



**ANALISIS ROBEKNYA *CONTAINER* DI IN HOLD KAPAL MV WARIH
MAS PADA SAAT PROSES BONGKAR MUAT DI PELABUHAN AMBON**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

WISNU MEDIYANTO
NIT. 52155699 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISA ROBEKNYA *CONTAINER* DI IN HOLD KAPAL MV. WARIH
MAS PADA SAAT PROSES BONGKAR MUAT DI PELABUHAN AMBON**

Disusun oleh:

WISNU MEDIYANTO
NIT. 52155699 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 04 OKT 2020

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Materi

Metodologi dan Penulisan

Capt. TRI KISMANTORO, M.M., M.Mar
Penata (III/d)
NIP. 19751012 199808 1 001

ROMANDA ANNAS AMRULLAH, S.ST, M.M.
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19840623 201012 1 005

Mengetahui,
Ketua Program Studi Nautika

Capt. DWI ANTORO, M.M, M.Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisa Robeknya *Container* Di In Hold Kapal MV. Warih Mas Pada Saat Proses Bongkar Muat Di Pelabuhan Ambon” karya,

Nama : Wisnu Mediyanto

NIT : 52155699 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari RABU, tanggal 12 Feb'2020

Penguji I, Semarang,
Penguji II,
Penguji III,



Capt. H. AGUS SUBARDI, M.Mar
Pembina Utama Muda, (IV/c)
NIP. 19550723 198303 1 001



Capt. TRI KISMANTORO, MM., M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19751012 199808 1 001



POERNOMO DWIATMODJO, SH., MH
Pembina Tk. I, (IV/b)
NIP. 19550605 198101 1 001

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
Pembina Tk I, (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Wisnu Mediyanto

NIT : 52155699 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Analisa Robeknya *Container* Di In Hold Kapal MV. Warih Mas Pada Saat Proses Bongkar Muat Di Pelabuhan Ambon”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 12...Februari 2020

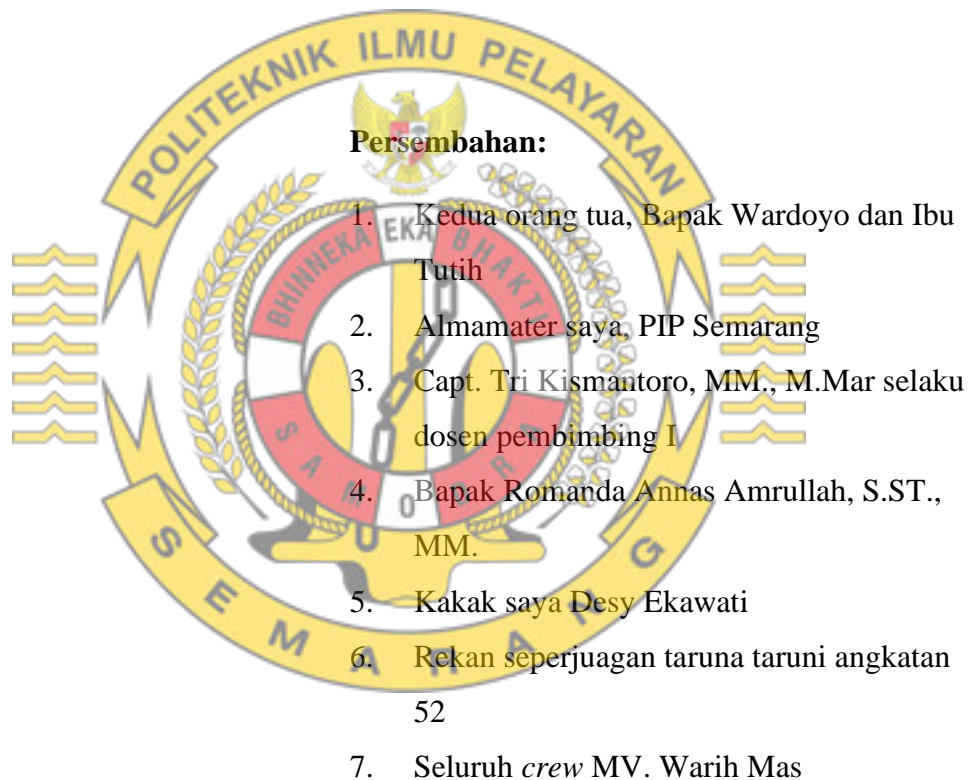
Yang menvatakan pernyataan,



WISNU MEDIYANTO
NIT. 52155699 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. “Wahai orang-orang yang beriman, bersabarlah engkau dan kuatkanlah kesabaranmu.” (QS Al Imran : 200)
2. “Sesungguhnya perbuatan baik itu dapat menghapus perbuatan buruk.” (QS Hud : 114)



PRAKATA

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, Tuhan yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat serta karuniaNya, penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisa Robeknya *Container* Di In Hold Kapal MV. Warih Mas Pada Saat Proses Bongkar Muat Di Pelabuhan Ambon” yang disusun dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran pada Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku ketua program studi Nautika PIP Semarang.
3. Capt. Tri Kismantoro MM., M.Mar selaku pembimbing materi dan juga selaku dosen penguji II yang senantiasa meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan penulis dengan kesabaran, ketelitian, dan kewibawaan sehingga penulisan skripsi ini dapat selesai.
4. Bapak Romanda Annas Amrullah S.ST, M.M selaku pembimbing II yang telah menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing penulis menyusun skripsi ini.
5. Capt. H. Agus Subardi M.Mar selaku dosen penguji I dan Bapak Poernomo Dwiatmodjo SH., MH selaku dosen penguji II yang telah memberi kritik dan masukan sehingga skripsi ini dapat dinyatakan selesai sidang.

6. Kedua orang tua penulis, Ayah Wardoyo dan Ibu Tutih serta Kakak penulis Desy Ekawati yang saya cintai dan selalu memberi dukungan moral dan motivasi kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
7. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
8. PT. Asia Marine TEMAS yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan praktek laut.
9. Taruna Taruni Angkatan 52 Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang , saudara se-perjuangan selama empat setengah tahun.
10. Seluruh anggota Mess Solo Raya, rekan, senior dan junior yang selalu memotivasi dalam penulisan skripsi ini.
11. Kelas N VIII A, atas dua semester penuh cerita suka, duka dan perjuangan.
12. Seluruh crew MV. Warih Mas yang telah memberikan banyak ilmu dan pengalaman tak terlupakan kepada peneliti pada saat praktek laut.

Dalam penulisan skripsi ini penulis menyadari masih banyak kekurangan dan kesalahan yang tentu saja tidak disengaja, maka dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan masukan baik saran maupun kritik dari semua pihak guna kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkan.

Semarang,.....

Penulis

WISNU MEDIYANTO
NIT. 52155590 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAKSI	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I : PENDAHULUAN	1
1.1. Latar belakang	1
1.2. Rumusan masalah	3
1.3. Batasan masalah	3
1.3. Tujuan penelitian	4
1.4. Manfaat penelitian	4
1.6. Sistematika penulisan	5

BAB II : LANDASAN TEORI.....	8
2.1. Tinjauan pustaka.....	9
2.2. Definisi operasional	17
2.3 Kerangka pikir.....	19
BAB III : METODE PENELITIAN.....	20
3.1. Pendekatan dan desain penelitian.....	20
3.2. Fokus dan lokus penelitian.....	21
3.3. Sumber data penelitian.....	22
3.4. Teknik pengumpulan data	23
3.5. Teknik analisis data	27
BAB IV : ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	29
4.1. Gambaran umum objek yang diteliti.....	29
4.2. Analisa masalah	35
4.3. Pembahasan masalah.....	50
BAB V : PENUTUP	62
5.1. Kesimpulan	62
5.2. Saran.....	63

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Kerangka pikir.....	19
Gambar 4.1. MV. Warih Mas.....	29
Gambar 4.2. <i>Luffing crane</i> Ambon	34
Gambar 4.3. <i>Tiger Lok hook</i> yang dipakai mengangkat <i>container</i>	42



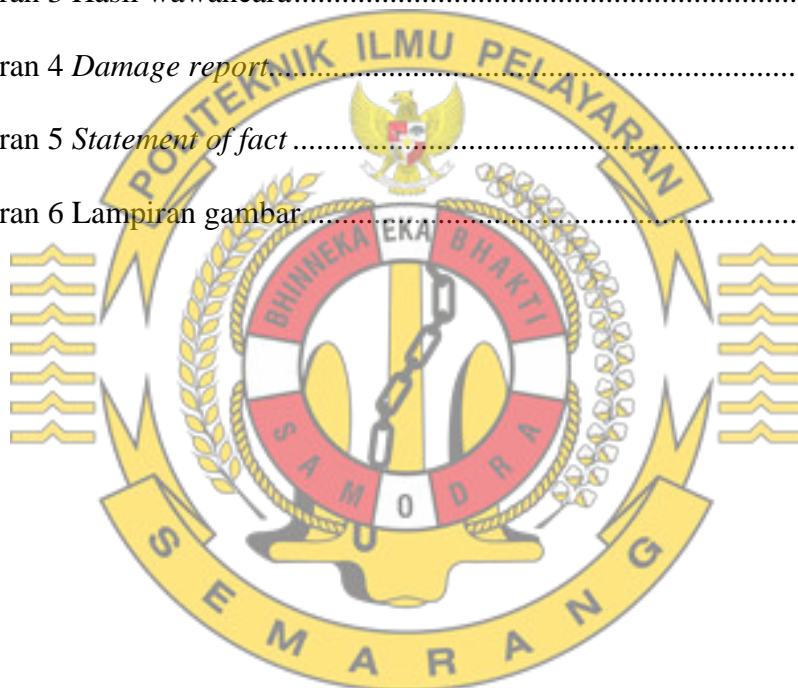
DAFTAR TABEL

Tabel 4.1. Data kapal MV. Warih Mas	29
Tabel 4.2. <i>Crew list</i> MV. Warih Mas	34
Tabel 4.3. Data observasi faktor-faktor penyebab robeknya <i>container</i>	38
Tabel 4.4. Data observasi upaya-upaya yang dilakukan untuk menghindari kerusakan <i>container</i>	46



