jumlah muatan pada *voyage A* dan *voyage B*.

| No | <i>Voyage</i> | Rata-rata <i>Nav.</i> <i>Hours</i> | Rata-rata <i>req.</i> <i>Speed</i> | Jumlah Muatan |
|----|-----------------|---------------------------------------|---------------------------------------|-----------------|
| 1 | <i>Voyage A</i> | 49.33333 <i>hours</i> | 9.6387 <i>Knots</i> | 299 <i>Teus</i> |
| 2 | <i>Voyage B</i> | 48.33333 <i>hours</i> | 10.33360 <i>Knots</i> | 205 <i>Teus</i> |

dasarkan pada tabel tersebut, maka dapat diketahui bahwa waktu yang digunakan pada *voyage A* dan *voyage B* selama 3 (tiga) *voyage* adalah sama, yaitu 48 jam. Untuk rata-rata kecepatan yang digunakan pada *voyage A* dan *voyage B* adalah berbeda, pada *voyage A* rata-rata kecepatan yang digunakan adalah 9.6387 *knots* sedangkan pada *voyage B* adalah 10.3336 *knots*. Serta rata-rata jumlah muatan yang dimuat pada *voyage A*

dan *voyage*B. Pada *voyage* A jumlah rata-rata muatan yang dimuat adalah 299 *teus* sedangkan pada *voyage* B adalah 205 *teus*.

Berdasarkan data-data tersebut maka dapat disimpulkan bahwa antara *voyage*A dan *voyage* B terjadi perbedaan baik dari segi waktu yang ditempu, rata-rata kecepatan yang digunakan serta jumlah muatan yang dibawa. Sehingga dapat disimpulkan bahwa pada *voyage* B merupakan *voyage* tercepat jika dibandingkan dengan *voyage* A.

B. Saran

1. Dalam mempersiapkan suatu pelayaran, sebaliknya terlebih dahulu harus dilakukan pemeriksaan terhadap kondisi kapal dan pengumpulan informasi yang dibutuhkan dalam pembuatan rancangan pelayaran, jika ada yang kurang haruslah segera diperbaiki dan dilengkapi
2. Saran kendala-kendala
 - a. Sebaiknya melakukan pengecekan sebelum kapal akan bertolak, pembuatan rute pelayaran yang tepat dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan yang ada.
 - b. Seharusnya *navigator* lebih memperhatikan perkiraan berita cuaca yang diterima.
3. Saran upaya mengatasi kendala-kendala
 - a. Nakhoda harus lebih yakin bahwa perencanaan pelayaran telah sesuai dengan yang dikehendaki dan yakin bahwa perwira jaga telah paham.
 - b. Disarankan untuk mengatasi cuaca buruk maka perencanaan dibuat dengan memperhitungkan berita cuaca sebelum kapal berangkat.

4. Perlunya *voyage analysis* pada tiap-tiap *voyage* untuk mengetahui dan mengevaluasi lamanya suatu pelayaran dari pelabuhan tolak menuju pelabuhan tiba.



DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. 2013. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktif*. Jakarta: Rineka Cipta
- Azwar, Saifuddin. 2004. *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- IMO. *International Convention For the Safety Of Life At The Sea, 1974*.
- Moleong, dan Lexy J 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Nazir, Moh. 2005. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Purwanto, dan Erwan Agus. 2007. *Metode Penelitian Kuantitatif Untuk Administrasi Publik Dan Masalah-Masalah Sosial*. Yogyakarta: Gava Media.
- Subardi, Agus. 2014. *Panduan Membuat Rancangan Pelayaran Safety of Navigation*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Sugiyono. 2008. *Teknik Dokumentasi*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif R&d*. Bandung: Alfabeta
- Sumardi. 2000. *Referensi Kepelabuhan, Seri Kesepuluh. Terminologi Kepelabuhan dan Pelayaran*. Jakarta.
- Tim Penyusun PIP SEMARANG. 2018. *Buku Pedoman Penyusunan Skripsi*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Pengertian Pelayaran. Diambil dari: <https://www.apaarti.com/pelayaran.html>. Diakses pada 11 Oktober 2018
- Pengertian Analisis. Diambil dari: <https://kbbi.web.id/analisis>. Diakses pada 11 Oktober 2018
- Jenis-Jenis Pelayaran. Diambil dari: <http://lautmaritim.blogspot.co.id/2013/03/hukum-maritim.html>. Diakses pada 29 Oktober 2018

Lampiran 3 Daftar Nama Crew Responden
Daftar Nama Crew Responden

DAFTAR NAMA CREW RESPONDEN
DI MV. TANTO MANIS

| NO | NAMA | JABATAN | KETERANGAN |
|-----------|-------------------|----------------|-------------------|
| 1. | LILY RIHADI | NAKHODA | RESPONDEN I |
| 2. | HARIANTO | KKM | RESPONDEN II |
| 3. | BAMBANG OLAN PADE | MUALIM I | RESPONDEN III |
| 4 | ASEP KURNIAWAN | MUALIM II | RESPONDEN IV |
| 5 | BAMBANG BAGUS | MUALIM III | RESPONDEN V |
| 6 | HERMAN DIRGANTORO | BOSUN | RESPONDEN VI |

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Abid Maalikul Mulki Raab
NIT : 51145108 N
Tempat, tanggal lahir : Jakarta, 19 Januari 1996
Jenis Kelamin : Laki-laki
Agama : Islam
Alamat : Jl Upaya Utara No 73 Kebon
Bawang, Tanjung Priok,
Jakarta Utara



Nomor Telepon : 0812 8347 8489

Nama Orang Tua

Nama Ayah : Suardi
Nama Ibu : Sri Rachmawati
Alamat : Jl Upaya Utara No 73 Kebon Bawang, Tanjung Priok,
Jakarta Utara

Riwayat Pendidikan

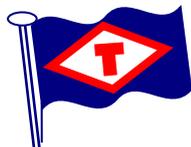
1. SDN Kebon Bawang Jakarta : Lulus tahun 2007
2. SMP Negeri 277 Jakarta : Lulus tahun 2010
3. SMA Ilham Makassar : Lulus tahun 2013
4. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang : 2014 – sekarang

Pengalaman Praktek Laut

1. Nama Kapal : MV. Tanto Manis
2. Perusahaan : PT. Tanto Intim Line

Lampiran 1 *Ship's Particular*

Ship's Particular MV. Tanto Manis



PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA
PT. TANTO INTIM LINE

JL. PERAK BARAT NO. 41 – 43 SURABAYA 60177
TELP : (031) 3533392 (HUNTING) FAX : (031) 3533396-3535746
[http ://www.tantonet.com](http://www.tantonet.com) E-mail : tanto@tantonet.com

