



**ANALISIS RUSAKNYA MUATAN GETAH DI
MV.ELINE ENTERPRISE**

SKRIPSI

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

Oleh

FARIH AZHAR
52155598 N

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

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISIS RUSAKNYA MUATAN GETAH DI MV.ELINE ENTERPRISE

Disusun oleh:

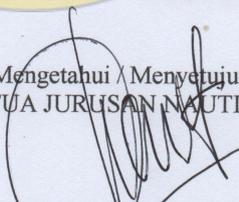
FARIH AZHAR
NIT. 52155598 N

Telah disetujui / diterima dan selanjutnya dapat diajukan
di depan Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 06-03-2020

Dosen Pembimbing	Dosen Pembimbing
Materi	Metode Penulisan
	
<u>Capt. AGUS HADI P., SP.1, M.Mar.</u> Pembina Utama Muda (IV/c) NIP. 19560824 198203 1 001	<u>IRMA SHINTA D., S.S., M.Pd.</u> Penata Tk. I (III/d) NIP. 19730713 199803 2 003

Mengetahui / Menyetujui
KETUA JURUSAN NAUTIKA


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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Rusaknya Muatan Getah di MV.Eline Enterprise”

karya,

Nama : Farih Azhar

NIT : 52155598 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Senin, tanggal 9 Maret 2020.

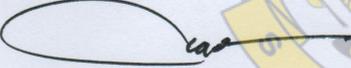
Penguji I

Penguji II

Semarang,

2020

Penguji III


Capt. I KADEK LAJU, S.H. M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19730203 200212 1 002


Capt. AGUS HADI P., M.Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560824 198203 1 001


Capt. SLAMET RIYADI, M.Si. M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19750502 199808 1 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIQ, M.Sc
Pembina (IV/a)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Farih Azhar

NIT : 52155598 N

Program Studi : Nautika

Judul : Analisis Rusaknya Muatan Getah di MV.Eline Enterprise.

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 dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, G... Maret2020

Yang membuat pernyataan,



FARIH AZHAR
NIT. 52155598 N

MOTTO

Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. (Quran 94: 6).

PERSEMBAHAN

1. Ibu dan Bapak
2. Adik
3. Anggota Mess Banyumas.
4. Teman-teman kelas N VIII C.
5. Semua rekan-rekan Angkatan 52.
6. Crew MV. Eline Enterprise



PRAKATA

Alhamdulillah. Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, Tuhan yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat serta karunianya, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

Skripsi ini mengambil judul “Analisis Rusaknya Muatan Getah di MV.Eline Enterprise” dan penulisannya dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk untuk mencapai gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran pada Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, penulis menyadari bahwa tanpa adanya pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, bantuan dan masukan kepada penulis, skripsi ini tidak akan terwujud. Oleh karena itu penuliis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua peneliti, Mohamad Ishar dan Upi Herawati, dan adik penulis Luthfi Azhar dan Rajif Shidiq Azhar yang menjadi alasan untuk bangkit ketika peneliti merasa lelah.
2. Capt. H. Agus Hadi P., S.P1., M.Mar. dan Ibu Irma Shinta D., S.S., M.Pd. yang telah menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing peneliti menyusun skripsi ini.
3. Taruna Taruni Angkatan 52 Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, saudara se-perjuangan selama empat setengah tahun.
4. Anggota Mess Banyumas.
5. Seluruh *crew* MV. Eline Enterprise yang sudah banyak memberikan ilmu dan pengalaman tak terlupakan kepada peneliti pada saat praktik.

Akhir kata, semoga Allah SWT membalas segala kebaikan seluruh pihak yang telah membantu peneliti sejak awal hingga akhir berkuliah di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Skripsi ini untuk kalian semua.

Semarang,.....

Penulis

FARIH AZHAR
NIT. 52155598 N



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
ABSTRAKSI.....	xii
ABSTRACT	xiii
BAB I : PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.4 Manfaat Penelitian	4
1.5 Sistematika Penulisan	5
BAB II : LANDASAN TEORI	
2.1 Tinjauan Pustaka	7
2.2 Definisi Operasional.....	23
2.3 Kerangka Pikir Penelitian	23

BAB III : METODE PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian	23
3.2 Waktu dan Tempat Penelitian	24
3.3 Sumber Data Penelitian.....	24
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	25
3.5 Teknik Keabsahan Data	26
3.6 Teknik Analisis Data.....	28

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian	30
4.2 Analisis Hasil Penelitian	31
4.3 Pembahasan.....	44

BAB V : PENUTUP

5.1 Simpulan	60
5.2 Saran.....	61

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	:	Bagan Kerangka Berpikir.....	23
Gambar 4.1	:	MV. Eline Enterprise.....	31



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : *Ship Particular*
- Lampiran 2 : *Crew List*
- Lampiran 3 : Daftar Pertanyaan Wawancara
- Lampiran 4 : Hasil Wawancara
- Lampiran 5 : *Bayplan*
- Lampiran 6 : Foto Muatan Getah di MV. Eline Enterprise



INTISARI

Farih Azhar, 2020. “*Analisis Rusaknya Muatan Getah di MV. Eline Enterprise*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Pembimbing I: Capt. H, Agus Hadi P., S.P1., M.Mar, Pembimbing II: Irma Shinta D., S.S., M.Pd.

Pada prinsipnya semua kapal mempunyai tujuan untuk menjaga keselamatan muatan dan awak kapal selama pelayaran. Namun pada saat peneliti melaksanakan praktik di MV. Eline Enterprise yang bertipe *general cargo*, peneliti menemukan kejadian rusaknya muatan getah di palet yang hampir selalu terjadi di setiap pelayaran. Karena hal tersebut perlu adanya pelaksanaan proses pemuatan getah di palet yang sesuai prosedur. Sehingga muatan getah di palet yang di bawa pada saat pelayaran tidak mengalami kerusakan. Peneliti menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif yaitu dengan menceritakan kembali kejadian yang terjadi di atas kapal dan melaksanakan wawancara secara langsung kepada awak kapal.

Pelaksanaan bongkar muat muatan getah di palet yang dilaksanakan oleh buruh kapal tidak sesuai prosedur, karena kurangnya pengetahuan buruh kapal, serta pada saat pelaksanaan *lashing* muatan getah di palet yang dilaksanakan oleh awak kapal kurang maksimal. Kurangnya alat-alat *lashing* juga menjadi faktor kurang maksimalnya pelaksanaan *lashing*.

Analisis data menghasilkan simpulan bahwa kendala penanganan muatan getah di MV. Eline Enterprise adalah tidak sesuainya prosedur penanganan muatan getah. Hal demikian dapat membahayakan keselamatan kapal selama pelayaran, sehingga perlu mengadakan pelaksanaan *metting* sebelum melaksanakan proses bongkar muat muatan getah di palet dan adanya perawatan alat *lashing* secara berkala untuk menjaga kualitas alat *lashing* agar dapat digunakan dengan baik. Dengan demikian maka keamanan muatan getah di palet pada saat pelayaran akan terjamin dan selamat sampai pelabuhan tujuan.

Kata kunci: *prosedur, lashing, muatan getah, palet.*

ABSTRACT

Farih Azhar, 2020. *“Analysis of Rubber Load Damage at MV. Eline Enterprise”*. Skripsi. Diploma IV Program, Nautical Studies, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. 1st Supervisor: Capt. H, Agus Hadi P., S.P1., M.Mar, 2nd Supervisor: Irma Shinta D., S.S., M.Pd.

All ships have a purpose to maintain the safety of the cargo and crew during the voyage. But when researchers carry out practice in MV. Eline Enterprise, which is of general cargo type, researchers found that rubber cargo damage in pallets almost always occurred on every voyage. Because of this, it is necessary to carry out the process of loading cargo that are in accordance with the procedure and also the implementation of securing the appropriate loading procedures. So that the cargo was not damaged. Researchers used a qualitative descriptive research method by retelling the events that occurred on the ship and conducting interviews directly with the crew.

The implementation of loading and unloading the rubber that is carried out by a workers not in accordance with the procedures , because of the lack of knowledge workers , and also when crew do a cargo lashing are not carry out well. A lack of lashing tools are also become factors of less lashing account of the implementation of the cargo.