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship partikular</i>	65
Lampiran 2 <i>Crewlist</i>	66
Lampiran 3 Hasil wawancara.....	67
Lampiran 4 <i>Damage report</i>	74
Lampiran 5 <i>Statement of fact</i>	75
Lampiran 6 Lampiran gambar.....	76



ABSTRAKSI

Mediyanto, Wisnu.2020. “*Analisa Robeknya Container Di In Hold Kapal MV. Warih Mas Pada Saat Proses Bongkar Muat Di Pelabuhan Ambon* “. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Pembimbing I: Capt. Tri Kismantoro M.M, M.Mar., Pembimbing II: Romanda Annas Amrullah S.ST., M.M.

Robeknya *container* merupakan hal yang kerap terjadi pada saat melakukan kegiatan bongkar muat. Pada dasarnya bila terjadi insiden robeknya *container* akan menyebabkan kerugian yang cukup banyak baik dari segi waktu dimana proses bongkar muat dapat tertunda maupun segi finansial dimana perlunya ongkos tambahan untuk memperbaiki *container* tersebut dan biaya tambahan untuk mengangkat *container* tersebut. Perlu mengertinya faktor-faktor penyebab insiden tersebut, mengetahui tindakan-tindakan pencegahan dan upaya yang harus dilakukan bila terjadi insiden tersebut merupakan hal yang wajib diketahui oleh seseorang yang bekerja di atas kapal dan menangani bongkar muat *container*.

Dalam penulisan skripsi ini peneliti menggunakan metode deskriptif kualitatif. Observasi, wawancara dan studi pustaka dilakukan untuk mengumpulkan data yang relevan. analisis data diartikan sebagai kegiatan yang dilakukan untuk mengubah data hasil dari sebuah penelitian menjadi informasi yang nantinya bisa dipergunakan untuk mengambil sebuah kesimpulan.

Analisis data menghasilkan simpulan bahwa terjadinya kerobekan *container* disebabkan oleh berbagai faktor seperti faktor kurangnya keahlian dan tanggung jawab seseorang dalam melakukan tugas mereka masing-masing dalam proses bongkar muat yang terjadi. Faktor lainnya juga disebabkan oleh faktor alat bongkar muat yang kurang baik sehingga mengakibatkan pengayunan muatan pada saat di *hive up* oleh *crane* berlebih dan menyebabkan tersangkutnya *container* yang sedang dibongkar di dalam sela-sela *cell guide* dalam palka. Dengan mengetahui faktor-faktor tersebut, maka kerusakan *container* dapat diminimalisir dengan mengurangi kesalahan daripada orang-orang yang sedang melakukan operasi bongkar muat dan juga melakukan evaluasi pekerjaan yang telah dilakukan dengan cara mengadakan *safety meeting* secara rutin.

Kata kunci: Kerusakan *container*, *container* robek, bongkar muat

ABSTRACT

Mediyanto, Wisnu.2020. *“The Analysis of The Damage Container in MV. Warih Mas On Loading And Discharging Process At Ambon Port”*.Thesis. Diploma IV Program. Nautical Studies. Semarang Merchant Marine Polytechnic. 1st Supervisor: Capt. Tri Kismantoro M.M, M.Mar., 2nd Supervisor: Romanda Annas Amrullah S.ST., M.M.

Torn of the container is a common thing when loading and unloading activities happen. When this happens, the torn container will cause a considerable loss in time like the loading and unloading process can be delayed and the financial aspect where we need additional costs to repair the container and additional costs for lifting container. It is necessary to uncover the factors that cause the emergence, study the actions to evade it and actions that must be done if the the emergence occurs is something that must be known by someone who works on the ship and container loading and unloading handling.

In write of this thesis, researchers used a qualitative descriptive method. Observations, interviews and literature studies conducted to collect relevant data. Data analysis is defined as the activities carried out to transform data resulting from research into information that can be used to make a conclusions.

The data analysis produces conclusions that the torn of containers caused by various factors such as factors that affect a person's expertise and responsibility in carrying out their respective duties in the loading and unloading process that occurs. Other factors also cause by the worse of loading and unloading machine so it caused the excessive swing when container was hiving up with crane and it make the container get stuck on gap of in hold's cell guide. By knowing these factors, container damage can be minimized by reducing the errors of people who are carrying out loading and unloading operations and also evaluating the work done by held the safety meetings regularly.

Keywords: Container damage, torn of container, loading and unloading

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Di era revolusi industri ini perkembangan dunia pelayaran semakin pesat akan suatu kebutuhan transportasi laut di suatu negara. Semakin banyaknya permintaan barang/komoditas dalam jumlah yang banyak semakin menekan perusahaan pelayaran untuk menyediakan media transportasi guna memenuhi permintaan barang/komoditas tersebut. Untuk itu diperlukan kapasitas angkutan yang optimal tentunya dengan menggunakan transportasi laut yang dapat mengantarkan barang/komoditas yang relatif banyak dan tepat waktu.

Salah satu sistem pengangkutan barang/komoditas tersebut adalah sistem pengangkutan dengan menggunakan peti kemas. Mengingat dewasa ini semakin banyaknya permintaan barang/komoditas yang diangkut secara sekaligus dengan jumlah yang banyak menggunakan angkutan laut mendorong para konsumen menggunakan peti kemas sebagai sarana pengangkutan barang/komoditas karena dinilai lebih efektif, aman dan ekonomis.

Gagasan pokok sistem peti kemas sebenarnya sudah ada sejak abad ke-18, hanya saja, kendaraan yang dipakai adalah kereta kuda. Ukuran peti disesuaikan dengan wadah keretanya dan masih banyaknya kerusakan akibat pemuatan secara konvensional pada penyaluran logistik, sehingga banyak sekali resiko kerusakan pada muatan dan biaya buruh yang sangat mahal.

Tetapi sekarang ini pemuatan menggunakan peti kemas semakin meningkat sehingga membuat pengangkutan barang/komoditas menjadi semakin cepat, tepat, semakin berkurangnya kerusakan akibat pemuatan, mengurangi resiko pencurian, dan biaya yang relatif murah.

Dalam memuat peti kemas ada yang dimuat di dalam palka maupun di luar palka atau biasa disebut dengan *On Deck*. Pemuatan peti kemas sendiri harus memperhatikan *bay*, *row*, dan *tier* yang sesuai dengan *bay plan*, juga peletakan muatan berbahaya harus diletakan jauh dari akomodasi kapal. Pada tanggal 18 Januari 2018 MV. Warih Mas sedang melakukan proses bongkar peti kemas di pelabuhan Ambon yang mana pembongkaran tersebut langsung dilakukan oleh pihak darat segera setelah kapal selesai proses sandar. Ketidaksesuaian pembongkaran dan tidak adanya koordinasi antara *Loading Foreman* dan Mualim I menyebabkan kesalahan urutan pembongkaran peti kemas di dalam palka peti kemas yang seharusnya dibongkar tertumpuk di dalam palka, tersangkut dan menyebabkan pembongkaran paksa peti kemas yang berujung dengan robeknya peti kemas tersebut.

Masalah tersebut sendiri juga pernah terjadi dimana peti kemas yang sedang dibongkar tersangkut di dalam palka ataupun pada saat diangkatnya peti kemas dan menyenggol peti kemas yang lain dan menyebabkan peti kemas tersebut robek. Sementara itu, robeknya peti kemas sendiri dapat menyebabkan kerugian finansial untuk pihak pemuat yang cukup besar dan juga kerugian untuk pihak kapal dikarenakan tidak terpenuhinya tingkat standardisasi keamanan pada peti kemas tersebut contohnya bila saat terjadi hujan, air dapat masuk melewati celah-celah peti kemas yang robek dan menyebabkan rusaknya muatan yang ada di dalamnya.

Dengan adanya masalah tersebut membuat penulis tertarik untuk menganalisa peristiwa tersebut dan menuliskannya dalam bentuk karya tulis ilmiah yang berjudul “ANALISA ROBEKNYA *CONTAINER* DI IN HOLD KAPAL MV WARIH MAS PADA SAAT PROSES BONGKAR MUAT DI PELABUHAN AMBON”.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, maka dapat diambil beberapa perumusan masalah yang kiranya dapat menjadi pertanyaan dan membutuhkan jawaban, yang akan dibahas penulis pada pembahasan bab-bab selanjutnya dalam skripsi ini. Adapun perumusan masalah itu sendiri, yaitu:

- 1.2.1. Apa saja faktor yang menyebabkan *container* robek?
- 1.2.2. Bagaimana penanganan terhadap *container* yang robek?
- 1.2.3. Tindakan apa yang dapat dilakukan untuk menghindari terjadinya *container* robek?