SHIP PARTICULAR **MV. TANTO MANIS**

| | |
|--------------------|---|
| NAME OF SHIP | MV. TANTO MANIS |
| NATIONALY | INDONESIA |
| CALL SIGN | J Z D M |
| KIND OF VESSEL | CONTAINER VESSEL |
| PORT OF REGISTRY | JAKARTA |
| CLASSIFICATION | BIRO KLASIFIKASI INDONESIA. |
| TYPE VESSEL | CONTAINER VESSEL |
| BUILDER 'S NAME | NINGBO SHIP BUILDING CO.LTD. |
| IMO NO | 9683520 |
| Hull No. | BD1208 |
| Keel Laid | 2012.9.26 |
| LAUNCHING | 2013.2.27 |
| L O A | 119,90 Mtr |
| LBP | 115,00 Mtr |
| Breadth Moulded | 21,800 Mtr. |
| DEPTH MOULDED | 7,300 Mtr. |
| SUMMER DRAFT | 5.20 Mtrs |
| TROPICAL | 5.28 Mtrs. |
| TPC | 23.61 T/cm |
| GROSS TONNAGE | 6616MT |
| NETT TONNAGE | 3729 MT |
| LIGHT SHIP | 3031.9 MT |
| DEAD WEIGHT | 8180.0 MT |
| CONTAINER CAPACITY | 558 TEUS |
| DECK CRANE | GEARLESS |
| NO.OF HOLD | 3 HOLDS. |
| HATCH SIZE | 19.4*18.12 6.135*12.76, 25.56*18.12 |
| MAIN ENGINE | Daihatsu Diesel Engine CO.,LTD/8DKM-28e |
| MAIN ENGINE M.C.R | 8 Cyl, stroke 390mm, out put 2560KWH750 |
| SERVICE SPEED | 12 KNOTS. |
| INMARSAT C Number | 452502642 |

Lampiran 2 *Crew List*

Crew List MV. Tanto Manis

PT. TANTO INTIM LINE
CHECKLIST MASA BERLAKU DOKUMEN CREW
NAMA KAPAL : TANTO MANIS

GT. 6616 / K/W. 2560

| NO. | JABATAN | N A M A | IJAZAH | PENGUKUHAN | | BUKU PELAUT | | P K L | | MEDICAL CHECK - UP | SERTIFIKAT ORU EXPIRE |
|-----|-------------|--------------------------|---------|------------------------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|--------------------|---|
| | | | | BATASAN | EXPIRE | NOMOR | EXPIRE | BERLAKU | EXPIRE | | |
| 1 | NAKHODA | LILY RIHADI | ANT-I | MASTER - UNLIMITED | - | B 059250 | 09 APR '18 | 01 MAR '17 | 31 AGT '17 | 03 MAR '18 | 06 OKT '19 |
| 2 | MUALIM I | BAMBANG OLAN PADE | ANT-II | CH MATE- UNLIMITED | 13 FEB 2020 | X 064391 | 05 OKT '17 | 18 FEB '17 | 17 MAR '18 | 11 APR '17 | 29 JAN '20 |
| 3 | MUALIM II | ASEP KURNIAWAN | ANT-III | NCV CH MATE 3000 OR MORE | 19 APR 2021 | C 044831 | 19 MAR '19 | 17 SEP '16 | 16 SEP '17 | 17 MAY '18 | 01 NOV '18 |
| 4 | MUALIM III | BAMBANG BAGUS SUGHARTOMO | ANT-III | WATCHKEEPING OFF - UNLIMITED | 29 JUL 2020 | A 055460 | 18 JUL '19 | 13 JUL '16 | 12 JUL '17 | 17 JAN '18 | NIL |
| 5 | KKM | HARIANTO | ATT-I | CH-ENG-UNLIMITED | 11 MAR 2021 | B 036416 | 17 FEB '18 | 09 DES '16 | 08 JUN '17 | 29 SEP '18 | - |
| 6 | MASINIS II | J U W A D I | ATT-III | NCV 2-ENG 3000 KW OR MORE | 18 JAN 2021 | E 048691 | 10 JAN '19 | 23 DES '16 | 22 DES '17 | 11 MEI '17 | - |
| 7 | MASINIS III | ARDI WIBOWO | ATT-III | NCV BELOW 3000 KW | - | Y 041365 | 27 APR '18 | 23 DES '16 | 22 DES '17 | 12 JUN '18 | - |
| 8 | MASINIS IV | ALEXIUS RADITYO | ATT-III | WATCHKEEPING ENG - UNLIMITED | 16 NOV 2020 | B 055097 | 22 MAR '18 | 18 FEB '17 | 17 MAR '18 | 23 SEP '18 | - |
| 9 | ELEKTRICEN | WIRANTA KUSUMA | ATT-D | - | - | Y 079842 | 12 OKT '18 | 13 JUN '16 | 12 JUN '17 | 18 JUN '17 | Sert-Electric Maintenance-LPK |
| 10 | BOSUN | HERMAN DIRGANTORO | ANT-D | - | - | E 134781 | 05 DES '19 | 23 DES '16 | 22 JUN '17 | 22 DES '17 | - |
| 11 | JURUMUDI | RAHMAT FAUZI | ANT-D | - | - | A 045895 | 03 JUL '19 | 04 FEB '17 | 03 FEB '18 | 08 SEP '17 | - |
| 12 | JURUMUDI | SUDARMAN | ANT-D | - | - | B 084212 | 08 JUL '18 | 23 MAR '17 | 22 MAR '18 | 08 APR '17 | - |
| 13 | JURUMUDI | SOCHANI | ANT-D | - | - | Y 051548 | 07 JUL '18 | 17 NOV '16 | 16 MEI '17 | 14 MAR '18 | - |
| 14 | OILER | SIMSON PAUZI PASARIBU | ATT-D | - | - | Y 078866 | 10 OKT '18 | 17 SEP '16 | 16 SEP '17 | 02 NOV '18 | - |
| 15 | OILER | IMAM SANTOSO | ATT-V | NCV 2- ENG BELOW 750 KW | 23 FEB 2021 | C 006533 | 29 AGT '18 | 12 NOP '16 | 11 MEI '17 | 12 JUN '18 | - |
| 16 | OILER | CECEP SUPRIADI | ATT-D | - | - | A 020446 | 17 MAR '19 | 09 DES '16 | 08 JUN '17 | 02 NOV '18 | - |
| 17 | KOKI | DEDE ASIKIN | BST | - | - | B 001372 | 26 SEP '19 | 28 OKT '16 | 27 OKT '17 | 18 JUN '17 | Sert Footmeniling, Safety and Pool Safety |
| 18 | PELAYAN | ANDRI | BST | - | - | Y 008514 | 17 DES '17 | 23 JAN '17 | 22 JAN '18 | 01 JUN '17 | - |
| 19 | KADET D | ABID MAALIKUL MULKI RAAB | BST | - | - | E 057194 | 23 MAR '19 | - | - | 31 MAR '18 | - |

Keterangan : Sudah melaksanakan U p Dating/Perpanjangan
 Satu bulan kedepan sertifikat/PKL expire

Last Up Dated : 25 Maret 2017

Lily Rihadi
Capt. LILY RIHADI
MASTER

Lampiran 3 Daftar Nama Crew Responden
Daftar Nama Crew Responden

DAFTAR NAMA CREW RESPONDEN
DI MV. TANTO MANIS

| NO | NAMA | JABATAN | KETERANGAN |
|-----------|-------------------|----------------|-------------------|
| 1. | LILY RIHADI | NAKHODA | RESPONDEN I |
| 2. | HARIANTO | KKM | RESPONDEN II |
| 3. | BAMBANG OLAN PADE | MUALIM I | RESPONDEN III |
| 4 | ASEP KURNIAWAN | MUALIM II | RESPONDEN IV |
| 5 | BAMBANG BAGUS | MUALIM III | RESPONDEN V |
| 6 | HERMAN DIRGANTORO | BOSUN | RESPONDEN VI |

Lampiran 4 Transkrip wawancara

TRANSKRIP WAWANCARA

a. Wawancara dengan nahkoda

Penulis : Apakah tujuan dari dibuatnya rancangan pelayaran ?