Data analysis resulted in the conclusion that the handling constraints of rubber loading in MV. Eline Enterprise is the unavailability of procedure regarding the operation. This can dangerous for the safety of the ship during the voyage, so it is necessary to carry out the implementation of metting before carrying out the process of loading and unloading rubber. maintenance lashing tools equipment to maintain the quality so that it can be used properly. So, the security of the cargo during shipping will be guaranteed and safe arrival at the port of destination.

Keywords: *procedure, lashing, rubber cargo, pallet.*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar belakang

Dalam dunia perdagangan nasional maupun perdagangan internasional, pelayaran niaga sangat berperan penting untuk menunjang proses pendistribusian barang. Mayoritas barang ekspor dan impor menggunakan sarana angkutan kapal laut. Pengangkutan barang dengan kapal laut dipilih karena jumlah barang yang diangkut akan lebih besar jika dibandingkan dengan menggunakan truk, kereta api, atau pesawat terbang, hal tersebut dikarenakan biaya angkut yang lebih kecil jika dibandingkan dengan menggunakan kapal. Salah satu tujuan pengangkutan melalui kapal laut adalah mengangkut muatan melalui laut dengan cepat dan selamat sampai ke tempat tujuan. Untuk kelancaran kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal, tentu perlunya kesiapan kapal dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat sehingga proses bongkar muat akan berjalan lancar dan sesuai rencana.

Kapal *general cargo* mengangkut bermacam-macam muatan berupa barang. Barang yang harus di muat secara terpisah seperti peti kemas, kotak, peti, drum, atau palet, plat besi. Kapal-kapal yang membawa muatan semacam ini disebut kapal *general cargo*.

Proses pemuatan getah karet yang di kemas pada palet diperlukan tindakan preventif guna menghindari kerusakan pada muatan karet, tindakan tersebut berupa pengecekan palka dari air sisa *hold cleaning*. Penanganan muatan getah di palet juga memerlukan tindakan pada saat pelayaran dan

sewaktu melaksanakan bongkar muatan di pelabuhan tujuan. Tindakan penanganan muatan yang di laksanakan pada saat pelayaran berupa pengecekan berkala pada *cargo hold*, untuk memastikan bahwa tidak ada air di dalam *cargo hold*. Dan untuk tindakan penanganan muatan pada saat melaksanakan bongkar muatan yaitu dengan cara mengawasi para pekerja/buruh yang melaksanakan bongkar muatan di pelabuhan, karena biasanya pada saat melaksanakan bongkar muatan, ada muatan yang jatuh dari tumpukan, dan juga rusak karena *forklift*. Berdasarkan pengamatan peneliti pada saat melaksanakan praktek, faktor-faktor yang menyebabkan rusaknya muatan getah di palet diatas kapal.

Persiapan ruang palka yang efisien, dan terkoordinasi dengan baik sangat memerlukan perencanaan dan penetapan strategi yang tepat, karena dalam pelaksanaannya sering dihadapi permasalahan yang dapat menghambat proses pemuatan karet yang berdampak pada rusaknya muatan. Penelitian terhadap masalah kegiatan pemuatan karet di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia pada 8 Agustus 2018, dikarenakan *hatch cover* sudah bocor, sehingga jika hujan akan menyebabkan *cargo hold* terdapat genangan air. Hal tersebut dapat menyebabkan muatan getah di palet menjadi rusak karena terkena air. Kualitas getah di palet akan menurun jika terkena air. Selain itu pada saat penyusunan muatan getah di palet yang kurang baik oleh operator *forklift* membuat muatan getah di palet yang disusun menjadi kurang kokoh, bisa ambruk pada saat pelayaran. Hal tersebut karena kurang koordinasi

crew kapal dan petugas bongkar muat di pelabuhan sehingga menimbulkan permasalahan yang menghambat kegiatan pemuatan karet di palet.

Hasil evaluasi yang dilakukan diperoleh suatu kesimpulan bahwa untuk mencegah adanya kerusakan-kerusakan tersebut diperlukan pengecekan berkala pada ruang palka sehingga dipastikan tidak ada sisa air pada saat akan melaksanakan bongkar muat karet dan koordinasi antara *crew* kapal dan petugas bongkar muat.

Berdasarkan uraian tersebut diatas, peneliti tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul : “ANALISIS RUSAKNYA MUATAN GETAH DI MV. ELINE ENTERPRISE”, penerapan prosedur penanganan muatan yang benar diharapkan dapat mencegah adanya kerusakan muatan berupa penurunan kualitas muatan sehingga tidak merugikan pihak pengirim maupun pemilik barang.

1.2. Perumusan masalah

Berdasarkan judul dan latar belakang yang telah diuraikan peneliti, maka peneliti merumuskan masalah-masalah yang akan di bahas dalam skripsi ini adalah :

- 1.2.1. Apakah penyebab rusaknya muatan getah di palet pada MV. Eline Enterprise ?
- 1.2.2. Bagaimana cara penanganan muatan getah di palet agar tidak terjadi kerusakan di MV. Eline Enterprise ?

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun maksud dan penulisan skripsi ini adalah :

- 1.3.1. Untuk mengetahui penyebab rusaknya muatan getah di palet di MV. Eline Enterprise.
- 1.3.2. Untuk mengetahui cara penanganan muatan getah di palet yang benar agar tidak terjadi kerusakan.

1.4. Manfaat Penelitian

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi ilmiah terhadap kajian ilmu nautika khususnya ilmu cabang penanganan dan pengaturan muatan getah di palet. Khususnya tentang penyebab rusaknya muatan getah di palet dan juga tentang bagaimana cara penanganan muatan getah di palet yang benar agar tidak terjadi kerusakan.

Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat menjadi dasar perubahan metode kerja penanganan muatan getah di palet karena masih terdapat muatan getah yang rusak.. Dengan belum tersedianya prosedur pelaksanaan bongkar muat dan *lashing* dari organisasi maritim resmi, skripsi ini diharapkan memberikan kontribusi bagi pelaksanaan kegiatan ini.

1.5. Sistematika Penulisan

Penelitian ini disusun dengan sistematika yang terdiri dari lima bab secara berkesinambungan dan dalam pembahasannya merupakan suatu rangkaian yang tidak terpisahkan agar mempermudah dalam membahas permasalahan mengenai “Analisis Rusaknya Muatan Getah di Palet pada Saat Pelayaran di MV. Eline Enterprise” adapun sistematika tersebut disusun sebagai berikut :

BAB I : Pendahuluan

Dalam bab ini peneliti mengemukakan mengenai hal-hal yang berhubungan dengan pembuatan skripsi yaitu : latar belakang masalah, ruang lingkup masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, sistematika penelitian, penegasan masalah.

BAB II : Landasan Teori

Landasan teori terdiri dari kajian pustaka, pengaturan pendinginan, jenis muatan dingin dan muatan beku, kerangka berfikir dan hipotesis.

BAB III : Metode Penelitian

Metode penelitian berisikan tentang metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, spesifikasi penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, tehnik pemeriksaan keabsahan data dan prosedur penelitian.

BAB IV : Hasil Penelitian dan Pembahasan

Dalam bab ini berisi tentang gambaran umum obyek yang diteliti, Temuan masalah dan pembahasan Masalah.

BAB V : Penutup

Dalam bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran – saran dari hasil penelitian.