1.3. Batasan Masalah

Dari perumusan masalah di atas, dapat dilihat begitu luasnya permasalahan yang timbul sehubungan dengan penanganan *container* rusak. Untuk menghindari perluasan pembahasan masalah, maka dalam pembahasan skripsi ini penulis akan membatasi penanganan *container* dengan proses penanganan dari pihak kapal (penanganan saat pihak kapal mengetahui adanya *container* yang robek) MV Warih Mas (DWT 8180 T) kepada pihak pelabuhan Ambon.

1.4. Tujuan Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, tujuan yang ingin penulis capai yaitu sebagai berikut :

- 1.4.1. Dapat mengetahui faktor penyebab terjadinya robeknya *container*
- 1.4.2. Dapat mengetahui penanganan saat mengetahui adanya *container* robek
- 1.4.3. Perwira dapat mengetahui tindakan-tindakan yang dapat dilakukan agar tidak terjadi robeknya *container*

1.5. Manfaat Penelitian

Diharapkan dari hasil penelitian mengenai “Analisa robeknya *container* di *in hold* kapal MV Warih Mas pada saat proses bongkar muat di pelabuhan Ambon” yang peneliti lakukan dapat bermanfaat bukan hanya bagi penulis tetapi juga bermanfaat bagi pembaca. Adapun manfaat-manfaat dari penulisan skripsi ini yaitu:

- 1.5.1. Manfaat Teoritis
 - 1.5.1.1. Untuk memberikan informasi kepada pembaca secara umum dan pembaca secara khusus (calon kru ataupun kru kapal *container*) mengenai tindakan-tindakan yang dapat dilakukan saat mengetahui adanya *container* robek dan penanganan *container* robek..
 - 1.5.1.2. Sebagai bahan pertimbangan dan evaluasi pada saat kegiatan bongkar muat berlangsung, sehingga dapat mengurangi tingkat robeknya *container*.

1.5.2. Manfaat Praktis

1.5.2.1. Orang banyak terutama yang akan atau sedang bekerja di atas kapal jenis *container* dapat menggunakan skripsi ini sebagai masukan dalam penanganan bongkar muat agar meningkatkan kewaspadaan pada saat berdinamis sandar dan terhindar dari kerobekan *container*.

1.5.2.2. Bagi kapal MV Warih Mas, untuk meningkatkan keterampilan awak kapal dalam hal penanganan *container* robek yang telah ditemukan.

1.6. Sistematika Penulisan

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

1.6.1. Bagian Awal

Bagian awal skripsi ini mencakup halaman sampul depan, halaman judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman kata pengantar, halaman motto, halaman persembahan, daftar isi, daftar gambar, daftar lampiran, dan abstraksi.

1.6.2. Bagian Utama

Bagian utama skripsi ini penulis sajikan dalam 5 bab yang memiliki keterkaitan antara bab satu dengan yang lainnya, sehingga penulis berharap supaya pembaca dapat dengan mudah memahami seluruh uraian dalam skripsi ini. Adapun sistematika tersebut adalah sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini diuraikan tentang berbagai aspek antara lain latar belakang masalah skripsi, perumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian serta sistematika penulisan skripsi ini.

BAB II : LANDASAN TEORI

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

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

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

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

Bab ini merupakan inti ataupun isi pokok dari skripsi yang penulis tulis. Pada bab ini terdiri dari gambaran umum objek yang diteliti, analisa masalah, dan pembahasan masalah.

BAB V : PENUTUP

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka akan ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah. Dalam bab ini, penulis juga akan menyumbangkan saran yang mungkin dapat

bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian.

1.6.3. Bagian Akhir

Bagian akhir skripsi ini mencakup daftar pustaka, daftar riwayat hidup, dan lampiran. Pada halaman lampiran berisi data/keterangan lain yang menunjang uraian yang disajikan dalam bagian utama skripsi.



B AB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

Menurut Kamus Bahasa Indonesia Edisi Baru Pandom Media Nusantara, pengertian analisis yaitu :

Analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dsb) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab, musibah, duduk perkaranya, dsb) (2014 : 44)

2.1.1. Klasifikasi Kapal *Container*

Menurut Tumbel (1991 : 65), kapal *container* adalah sebuah kapal yang dirancang khusus untuk dapat mengangkut *container*. Dan dalam strukturnya kapal-kapal *container* memiliki dudukan serta penahan *container* (*container base cone*) atau yang biasa orang sebut dengan sepatu *container*. Kekuatan geladaknya pun harus cukup kuat untuk menahan *container* yang berada di atasnya. Adapun jenis-jenis kapal pengangkut *container* adalah sebagai berikut:

2.1.1.1 Kapal *Semi Container*

Kapal semi *container* adalah kapal yang biasa digunakan mengangkut *container* bersama-sama dengan muatan yang tidak dimuat dalam *container* (*break bulk*), dengan kata lain muatan tidak dibungkus secara konvensional. Pada bagian-bagian palka atau ruang muat dari kapal ini terdapat lubang-lubang untuk pemasangan *base cone* bila akan dimuati

container yang juga terdapat di atas geladaknya. Kapal-kapal jenis ini biasanya tidak dipasang *cell guide container*, karena bila dipasang akan menghalangi muatan *break bulk* serta ruangan untuk *break bulk cargo* nya akan berkurang.

2.1.1.2 Kapal *Full Container*

Sesuai dengan namanya, kapal-kapal jenis ini digunakan hanya untuk memuat *container*. Pada ruang-ruang muatnya dipasang *cell guide container* sehingga *container* yang akan dimuat ke dalam ruang muat dapat dengan mudah diarahkan melalui *cell guide*. Di atas geladak kapal biasanya juga dipasang *cell guide*. Selain berfungsi untuk mengarahkan *container* pada tempat kedudukannya di dalam palka (*in hold*) dan di atas palka (*on deck*), *cell guide* juga berfungsi sebagai penahan *container* terhadap gaya-gaya kapal yang timbul pada saat kapal berlayar di laut bebas.

2.1.2. Pengertian *Container*

Menurut Tumbel (1991 : 4) *Container* adalah kotak besar dari berbagai ukuran dan terbuat dari berbagai jenis pembangunan yang kegunaannya untuk pengangkutan barang-barang baik melalui darat, laut maupun udara. Adapun hal-hal yang berkaitan dengan ukuran-ukuran, definisi-definisi, jenis-jenis *container* ditetapkan oleh ISO (*International Standard Organization*), karena pada mulanya *container* dibangun dari berbagai macam ukuran yang tidak seragam. Dan pada umumnya ukuran *container* yang sering digunakan adalah

ukuran 20 feet, 40 feet, dan 45 feet. Adapun pembagian dimensi luar container dalam 20 feet, 40 feet, dan 45 feet adalah sebagai berikut:

2.1.2.1. Container 20 feet

Panjang	: 20' atau 6,058 meter
Lebar	: 8' atau 2,438 meter
Tinggi	: 8' 6" atau 2,591 meter
Daya angkut maksimum	: 22,1 ton
Berat kosong container	: 2,2 ton

2.1.2.2. Container 40 feet

Panjang	: 40' atau 12,192 meter
Lebar	: 8' atau 2,438 meter
Tinggi	: 8' 6" atau 2,591 meter
Daya angkut maksimum	: 27,1 ton
Berat kosong container	: 3,8 ton

2.1.2.3. Container 45 feet

Panjang	: 45' atau 13,716 meter
Lebar	: 8' atau 2,438 meter
Tinggi	: 9' 6" atau 2,896 meter
Daya angkut maksimum	: 29,6 ton
Berat kosong container	: 4,8 ton

Menurut Tabak (1970 : 4) dalam bukunya *Cargo Container : Their Stowage, Handling and Movement container* sebagai bidang pemuat memiliki ciri-ciri sebagai berikut :

2.1.2.4. Memiliki sifat tetap dan cukup kuat digunakan berulang kali

2.1.2.5. Dirancang sedemikian rupa agar mudah saat pengisian dan pengosongannya

2.1.2.6. Mempunyai ruangan dalam sebesar 1 meter kubik atau lebih

2.1.2.7. Dilengkapi dengan peralatan yang sesuai dan cocok untuk digunakan, terutama bila terjadi perpindahan sarana pengangkutan dari model satu ke yang lainnya.

2.1.2.8. Dirancang khusus untuk pengangkutan barang dengan berbagai tipe sarana angkut, tanpa adanya penanganan terhadap muatan saat perpindahan tersebut.

2.1.3. Klasifikasi *Container*

Menurut Tumbel (1991 : 6) berdasarkan maksud penggunaannya, *container* dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

2.1.3.1. *General Cargo Container*

General Cargo Container berfungsi untuk mengangkut berbagai jenis muatan kering atau *general cargo* yang tidak memerlukan perhatian khusus. *Container* jenis ini sangat sesuai untuk memuat barang yang dikemas dalam *packing*, pada lantai atau dinding.