Nakhoda : Tujuan di buatnya rancangan pelayaran adalah merencanakan pelayaran agar selamat sampai tujuan.

Penulis : Ada berapa tahapan dalam perencanaan pelayaran (*passage plan*) dan dapatkah anda menjelaskan setiap tahapan tersebut ?

Nakhoda : Ada empat tahapan, yang akan saya jelaskan secara singkat. Pertama persiapan yaitu dimana semua yang di perlukan dalam suatu pelayaran disiapkan terlebih dahulu. Kedua, pemilihan rute, diman kita menentukan jenis pelayaran dan rute yang mana akan kita tempuh. Ketiga, perencanaan navigasi, dimana kita menarik garis haluan dengan mempertimbangkan segala kemungkinan yang dapat terjadi. Keempat, pelaksanaan dan pengawasan, dimna kita harus memastikan bahwa kita di *track* yang telah di rencanakan.

Penulis : Pada tahap persiapan, apakah petunjuk yang anda berikan ?

Nakhoda : Saya hanya mengingatkan kepada semua Muallim dan perwira mesian agar menyiapkan informasi yang di butuhkan, peralatan navigasi, kapal dan mesin yang di perlukan dalam pelayaran.

Penulis : Pada tahapan pemilihan rute, apakah petunjuk yang diberikan kepada Mualim II ?

Nakhoda : Saya hanya bertanya mengenai jenis pelayaran yang di pakai, apakah pelayaran samudra atau menyusur pantai dan memberi saran mengenai pembuatan rute yang telah di tentukan.

Penulis : Kemudian pada tahap perencanaan pelayaran, apakah petunjuk yang akan anda berikan pada mualim II ?

Nakhoda : Kiasannya saya hanya mengingatkan bahwa dalam pembuatan rute usahakan jauh dari bahaya-bahaya navigasi yang ada.

Penulis : Setelah mualim II selasai membuat rencana pelayaran (*passage plan*), apakah anda melakukan pengecekan terhadap perencanaan yang telah di buat oleh Mualim II

Nakhoda : Ya

Penulis : Apakah kendala-kendala yang biasanya sering dihadapi sewaktu merencanakan suatu perencanaan pelayaran?

Nakhoda : Kendala-kendala yang sering di jumpai adalah kurangnya buku terbitan navigasi, peta-peta yang tidak lengkap dan sudah lama, kurangnya alat-alat bantu navigasi, kerusakan alat-alat navigasi, cuaca dan keamanan.

Penulis : Bagaimana cara mengatasi kendala-kendala tersebut?

Nakhoda : Kami membuat permintaan kepada perusahaan untuk melengkapi peralatan-peralatan yang kurang, tetapi jarang

sekali perusahaan memenuhi permintaan yang diajukan. Kemudian saya menginstruksikan kepada Mualim II, supaya dalam merencanakan suatu rancangan, untuk menggunakan peralatan yang ada. Kemudian untuk Mualim-Mualim yang lain, agar dalam pelaksanaan bernavigasi harus sering melakukan pengecekan secara manual.

Penulis : Apakah yang perlu dipersiapkan pada bagian mesin, sebelum pelaksanaan suatu pelayaran ?

Nakhoda : Sebelum melakukan pelayaran, terlebih dahulu dilaksanakan adalah menyiapkan mesin induk dan mesin bantu.

Penulis : Jika kapal sudah dinyatakan siap dan perencanaan telah tersusun dengan baik, maka kapal dapat melakukan perjalanan, dalam pelaksanaan rancangan pelayaran (passage plan) apakah yang dilakukan Nakhoda untuk memonitor jalannya suatu pelayaran?

Nakhoda : Yang biasanya saya lakukan adalah sering naik anjungan untuk memastikan Mualim jaga melakukan tugasnya dengan baik, terutama jika kapal memasuki daerah yang rawan, ramai dan memasuki alur pelayaran.

Penulis : Jika dalam pelaksanaan pelayaran, tiba-tiba cuaca bertambah buruk dan dapat membahayakan kapal, apakah yang anda lakukan untuk mengatasi hal tersebut?

Nakhoda : Sesuai dengan yang pernah saya alami waktu saya sedang berlayar dari Tanjung Priok mau menuju ke Bitung, waktu itu

sedang musim angin timur. Posisi kapal waktu itu di dekap pulau masalembo tiba-tiba cuaca menjadi sangat buruk, kapal kemudian melakukan manuver zig-zag tetapi kapal masih tidak kuat, bahkan kapal berjalan mundur. Demi keselamatan maka segera kapal berusaha manuver untuk berlindung di pulau terdekat

Penulis : Sewaktu melintas di daerah yang rawan terhadap keamanan siapakah yang Nahkoda percaya dalam pelaksanaan pengamanan?

Nahkoda : Dalam pelaksanaan pengamanan Mualim I saya perintahkan untuk menyusun jaga kapal yang dikepalai oleh Bosun sebagai kepala di lapangan.

b. Wawancara dengan KKM

Penulis : Dalam hubungannya dengan perencanaan pelayaran, apakah yang biasanya disiapkan oleh departemen mesin?

KKM : Persiapan yang dilakukan adalah mengadakan pengecekan terhadap mesin induk dan mesin bantu, biasanya persiapan ini kami lakukan sewaktu one hour notice for engine room (OHN)

Penulis : Apakah tujuan dari OHN?

KKM : Tujuannya yaitu mempersiapkan mesin-mesin kapal satu jam sebelum keberangkatan kapal, supaya jika ada kerusakan ada waktu untuk melakukan perbaikan terlebih dahulu.

Penulis : Dalam mempersiapkan mesin, baik mesin utama maupun mesin bantu, apakah anda pernah mengalami kendala?

KKM : Pernah

Penulis : Kendala apakah yang anda hadapi?

KKM : Waktu itu terjadi pada tanggal 12 Maret 2013 dalam pelayaran dari Surabaya menuju ke Belawan, mesin bantu yang digunakan untuk winch mengalami kerusakan. Yang mengakibatkan winch tidak punya tenaga untuk mengangkat jangkar dan tali tros sewaktu kapal akan mengolah gerak baik untuk berangkat maupun berlabuh.

Penulis : Bagaimanakah upaya anda dalam mengatasi kendala tersebut?