Daftar Pustaka

Lampiran - Lampiran

Daftar Riwayat Hidup

BAB II

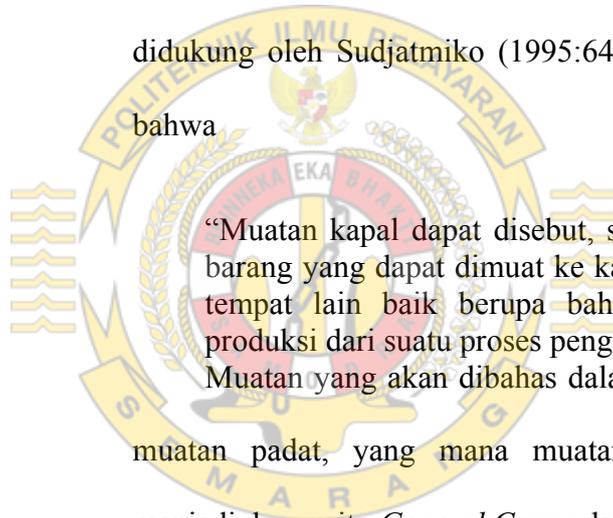
LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1. Muatan

2.1.1.1. Pengertian Muatan

Muatan adalah suatu barang atau komoditi yang di atas kapal yang diantar dari suatu pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar atau tempat tujuan lain. Hal ini didukung oleh Sudjarmiko (1995:64), yang menjelaskan bahwa



“Muatan kapal dapat disebut, sebagai seluruh jenis barang yang dapat dimuat ke kapal dan diangkut ke tempat lain baik berupa bahan baku atau hasil produksi dari suatu proses pengolahan.

Muatan yang akan dibahas dalam skripsi ini adalah muatan padat, yang mana muatan padat ini dibagi menjadi dua, yaitu *General Cargo* dan *Bulk Cargo*.

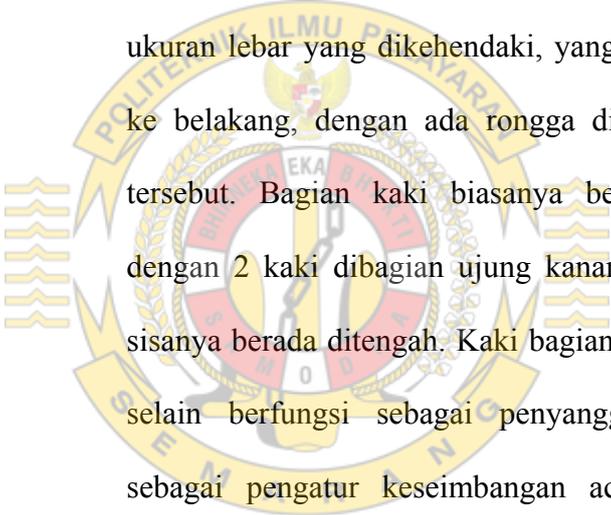
2.1.2. Palet

2.1.2.1. Pengertian Palet

Muatan getah getah di kemas di palet untuk mempermudah dalam proses bongkar muat. Hal ini didukung oleh Bowersox,1995 yang menyatakan,

“*Pallet* adalah salah satu bagian dari *warehousing*. *Pallet* merupakan tempat untuk meletakkan barang-barang dengan tujuan memudahkan penyimpanan, perhitungan, dan transportasi.”

Material utama dari sebuah *pallet* biasanya terbuat dari kayu atau plastik. *Pallet* didesain dengan berbagai ukuran sesuai dengan kebutuhan. Untuk lebih detail mengenai seluk beluk *pallet*.

Pallet berbentuk kotak segi empat, bisa persegi atau persegi panjang. Normalnya, *pallet* terdiri dari 3 bagian utama, yaitu atas, kaki (*stinger*), dan bawah. Bagian atas biasanya terdiri dari potongan papan sesuai dengan ukuran lebar yang dikehendaki, yang disusun dari depan ke belakang, dengan ada rongga diantara papan-papan tersebut. Bagian kaki biasanya berjumlah 3 atau 4, dengan 2 kaki dibagian ujung kanan dan kiri, 1 atau 2 sisanya berada ditengah. Kaki bagian tengah ini biasanya selain berfungsi sebagai penyangga, juga berfungsi sebagai pengatur keseimbangan acuan *forklift* dalam membawa barang. Bagian bawah *pallet* terdiri dari minimal 4 buah papan yang dibentuk kotak segi empat. 2 sisi dikanan dan kiri akan bertemu dengan kaki kanan dan kiri, sedangkan papan bagian depan dan belakang akan memperkuat ketiga kaki, plus sebagai bantuan keamanan *forklift* dalam membawa barang.

2.1.2.2. Jenis-jenis *Pallet*

Menurut *drive direction*-nya, ada 2 jenis *pallet*, yaitu 2 *ways* dan 4 *ways*. *Pallet* jenis 2 *ways* hanya memungkinkan *forklift* untuk mengambil *pallet* dari 2 arah, depan dan belakang. Untuk *pallet* jenis 4 *ways*, *forklift* dapat membawa *pallet* dari 4 sisi, depan, belakang, kanan, dan kiri.

Dilihat dari bahan pembuatnya, *pallet* biasanya dibedakan menjadi *pallet* kayu, *pallet* plastik, dan *pallet* partikel. *Pallet* kayu merupakan *pallet* yang terbuat dari kayu. Jenis *pallet* ini paling banyak digunakan di Indonesia. Keuntungannya adalah mudah didapat, mudah maintain, dan harga relatif murah. harga *pallet* kayu di murah karena Indonesia merupakan salah satu negara penghasil kayu yang cukup besar di dunia ini. Jadi untuk mendapatkan material mentah kayu sangatlah mudah. Hal ini yang menjadi salah satu alasan mengapa *pallet* kayu begitu populer di Indonesia. *Pallet* kayu mempunyai kelemahan mudah rusak dan mudah terkena rayap. Rayap adalah salah satu musuh besar seorang *logistician*. *Pallet* plastik sudah lumayan banyak digunakan di Indonesia. Sesuai dengan namanya, *pallet* plastik terbuat dari plastik. Perbedaan yang mendasar selain bahannya, bila dibandingkan dengan *pallet* kayu adalah pada bagian

atasnya. *Pallet* kayu umumnya pada bagian atas terbuat dari papan yang disusun melintang dan terdapat jarak diantara papan-papan tersebut. Sedangkan pallet plastik normalnya mempunyai permukaan bagian atas yang *flat*, tanpa ada rongga. Harga *pallet* plastik relatif lebih mahal bila dibandingkan dengan plastik kayu, namun *pallet* jenis ini tidak mudah rusak dan boleh dikatakan anti rayap. *Pallet* plastik yang baik juga cenderung lebih berat bila dibandingkan dengan *pallet* kayu. Kelemahan *pallet* plastik yang paling mendasar adalah susah untuk di repair. Jenis terakhir yang juga sudah mulai populer adalah *pallet* partikel. *Pallet* partikel terbuat dari partikel kayu. Jenis ini mulai digunakan di Jepang dan China karena *cost* juga relatif murah. Kelemahan mendasar dari pallet ini adalah mudah rusak, terutama bila terkena air, dan tidak dapat diperbaiki. Jenis lain yang sering digunakan, terutama di Eropa adalah kardus. Di Indonesia, penggunaan *pallet* jenis ini kurang begitu populer.

2.1.2.3 Ukuran *Pallet*

ISO sudah mematenkan beberapa ukuran yang menjadi standar internasional. Di Eropa misalnya, pallet di standarkan dalam ukuran 1200 x 1000 mm. Sedangkan untuk Asia, standar ukuran *pallet* adalah 1100 x 1100 mm. Ukuran asia dan eropa ini menjadi ukuran yang lazim digunakan juga di Indonesia.

2.1.3. Pemuatan

Pemuatan adalah proses dimana sebuah kapal mempersiapkan proses bongkar muat hingga selesai melaksanakan bongkar muat. Menurut Capt. Sutyar dalam bukunya yang berjudul Kamus Istilah Pelayaran dan Perkapalan menjelaskan bahwa penanganan dan pengaturan muatan di atas kapal menyangkut beberapa factor yaitu, penanganan dan pengaturan muatan, persiapan ruang muat, dan kelambatan proses pengaturan muatan.

2.1.3.1. Proses Pemuatan

2.1.3.1.1. Persiapan ruang muat

Sebelum kapal menerima muatan, sebaiknya ruang muat atau palka telah siap untuk dimuati. Kesiapan ruang muat untuk menerima muatan ditandai dengan suatu surat pernyataan yang dibuat oleh Nakhoda yang dikenal dengan *Notice Of Readiness*.