2.1.3.2. *Thermal Container*

Thermal Container atau biasa disebut dengan *reefer container* merupakan *container* yang memiliki sistem pengatur udara di dalamnya. *Container* jenis ini digunakan untuk mengangkut muatan beku dengan suhu yang selalu dikontrol seperti ikan, es krim, dll. Mempunyai konstruksi

tertutup dinding, lantai, atap, dan pintu yang dilapisi dengan insulasi untuk mengurangi terjadinya perubahan suhu antara bagian dalam dan bagian luar *container*. Pengaturan suhunya sendiri dipasang alat pengukur suhu yang mana sumber listriknya berasal dari listrik kapal. Karena adanya sistem insulasi, alat pendingin serta generator pembangkit listrik membuat berat *container* jenis ini lebih berat dari *container* lainnya dan muatan yang bisa dimuat menjadi terbatas.

2.1.3.3. *Dry Bulk Container*

Dry Bulk Container merupakan *container* yang digunakan untuk memuat muatan kering curah seperti biji-bijian, beras, gandum, dll. Untuk pemuatannya sendiri *container* ini memiliki lubang-lubang di bagian atasnya yang digunakan sebagai “pintu” *container* tersebut. *Container* ini tetap memiliki pintu kecil dan besar yang berfungsi untuk membongkar muatan dengan cara menaikkan salah satu ujung *container*. Juga untuk mempercepat proses bongkar, dilengkapi dengan alat penggetar agar muatan lebih mudah keluar dari *container*.

2.1.3.4. *Tank Container*

Tank Container merupakan tangki yang dipasang di dalam kerangka *container* yang dimensinya sudah ditetapkan oleh ISO. *Container* jenis ini digunakan untuk memuat muatan berbentuk cair, biasanya bahan bakar.

2.1.3.5. *Open Top Container*

Open Top Container merupakan *container* yang pada bagian atasnya terbuka. *Container* jenis ini sangat cocok untuk memuat muatan yang memiliki tinggi melebihi tinggi *container* dan relatif besar sehingga tidak memungkinkan dimuat dari pintu *container*, dan pemuatannya dilakukan dari atas *container* ini.

2.1.3.6. *Open Side Container*

Open Side Container merupakan *container* yang pada salah satu atau kedua sisinya terbuka. Pemuatan dapat dilakukan dari salah satu sisi manapun kedua belah sisi *container*, serta biasa dimuati dari pintu. Dengan adanya langit-langit yang bersifat tetap menyebabkan *container* jenis ini tahan terhadap panas dan hujan.

2.1.3.7. *Open Door Container*

Open Door Container merupakan *container* yang pada bagian pintunya terbuka. *Container* jenis ini biasa digunakan untuk memuat muatan yang memiliki panjang melebihi panjang *container* yang dimuati sehingga tidak memungkinkan pintu *container* tertutup. Biasanya *container* jenis ini digunakan untuk memuat kayu atau besi panjang.

2.1.3.8. *Platform Container*

Platform Container merupakan *container* yang hanya terbentuk dari bagian dasar *container* dan dilengkapi dengan

corner casting atau lubang pengangkatnya yang terletak pada keempat ujung sudutnya, tetapi tidak memiliki tiang sudut (*corner post*). *Container* jenis ini tidak dapat di *hive up* dengan *spreader* biasa tetapi haruslah menggunakan *lift lock sling* atau *spreader* biasa yang disambung dengan *sling* rantai yang dipasang pada keempat sudutnya.

2.1.4. Pengertian Bongkar Muat

Menurut Gianto dan Martopo (1990:30) bongkar muat merupakan jasa pelayanan membongkar dari/ke kapal, dermaga, tongkang, truk atau muat dari/ke dermaga, tongkang, truk ke/dalam palka dengan menggunakan alat bongkar muat seperti derek kapal atau yang lain.

2.1.4.1. Bongkar:

2.1.4.1.1. Mengambil muatan yang didaratkan oleh *crane* pada dermaga.

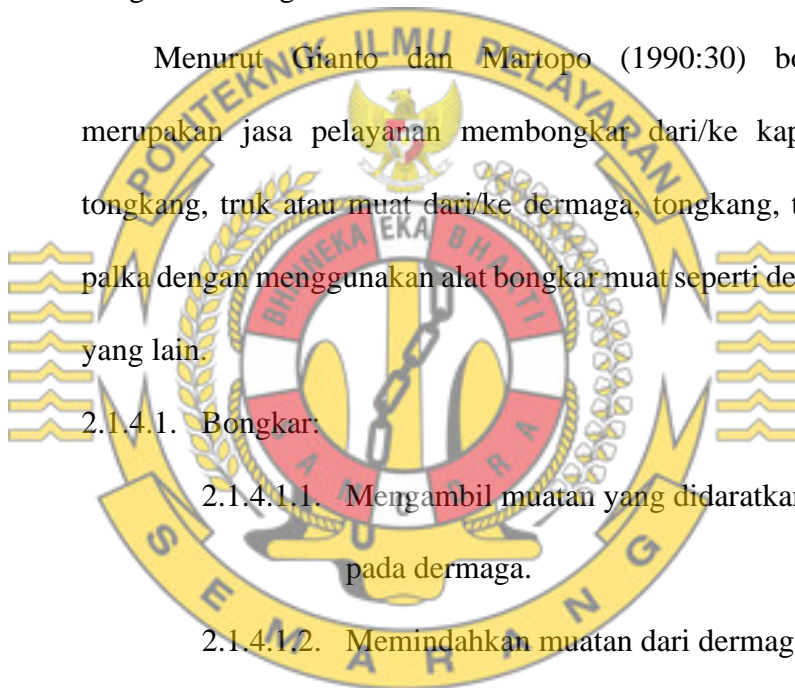
2.1.4.1.2. Memindahkan muatan dari dermaga ke gudang atau dari dermaga ke lapangan penumpukan.

2.1.4.1.3. Menyusun atau menumpuk muatan di dalam lapangan penumpukan muatan.

2.1.4.2. Muat

2.1.4.2.1. Membawa muatan dari lapangan penumpukan muatan atau gudang pelabuhan.

2.1.4.2.2. Memindahkan muatan dari lapangan penumpukan muatan atau gudang ke dermaga.



2.1.4.2.3. Meletakkan barang di bawah *crane*.

2.1.4.2.4. Mengangkat barang dari dermaga ke kapal.

2.1.5. Prinsip Memuat

Menurut Istopo (1999 : 1) penataan atau *stowage* dalam istilah kepelautan merupakan salah satu bagian yang penting dari ilmu kecakapan pelaut. Menyusun (*stowage*) muatan di dalam kapal harus sedemikian rupa untuk dapat memenuhi persyaratan sebagai berikut:

2.1.5.1. Melindungi kapal (membagi muatan secara tegak dan membujur secara merata).

2.1.5.2. Melindungi awak kapal dan buruh dari bahaya muatan.

2.1.5.3. *Stowage* harus dilakukan sedemikian rupa hingga *broken stowage* sekecil mungkin.

2.1.5.4. Melindungi muatan agar tidak rusak saat dimuat, selama berada di kapal, dan selama pembongkaran di pelabuhan tujuan.

2.1.5.5. Menjaga agar pemuatan dilaksanakan secara teratur dan sistematis untuk menghindari terjadinya *over stowage* dan *over carriage*, sehingga biayanya sekecil mungkin, dan bongkar muat dilakukan dengan cepat dan aman.

Menurut IMO (2003 : 17) tentang membawa dan mengamankan *container* di geladak menyebutkan bahwa:

2.1.5.6. Penataan

2.1.5.6.1. *Container* yang diangkat di atas geladak ditempatkan secara membujur searah haluan dan buritan.

2.1.5.6.2. Penataan *container* tidak boleh melebihi sisi kapal.

2.1.5.6.3. *Container* disusun dan diamankan sesuai dengan izin dari orang yang bertanggung jawab terhadap operasional kapal.

2.1.5.6.4. Berat *container* tidak boleh melebihi kekuatan dari geladak atau *hatch cover* dimana *container* itu ditempatkan.

2.1.5.7. Pengamanan

2.1.5.7.1. Semua *container* harus diamankan dengan baik untuk mencegah supaya tidak bergeser. *Hatch cover* yang mengangkut *container* harus aman untuk kapal.

2.1.5.7.2. *Container* harus di *lashing* sesuai standar.

2.1.5.7.3. *Lashing* diutamakan terdiri dari tali kawat atau rantai dan bahan dengan karakteristik pemanjangan yang hampir sama.

2.1.5.7.4. Klip kawat harus cukup dilumasi

2.1.5.7.5. *Lashing* harus selalu dijaga terutama tegangannya, karena gerakan kapal mempengaruhi tegangan ini.

2.1.5.8. Persiapan

2.1.5.8.1. Mempersiapkan *bay plan container*.

2.1.5.8.2. Semua sepatu *container* disingkirkan dari ruangan palka dan disimpan pada tempatnya.


2.1.5.8.3. Palka dan ruang muat *tween deck* disapu bersih seluruhnya dari atas ke bawah.

2.1.5.8.4. Got-gotnya disapu dan dibersihkan dari sampah-sampah.

2.1.5.8.5. Mempersiapkan alat-alat *lashing container*.

2.1.5.8.6. Mempersiapkan alat bongkar muat seperti membuka *lashing* dan kipas pendingin udara yang terdiri dari seperangkat pipa-pipa *brine*.