KKM : Saya dan para Masinis segera mengecek kerusakan pada mesin bantu tersebut, ternyata pipa hidroliknya pecah. Jadi kami memperbaikinya terlebih dahulu.

c. Wawancara dengan Muallim I

Penulis : Dalam hal apakah tanggung jawab Muallim I dalam penerapan suatu rancangan pelayaran berkaitan dengan persiapan pelayaran?

Muallim I : Tanggung jawab saya pada saat perencanaan pelayaran adalah dalam hal mempersiapkan kapal sewaktu kapal akan berangkat.

Penulis : Apa saja yang anda lakukan sewaktu mempersiapkan kapal?

Muallim I : Saya harus memastikan stabilitas kapal baik, muatan sudah termuat dengan rapi dan sudah di lasing dengan baik dan memastikan dokumen-dokumen yang di perlukan sudah siap.

Penulis : Kendala apa yang anda temui ?

Mualim I : Kendala yang di alami adalah mengenai penanganan muatan.

Penulis : Bagaimanakah anda mengatasi kendala tersebut ?

Mualim I : Untuk mengatasinya, kita harus mengawasi jalannya pemuatan supaya muatan dapat tertata dengan baik.

Penulis : Apakah tugas anda dalam penerapan suatu rancangan pemuatan tersebut ?

Mualim I : Sebagai mualim I saya bertugas mempersiapkan kapal agar siap berlayar, selain hal tersebut, saya juga bertanggung jawab dalam hal pengamatan kapal terutama sewaktu sedang melintasi daerah yang rawan terhadap pembajakan yaitu Selat Bangka dan Pulau Berhala.

c. Wawancara dengan Mualim II

Penulis : Anda sebagai Mualim navigasi, menurut anda apakah yang dimaksud dengan rancangan pelayaran (*passage plan*) ?

Mualim II : Rancangan pelayaran adalah suatu perencanaan yang dibuat mulai dari persiapan keberangkatan kapal sampai kapal sandar di pelabuhan tujuan dengan memperhitungkan segala sesuatu yang mungkin dapat terjadi, sehingga pelayaran dapat terlaksana dengan aman, efektif dan efisien.

Penulis : Apakah tujuan dari dibuatnya rancangan pelayaran ?

Mualim II : Tujuan dibuatnya rancangan pelayaran adalah mempersiapkan keadaan perairan, bahaya navigasi yang ada sepanjang pelayaran, keadaan-keadaan kapal di sekeliling dan

lingkungan setiap saat. Selain itu dapat mempermudah dan mempercepat dalam memproses informasi yang diperoleh.

Penulis : Tahapan-tahapan yang anda gunakan dalam perencanaan sebuah rancangan pelayaran ?

Mualim II : Dalam rancangan pelayaran ada empat tahap. Pada tahap pertama yaitu persiapan tahap ini bertujuan untuk mempersiapkan kapal dan semua yang diperlukan baik dalam perencanaan navigasi maupun dalam pelaksanaan navigasi. Tahap kedua merupakan tahap memilih rute, saya harus menentukan jenis pelayaran apa yang paling sesuai untuk perjalanan yang akan ditempuh. Tahap ketiga yaitu perencanaan pelayaran, dimana sebuah *track* pelayaran harus saya tentukan dengan memperhitungkan semua informasi yang diperoleh dan memperhitungkan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi suatu pelayaran. Pada tahap terakhir yaitu tahap pelaksanaan dan pengawasan, saya memberikan catatan-catatan yang berupa tulisan di atas peta mengenai keterangan rute yang sedang ditempuh, supaya setiap mualim yang jaga dapat segera mengambil tindakan jika tiba di daerah yang penting.

Penulis : Tadi pada tahap anda mengatakan jenis rute yang sesuai dapatkah anda menjelaskannya ?

Mualim II : Maksud dari pemilihan jenis rute adalah kita tentukan rute yang kita gunakan merupakan jenis pelayaran pantai atau pelayaran semudera.

Penulis : kendala apa yang ada dalam penyusunan rancangan pelayaran?

Mualim II : Kendala yang saya alami adalah kirangnya informasi mengenai rute yang akan ditempuh. Hal tersebut karena minimnya terbitan-terbita navigasi yang dimiliki. Dalam pembuatan rute pelayaran kita masih menggunakan peta lama, jadi informasi mengenai bahaya-bahaya navigasi baru tidak tercantum.

Penulis : Untuk mengatasi hal tersebut, apa yang anda lakukan ?

Mualim II : Untuk mengatasi itu, maka saya melakukan pengoreksian pada peta sebelum melakukan perencanaan, tetapi karena pada peta yang digunakan sudah lama, maka peta sudah kotor dan terdapat banyak coretan, sehingga hasilnya tidak maksimal.

Penulis : Bagaimana anda mengatasi kendala tersebut ?

Mualim II : Untuk mengatasi hal tersebut, maka pelayaran dilakukan dengan hati-hati dengan memilih rute yang aman untuk mengemudikan kapal memakai acuan *Magnetic Compass*.

Penulis : Apakah anda pernah merubah track yang telah anda buat ?

Mualim II : Pernah

Penulis : Apakah alasannya anda mengubah track yang telah anda buat?

Mualim II : Perubahan track yang telah direncanakan biasanya dikarenakan oleh kerusakan mesin, rusaknya alat navigasi, situasi berbahaya di darat/dermaga/pelabuhan dan situasi yang dianggap berbahaya untuk melanjutkan sebuah perjalanan.

Penulis : Bagaimana prosedur anda melakukan hal tersebut ?

Mualim II : Pertama kita melaporkan kepada Nahkoda mengenai alasan merubah *track* yang sudah direncanakan, kemudian menunjukkan kepada nahkoda mengenai rencana perubahan *track* yang telah diperbaharui dan meminta pertimbangan nahkoda mengenai *track* tersebut kepada Mualim I dan Mualim III.

d. Wawancara dengan Mualim III

Penulis : Dalam penerapan rencana pelayaran, apakah tugas Mualim III dalam rancangan pelayaran ?

Mualim III : Peran Mualim III adalah mempersiapkan peralatan keselamatan.

Penulis : Apakah persiapan yang dilakukan sebelum kapal berlayar?

Mualim III : Persiapan yang dilakukan adalah mengadakan perawatan, pemeliharaan dan pengecekan terhadap alat keselamatan sehingga dengan kita pastikan bahwa alat keselamatan tersebut siap digunakan.

Penulis : Selain mempersiapkan alaty-alat keselamatan apakah tugas anda?

Mualim III : Saya juga bertugas membuat *ship condition*

Penulis : Dapatkah anda menerangkan apa isi *ship condition*?

Mualim III : *ship condition* adalah mengenai draft kapal sebelum kapl berangkat dan kapal tiba , air tawar yang di gunakan selama perjalanan dan bahan bakar yang di gunakan selama perjalanan dan melaporkan kondisi draft kapal baik sewaktu kapal berangakt dan kapal tiba di tujuan.

Penulis : apakah tugas anda dalam pelaksanaan pelayaran ?