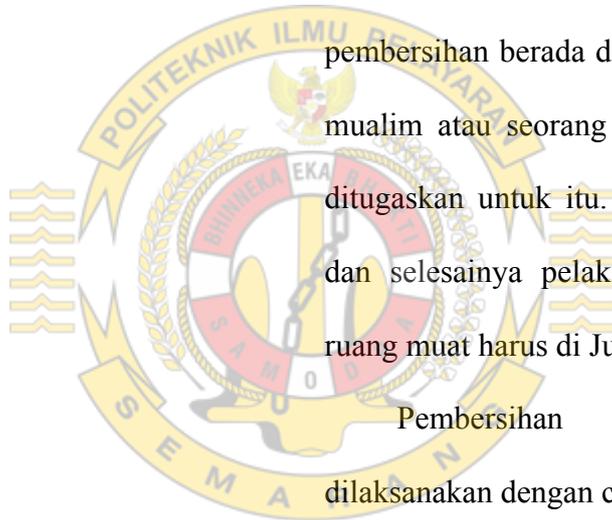
Untuk melaksanakan persiapan ruang muat, maka langkah yang harus ditempuh adalah meliputi 2 (dua) hal, yaitu pembersihan ruang muat dan pemeriksaan ruang muat.

1. Pembersihan ruang muat

Pembersihan ruang muat adalah menjadi tanggung jawab Mualim atau *Deck Officer*, maka pelaksanaan pembersihan berada di bawah pengawasan mualim atau seorang perwira kapal yang ditugaskan untuk itu. Waktu jam dimulai dan selesainya pelaksanaan pembersihan ruang muat harus di Jurnalkan.

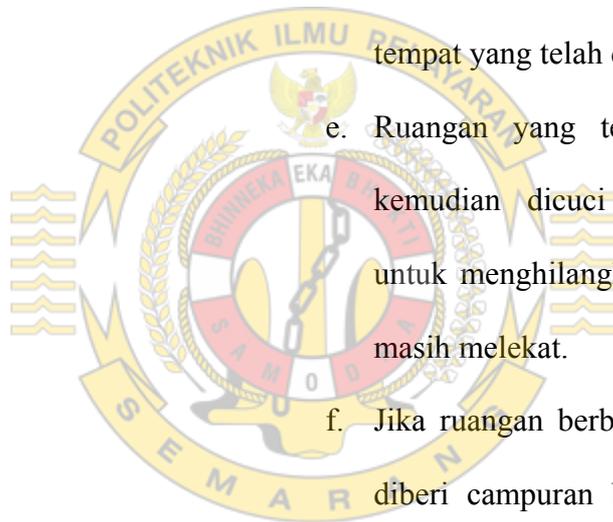
Pembersihan ruang muat dilaksanakan dengan cara sebagai berikut:

- a. Mengeluarkan sisa-sisa dan bekas-bekas muatan terdahulu termasuk sisa-sisa dan bekas-bekas penerapan.
- b. Menyapu bersih kotoran dan debu-debu ruangan termasuk dinding-dinding, bila perlu menggunakan serbuk gergaji untuk membersihkan



sisa-sisa muatan yang melekat misalnya bekas -bekas minyak dll.

- c. Membersihkan got-got dari segala kotoran-kotoran yang dapat menyumbat saringan dan pipa isapnya.
- d. Mengumpulkan sisa-sisa muatan terdahulu dan kotoran-kotoran di alas dek untuk dibuang ke darat pada tempat yang telah disiapkan untuk itu.
- e. Ruangan yang telah disapu bersih, kemudian dicuci dengan air tawar untuk menghilangkan debu-debu yang masih melekat.
- f. Jika ruangan berbau, maka air cucian diberi campuran bahan kimia sedikit untuk menghilangkan bau yang tidak enak tersebut.
- g. Air cucian yang tertampung dalam got-got dikuras dan dikeringkan tidak melalui pipa isap jika air got tersebut dikhawatirkan dapat menimbulkan pencemaran.



h. Menjalankan ventilasi ruang muat agar ruang muat cepat kering.

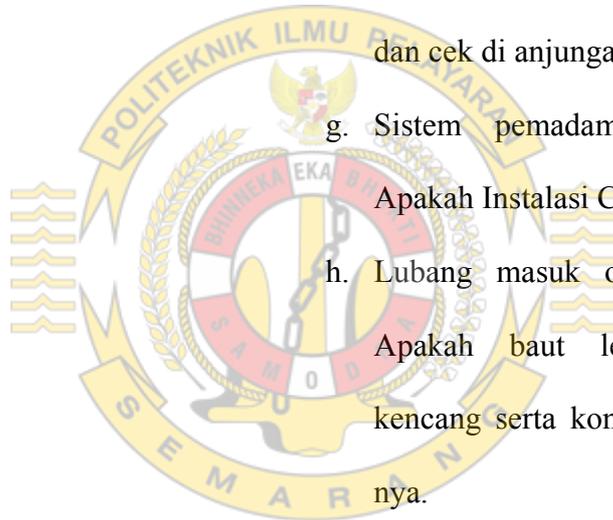
2. Pemeriksaan ruang muat

Pemeriksaan ruang muat dilakukan oleh mualim I dan jika perlu, dengan seorang *surveyor*. Bagian yang akan diperiksa menggunakan daftar periksa (*Check list*) yang berisikan keterangan-keterangan bagian yang diperiksa apakah dalam kondisi lengkap, baik, cukup, sedang, buruk, berfungsi, tidak berfungsi, tidak ada dll.

Adapun bagian-bagian yang diperiksa antara lain:

- a. Ruang muat (*Cargo hold*). Apakah bersih, kering, berbau, basah.
- b. Penerapan tetap (*Permanent dunnage*). Apakah terpasang pada tempatnya, lengkap, baik/utuh.
- c. Sistem pembuangan (*Drainage system*) termasuk saringan (*Rose box*), apakah bersih, kering, daya isap berfungsi baik atau tidak.

- d. Penerangan ruang muat. Apakah instalasi listrik, bola lampu dan perlengkapannya baik dan utuh.
- e. Tangga jalan masuk ke ruang muat. Apakah terapan, terapan dan pengangannya baik dan utuh.
- f. Alat penemu asap (*Smoke detector*). Apakah berfungsi atau tidak dengan tes dan cek di anjungan.
- g. Sistem pemadam kebakaran CO₂. Apakah Instalasi CO₂ baik dan aman.
- h. Lubang masuk orang (*Man holes*). Apakah baut lengkap dan baik, kencang serta kondisi kedap *packing*-nya.
- i. Sistem peranganin (*Ventilation system*). Apakah berfungsi, tidak tersumbat, kawat pengaman baik atau rusak.
- j. Penutup palka (*Hatch cover*). Apakah kedap air, atau ada kebocoran perlu pengetesan.



3. Kelambatan Dalam Proses Pengaturan Muatan

Kelambatan-kelambatan yang terjadi dalam proses pelaksanaan kegiatan pengaturan muatan haruslah dihindari sehubungan untuk tercapainya salah satu aspek dari prinsip-prinsip penanganan dan pengaturan muatan yaitu bongkar muat secara cepat, teratur dan sistimatis. Jika terjadi kelambatan dalam proses kegiatan bongkar muat, maka konsekuensinya adalah kerugian bagi pihak pengusaha.

Kelambatan (*delay*) yang dapat ditemui dalam suatu proses kegiatan pengaturan muatan adalah:

- a. Kelambatan akibat teknis (*Technical delay*)
- b. Kelambatan akibat hambatan proses dalam pelaksanaan (*Operating delay*)
- c. Kelambatan akibat buruh tidak terampil (*Unskilled labour*)
- d. Kelambatan akibat dari keadaan alam (*Natural factor*).

- e. Kelambatan akibat pemogokan (*Strike*)
- f. Kelambatan akibat terjadinya penumpukan muatan di pelabuhan (*Congestion*).

