



ANALISIS TERJADINYA KERUSAKAN MUATAN DAN KECELAKAAN

SAAT DINAS JAGA PELABUHAN DI MV. ORIENTAL MUTIARA

SKRIPSI

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

Oleh

JOKO WIDIYANTO
531611105946 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISIS TERJADINYA KERUSAKAN MUATAN DAN KECELAKAAN

SAAT DINAS JAGA PELABUHAN DI MV. ORIENTAL MUTIARA

Disusun Oleh:

JOKO WIDIYANTO
531611105946 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, ... 26. APRIL 2020

Dosen Pembimbing I

Materi



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

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 19560625 198203 1 002

Dosen Pembimbing II

Penulisan



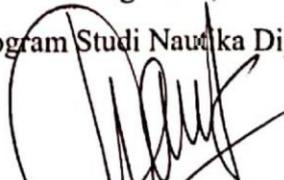
AGUS HENDRO WASKITO, MM, M.Mar.E

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 19551116 198203 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika Diploma IV



Capt. DWI ANTORO, M,M.Mar

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19740614 19980 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis terjadinya kerusakan muatan dan kecelakaan saat dinas jaga pelabuhan di MV. Oriental mutiara” karya,

Nama : Joko Widiyanto

NIT : 531611105946 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari RABU, tanggal 29 Juli 2020

Semarang, 29 Juli 2020

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST., M.Si., M.Mar

Penata, III/c
NIP. 19740227 200912 1 002

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

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

AMAD NARTO, M.Pd, M.Mar.E

Pembina (IV/a)
NIP. 19641212 199808 1 001

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIQ, M.Sc

Pembina TK. I (IV/b)

NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Joko Widiyanto

NIT : 531611105946 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Analisis terjadinya kerusakan muatan dan kecelakaan saat dinas jaga pelabuhan di MV. Oriental mutiara”

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 oranglain 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, 29 Juli 2020

Yang menyatakan,



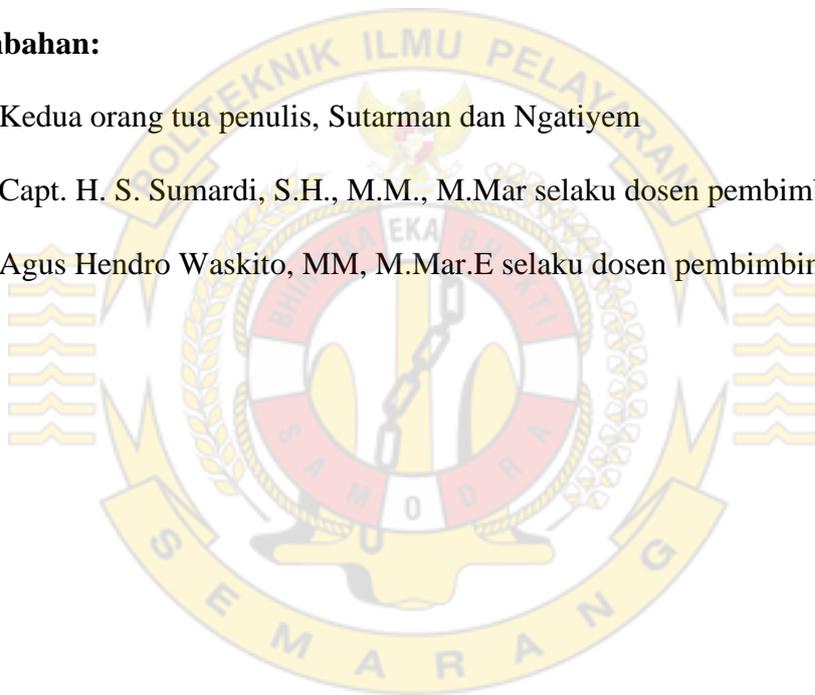
JOKO WIDIYANTO
NIT. 531611105946 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Segala sesuatu yang terjadi pasti ada maksud yang ditunjukkan oleh Allah SWT bagi kita.
2. Jangan salahkan jika kita terlahir miskin, tapi bersalah lah kita jika mati dalam keadaan miskin.
3. Banyak jalan menuju Roma, maka banyak pula jalan menuju kesuksesan.