Mualim III : tugas saya melaksanakan perencanaan pelayaran yang telah di buat oleh mualim II dan memastikan kapal sesai *track* yang benar.

e. Wawancara dengan bosun

Penulis : Sehubung dengan perancangan pelayaran, dapatkah bosun terangkan tugas-tugas yang di berikan pada anda?

Bosun : Adalah mengenai keamanan di atas kapal. Mualim I memberikan kepercayaan pada saya untuk mengepalai keamana.

Penulis : Kendala apa yang anda alami dalam menjalankan instruksi ?

Bosun : Kendala yang saya alami adalah pada saat melintasi daerah rawan pada malam hari.

Penulis : Kenapa bisa begitu?

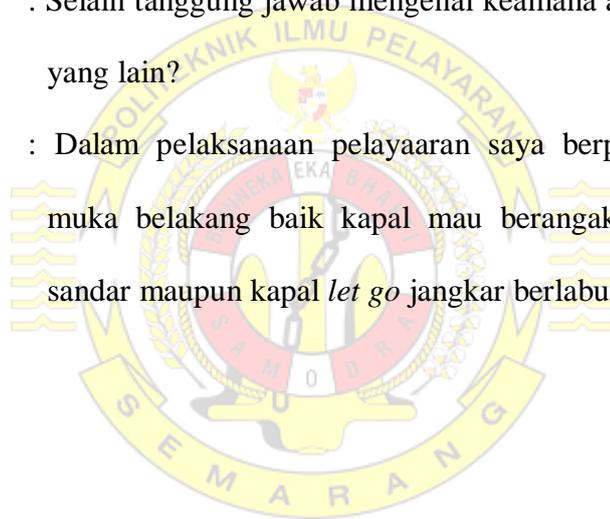
Bosun : Hal ini terjadi karena kebanyakan crew kapal kelelahan dan tertidur sewaktu jaga akibat kelelahan setelah segarian melakuakn pekerjaan perawatan kapal.

Penulis : Bagaimana anada mencoba mengatasinya ?

Bosun : Supaya hal tersebut tidak terjadi, maka saya membuat pekerjaan menjadi setengah hari padaan melewati area yang rawan dan berbahaya agara crew kapal tidak kecapeaan saat berjaga.

Penulis : Selain tanggung jawab mengenai keamana apakah tugas anda yang lain?

Bosun : Dalam pelaksanaan pelayaaran saya berperan juga dalam muka belakang baik kapal mau berangakt dan kapal saat sandar maupun kapal *let go* jangkar berlabuh.



Lampiran 5 Passage Plan

Passage Plan Tanjung Priok-Perawang

PT.TANTO INTIM LINE

RENCANA LINTASAN (PASSAGE PLAN)

Route - GPS: 01 /

ECS: 001 (Forward)

| | |
|------------------------------------|---|
| Nama Kapal : Km.Tanto Manis / JZDM | Tanggal : 03 DESEMBER 2016 |
| Voyage No : 150A/TMN-D/XII/16 | Dari : Jakarta Pelabuhan Tujuan : Pekanbaru |

| No. | Way Point | Lintang | Bujur | Haluan Sejati | Jarak | Jarak Ke Tempat Tujuan | No. P |
|-----|----------------|---------------|----------------|---------------|-------|------------------------|-------|
| 1. | 112 | 06° 04' 82" S | 106° 52' 92" E | 355° | 2.8 | 665.0 | 86 |
| 2. | 19 / OB | 06° 03' 00" S | 106° 51' 80" E | 348° | 5.9 | 659.1 | 86 |
| 3. | 20 | 05° 57' 30" S | 106° 51' 80" E | 358° | 117.0 | 542.1 | 7 |
| 4. | 21 | 04° 00' 00" S | 106° 47' 00" E | 332° | 64.5 | 477.6 | 1 |
| 5. | 22 | 03° 02' 00" S | 106° 16' 50" E | 308° | 10.5 | 467.1 | 5 |
| 6. | 23 | 02° 55' 50" S | 106° 08' 00" E | 278° | 11.3 | 455.8 | 5 |
| 7. | 24 | 02° 54' 00" S | 105° 57' 00" E | 331° | 39.0 | 416.8 | 5 |
| 8. | 27 | 02° 19' 70" S | 105° 37' 50" E | 272° | 21.6 | 395.2 | 5 |
| 9. | 28 | 02° 18' 90" S | 105° 16' 10" E | 308° | 20.1 | 375.1 | 5 |
| 10. | 29 | 02° 06' 50" S | 105° 00' 00" E | 172° | 22.0 | 353.1 | 5 |
| 11. | 30 | 01° 44' 50" S | 104° 57' 00" E | 326° | 51.0 | 302.1 | 5 |
| 12. | 31 | 01° 01' 50" S | 104° 29' 00" E | 304° | 37.2 | 264.9 | 52 |
| 13. | 32 | 00° 41' 50" S | 103° 58' 00" E | 355° | 53.0 | 211.9 | 4 |
| 14. | 33 | 00° 12' 00" N | 103° 53' 70" E | 347° | 26.7 | 185.2 | 4 |
| 15. | 34 | 00° 37' 60" N | 103° 47' 60" E | 291° | 10.8 | 174.4 | 4 |
| 16. | 35 | 00° 41' 50" N | 103° 37' 50" E | 347° | 19.2 | 155.2 | 4 |
| 17. | 36 | 01° 00' 00" N | 103° 33' 50" E | 318° | 12.8 | 142.4 | 4 |
| 18. | 37 | 01° 08' 45" N | 103° 26' 00" E | 312° | 6.7 | 135.7 | 4 |
| 19. | 38 | 01° 12' 60" N | 103° 21' 00" E | 279° | 16.0 | 119.7 | 4 |
| 20. | 39 | 01° 15' 40" N | 103° 05' 80" E | 307° | 32.0 | 87.7 | 1 |
| 21. | 40 | 01° 35' 00" N | 103° 40' 00" E | 290° | 21.5 | 66.2 | 1 |
| 22. | 41 | 01° 41' 80" N | 102° 20' 00" E | 302° | 19.7 | 46.5 | 1 |
| 23. | 49 | 01° 52' 00" N | 102° 03' 00" E | 243° | 4.6 | 41.9 | 1 |
| 24. | 50 | 01° 49' 60" N | 101° 58' 10" E | 241° | 4.5 | 37.4 | 12 |
| 25. | 51 | 01° 47' 80" N | 101° 54' 90" E | 180° | 7.7 | 29.7 | 12 |
| 26. | 52 | 01° 40' 00" N | 101° 54' 90" E | 150° | 10.0 | 19.7 | 12 |
| 27. | 53 | 01° 31' 10" N | 102° 00' 60" E | 128° | 13.0 | 6.7 | 14 |
| 28. | 48 / OB | 01° 23' 30" N | 102° 10' 00" E | 174° | 4.9 | 1.8 | 14/ |
| 29. | 110 | 01° 18' 35" N | 102° 11' 40" E | 185° | 4.3 | | 14/ |
| 30. | 111 | 01° 14' 20" N | 102° 10' 45" E | 130° | | | 24 |