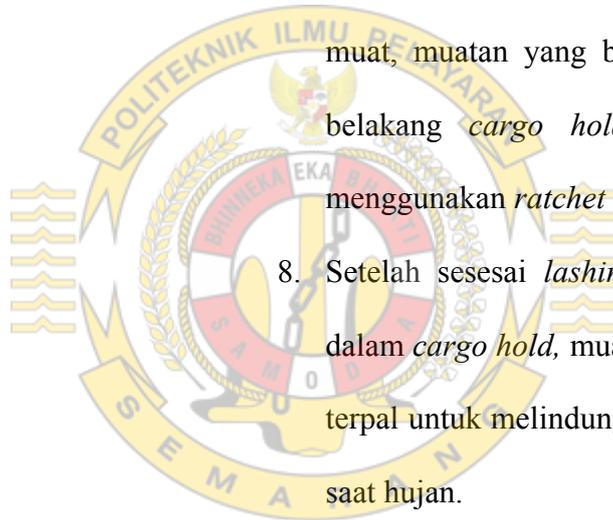
2.1.3.1.2. Proses *Loading* Muatan Karet Di Palet

Proses *loading* muatan karet di palet pada MV. Eline Enterprise harus selalu diawasi oleh mualim atau perwira jaga yang melaksanakan dinas jaga pada saat itu.

Pelaksanaan *loading* muatan karet di palet adalah sebagai berikut :

1. Karet di palet di bawa dari *ware house* menuju ke dermaga menggunakan truk.
2. Setelah truk sampai di dermaga, karet di palet di pindah ke dalam keranjang besi dengan bantuan *fork lift*.
3. Lalu keranjang besi diangkat ke dalam *cargo hold* kapal menggunakan *crane* kapal .
4. Di dalam *cargo hold* kapal, karet di palet di susun menggunakan *fork lift*.

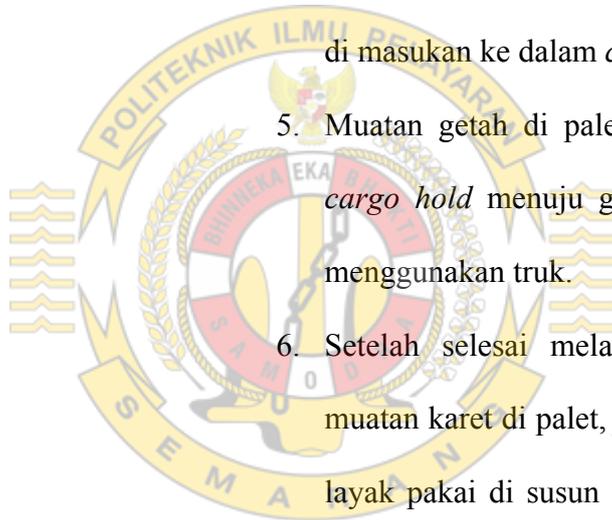
5. Untuk setiap satu baris karet di batasi oleh *plywood*, untuk mempermudah dalam proses bongkar muatan.
6. Untuk muatan karet di palet yang terakhir, dimuat menggunakan *sling belt*, karena tidak ada tempat lagi untuk *forklift* dan keranjang besi di *cargo hold*.
7. Setelah muatan karet di palet selesai di muat, muatan yang berada di sisi paling belakang *cargo hold* segera dilashing menggunakan *ratchet lashing*.
8. Setelah selesai *lashing* karet di palet di dalam *cargo hold*, muatan di tutupi dengan terpal untuk melindungi karet dari air pada saat hujan.



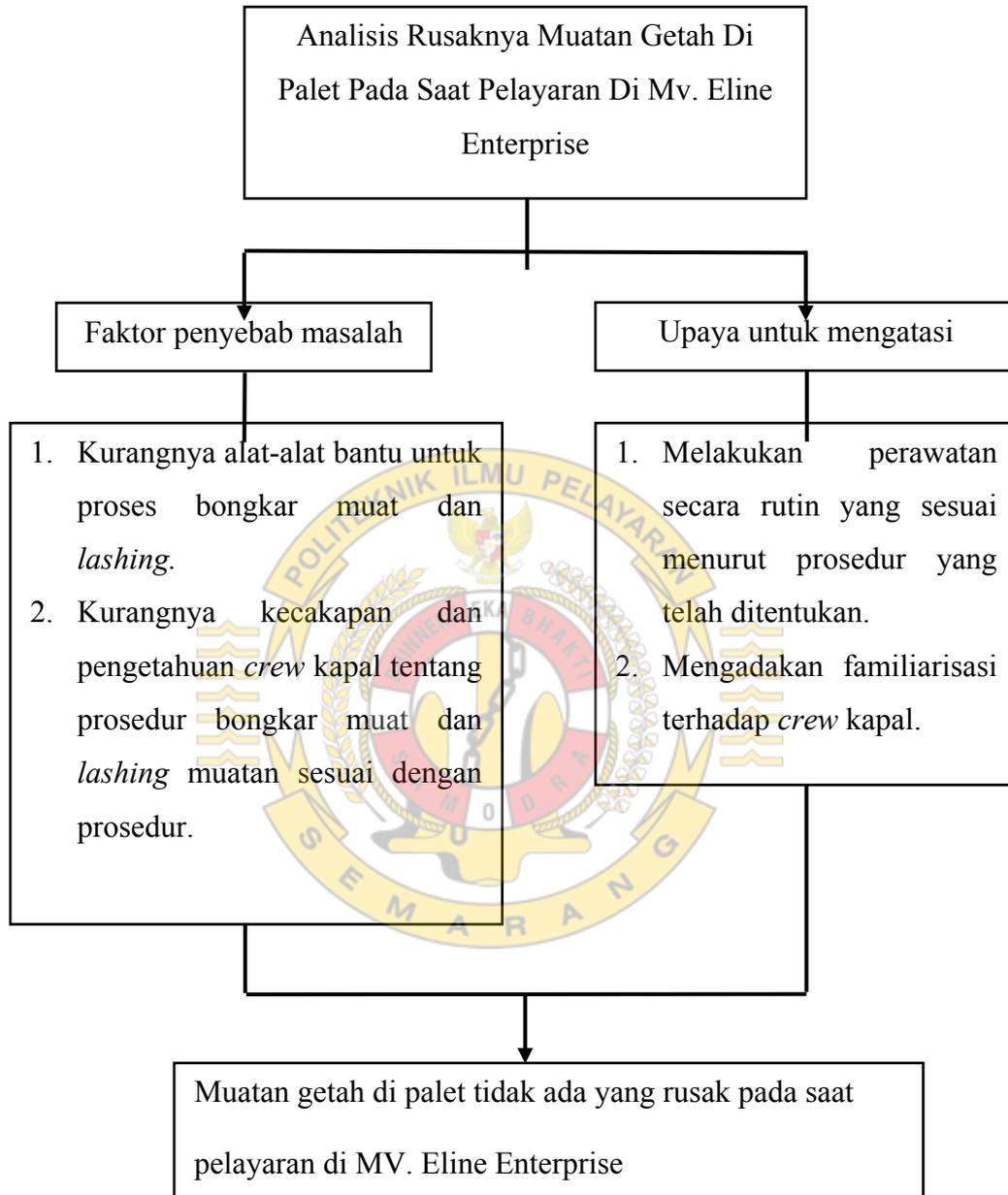
2.1.3.1.3. Proses *Discharge* Muatan Karet di palet

Proses *discharge* muatan karet di palet pada MV. Eline Enterprise harus selalu diawasi oleh mualim atau perwira jaga yang melaksanakan dinas jaga pada saat itu. Pelaksanaan *discharge* muatan karet di palet adalah sebagai berikut :

1. Buka penutup terpal yang menutupi muatan getah di palet.
2. Setelah terpal selesai di buka, lalu lepas *lashing* muatan getah di palet.
3. Muatan getah di palet yang pertama di bongkar adalah muatan yang menggunakan *sling belt*.
4. Setelah itu *forklift* dan keranjang besi di masukan ke dalam *cargo hold*.
5. Muatan getah di palet di pindahkan dari *cargo hold* menuju gudang penyimpanan menggunakan truk.
6. Setelah selesai melaksanakan *discharge* muatan karet di palet, *plywood* yang masih layak pakai di susun lagi untuk persiapan *loading* muatan getah di palet pada *voyage* selanjutnya.