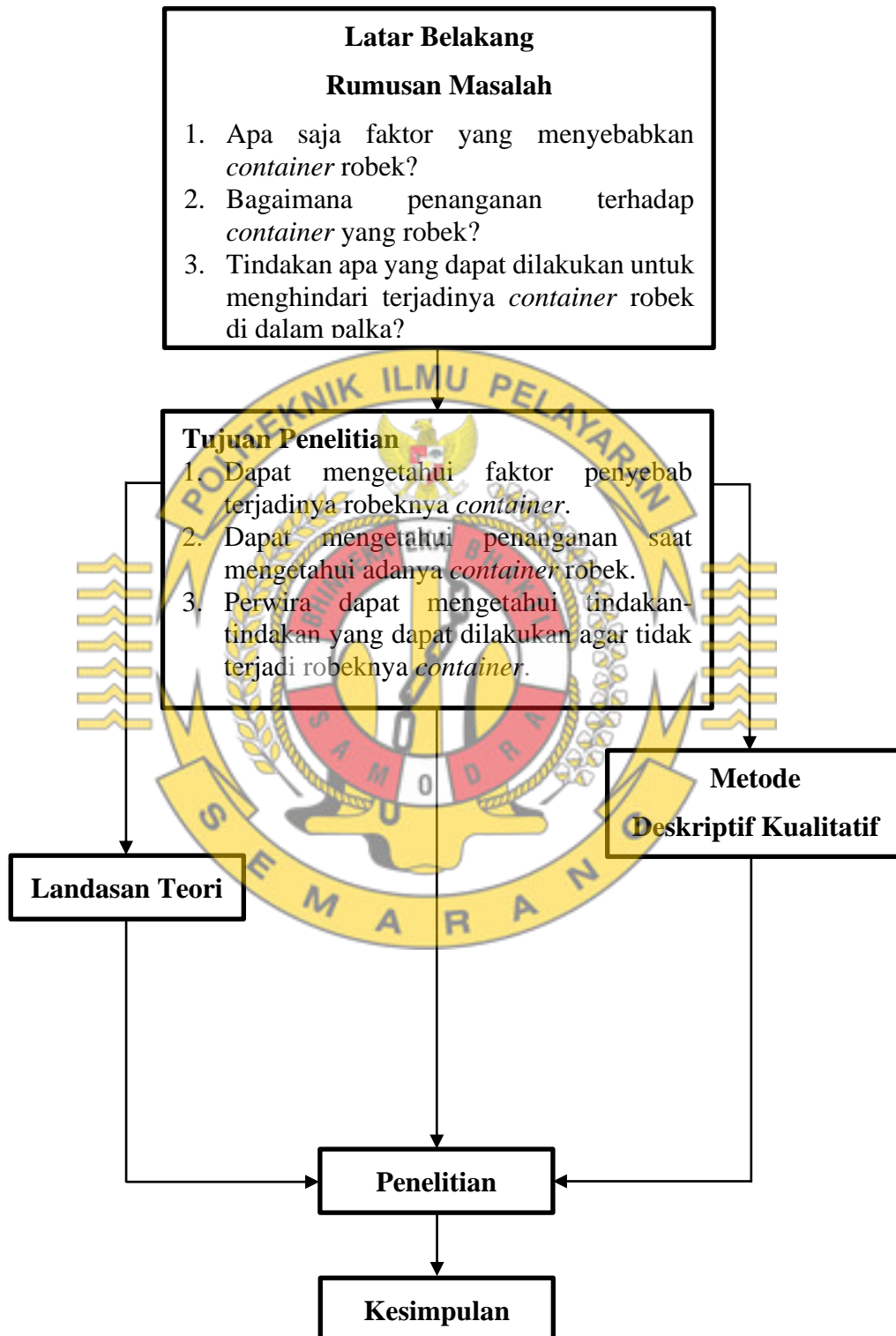
2.2. Definisi Operasional

- 
- 2.2.1. *Container* : Peti atau kotak yang digunakan untuk memuat barang / muatan.
- 2.2.2. Robek : Kerusakan *container* yang menyebabkan *container* tergores lebar hingga berlubang.
- 2.2.3. Awak Kapal : Anak buah kapal yang bertugas mengoperasikan kapal.
- 2.2.4. Palka : Ruang muat yang digunakan untuk memuat muatan / *container*.
- 2.2.5. *Hatch Cover* : Penutup atas palka.
- 2.2.6. Ponton : Jenis *Hatch Cover* yang cara membuka dan tutupnya dengan cara mengangkatnya dengan menggunakan *crane*.
- 2.2.7. *In Hold* : Ruang muat yang berada di bawah *hatch cover*.
- 2.2.8. *On Deck* : Ruang muat yang ada di atas *hatch cover*.

- 2.2.9. *Crane* : Alat berat yang digunakan sebagai alat bongkar muat.
- 2.2.10. *Sling* : Sebuah alat bantu bongkar muat yang berbentuk *wire* baja.
- 2.2.11. *Spreader* : Alat yang digunakan untuk mengangkat muatan *container* yang memiliki penguncian di setiap sudutnya.



2.3. Kerangka Pikir



B A B V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Berdasarkan fakta dan data hasil penelitian yang telah dilakukan penulis di atas kapal terkait pembahasan “Analisa Robeknya *Container* Di *In Hold* Kapal MV Warih Mas Pada Saat Proses Bongkar Muat Di Pelabuhan Ambon”, maka sebagai bagian akhir penulis menarik kesimpulan sebagai berikut:

- 5.1.1. Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya *container* robek ialah faktor manusia dan faktor alat bongkar muat, seperti kurangnya pengalaman dari operator *crane*, kurangnya kemampuan dari *foreman* pelabuhan dalam mengatur buruh, kurangnya pengawasan dari perwira jaga terkait bongkar muat, penggunaan *crane* yang sudah terlalu tua, dan juga pengaplikasian *crane* yang masih menggunakan *wire* dan *tiger lock hook*.
- 5.1.2. Setelah menemukan terjadinya kerusakan *container*, hal selanjutnya yang dapat dilakukan pihak kapal ialah membuat *damage report* dan *statement of fact* sebagai bukti yang sah tentang kerusakan *container* yang terjadi.
- 5.1.3. Untuk menghindari terjadinya kerusakan *container*, pihak kapal dapat melakukan upaya-upaya untuk menghindari terjadinya kerobekan *container* diantaranya dengan mengadakan *safety meeting*,

melaksanakan tugas jaga dengan baik, dan menerapkan bongkar muat sesuai *bay plan*.

5.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan tersebut di atas maka dapat disampaikan beberapa saran dari penulis yang dapat meningkatkan keselamatan dan keamanan kerja pada saat bongkar muat terutama dalam hal ini untuk menghindari terjadinya kerobekan *container*. Berikut saran-saran penulis terkait hal tersebut:

- 5.2.1. Sebaiknya memaksimalkan kewaspadaan dan kinerja pada saat melakukan kegiatan bongkar muat, juga menggunakan tenaga ahli dalam mengoperasikan *crane*. Dalam hal ini semua mualim jaga sebaiknya tetap memperhatikan proses bongkar muat yang sedang terjadi, *foreman* pelabuhan harus lebih tegas dalam mengatur buruh, dan menggunakan operator *crane* yang berkompeten dalam bidangnya.
- 5.2.2. Sebaiknya setelah mengetahui insiden apapun dan tidak hanya insiden kerusakan *container*, tetapi insiden yang lain perwira jaga segera melapor kepada Mualim I atau Nakhoda agar tidak timbulnya kerucuhan yang disebabkan oleh kesalahpahaman.
- 5.2.3. Sebaiknya upaya-upaya untuk menghindari terjadinya kerusakan *container* dilaksanakan dengan baik agar kerusakan *container* dapat dihindari dan diminimalisir sekecil mungkin seperti pelaksanaan *safety meeting* secara rutin, pelaksanaan dinas jaga pelabuhan yang baik, dan juga menerapkan *bayplan* pada saat melakukan proses bongkar muat.

DAFTAR PUSTAKA

- S. Rao, Singeresu, 2009, *Engineering Optimization Theory and Practice*, John Wiley & Sons, Inc. Canada.
- Stephens, Matthew P. 2010, *Productivity and Reliability-Based Maintenance Management*, Library of Congress Cataloging in Publication Data, United States of America.
- Widiatmaka, F. Pambudi, 2018, *Manajemen Perawatan dan Perbaikan Kapal*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- International Maritime Organization, 2009, *Safety Of Life At Sea Consolidated Edition 2009*, International Maritime Organization, London.
- International Maritime Organization, 2014, *International Safety Management Code*, International Maritime Organization, London.
- International Maritime Organization, 2017, *Life-Saving Appliances 2017 Edition*, International Maritime Organization, London.
- International Maritime Organization, 2017, *STCW Convention and STCW Code 2017 Edition*, International Maritime Organization, London.
- Fitrah, Muh. dan Luthfiah, 2017, *Metodologi penelitian: Penelitian Kualitatif, Tindakan Kelas & Studi Kasus*, CV Jejak, Sukabumi Jawa Barat.
- Yusuf, Muri, 2014, *Metode penelitian: Kuantitatif, Kualitatif, dan Penelitian Gabungan*, PT. Fajar Interpratama Mandiri, Jakarta.
- Moleong, Lexy J. 2016, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.