Persembahan:

1. Kedua orang tua penulis, Sutarman dan Ngatiyem
2. Capt. H. S. Sumardi, S.H., M.M., M.Mar selaku dosen pembimbing I
3. Agus Hendro Waskito, MM, M.Mar.E selaku dosen pembimbing II



PRAKATA

Alhamdulillah, puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT, Tuhan yang maha Esa, berkat limpahan rahmat serta karunianya, peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini mengambil judul “**Analisis terjadinya kerusakan muatan dan kecelakaan saat dinas jaga pelabuhan di MV. Oriental mutiara**” dan penulisannya dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran pada Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dalam usaha menyelesaikan penelitian ini, peneliti menyadari bahwa tanpa adanya pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, bantuan dan masukan kepada peneliti, skripsi ini tidak akan terwujud. Oleh karena itu peneliti menyampaikan ucapan terimakasih kepada

1. Dr. Capt. Mashudi Rofiq, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku ketua jurusan Nautika PIP Semarang. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
3. Capt. H. S. Sumardi, SH, MM., M.Mar dan Bapak Agus Hendro Waskito, MM, M.Mar.E yang telah menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing peneliti menyusun skripsi ini.
4. Seluruh *crew* MV. Oriental Mutiara yang sudah banyak memberikan ilmu dan pengalaman tak terlupakan kepada peneliti pada saat praktik

5. Seluruh taruna-taruni PIP Semarang angkatan 53 yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi.
6. Silmi Afkarina Hanum, yang di semogakan.
7. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhir kata, semoga Allah SWT membalas segala kebaikan seuruh pihak yang telah membantu penelitian sejak awal hingga akhir berkuliah di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