2.2. Kerangka Pikir



Gambar 2.1. Bagan Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

Berdasarkan uraian-uraian pada bab sebelumnya, tentang Analisis Rusaknya Muatan Getah di MV. Eline Enterprise pada tahun 2018 sebagai bagian akhir dari skripsi ini peneliti memberikan simpulan dan saran yang berkaitan dengan masalah yang dibahas dalam skripsi ini, yaitu :

5.1. Kesimpulan

- 5.1.1. Faktor yang menyebabkan rusaknya muatan getah di palet adalah keterbatasan alat bongkar muat dan *lashing* serta kurangnya pengetahuan awak kapal mengenai prosedur bongkar muat dan *lashing*. Sehingga pada pelaksanaan bongkar muat dan *lashing* dapat menimbulkan beberapa masalah, diantaranya yaitu membahayakan keselamatan kapal, seluruh awak kapal, dan buruh kapal serta mengakibatkan kerusakan muatan, muatan dapat terjatuh ke laut dan rusaknya bagian-bagian kapal yang lain. Upaya yang dilakukan dalam kegiatan bongkar muat dan *lashing* adalah dengan melaksanakan pengawasan pada saat pelaksanaan proses bongkar muat dan perawatan alat-alat untuk bongkar muat dan *lashing* harus rutin dilakukan.
- 5.1.2. Pelaksanaan proses bongkar muat dan *lashing* yang benar agar tidak terjadi kerusakan harus diterapkan. Selain itu harus di giatkan lagi *familiarization* bagi kru kapal yang baru *sing on* dan buruh kapal

yang dalam melaksanakan tugasnya tidak sesuai dengan prosedur yang benar

5.2. Saran

Sebagai langkah perbaikan di masa mendatang maka peneliti menyarankan beberapa hal yang diharapkan dapat melengkapi teori-teori yang sudah ada dan dapat diambil manfaatnya bagi semua pembaca. Adapun saran-saran dari penulis antara lain yaitu :

- 5.2.1. Perlunya melakukan perawatan terhadap alat-alat bongkar muat dan *lashing* di atas kapal secara berkala dan apabila jumlah alat *lashing* yang rusak dan tidak dapat diperbaiki banyak, maka pihak kapal perlu melakukan permintaan penambahan jumlah alat *lashing* kepada perusahaan. Serta bagi para perwira perlu memberikan pengetahuan kepada awak kapal mengenai pelaksanaan prosedur bongkar muat dan *lashing* yang sesuai dengan prosedur dengan melakukan *familiarization* kepada awak kapal baru dan melakukan *metting* setiap akan melakukan kegiatan *lashing* di atas kapal.
- 5.2.2. Para awak kapal hendaknya melaksanakan proses bongkar muat dan *lashing* muatan getah di palet dengan sebenar-benarnya yang meliputi persiapan, pelaksanaan dan pengecekan. Saling mengingatkan apabila ada *lashing* yang terlewatkan seperti kurang kuat dalam *melashing*.

DAFTAR PUSTAKA

- Azwar, Saifuddin. 2011, *Metode Penelitian*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Istopo, Capt. 1999, *Kapal dan Muatannya*, Koperasi Karyawan BP3IP, Jakarta.
- Moleong, Lexy J. 2002, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosdakarya Bandung.
- Sugiyono. 2016, *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D)*, Alfabeta, Bandung.
- Suryana. 2010, *Metode Penelitian Model Praktis Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*, UPI, Bandung.
- Sutopo, H.B, 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif : Dasar teori dan Terapannya dalam Penelitian Surakarta*
- Suzdayan, Capt. 2012, *Container Ships and Cargo Securing Training*.
_____, *Memuat Untuk Perwira Kapal Niaga*, Tim PIP Semarang
- _____, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 83 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Peti Kemas pasal 1
- _____, International Maritime Organization. 2012, *Code of Safety Practice for Cargo Stowage and Securing*, IMO, London.
- _____, International Organization for Standarization. 2013, *Freight Containers*
- <https://es.scribd.com/doc/94171023/Container-Ship-and-Cargo-Securing-in-Indonesian>
- <http://www.maritimeworld.web.id/2011/07/istilah-istilah-pada-penanganan-muatan.html?m=1>
- <http://www.nls.co.id/blog/istilah-pelayaran/>
- <http://www.pelaut.xyz/2018/02/muatan-petikemas-kontainer.html?m=1>
- <http://umarapallet.blogspot.com/2014/12/pallet-pengertian-dan-jenis.html>

LAMPIRAN 1

SHIP'S PARTICULAR

Name of ship	MV ELINE ENTERPRISE	MMSI	525 005 114	L.O.A.	100.75 mtrs
Call sign	P O C J	INM C Felcom 15	452 502 368	L.B.P.	94.00 mtrs
Flag of ship	INDONESIA	INM C Felcom 16	Not Active	Breadth Moulded	16.00 mtrs
Port of registry	JAKARTA	INM C SAILOR	453 502 366	Depth moulded	7.95 mtrs
Official number	41864-PEXT-1	FBB Telp	870773101528	Gross Tonnage	3,838 Tonnes
IMO number	9148805			Net tonnage	2,035 Tonnes
Class	BV, BK1	EMAIL: elineenterprise@elships.com		DWT	5,118 Tonnes
Type of vessel	MULTY PURPOSE			Lightship	2,121.8 Tonnes
Yard of Built	YARDIMCI SHIPYARD			Summer Draft	6.195 mtrs
Year of Built	JANUARY 1998			Air Draft	32.00 mtrs
				Bow Thruster	220 kw / 295 Hp.

OWNERS	PT. Adovelin Raharja Jl. Martadinata No. 1C Palembang email : limabahari99@yahoo.com Ph : 0711 - 712253 Fax : 0711 - 713757
MANAGERS	PT. Adovelin Sarana Maritim Ship Management. Jl. Kayu Putih II No. 7 Linggarjati Building 1st Floor. Pulo Gadung Jakarta 13260 email : adovelin.shipmanagement@gmail.com Ph : 021 - 47866550 / 021 - 47865627
HOLD TYPE	One box-shaped double skinned cargo hold 61.94 m long x 12.62 m wide x 8.36 m high 750 m2 in lower hold, platforms forward 30 m2. The cntrs platforms in the fore part of the hold should be noted.
HATCH COVERS	Hydraulic end folding & piggy back type.
CRANES	Two electro-hydraulic single cranes. Each 40mt and outreach 23 m. Mounted in portside built-in load measuring device in each crane.
M/E	Wartsila 9 R 32 E. 3690 kw / 4948 Hp / 750 RPM with Gear (147 rpm)
GENERATORS	1 Shaft Generator, 2 Set Generator each 400 kw , 1 Set Emg. Generator 140 kw
TANK	Heavy Fuel Oil (IFO) : 441 m3 Gas Oil (MGO) 78 m3 Water Ballast : 1750 m3 Fresh Water : 50 m3
CARGO	Grain Cargo Capacity : 6681 cubm / 235939 cubft Bale Capacity : 6681 cubm / 235939 cubft Container Capacity : 364 TEUS

PLACE	CONTAINER	STACK LOAD	STACK LOAD
In the hold	20'	72 tons - (Bay 03 - Bay 21)	In The Hold (Tank top) - 10 T/M2
	40'	90 tons - (Bay 04 - Bay 20)	
On deck	20'	50 tons - (Bay 01 & Bay 23)	
On the hatch Cover	20'	28 tons - (Bay 07 - Bay 17)	Hatch cover - 1.7 T/M2
	40'	39 tons - (Bay 08 - Bay 16)	
On folding hatch cover	20'	40 tons - (Bay 03, 05, 19 & 21)	
	40'	60 tons - (Bay 04 & Bay 20)	