F - 076 (01-08) K/SET

Passage Plan Perawang-Tanjung Priok

PT.TANTO INTIM LINE

RENCANA LINTASAN (PASSAGE PLAN)

Route (1) GPS : 01/

ECS : 001 (Reverse)

| | |
|-----------------------------------|----------------------------|
| Nama Kapal : Km.Tanto Manis / JZD | Tanggal : 10 Desember 2016 |
|-----------------------------------|----------------------------|

Voyage No : 151 B/TMN-D/XII/16 Dari : **Pekanbaru** Pelabuhan Tujuan : **Jakarta**

| No. | Way Point | Lintang | Bujur | Haluan Sejati | Jarak | Jarak Ke Tempat Tujuan | No P |
|-----|-----------|---------------|----------------|---------------|-------|------------------------|------|
| 1. | 111 | 01° 14' 20" N | 102° 10' 20" E | 005° | 4.3 | 665 | 24 |
| 2. | 110 | 01° 18' 35" N | 102° 10' 40" E | 354° | 4.9 | | 24 |
| 3. | 48 / OB | 01° 23' 30" N | 102° 10' 00" E | 308° | 13.0 | 660.1 | 24/1 |
| 4. | 53 | 01° 31' 10" N | 102° 00' 60" E | 330° | 10.0 | 647.1 | 18 |
| 5. | 52 | 01° 40' 00" N | 101° 54' 90" E | 000° | 7.7 | 637.1 | 12 |
| 6. | 51 | 01° 47' 80" N | 101° 54' 90" E | 063° | 4.5 | 629.4 | 12 |
| 7. | 50 | 01° 49' 60" N | 101° 58' 10" E | 065° | 4.6 | 624.9 | 12 |
| 8. | 49 | 01° 52' 00" N | 102° 03' 00" E | 122° | 19.7 | 620.3 | 1 |
| 9. | 41 | 01° 41' 80" N | 102° 20' 00" E | 110° | 21.5 | 600.6 | 12 |
| 10. | 40 | 01° 35' 00" N | 103° 40' 00" E | 127° | 32.0 | 579.1 | 12 |
| 11. | 39 | 01° 15' 40" N | 103° 05' 80" E | 099° | 16.0 | 547.1 | 1 |
| 12. | 38 | 01° 12' 60" N | 103° 21' 00" E | 130° | 6.7 | 531.1 | 13 |
| 13. | 37 | 01° 08' 45" N | 103° 26' 00" E | 138° | 12.8 | 524.4 | 13 |
| 14. | 36 | 01° 00' 00" N | 103° 33' 50" E | 167° | 19.2 | 511.6 | 4 |
| 15. | 35 | 00° 41' 50" N | 103° 37' 50" E | 111° | 10.8 | 492.4 | 4 |
| 16. | 34 | 00° 37' 60" N | 103° 47' 60" E | 167° | 26.7 | 481.6 | 4 |
| 17. | 33 | 00° 12' 00" N | 103° 53' 70" E | 175° | 53.0 | 454.9 | 4 |
| 18. | 32 | 00° 41' 50" S | 103° 58' 00" E | 124° | 37.2 | 401.9 | 4 |
| 19. | 31 | 01° 01' 50" S | 104° 29' 00" E | 146° | 51.0 | 364.7 | 4 |
| 20. | 30 | 01° 44' 50" S | 104° 57' 00" E | 172° | 22.0 | 313.7 | 5 |
| 21. | 29 | 02° 06' 50" S | 105° 00' 00" E | 128° | 20.1 | 291.7 | 5 |
| 22. | 28 | 02° 18' 90" S | 105° 16' 10" E | 092° | 21.6 | 271.6 | 5 |
| 23. | 27 | 02° 19' 70" S | 105° 37' 50" E | 151° | 39.0 | 250.0 | 5 |
| 24. | 24 | 02° 54' 00" S | 105° 57' 00" E | 098° | 11.3 | 211.0 | 5 |
| 25. | 23 | 02° 55' 50" S | 106° 08' 00" E | 128° | 10.5 | 199.7 | 5 |
| 26. | 22 | 03° 02' 00" S | 106° 16' 50" E | 152° | 64.5 | 189.2 | 5 |
| 27. | 21 | 04° 00' 00" S | 106° 47' 00" E | 178° | 117.0 | 124.7 | 1 |
| 28. | 20 | 05° 57' 30" S | 106° 51' 80" E | 168° | 5.9 | 7.7 | 7 |
| 29. | 19 / OB | 06° 03' 00" S | 106° 52' 80" E | 175° | 2.8 | 1.8 | 78 |
| 30. | 112 | 06° 04' 82" S | 106° 52' 92" E | - | - | | 8 |

F - 076 (01-08) K/SET

**Lampiran 6 Surat Laut
Surat Laut MV. Tanto Manis**



SURAT LAUT
NO. PK. 205/2084/SL-PM/DK-13

REPUBLIK INDONESIA

Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 58
Permenhub Nomor PM 13 Tahun 2012

Yang bertanda tangan di bawah ini Direktur Perkapalan dan Kepelautan
menyatakan bahwa : Kapal Motor

| NAMA KAPAL | TANDA PANGGILAN | TEMPAT PENDAFTARAN | TANDA PENDAFTARAN |
|-------------|-----------------|--------------------|---------------------|
| TANTO MANIS | J Z D M | JAKARTA | 2013 Pst No. 7897/L |

| UKURAN P X L X D (M) | TONASE KOTOR (GT) | TONASE BERSIH (NT) | TAHUN PEMBANGUNAN | NOMOR IMO |
|-----------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-----------|
| 115.00 X 21.80 X 7.30 | 6616 | 3048 | 2013 | 9683520 |

| PENGERAK UTAMA | MEREK TK/TW | BAHAN UTAMA KAPAL | JUMLAH GELADAK | JUMLAH BALING-BALING |
|----------------|------------------|-------------------|----------------|----------------------|
| MESIN | DAIHATSU 2560 KW | BAJA | SATU | SATU |

Milik PT. TANTO INTIM LINE berkedudukan di SURABAYA
memenuhi syarat sebagai Kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh karena itu berhak berlayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat-pejabat Republik Indonesia maupun mereka yang bersangkutan berkewajiban supaya memperlakukan nakhoda kapal dan muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan perjanjian-perjanjian dengan negara-negara lain.