Juliandi, Azuar, Irfan, dan Manurung, Saprinal, 2014, Metodologi Penelitian Bisnis

Konsep dan Aplikasi, Umsu Press, Medan.

Yaumi, Muhammad dan Damopolii, Muljono, 2014, *Action Research: Teori,*

Model & Aplikasi, PT. Fajar Interpratama Mandiri, Jakarta.



DESCRIPTION OF VESSEL - NB.8180DWT

MV. WARUH MAS ex. Boda 2

VESSEL'S TYPE : Container Vessel
 OWNER : PT PELAYARAN TEMPURAN EMAS TBK (IMO 1296233)
 MANAGEMENT : PT. TIRTAMAS EXPRESS (IMO 1903936)
 BUILDER / YARD NUMBER : Ningbo Boda Shipbuilding Co. Ltd.
 Address : Puxiang West Road Hepu Town, Xiangshan County 315731,
 Zhejiang Province, Ningbo(Shipbuilding area),China / BD 1202
 KEEL LAID : 18 April 2012
 LAUNCHING : 19 September 2012
 DELIVERY : 28 November 2012
 FLAG : INDONESIA
 PORT OF REGISTRY : JAKARTA
 OFFICIAL NO. / MARK :
 IMO NO : 9672351
 CALL SIGN : P O Y G
 INMARSAT - C ID : 524019100
 MMSI : 525019100
 CLASS / REGISTER NO. : BKI/

NUMBER OF HOLDS / HATCHES : 3 HOLDS

DIMENSION OF HATCHES :

Hold

No 1 : 18,90 x 17,80 m and 6,3 x 12,4 m
 No 2 : 25,20 x 17,30 m
 No 3 : 25,20 x 17,80 m

THE HATCH COVER WILL BE LIFTED AWAY WHEN OPEN, ALL CONTAINERS COULD BE FIXED
 BY LASHING SYSTEMS

MAIN PARTICULARS

L.O.A : 119,90 m
 L.W.L : 117,40 m
 L.B.P. : 115,00 m
 BREADTH MOULDED : 21,80 m
 DEPTH MOULDED : 7,30 m

TONNAGES

GRT: 6639 / NRT: 3729
 SUMMER DRAFT : 5,2 M DISPLACEMENT : 11395,1

Freeboard: 1761mm (rule), 2122mm(actual) at design draft 5.2 m

LIGHT SHIP : 9090,90 T DEADWEIGHT : 8180 T

COMPARTMENT

: 21 P

BUNKER CAPACITY

HFO : 394,94 m³ Consumption FO: 198g/kWh (ME), 210g/kWh (AE), 219g/kWh (EG)
 MDO : 91,30 T Consumption LO: 12g/kWh (ME), 11,7g/kWh (AE), 11,3g/kWh (EG)

L.O Sump tank Main Engine

: 6,7 ton

FRESH WATER : 88,2 m³BALLAST : 5138,1 m³

The figures of bunkertank's capacity are based on 100% volume.

MAIN ENGINE : Guangzhou 8320ZC-d-6, 2060KW / 2800PS, 525RPM, S/N 1481, by Guangzhou Diesel Engine Factory
 Co. Ltd., 4-stroke Combustion, 320 x 440 mm, 8 Cylinders, T/C VTR321-2P

GEAR BOX : GWCS2.62, ratio 3,449 : 1, by Chongqing Gear Box Co. Ltd.

AUXILIARY ENGINE : 3 x Weichai/R6169ZC4-2, 255KW, 1000RPM, 4-stroke, 6-Cylinders, by Weichai Heavy Machinery Co. Ltd.
 S/N

EMERGENCY GENERATOR : 1 x Deutz/TD226B-6CD, 90kW, 1500rpm, s/n 6B1200008702 by Weichai Heavy Machinery Co. Ltd.

SPEED / FUEL CONSUMPTION : 10.5 knots

FIGURES BASED ON GOOD WEATHER CONDITION (MAX BEAUFORT 3 AND SEA STATE
 DOUGLAS 2) WITHOUT ANY ADVERSE CURRENT AND IN DEEP WATER ON A DRAFT OF 9.00 M.

FUEL SPECIFICATION : HFO 180 cst

CONTAINER INTAKE

TOTAL : 558 TEUS DWCC : 7800 MT

UNDER DECK : 246 TEUS

ON DECK : 312 TEUS

HOMOGENOUS LOADING :

REEFER PLUG : 50

CONTAINER STACK WEIGHT :



PT. ASIA MARINE TEMAS (AMT)		039 CREW LIST										S	SET		
Name of Vessel : MV. WARHIMAS Flag / Bendera : INDONESIA Callign / Tanda Panggilan : P O Y G Grt / Nrt : / 3729 Arrival Date / Tanggal Tiba : 20 SEPTEMBER 2018 Dep. Date / Tol Berangkat : 21 SEPTEMBER 2018 Last Port of Call / Pel Asal : PALEMBANG		Voy. No. : 087 / 2018 Agent Details : PT. ASIA MARINE TEMAS Agent PIC Name : Agent Contact No. : Ship Type / Tipe Kapal : CONTAINER VESSEL Email of ship : Next Port of Call / Pel Tujuan : PADJANG		Master Name : Capt. La Hasah Owner / Operator : PL. Asia Marine Temas Charterer : Port of : TG PRIOK		Release : 01/09/17									
No.	Name / Nama	Sex	Rank	Date of Birth	Date of Sign On	Nationality	No. of C O C	No. Ijazin	Mustered No.	No. Siji	No. PKL	Agreement No.	Seamans Book / Buku Pelaut	No.	Expiry Date
1	La Hasan	M	Master	24-Sep-1963	08-Jul-18	Indonesia	620811802N10214	19 Dec 2018	0	0			F 081892		30-Oct-2020
2	Franco Siga Kupok	M	Ch. Officer	06-Dec-1977	07-Mar-18	Indonesia	620007773C0214	28 Aug 2019	07	07			D 094110		31-Mar-2020
3	Rifka Margas Sembel	F	2nd Officer	23-Jul-1989	24-Apr-18	Indonesia	62001871602018	27 Mar 2023	09	09			F 132286		16-Apr-2021
4	Bagus Fachrudin	M	3rd Officer	04-Mar-1994	21-Aug-18	Indonesia	621152030303018	17 Apr 2023	71	71			D 075039		03-Jun-2020
5	Baso Mappatunru	M	Ch. Engineer	28-Apr-1954	20-Jun-18	Indonesia	620006271830215	23 May 2019	58	58			F 085021		13-Nov-2020
6	Sons Wirawan	M	2nd Eng	27-Feb-1991	15-Apr-18	Indonesia	620006271830215	10 Nov 2020	62	62			E 194689		07-Feb-2021
7	Ananyo Haris Pamudio	M	3rd Eng	28-Oct-1954	21-Aug-18	Indonesia	621162440130317	29 Sept 2022	72	72			D 095539		21-Nov-2019
8	Sutarno	M	Boatswain	16-Apr-1977	08-Feb-18	Indonesia	62000619790216		60	60			E 102466		07-Sep-2019
9	Bagus Lingga Mardianeyah	M	A/B	02-Aug-1987	29-Jul-18	Indonesia	620039712790718		19	19			F 020206		07-Jul-2020
10	Appudin	M	A/B	16-Oct-1978	15-Apr-18	Indonesia	620024912340716		63	63			F 125046		16-Mar-2021
11	Saryanto	M	A/B	31-Jul-1988	27-Sep-17	Indonesia	620165539007016		54	54			A 011291		05-Feb-2019
12	Ahmad Mudhofar	M	Oiler	05-Aug-1980	04-Dec-17	Indonesia	620165539007016	31 Mar 2023	67	67			F 030863		21-Mar-2020
13	Ferdinan Mandik	M	Oiler	27-Feb-1994	28-Jun-18	Indonesia	620165539007016	19 Jun 2022	53	53			F 030863		27-Mar-2019
14	Dedy Efendi Sitonga	M	Oiler	16-May-1978	15-Apr-18	Indonesia	620165539007016	01 Sept 2020	65	65			F 030863		11-Feb-2019
15	Amin Sobrin	M	Ch. Cook	14-Mar-1993	29-Aug-18	Indonesia	620165539007016		73	73			F 128804		29-Mar-2021
16	Ishak Muryfir	M	Messe Boy	24-Feb-1997	15-Apr-18	Indonesia	621167038010116		64	64			E 074264		27-Mar-2019
17	Wianu Medyanto	M	Deck Cadet	29-Mar-1990	15-Apr-18	Indonesia	621167038010116		68	68			F 028509		27-Jun-2020
18	Riswal	M	Eng Cadet	03-Sep-1997	21-Aug-18	Indonesia	621167038010116		67	67			F 011628		29-May-2020
20															
21															
22															
23															
24															
25															
28															