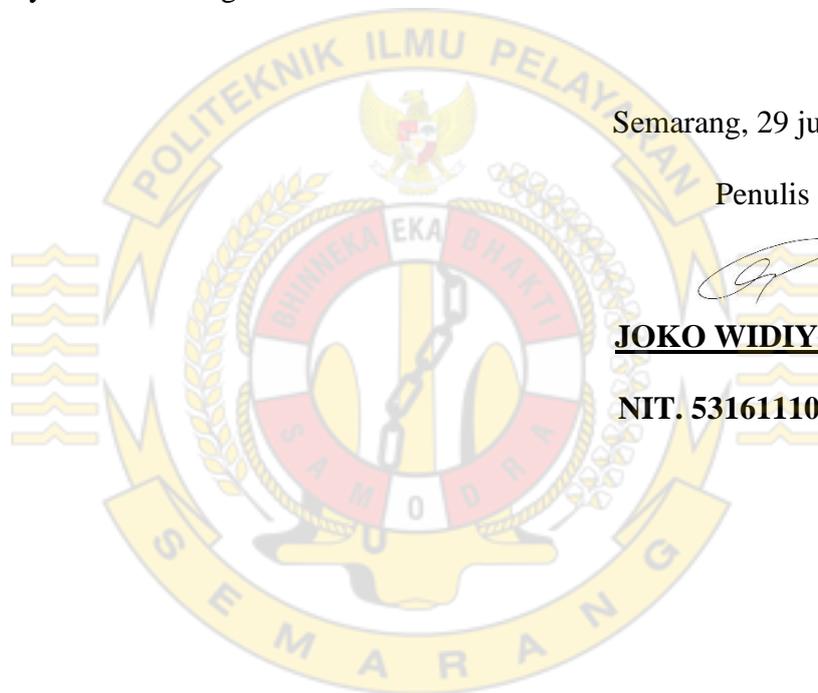
Semarang, 29 juli 2020

Penulis



JOKO WIDIYANTO

NIT. 531611105946N



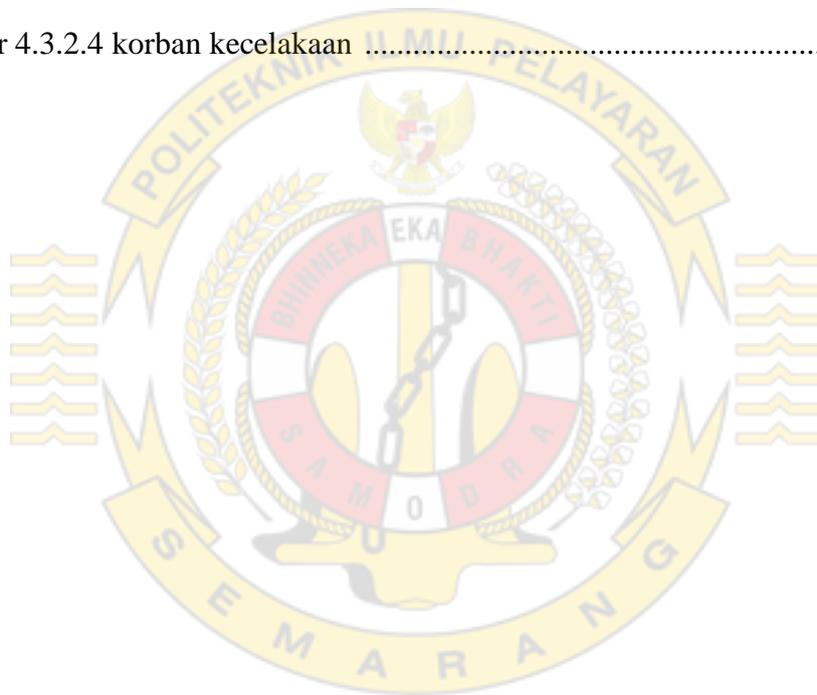
DAFTAR ISI

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 Perumusan masalah.....	4
1.3 Tujuan penelitian.....	4
1.4 Manfaat penelitian.....	4
1.5 pembatasan masalah.....	5
1.6 Sistematika penulisan.....	5
BAB II. LANDASAN TEORI.....	7
2.1 Tinjauan pustaka	7

2.2 Definisi operasional	13
2.3 Kerangka pikir.....	15
BAB III. METODE PENELITIAN	18
3.1 Pendekatan dan desain penelitian.....	18
3.2 Fokus dan lokus penelitian.....	19
3.3 Sumber data penelitian.....	19
3.4 Teknik pengumpulan data.....	20
3.5 Teknik keabsahan data	22
3.6 Analisa data.....	24
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	26
4.1 Gambaran umum objek yang di teliti.....	26
4.2 Analisa masalah	29
4.3 Pembahasan masalah.....	31
BAB V. PENUTUP.....	47
5.1 Simpulan	47
5.2 Saran.....	47
DAFTAR PUSTAKA	49
LAMPIRAN.....	51
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	72

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.3 Kerangka pikir.....	17
Gambar 4.1.1 Lambang PT.SPIL.....	26
Gambar 4.1.2 MV.Oriental Mutiara.....	27
Gambar 4.3.1.1 Container yang di bongkar karena basah	37
Gambar 4.3.1.2 Safety meeting.....	39
Gambar 4.3.1.3 Alat penunjang bongkarmuat yang terrawat	42
Gambar 4.3.2.4 korban kecelakaan	44



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penyusunan tugas jaga crew deck 14



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Ship particular</i>	52
Lampiran 2	<i>Crew list</i>	53
Lampiran 3	<i>Note of protest</i>	54
Lampiran 4	Berita acara muatan basah	55
Lampiran 5	<i>Master standing order</i>	56
Lampiran 6	Sop jaga	57
Lampiran 7	Foto foto pelaksanaan jaga	59
Lampiran 8	<i>Bay plan</i>	60
Lampiran 9	Berita kompas	61
Lampiran 10	Sop OHN	61
Lampiran 11	Transkrip wawancara.....	63
Lampiran 12	Keterangan plagiasi	67
Lampiran 13	Lembar pengesahan judul	67

INTISARI

Joko Widiyanto, 531611105946 N, 2020, “*Analisis Terjadinya Kerusakan Muatan dan Kecelakaan Saat Dinas Jaga Pelabuhan di MV. Oriental Mutiara*”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. H. S. Sumardi, SH, MM, M.Mar., Pembimbing II: Agus Hendro Waskito, MM, M.M.ar.E.