LAMPIRAN 2

IMO CREW LIST

No	NAME OF SHIP M.V. Eline Enterprise	ARRIVAL	DEPARTURE	Page No.		Nationality
		Port of Arrival Labuan	Port Departure Muara, Brunei	Date of Departure / Arrival 31.07.2018 / 31.07.2018		
Nationality of Ship:	Indonesian	Rank or Rating	Passport no. and Expiry Date	Seaman book and Expiry Date	Date and Place of Birth	
1	Ade Taryono	Master	B 2995196 01.Feb.2021	D 019264 13.Nov.2019	05.Feb.1968 Tasikmalaya	Indonesia
2	Untung Supriyanto	Ch/ Off	B 3653292 29.Dec.2022	D 035564 15.Apr.2020	25.Oct.1965 Temanggung	Indonesia
3	Heru Udiyanto	2nd/ Off	B 5626067 29.Dec.2021	E 156312 09.Feb.2020	12.Sept.1979 Banjarnegara	Indonesia
4	Hilman Septian Maftuh	3rd/ Off	A 7048690 23.Dec.2018	C 006197 20.Sep.2018	29.Sept.1992 Tasikmalaya	Indonesia
5	Vicky Donald Sabanari	Ch/ Eng	B 7636605 10.Nov.2022	B 021959 25.Jul.2020	08.Jun.1962 Surabaya	Indonesia
6	Hartono	2nd/ Eng	B 1495514 11.Aug.2020	C 008534 02.Dec.2020	23.May.1985 Boyolali	Indonesia
7	Akhmad Muhajirin	3rd/ Eng	B 4860152 19.Sep.2021	C 060447 18.Jun.2019	25.Nov.1990 Tegal	Indonesia
8	Tedy Sumardy	4th/ Eng	A 8046001 22.Apr.2019	C 038577 24.Jan.2021	09.Dec.1991 Tanjung Batu Kundur	Indonesia
9	Yoga Permana	Electrician	B 4175609 15.Jun.2021	E 076302 27.Mar.2019	19.Mar.1993 Surabaya	Indonesia
10	Tokhat	Bosun	A 8014642 24.Apr.2019	A 068320 10.Sep.2019	10.May.1969 Panasupan	Indonesia
11	Ramedon	AB-A	B 7591472 23.Aug.2022	D 049719 02.Mar.2020	09.March.1987 Tegal	Indonesia
12	Gandi Wijaya	AB-B	B 3653293 24.Jun.2021	E 102765 11.Oct.2019	20 Jun 1980 Banyumas	Indonesia
13	Karnoto	AB-C	B 4286299 18.Jul.2021	C 018420 03.Des.2018	10.Sept.1986 Brebes	Indonesia
14	Junaidi Bin Achmad Buchori	Oiler A	A 8882663 29.Sep.2019	F 129859 05.Apr.2021	26.Jun.1982 Purbalingga	Indonesia
15	Sugiarto	Oiler B	B 9677944 27.Mar.2023	F 091118 13.Feb.2021	02.Jul.1980 Bojonegoro	Indonesia
16	Yulianto	Oiler C	B 1632963 24.Jul.2020	A 002072 02.Jan.2019	22.Jul.1968 Banyumas	Indonesia
17	Hamzah Melala	C/Cook	B 8037174 04.Oct.2022	A 010139 27.Feb.2019	01.May.1972 Bernung	Indonesia
18	Farih Azhar	Deck Cadet	B 7294865 17.Jul.2022	F 028807 24.Jul.2020	03.Feb.1997 Banyumas	Indonesia

Date and signature by Master, authorized agent or officer

Approved By



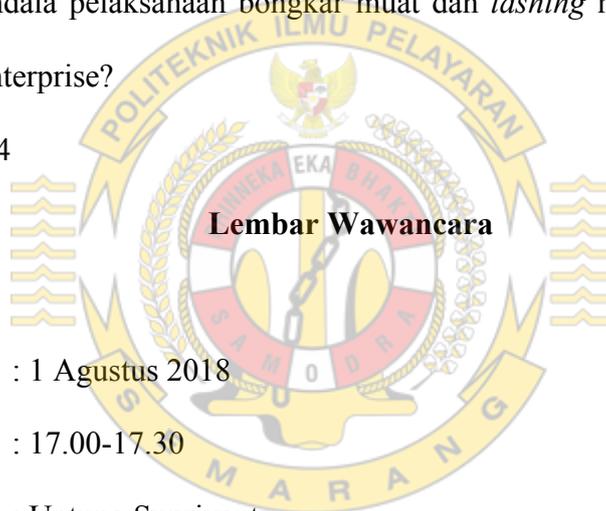
Capt. Ade Taryono

LAMPIRAN 3

Daftar Pertanyaan Wawancara

1. Apa penyebab rusaknya muatan getah di MV. Eline Enterprise?
2. Bagaimana upaya untuk mengatasi rusaknya muatan getah di MV. Eline Enterprise?
3. Persiapan apa saja yang diperlukan dalam pelaksanaan *lashing* muatan getah?
4. Apa kendala pelaksanaan bongkar muat dan *lashing* muatan getah di MV. Eline Enterprise?

LAMPIRAN 4



Tanggal : 1 Agustus 2018

Waktu : 17.00-17.30

Narasumber : Untung Supriyanto

Jabatan : *Chief Officer* MV. Eline Enterprise

1. Apa penyebab rusaknya muatan getah di MV. Eline Enterprise?

Jawaban:

Rusaknya muatan getah bisa terjadi pada saat pelaksanaan bongkar muat, yang disebabkan oleh buruh kapal yang kurang hati-hati dan dalam pelaksanaannya tidak sesuai prosedur det. Jika pada saat pelaksanaan pelayaran ada muatan yang roboh atau kurang kuat *lashing*-nya, maka

disebabkan oleh *lashing* muatan yang kurang baik, sehingga hal tersebut bisa membahayakan kapal, awak kapal, dan muatan tersebut. Muatan getah jika terkena air juga akan menurunkan kualitas getah tersebut, sehingga bisa menyebabkan kerugian bagi pemilik muatan, maka dari itu, muatan getah yang sudah di *lashing* harus segera di tutupi dengan terpal untuk menghindari muatan getah terkena air.

2. Bagaimana upaya untuk mengatasi rusaknya muatan getah di MV. Eline Enterprise?

Jawaban:

Untuk mengatasi rusaknya muatan getah di palet yaitu harus melaksanakan proses bongkar muat sesuai dengan prosedur dan juga dalam melaksanakan *lashing* muatan juga harus dilakukan dengan benar, karena jika muatan roboh pada saat pelayaran maka akan membahayakan keselamatan kru kapal, kapal dan muatan.

3. Persiapan apa saja yang diperlukan dalam pelaksanaan *lashing* muatan getah?

Jawaban:

Persiapan yang harus dilakukan pada saat melaksanakan *lashing* adalah menyiapkan alat-alat *lashing*, hal tersebut bertujuan untuk kelancaran proses *lashing* dan juga mempercepat proses *lashing* muatan. Setelah selesai melaksanakan *lashing*, muatan getah harus segera ditutupi oleh terpal, untuk menghindari kontak langsung dengan air.

4. Apa kendala pelaksanaan bongkar muat dan *lashing* muatan getah di MV.

Eline Enterprise?

Jawaban:

Kendala yang di hadapi yaitu para buruh melaksanakan proses bongkar muat tidak sesuai dengan prosedur, terkadang dalam menyusun muatan tidak rapi, sehingga menyebabkan muatan getah perlu di *lashing* menggunakan *ratchet lashing* supaya muatan tidak rubuh, karena jika muatan rubuh bisa membahayakan kru kapal, kapal dan rusaknya muatan getah di palet.



Lembar Wawancara

Tanggal : 2 Agustus 2018
Waktu : 09.30 – 10.00
Narasumber : Tokhat
Jabatan : *Boatswain* MV. Eline Enterprise

1. Apa penyebab rusaknya muatan getah di MV. Eline Enterprise?

Jawaban:

Susunan muatan getah yang tidak rapi bisa menyebabkan muatan getah rusak. Saya sendiri pernah mengalami muatan rubuh pada saat pelayaran. Ketika sampai di pelabuhan tujuan, palka kapal ada yang rusak akibat terkena muatan yang robuh, hal ini menyebabkan kerugian untuk pemilik muatan dan pemilik kapal, karena muatan rusak dan juga dinding palka ada yang bocor karena muatan rubuh tersebut.