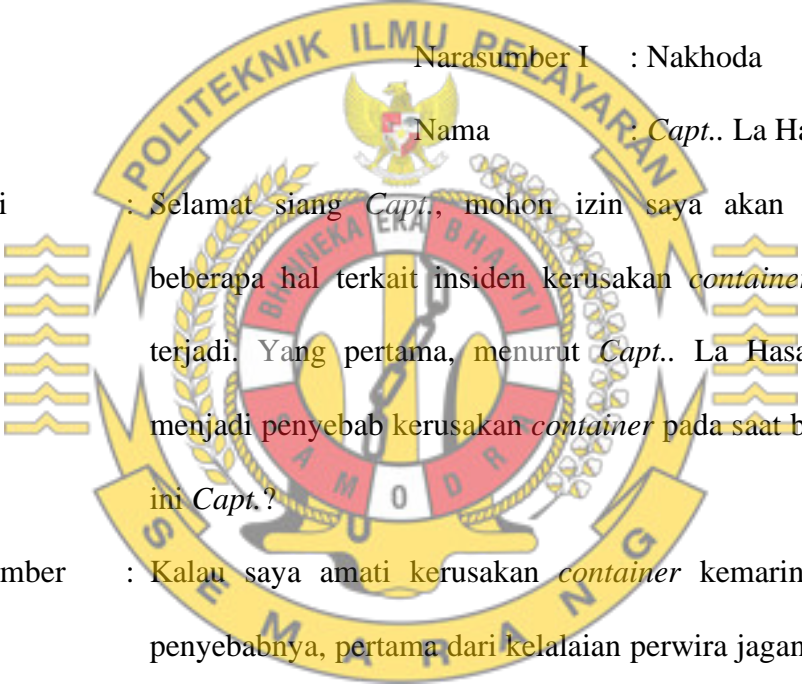


Owners/Master/Agent/Charterer)
(Name & Sign / Nama / Tanda / Tanggal / Tanggal)

I Certify that the above information is to be the best of my knowledge and belief, true in every particular /
Saya menjamin bahwa informasi tersebut di atas adalah benar dan sesuai dengan data yang valid di atas kapal
Date this / tanggal dibuat : TG PRIOK, 20 SEPTEMBER 2018
Note: *) deleted as appropriate / hapus yang tidak sesuai

DAFTAR WAWANCARA

Pada saat di atas kapal, penulis melakukan wawancara terhadap narasumber-narasumber yang terkait dengan insiden robeknya *container* di atas kapal diantaranya wawancara dengan Nakhoda, Mualim I, Mualim III, dan *Foreman* pelabuhan. Dalam wawancara tersebut penulis menanyakan beberapa pertanyaan terkait dengan kejadian tersebut.

- 
- Narasumber I : Nakhoda
- Nama : *Capt.* La Hasan
- Peneliti : Selamat siang *Capt.*, mohon izin saya akan menanyakan beberapa hal terkait insiden kerusakan *container* yang telah terjadi. Yang pertama, menurut *Capt.* La Hasan apa yang menjadi penyebab kerusakan *container* pada saat bongkar muat ini *Capt.*?
- Narasumber : Kalau saya amati kerusakan *container* kemarin itu banyak penyebabnya, pertama dari kelalaian perwira jaganya dan awak kapal yang saat itu sedang berdinas jaga, kedua karena *foremannya*, ketiga karena buruhnya, kelima alat bongkar muatnya, dan yang keenam karena kesalahan penggunaan alat bongkar muanya swing sana sini bentur sana sini membuat *container* nyangkut di palka.
- Peneliti : Baik *Capt.*, lalu bila telah terjadi kerusakan tersebut, tindakan apa yang selanjutnya harus dilakukan oleh pihak kapal *Capt.*?

Narasumber : Saat terjadi kerusakan *container* contohnya robeknya *container*, pihak kapal haruslah mengetahui kejadian tersebut, *container* mana yang robek, posisi *bay*, *row*, *tiernya*, jenis kerusakannya dan juga lokasi robeknya ada di bagian mana *container*. Minimal ya perwira jaganya tahu lah. Selanjutnya dibuat *damage report* oleh Mualim I, dokumen itu dipakai sebagai bukti kerusakan *container* ke pihak darat dan juga perusahaan.

Peneliti : Lalu sebagai pihak kapal hal-hal apa saja yang dapat dilakukan untuk mencegah terjadinya insiden di waktu yang akan mendatang *Capt.*?

Narasumber : Karena yang namanya insiden tidak ada yang tahu kapan terjadinya maka kita selaku orang yang bekerja di atas kapal hanya bisa berusaha meminimalisir terjadinya insiden tersebut, diantaranya bisa dengan mengadakan *safety meeting* secara rutin untuk mengevaluasi pekerjaan-pekerjaan yang sudah-sudah, bisa juga dengan memaksimalkan dinas jaga, baik dari mualim jaga dan kru jaga selaku orang yang mengawasi jalannya bongkar muat, ataupun Mualim I selaku orang yang membuat *bay plan* harus diperhatikan sebaik mungkin. Dengan melakukan hal-hal tersebut setidaknya kita bisa menghindari terjadinya kerusakan *container* sekecil mungkin.

Peneliti : Baik *Capt.* terima kasih atas waktu yang telah diberikan.

Narasumber II : Mualim I

Nama : Franco Siga Kupok

Peneliti : Selamat siang *Chief*, mohon izin saya akan menanyakan beberapa hal terkait insiden kerusakan *container* yang telah terjadi. Yang pertama, menurut *Chief* apa yang menjadi penyebab kerusakan *container* pada saat bongkar muat ini?

Narasumber : Robeknya *container* pada saat proses bongkar muat ini disebabkan oleh alat bongkar muatnya yang sudah tua dan sering ngadat, terutama jenis *luffing crane* kurang cocok dengan kapal kita yang memiliki *cell guide*. Ditambah lagi saya lihat *foremannya* tidak bisa mengatur buruh-buruh di sini, memang buruh di sini sulit diatur, mereka suka saling atur satu sama lain. Akan tetapi seharusnya seorang pemimpin harus bisa mengatur bawahannya agar pekerjaan bisa berjalan dengan lancar. Dan juga saya beranggapan bisa juga dari kurangnya pengawasan dari perwira jaganya pada waktu itu.

Peneliti : Baik *Chief*, lalu bila telah terjadi kerusakan tersebut, tindakan apa yang selanjutnya harus dilakukan oleh pihak kapal *Chief*?

Narasumber : Tanggung jawab muatan selama masih ada di atas kapal adalah tanggung jawab kita sebagai pihak kapal, tetapi kalau sudah di darat itu adalah tanggung jawab pihak pelabuhan. Oleh karena itu ketelitian perwira jaga pada saat jaga sangat diperlukan agar tidak ada *container* rusak yang naik pada saat bongkar muat. Dan

bilamana ada *container* robek yang hendak naik, sesegera mungkin mengadu kepada *foreman* agar tidak dinaikkan. Hal tersebut dilakukan agar pada pelabuhan tujuan tidak ada komplain dari pihak manapun. Akan tetapi bila ditemukan adanya *container* rusak yang sudah naik atau terjadi kerusakan *container* pada saat bongkar muat, sesegera mungkin melapor kepada saya agar dibuatkan surat *damage report* untuk bukti ke perusahaan atau pelabuhan selanjutnya bahwa *container* yang bersangkutan memang sudah rusak di pelabuhan muat / asal.

Peneliti : Lalu sebagai pihak kapal hal-hal apa saja yang dapat dilakukan untuk mencegah terjadinya insiden di waktu yang akan mendatang *Chief*?

Narasumber : Kerusakan *container* bisa kita hindari asalkan orang yang berdinas jaga melakukan pekerjaannya dengan baik, kerja sama dengan pihak darat juga haruslah dilakukan untuk selalu mengonfirmasi muatan yang telah naik atau turun. Terkadang rusaknya *container* juga bisa disebabkan oleh pihak darat dalam hal ini operator *cranenya* yang masih belum berpengalaman, nah bila ini terjadi kita tidak bisa berbuat apa-apa, itu sudah jadi tanggung jawab pihak pelabuhan. Upaya lainnya selain memaksimalkan dinas jaga, bisa juga dengan mengaplikasikan *bay plan* dengan baik, karena saya selaku Muallim I membuat *bay plan* sudah berkoordinasi dengan pihak pelabuhan dan

membuatnya sedemikian mungkin agar muatan itu aman pada saat dibongkar, dimuat, maupun pada saat dibawa oleh kita ke pelabuhan tujuan. *Safety meeting* juga berpengaruh sekali, faktor lain bisa dengan pengamanan *container*, cek selalu *lashing* atau keamanan *container* lain seperti pemasangan sepatu *container*, *bridge fitting*, dan lain-lain. Kadang pihak pelabuhan cuma asal-asalan memasangnya, dan tugas yang berdinis jaga saat itulah yang harus mengawasinya dengan baik.

Peneliti : Baik *Chief* terima kasih atas waktu yang telah diberikan.

Narasumber III : Mualim III

Nama : Bagus Fachruddin

Peneliti : Selamat siang *Third*, mohon izin saya akan menanyakan beberapa hal terkait insiden kerusakan *container* yang telah terjadi. Yang pertama, menurut *Third* apa yang menjadi penyebab kerusakan *container* pada saat bongkar muat ini? Menurut Nakhoda dan Mualim I hal ini juga dapat disebabkan oleh perwira jaganya yang kurang baik dalam berdinis jaga, apakah itu benar *Third*?

Narasumber : Memang perwira jaga dan kru jaga berperan dalam proses bongkar muat, termasuk mengetahui terjadinya insiden seperti robeknya *container*. Tetapi pada saat itu saya sedang berada di *gangway* untuk membantu menerima amprahan yang datang.