Dalam kapal *container* tidak lepas dari kegiatan pemuatan bongkar dan muat dimana pada saat proses bongkar dan muat juga terjadi proses dinas jaga pelabuhan. Ada berbagai permasalahan yang terjadi di kapal *container* yang mana melibatkan keterampilan anak buah kapal pada saat berdinas jaga di pelabuhan. Untuk itu, diperlukan suatu tindakan dari perusahaan maupun anak buah kapal lainnya untuk bisa meningkatkan keterampilan anak buah kapal di MV. Oriental Mutiara. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui apa saja upaya dan faktor yang bisa dilakukan untuk meningkatkan keterampilan anak buah kapal dalam proses pelaksanaan dinas jaga di Pelabuhan agar kegiatan bongkar muat dapat berjalan lancar.

Metode penelitian skripsi ini adalah kualitatif. Sumber data diambil dari data primer dan sekunder. Observasi, wawancara dan dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data yang digunakan sehingga didapatkan teknik keabsahan data.

Hasil penelitian menyimpulkan kerusakan muatan pada saat bongkar muat di Pelabuhan pada MV. Oriental Mutiara dan terjadi kecelakaan pada saat tes mesin hingga mengakibatkan kecelakaan perahu nelayan terkena baling baling disebabkan oleh kurangnya pengawasan pada saat proses bongkar muat, kurangnya kecakapan perwira dan ABK pada saat dinas jaga, dan kurangnya kesiapan *crew* pada saat bongkar muat menjadi factor utama terjadinya masalah, dan tidak melaksanakan pengamatan keliling serta kurangnya kewaspadaan terhadap lingkungan sekitar. Agar tidak terjadi kerusakan muatan dan. Untuk menghindari terjadinya kecelakaan pada saat tes mesin di Pelabuhan maka perlu di lakukan pengoptimalan pengawasan terhadap proses bongkar muat, meningkatkan kecakapan *crew*, dan membuat perencanaan yang matang terhadap persiapan bongkar muat serta perlu di lakukan optimalisasi pengawasan keliling, dan juga peningkatan kewaspadaan terhadap bahaya yang ada di lingkungan sekitar kapal.

Kata Kunci: Proses bongkar muat, dinas jaga, *container*

ABSTRACTION

Joko Widiyanto, 531611105946 N, 2020, "*Analysis of the Occurrence of Cargo Damage and Accidents During the port watch keeping in MV. Oriental Mutiara* ", Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor I: Capt. H. S. Sumardi, SH, MM, M.Mar., Supervisor II: Agus Hendro Waskito, MM, M.M.ar.E.

In container ships, there's always loading and unloading activities and watch keeping duty. There are various problems occur on container ships which involve the skill of the crews while working at the port. In this case, the company and other crew members have to be able to improve the skills of the crew in the MV. Oriental Pearl. The purpose of this study is to find out what are the efforts and factors that could do something to improve the skill of ship crews in the process of implementing the watch keeping duty so that the loading and unloading activities can run properly.

This thesis research method is qualitative. Data sources are taken from primary and secondary data. Observation, interview and documentation are data collection techniques which is used to obtain data validity techniques.