Tanda Selar : GT. 6616 No. 3630/Ba

FUP.NO.13015967

Didaftarkan dalam Register Surat Laut
No. Urut : 2872
No. Halaman : 186
Buku Register : XXXI

Diterbitkan di : Jakarta
Pada tanggal : 24 Juni 2013

An. MENTERI PERHUBUNGAN
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN
U. b.
KEPALA SUBDIT PENGUKURAN, PENDAFTARAN
DAN KEBANGSAAN KAPAL



DKP I - 02

PT. TANTO INTIM LINE
MV. TANTO MANIS

DEPARTURE CONDITION REPORT
PORT OF : TG PRIOK - JAKARTA

VOYAGE NO : 150 A/TMN-D/XI/2016

Date : 03 MARET 2017

| DRAUGHT | | DEPARTURE RECORD | |
|---------|---------|----------------------------|-----------|
| FORWARD | 4.10' M | CARGO WORK COMPLETED | 10.24' LT |
| AFTER | 4.80' M | DOCUMENT ON BOARD | 10.00' LT |
| MEAN | 4.45' M | ONE HOUR NOTICE TO SAIL | 10.30' LT |
| TRIM | 0.70' M | ESTIMATE TIME OF DEPARTURE | 12.00' LT |
| GM.EFF | 4.20' M | STAND BY ENGINE | 10.30' LT |
| | | PILOT ON BOARD | 10.48' LT |
| | | LAST LINE | 11.12' LT |
| | | PILOT AWAY | 11.45' LT |
| | | FULL AWAY (BOSV) | 12.00' LT |

| TOTAL ON BOARD | | SUPPLIED ON BOARD | | PARTICULARS / CARGO QUANTITY | | | | | |
|----------------|---------|-------------------|-------------|------------------------------|------------------|---------|---------|-----|------|
| BALLAST | 806 | M/T | | LOADING - DISCHARGING | | 20 FEET | 40 FEET | BOX | TEUS |
| FRESH WATER | 138 | M/T | F.W | | | FL | MT | | |
| FUEL OIL | 177,813 | KL | FUEL OIL | | | | | | |
| DIESEL OIL/DO | 28,955 | KL | DIESEL OIL | 20 KL | DRY CONTAINER | 132 | - | 21 | - |
| LUB OIL M/E | 1255 | LTR | LUB OIL M/E | | REEFER CONTAINER | 10 | - | - | 10 |
| LUB OIL A/E | 573 | LTR | LUB OIL A/E | | | | | | |
| HYD OIL | 310 | LTR | HYD OIL | | TOTAL | | | | 163 |
| | | | | | | | | | 316 |

| DISCHARGING | DATE | TIME | LOADING | DATE | TIME | SHIFTING RECORD | DATE | TIME |
|-------------|------------|----------|---------|------------|----------|-----------------|------|------|
| START | 02/03/2017 | 09.00 LT | START | 02/03/2017 | 15.24 LT | | - | - |
| FINISH | 03/03/2017 | 03.12 LT | FINISH | 03/03/2017 | 10.24 LT | | - | - |

NEXT PORT OF CALL : PERAWANG - PEKANBARU

ESTIMATE TIME OF ARRIVAL (ETA) : 06 - 03 - 2017 (21.00LT)

PT. TANTO INTIM LINE
MV. TANTO MANIS

DEPARTURE CONDITION REPORT
PORT OF : TG PRIOK - JAKARTA

VOYAGE NO : 152 ATMN-D/IV/2017

Date : 06 APRIL 2017

| DRAUGHT | | CARGO WORK COMPLETED | | DEPARTURE RECORD | | | | |
|---------|------|----------------------|----------------------------|------------------|----|--------------------|--------|----|
| FORWARD | 4.40 | M | | 20.28' | LT | PLOT ON BOARD | 21.30' | LT |
| AFTER | 5.00 | M | DOCUMENT ON BOARD | 19.30' | LT | LAST LINE | 21.42' | LT |
| MEAN | 4.70 | M | ONE HOUR NOTICE TO SAIL | 20.30' | LT | PILOT AWAY | 21.50' | LT |
| TRIM | 0.60 | M | ESTIMATE TIME OF DEPARTURE | 21.30' | LT | FULL AWAY (BOSV) | 22.00' | LT |
| GM.EFF | 2.30 | M | STAND BY ENGINE | 21.30' | LT | | | LT |

| TOTAL ON BOARD | | SUPPLIED ON BOARD | | LOADING - DISCHARGING | | PARTICULARS / CARGO QUANTITY | | | |
|----------------|--------|-------------------|-------------|-----------------------|------------------|------------------------------|---------|-----|------|
| BALLAST | 420 | M/T | | 120 M/T | | 20 FEET | 40 FEET | BOX | TEUS |
| FRESH WATER | 120 | M/T | F.W | | FL | MT | FL | MT | |
| FUEL OIL | 94.260 | KL | FUEL OIL | KL | 108 | - | 30 | - | 138 |
| DIESEL OIL/DO | 29.653 | KL | DIESEL OIL | 15 KL | | | | | 277 |
| LUB OIL M/E | 900 | LTR | LUB OIL M/E | LTR | REEFER CONTAINER | - | - | - | - |
| LUB OIL A/E | 415 | LTR | LUB OIL A/E | LTR | | | | | |
| HYD OIL | 390 | LTR | HYD OIL | LTR | TOTAL | | | | 138 |
| | | | | | | | | | 277 |

| DISCHARGING | | DATE | TIME | LOADING | DATE | TIME | SHIFTING RECORD | | DATE | TIME |
|-------------|--|------------|----------|---------|------------|----------|-----------------|--|------|------|
| START | | 05/04/2017 | 16.06 LT | START | 05/04/2017 | 22.01 LT | | | | |
| FINISH | | 06/04/2017 | 11.20 LT | FINISH | 06/04/2017 | 20.28 LT | | | | |

NEXT PORT OF CALL : PERAWANG - PEKANBARU
ESTIMATE TIME OF ARRIVAL (ETA) : 10 - 04 - 2017 (07.00LT)

PT. TANTO INTIM LINE
MV. TANTO MANIS

ARRIVAL CONDITION REPORT
PORT OF : PERAWANG - PEKANBARU

DATE : 19 MARET 2017

VOYAGE NO : 150 B/TMN-D/III/2017

| DRAUGHT | | ARRIVAL RECORD | | BERTHING RECORD | | | | |
|---------|-------|----------------|-----------------------|-----------------|----|--------------------|--------|----|
| FORWARD | 3.20' | M | OHN TO E/R | 19.00' | LT | OHN TO E/R | 07.00' | LT |
| AFTER | 4.20' | M | ARRIVAL PILOT STATION | 19.30' | LT | STD BY ENG | 07.18' | LT |
| MEAN | 3.80' | M | STD BY ENG / E.O.S.V | 19.18' | LT | PILOT ON BOARD | 07.12' | LT |
| TRIM | 1.00' | M | ANCHORAGE TIME | 20.30' | LT | ANCHOR A WEIGHT | 07.30' | LT |
| GM.EFF | 5.79' | M | FINISH WITH ENGINE | 20.42' | LT | FIRST LINE A SHORE | 17.30' | LT |
| | | | | | | IN POSITION | 17.45' | LT |
| | | | | | | PILOT AWAY | 17.48' | LT |
| | | | | | | FINISH WITH ENGINE | 18.00' | LT |

| TOTAL ON BOARD | | LOAD / DISCH | | 20 FEET | | 40 FEET | | BOX | | TEUS | | REMARKS | |
|----------------|---------|--------------|--|----------------|----|---------|----|-----|--|------|--|---------|--|
| BALLAST | 2100 | M/T | | FL | MT | FL | MT | | | | | | |
| FRESH WATER | 70 | M/T | | 53 | - | 24 | - | 77 | | 165 | | | |
| FUEL OIL | 94.260' | KL | | 10 | - | - | - | 10 | | 10 | | | |
| DIESEL OIL | 15.648' | KL | | | | | | | | | | | |
| LUB OIL M/E | 900 | LTR | | | | | | | | | | | |
| LUB OIL A/E | 415 | LTR | | | | | | | | | | | |
| OIL HYD | 360 | LTR | | | | | | | | | | | |
| | | | | TOTAL ON BOARD | | | | 87 | | 175 | | | |