Yang saya lihat malah memang foreman nya sendiri yang kesulitan mengatur buruh yang ada di sini. Jadinya ya buruhnya saling baku atur. Dan saya juga memperhatikan *crane* sini masih *jadul* sekali, sepertinya memang sudah tua *cranenya*, jadi saat mengangkat *container*, *containernya* bisa goyang saat lagi di *swing* dan berakibat nyangkut di palka seperti kita ini yang punya *cell guide*. Juga terlihat tadi pada saat mengangkat *container 40 feet* yang *full cranenya* tiba-tiba mati. Ada lagi pada saat buruh mengaitkan *hook*, itu kurang pas diputarnya.

Jadi pas diangkat mungkin geser *hooknya*, dan terlepas dari *container*, sehingga tidak seimbang *containernya*.

Peneliti : Baik *Third* terima kasih atas waktu yang telah diberikan.

Narasumber IV : Foreman pelabuhan

Nama : Bpk. Kapita

Peneliti : Selamat siang Pak, mohon izin saya akan menanyakan beberapa hal terkait insiden kerusakan *container* yang telah terjadi. Yang pertama, menurut bapak apa yang menjadi penyebab kerusakan *container* pada saat bongkar muat ini? Menurut para perwira di kapal hal ini juga dapat disebabkan oleh foreman pelabuhannya sendiri, apakah benar Pak?

Narasumber : Kejadian robeknya *container* kali ini terjadi karena keegoisan buruh satu sama lain. Yang satu bilang a yang satu lagi bilang b.

Mereka jadi baku atur sudah. Nah saat mereka saling baku atur, pekerjaan menjadi tidak efisien dan benar. Terbukti pada saat memasang *hook* saja tidak benar, dan ditambah operator *crane* kita yang ini memang masih baru dan juga *crane* ini sudah tua, jadi perlu lebih hati-hati dalam pengoperasiannya, sensitif sekali.

Peneliti : Baik pak terima kasih atas waktu yang telah diberikan.





**PT. TEMPURAN EMAS Tbk.
CONTAINER DAMAGE REPORT**

Report no:
 (Vessel code) (Year) (No)

Vessel : <u>MV. WARUH MAS</u> Port / Agent : <u>AMBON / TEMAS AMBON</u>		Voyage No. : Date of accident :	
Damage caused by stevedore during : loading <input type="checkbox"/> Shifting <input type="checkbox"/> Discharging <input checked="" type="checkbox"/> On wharf <input type="checkbox"/>		Damage caused by: Damage caused to: Bad weather <input type="checkbox"/> Cargo <input type="checkbox"/> Vessel <input type="checkbox"/> Container <input checked="" type="checkbox"/> Other reasons <input checked="" type="checkbox"/> Ship <input type="checkbox"/>	
Container No.: <u>TEGU 2906972</u> Seal No.: Stowage : <input type="checkbox"/> Laden <input checked="" type="checkbox"/> Empty <input type="checkbox"/> COC <input type="checkbox"/> SOC <input type="checkbox"/> Steel <input type="checkbox"/> Aluminium <input type="checkbox"/> Flatracks <input type="checkbox"/> 20'FT <input type="checkbox"/> 40'FT <input type="checkbox"/> 40' HC <input type="checkbox"/> GP <input type="checkbox"/> Reefer <input type="checkbox"/> Open Top		Damage codes: <input type="checkbox"/> BO Bulged Out <input type="checkbox"/> DI Distorted <input type="checkbox"/> B Broken <input type="checkbox"/> H Hole <input type="checkbox"/> CI Caved In <input type="checkbox"/> M Missing <input type="checkbox"/> C Cut <input type="checkbox"/> P Pushed In <input type="checkbox"/> D Dent <input checked="" type="checkbox"/> R Ripped	
		Load Port: Disch Port: <u>Ambon</u> Brief Description of Incident: <u>Container tersebut didapati</u> <u>mengalami keretakan pada</u> <u>saat diangkat.</u>	
		Witnesses to the damage 1. (Signatory) - Duty Officer Name / Rank : <u>Bagus Achruddin / 1370</u> Date : <u>18/01 2018</u>	
I, the undersigned hereby acknowledge and hold the stevedore responsible for the damage (s) describe above. (Signatory) - Master / Chief Officer Name / Rank : <u>Lt Hasan / Master</u> Date : <u>18/01 2018</u>		Stevedores / Agents Extent of damage and liability accepted by: (Signatory) Name / Rank : <u>Kapita</u> Date : <u>18/01 2018</u>	

PT. PELAYARAN TIRTAMAS EXPRESS	087 STATEMENT OF FACTS	CS	SET
		Release: 18 / 01 / 18	
<p>Pada saat pembongkaran di Ambon pada Bay 5-7 in hold telah terjadi kerusakan container kosong dengan nomor container TEGU 2906972 yang disebabkan oleh lepasnya hook pada wire sling crane di salah satu corner casting sehingga container tersebut terjatuh dan tersangkut dalam cell guide bay 5. Karena sulit terangkatnya container tersebut, pihak darat memutuskan untuk mengangkatnya dengan menggunakan paksaan sehingga menyebabkan container tersebut robek di bagian belakang sebesar 16 cm.</p> <p>Demikian surat ini kami buat dengan sebenar benarnya tanpa melebih lebihkan insiden yang terjadi dan dapat digunakan sebagaimana mestinya.</p>			

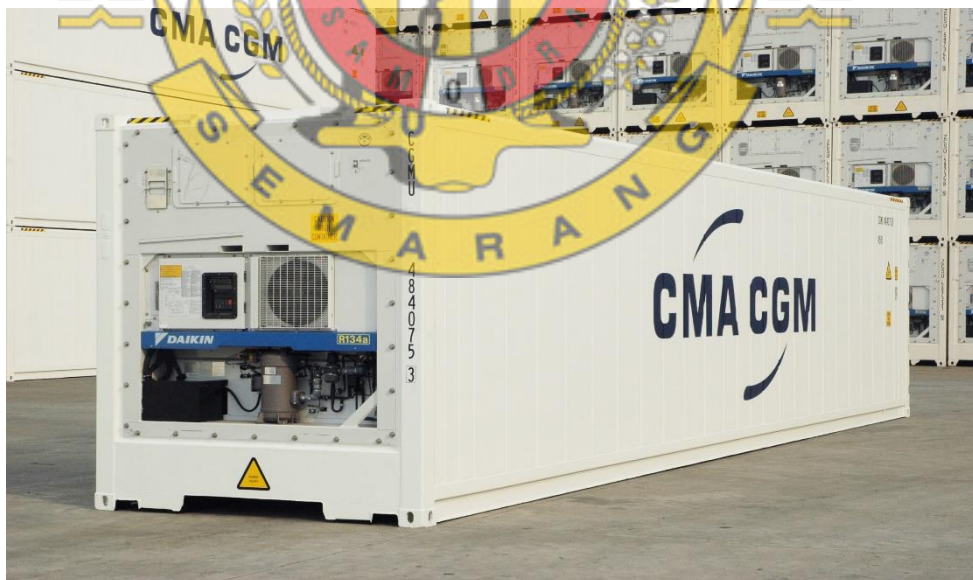


LAMPIRAN GAMBAR



Sumber : www.temasline.com

Gambar : *General Container*



Sumber : www.cnc-line.com

Gambar : *Thermal Container*



Sumber : www.bsflpackaging.co.uk/product/dry-bulk-container-liners

Gambar : *Dry Bulk Container*



Sumber : en.wikipedia.org/wiki/Tank_container

Gambar : *Tank Container*



Sumber : www.rcontainer.com/product/dry-container-20-ft-open-top

Gambar : *Open Top Container*



Sumber : www.rcontainer.com/product/dry-container-20-ft-os-open-side/

Gambar : *Open Side Container*



Sumber : www.nzbox.kiwi.nz/our-containers/special-containers

Gambar : *Open Door Container*



Sumber : kontainerindonesia.co.id/flat-rack-shipping-containers

Gambar : *Platform Container*



Gambar : Posisi *Container* pada saat tersangkut



Gambar : Robek yang terjadi pada *container*



Gambar : Proses pengangkutan *container*



Gambar : *Safety Meeting*

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Wisnu Mediyanto
2. Tempat / Tanggal Lahir : Jakarta, 29 Mei 1996
3. NIT : 52155699.N
4. Alamat Asal : Jl. Cosmos 31 Komplek Cakrawala, Colomadu, Karanganyar
5. Agama : Islam
6. Jenis kelamin : Laki-laki
7. Golongan darah : B
8. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Wardoyo
 - b. Ibu : Tutih
 - c. Alamat : Jl. Cosmos 31 Komplek Cakrawala, Colomadu, Karanganyar
9. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD Agkasa 3 Bandung, Tahun (2002-2008)
 - b. SMP : SMP Negeri 3 Cimahi, Tahun (2008-2011)
 - c. SMA : SMA Negeri Colomadu, Tahun (2011-2014)
 - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, Tahun (2015 – 2020)
10. Pengalaman Pratek Laut
 - a. Perusahaan Pelayaran : PT. Asia Marine TEMAS
 - b. Nama Kapal : MV. Warih Mas
 - c. Masa Layar : 05 Oktober 2017 – 05 September 2018