The results of the study were concluded that the damage to the load when loading and unloading at the Port on the MV. Oriental Mutiara and an accident during the engine test that caused the fishing boat crashed because of being hit by a propeller was caused by the lack of supervision during the loading and unloading process, the lack of skill of the officers and the crews in the duty, and the lack of crews readiness when loading and unloading became the main factors causing problems , and didn't look around to make sure that everything was safe and the lack of awareness of the environment. In order to avoid damage to the load and to avoid the accidents during engine tests at the Port, it is necessary to optimize the supervision of the loading and unloading process, improve crew skills, and make a good planning for loading and unloading preparations and to optimize supervision, as well as increase the awareness of existing cautions in the environment around the ship.

Keywords: The process of loading and unloading, watch keeping, containers

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Negara Indonesia merupakan negara kepulauan yang sebagian besar wilayahnya berupa lautan yang merupakan prasarana transportasi penting terutama untuk transportasi barang maupun penumpang, oleh sebab itu maka angkutan laut dan pelabuhan beserta fasilitasnya merupakan sarana yang penting dalam mendukung arus perdagangan, baik perdagangan antar pulau dalam wilayah Indonesia maupun perdagangan luar negeri

Peran angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi sangatlah penting. Hal ini berkaitan dengan kapasitas angkutan laut terutama kapal-kapal niaga dalam mendistribusikan muatan dalam jumlah besar. Terutama untuk kegiatan *expor impor* barang yang dapat menghasilkan devisa bagi negara. Maka dari itu, sarana angkutan laut untuk pendistribusian barang menjadi alternatif utama, karena pengiriman barang dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih kecil dibandingkan dengan sarana angkutan yang lain, lebih efektif dan efisien. Agar hal tersebut dapat terlaksana dengan baik, dibutuhkan kecakapan bagi para perwira dalam bekerja di atas kapal.

Kegiatan yang umumnya terjadi di pelabuhan adalah kegiatan bongkar muatan agar proses bongkar muat tersebut berhasil dengan baik haruslah mengikuti prinsip-prinsip dari pematatan muatan.

Menurut Istopo (1999: 1) prinsip-prinsip dari pemadatan muatan tersebut adalah:

1. Melindungi kapal (membagi muatan secara tegak dan membujur)
2. Melindungi muatan agar tidak rusak saat dimuat, selama berada di kapal, dan selama pembongkaran di pelabuhan tujuan.
3. Melindungi awak kapal dan buruh dari bahaya muatan.
4. Menjaga agar pemuatan dilaksanakan secara teratur dan sistematis untuk menghindari terjadinya *long hatch*, *over stowage* dan *over carriage*, sehingga biayanya sekecil mungkin, dan muat bongkar dilakukan dengan cepat dan aman.
5. *Stowage* harus dilakukan dengan sedemikian rupa hingga *broken stowage* sekecil mungkin.

Maka dari itu dalam pelaksanaan dinas jaga pelabuhan pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan diperlukan konsentrasi, ketelitian, tanggung jawab yang tinggi dalam mengawasi kondisi kapal dan proses bongkar muat serta kecakapan sebagai pelaut yang baik dalam pengambilan keputusan. Maka mualim jaga sebagai pengganti Nakhoda, dia bertanggung jawab penuh setiap saat selama jam tugasnya terhadap keselamatan kapal dan kelancaran bongkarmuat.

Sebagai mualim yang professional dalam menjalankan tugasnya, perlu didukung oleh data-data/dokumen-dokumen muatan yang dapat dipertanggungjawabkan, yang mana data-data tersebut didapatkan dari pemerintah/agen atau pihak lain. Ini diperlukan partisipasi dari mualim itu

sendiri dalam mengolah informasi-informasi yang ada seperti jenis muatan, tata letak muatan, dan harus memperhatikan juga stabilitas kapal saat kegiatan bongkar muat agar dalam pelaksanaan dinas jaga dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien.