PT. TANTO INTIM LINE
MV. TANTO MANIS

ARRIVAL CONDITION REPORT
PORT OF : PERAWANG - PEKANBARU

VOYAGE NO : 150 B/TMN-D/III/2017

DATE : 20 MARET 2017

| DRAUGHT | | ARRIVAL RECORD | | BERTHING RECORD | | | | | | |
|------------------------------|---------|----------------|-----------------------|-----------------|----|--------------------|--------|------|--|---------|
| FORWARD | 4.20' | M | OHN TO E/R | 15.00' | LT | OHN TO E/R | 06.00' | LT | | |
| AFTER | 4.45' | M | ARRIVAL PILOT STATION | 16.30' | LT | STD BY ENG | 06.18' | LT | | |
| MEAN | 3.75' | M | STD BY ENG / E.O.S.V | 17.18' | LT | PILOT ON BOARD | 06.12' | LT | | |
| TRIM | 1.00' | M | ANCHORAGE TIME | 18.00' | LT | ANCHOR A WEIGHT | 06.30' | LT | | |
| GM EFF | 4.45' | M | FINISH WITH ENGINE | 18.54' | LT | FIRST LINE A SHORE | 16.30' | LT | | |
| | | | | | | IN POSITION | 16.45' | LT | | |
| | | | | | | PILOT AWAY | 16.48' | LT | | |
| | | | | | | FINISH WITH ENGINE | 17.00' | LT | | |
| TOTAL ON BOARD | | | | | | | | | | |
| BALLAST | 2000 | M/T | | | | | | | | |
| FRESH WATER | 50 | M/T | | | | | | | | |
| FUEL OIL | 98.154' | KL | | | | | | | | |
| DIESEL OIL | 13.638' | KL | | | | | | | | |
| LUB OIL M/E | 850 | LTR | | | | | | | | |
| LUB OIL A/E | 375 | LTR | | | | | | | | |
| OIL HYD | 287 | LTR | | | | | | | | |
| PARTICULARS / CARGO QUANTITY | | | | | | | | | | |
| LOAD / DISCH | | 20 FEET | | 40 FEET | | BOX | | TEUS | | REMARKS |
| | | FL | MT | FL | MT | | | | | |
| DRY CONTAINER | | 78 | - | 18 | - | 96 | | 193 | | |
| REEFER CONTAINER | | 5 | - | - | - | 5 | | 5 | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | TOTAL ON BOARD | | | | 101 | | 198 | | |



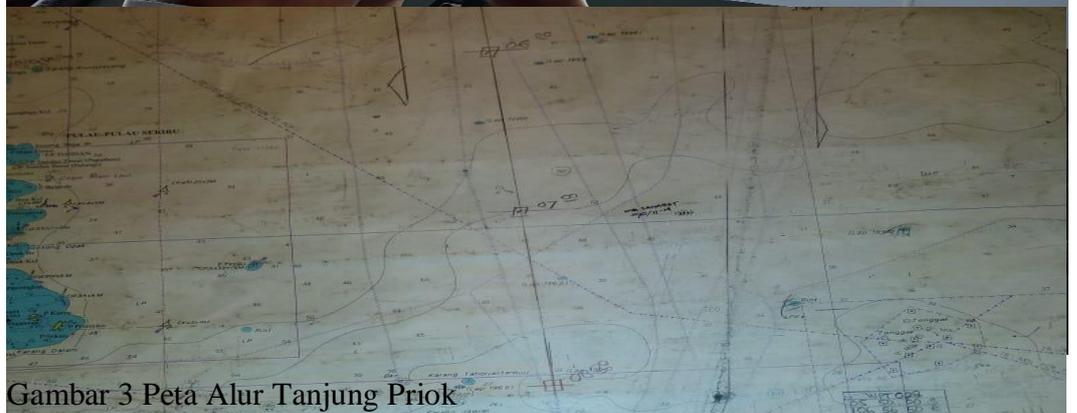
Lampiran 10 Gambar-Gambar



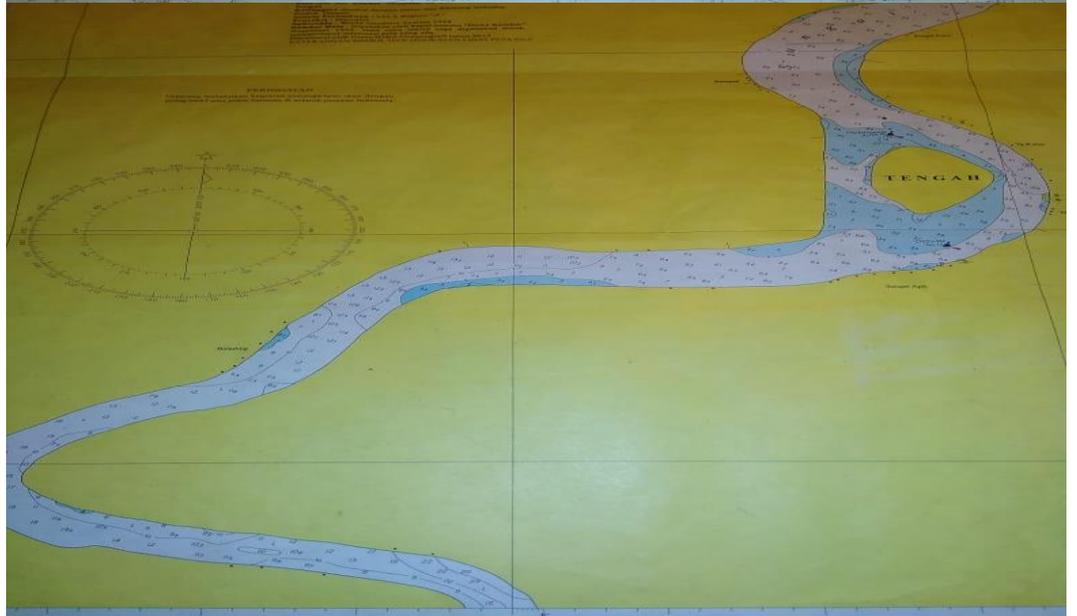
Gambar 1 Anjungan MV. Tanto Manis



Gambar 2 Mata air atau pengamatan di kapal MV. Tanto Manis



Gambar 3 Peta Alur Tanjung Priok



Gambar 4 Peta Alur Perawang



Gambar 5 Keadaan Cuaca Buruk di MV. Tanto Manis