2. Bagaimana upaya untuk mengatasi rusaknya muatan getah di MV. Eline Enterprise?

Jawaban:

Mengatasi muatan getah yang kurang rapi susunanya yaitu dengan dengan *lashing*, sehingga muatan aman selama pelayaran. Tidak hanya itu det, dalam proses bongkar muat, sebagai mualim jaga dan cadet jaga juga harus selalu mengawasi proses bongkar muat, sehingga jika ada muatan yang tidak rapi bisa segera di rapikan. Buruh kapal jika tidak diawasi mereka akan

semaunya sendiri, yang penting pekerjaan selesai tidak peduli dengan keamanan dan keselamatan muatan.

3. Persiapan apa saja yang diperlukan dalam pelaksanaan *lashing* muatan getah?

Jawaban:

Disiapkan alat-alat *lashing*, seperti *ratchet lashing*, dan *sling belt*. Semua alat tersebut di keluarkan dari tempat penyimpanan dan di bawa ke dalam palka.

Supaya alat-alat *lashing* awet dan tidak gampang rusak, harus di rawat dengan menyimpan pada tempatnya dan selalu di beri *grease* setiap dua minggu sekali.

4. Apa kendala pelaksanaan bongkar muat dan *lashing* muatan getah di MV.

Eline Enterprise?

Jawaban:

Kendala utama pada saat pelaksanaan bongkar muat getah adalah alat-alat yang digunakan rusak. Karena saya pernah mengalami *crane* kapal rusak dan proses bongkar muat dihentikan selama 3 jam. Pemilik kapal kena *claim* dari pemilik muatan karena proses bongkar muat melebihi waktu yang sudah ditentukan. Kru kapal yang melaksanakan *lashing* dan buruh yang melaksanakan proses bongkar muat juga menjadi kendala jika mereka tidak melaksanakan proses sesuai dengan prosedur.

Lembar Wawancara

Tanggal : 2 Agustus
Waktu : 20.30 – 21.00
Narasumber : Hilman Septian Maftuh
Jabatan : *Third Officer* MV. Eline Enterprise

1. Apa penyebab rusaknya muatan getah di MV. Eline Enterprise?

Jawaban:

Menurut pengalaman saya yang sebelumnya berada di kapal *container*, penanganan muatan getah kurang lebih sama, susunan harus rapi dan harus di *lashing*, tapi untuk muatan getah ini karena berada di palet dan jika di susun tidak ada pengunci antar muatan, jadi dalam menyusunnya harus rapi det, jika tidak rapi maka pada saat pelayaran kemungkinan besar akan rubuh jika terkena ombak. Kelalaian kru pada saat jaga juga bisa membuat rusak muatan, maka dari itu mualim jaga dan cadet jaga harus mengawasi proses bongkar muat, tujuannya untuk mengawasi kerja buruh jika ada yang merusak muatan pada saat proses bongkar muat dan kurang rapi pada saat menyusun muatan.

2. Bagaimana upaya untuk mengatasi rusaknya muatan getah di MV. Eline Enterprise?

Jawaban:

Mengatasi rusaknya muatan menurut saya dengan cara mengawasi muatan pada saat proses bongkar muat, sehingga tidak ada muatan yang rusak.

3. Persiapan apa saja yang diperlukan dalam pelaksanaan *lashing* muatan getah?

Jawaban:

Disiapkan alat-alat *lashing*, seperti *ratchet lashing*, dan *sling belt*. Semua alat tersebut di keluarkan dari tempat penyimpanan dan di bawa ke dalam palka. Setelah selesai melaksanakan *lashing*, muatan di cek kembali, supaya lebih terjamin keamanannya.

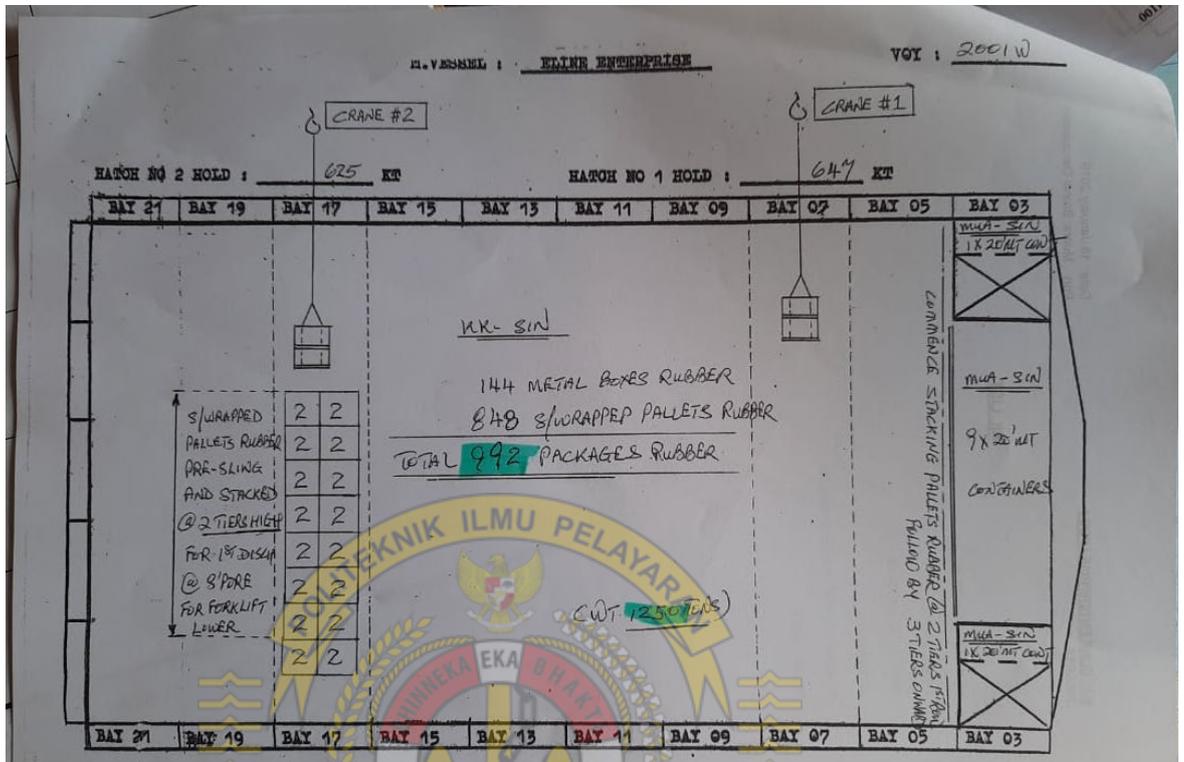
4. Apa kendala pelaksanaan bongkar muat dan *lashing* muatan getah di MV. Eline Enterprise?

Jawaban:

Kendala yang pernah saya alami adalah hujan ketika proses bongkar muat. muatan getah tidak boleh terkena air, karena kualitas nya akan menurun, maka dari itu jika sudah gerimis, kru kapal harus segera menutup palka, dan menunda proses bongkar muat hingga hujan berhenti.

LAMPIRAN 5

BAYPLAN



LAMPIRAN 6**FOTO MUATAN GETAH DI MV ELINE ENTERPRISE**



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Farih Azhar
2. Tempat, Tanggal Lahir : Banyumas, 3 Februari 1997
3. NIT : 52155598. N
4. Agama : Islam
5. Alamat Asal : Desa Karanglewas Kidul RT03/2



Kecamatan Karanglewas

6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Mohamad Ishar
 - b. Ibu : Upi Herawati
7. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Al Irsyad Al Islamiyyah Purwokerto Tahun 2009
 - b. SMP Al Irsyad Al Islamiyyah Purwokerto Tahun 2012
 - c. SMA IT Al Irsyad Al Islamiyyah Purwokerto Tahun 2015
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

8. Pengalaman Praktek Laut

- Nama Kapal : MV. Eline Enterprise
- Jenis Kapal : *General Cargo*
- Nama Perusahaan : PT. Adovelin Raharja Shipping
- Alamat : Kompleks Ruko Gading Bukit Indah Block SC
No. 05, Jl. Raya Gading Kirana, Jakarta Utara.