Namun tidak menutup kemungkinan dapat terjadi kelalaiyan dalam pelaksanaan dinas jaga di pelabuhan seperti yang terjadi di MV. Oriental Mutiara tempat taruna melaksanakan praktik, mualim jaga lalai dalam memperhatikan kondisi palka pada saat hujan deras dengan posisi kapal yang tidak dalam kondisi *trim by stern* sehingga air menggenang pada bagian depan ruang muat, sementara posisi pompa isap got berada di bagian belakang ruang muat sehingga mengakibatkan kerusakan muatan dikarenakan muatan terendam air hujan. Kelalaiyan dalam pengawasan kondisi lingkungan sekitar kapal juga dapat mengakibatkan kerugian yang serius seperti yang terjadi di kapal tempat taruna praktik mualim jaga lalai dalam mengawasi kondisi sekitar kapal sehingga pada saat kapal melaksanakan *test engine* terdapat nelayan yang luput dari pengawasan pada buritan kapal sehingga terjadi insiden yang mengakibatkan prahu nelayan terhisap baling baling kapal.

Penulis menyadari bahwa mualim jaga memiliki peran penting dalam melaksanakan pengawasan untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan sehingga penulis tertarik untuk melaksanakan penelitian dan menguraikannya menjadi sebuah skripsi, maka dalam penyusunan skripsi penulis memperoleh judul ” *Analisis Terjadinya Kerusakan Muatan dan Kecelakaan Saat Dinas Jaga Pelabuhan di MV. Oriental Mutiara*”

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka dapatlah diambil beberapa perumusan masalah yang kiranya menjadi pertanyaan dan membutuhkan jawaban, yang akan dibahas pada pembahasan bab-bab selanjutnya dalam skripsi ini.

Adapun masalah yang penulis angkat adalah :

- 1.2.1. Mengapa terjadi kerusakan muatan pada saat bongkarmuat di pelabuhan pada MV.Oriental Mutiara?
- 1.2.2. Mengapa terjadi kecelakaan pada saat tes mesin hingga mengakibatkan perahu nelayan terkena baling baling di MV. Oriental Mutiara?

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam skripsi ini adalah:

- 1.3.1. Untuk mengetahui mengapa terjadi kelalaian pengawasan yang tidak semestinya yang mengakibatkan kerusakan muatan
- 1.3.2. Untuk mengetahui mengapa terjadi kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan

1.4. Manfaat Penelitian

Hasil skripsi ini diharapkan dapat bermanfaat dan menjadi masukan kepada pembaca dan teman-teman seprofesi dalam kaitannya sebagai penunjang pengetahuan dinas jaga Pelabuhan. terselesaikannya masalah-masalah pada pelaksanaan dinas jaga dapat dijadikan acuan penyelesaian masalah yang terjadi

Adapun tujuan dan manfaat penulisan skripsi penelitian ini adalah:

1.4.1. Secara Praktis

1.4.1.1. Kita dapat mengetahui apa saja faktor yang menyebabkan kesalahan pada dinas jaga Pelabuhan

1.4.1.2. Menyadari pentingnya pengawasan lingkungan sekitar kapal agar tidak terjadi kecelakaan.

1.4.2. Secara teoritis

1.4.2.1. Para pembaca dengan mudah dapat memahami hal-hal yang terkait pada pelaksanaan dinas jaga pelabuhan

1.4.2.2. Sebagai bahan penelitian lebih lanjut

1.5. Pembatasan Masalah

Dari perumusan masalah diatas, dapat dilihat begitu luasnya permasalahan yang ada, serta keterbatasan ilmu pengetahuan dan pengalaman penulis. Oleh karena itu penulis membatasi permasalahan yang dibahas untuk menghindari perluasan pembahasan masalah, maka dalam pembahasan skripsi ini penulis hanya akan membahas tentang pelaksanaan dinas jaga di MV. Oriental Mutiara.

Batasan masalah ini dilakukan untuk memberikan arahan penulis agar tidak menyimpang dari masalah pokok yang diangkat, serta ketidak efektifan pembuatan skripsi ini.

1.6. Sistematika Penulisan

Untuk mencapai tujuan yang diharapkan, serta untuk memudahkan dalam pemahaman, penulisan skripsi disusun dengan sistematika terdiri dari lima bab secara berkesinambungan yang pembahasannya merupakan suatu rangkaian yang tidak terpisah. Sistematika tersebut disusun sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini di uraikan tentang latar belakang masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan pembatasan masalah.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini penulis akan menguraikan tentang fakta-fakta yang ada tentang penerapan dinas jaga dikapal MV.ORIENTAL MUTIARA pada saat kapal sandar di pelabuhan. Serta permasalahan yang mungkin akan timbul selama kapal sandar di pelabuhan dikarenakan penyimpangan atau tidak ada rasa tanggung jawab terhadap prosedur dinas jaga yang ada.

BAB III METODE PENELITIAN

Metode pengumpulan data, Tempat/lokasi penelitian, analisa data, penarikan kesimpulan dan cara literatur.

BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Menguraikan tentang pembahasan dari temuan peneliti, hasil pengolahan data-data yang ada, kemudian analisa akan menghasilkan data-data yang dapat digunakan untuk pemecahan masalah.

BAB V PENUTUP

Berisi kesimpulan dan saran dari hasil penelitian yang telah dilaksanakan serta merupakan rangkuman dari hasil pemaparan skripsi ini

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Sebelum membahas pelaksanaan dinas jaga pelabuhan, maka terlebih dahulu penulis melakukan tinjauan pustaka, yaitu untuk mempermudah pemahaman atas skripsi ini, penulis melakukan tinjauan pustaka yaitu untuk memahami secara teori baik yang bersumber dari buku-buku dan literatur maupun pendapat dari para ahli, sehingga diperoleh beberapa pengertian yang berkaitan dengan masalah yang diangkat dalam skripsi ini:

2.1.1 Dinas

Menurut Dr. Winardi SE (2003: 43) Dinas adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawatan, sedang bertugas, bekerja. Jaga adalah berkawal atau bertugas menjaga keselamatan dan keamanan, piket.

Menurut Tim Penyusun PIP Semarang (2002: 21) pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga di kapal pada waktu sedang berlayar maupun kapal sandar dipelabuhan telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung jawabnya, dinas jaga meliputi :

2.1.1.1. Dinas Harian

Dinas harian adalah pekerjaan atau kegiatan yang dilakukan pada hari-hari kerja, sedangkan hari minggu dan hari besar libur. Tugas-tugas yang dilakukan meliputi tugas

administrasi dan perawatan operasional kapal, sesuai jabatan dan tanggung jawab masing-masing personil.

2.1.1.2. Dinas Jaga

Dilakukan diluar jam-jam kerja harian terdiri dari : jaga laut, jaga pelabuhan dan jaga radio. Dari definisi tersebut diatas Pengertian dinas jaga adalah suatu pekerjaan jaga yang dilakukan di kapal atau di pelabuhan untuk menciptakan situasi dan kondisi agar aman dan terkendali.

2.1.2 Tugas dan Tanggung Jawab Perwira Jaga

Menurut Captain Peter Robert, BSN, FNI, Watch keeping Safety and Cargo Management in port, (2002: 21) menjelaskan bahwa keselamatan dan efisiensinya kegiatan pengoperasian kapal di pelabuhan adalah tugas utama Perwira jaga.

Menurut Sulistijo (2002: 63), Peraturan VIII tentang Pengaturan tugas jaga dan prinsip-prinsip yang harus diperhatikan adalah:

- 2.1.2.1. Pemerintah-pemerintah harus mengarahkan perhatian perusahaan-perusahaan, Nakhoda, Kepala Kamar Mesin dan seluruh petugas jaga pada persyaratan-persyaratan, prinsip-prinsip dan pedoman-pedoman yang ada di dalam kode STCW yang harus dicermati guna menjamin agar suatu tugas jaga yang terus menerus, sesuai dengan situasi-situasi dan kondisi-kondisi yang ada akan tetap terpelihara sepanjang waktu di semua kapal yang sedang berlayar.
- 2.1.2.2. Pemerintah-pemerintah harus meminta Nakhoda setiap kapal untuk menjamin bahwa pengaturan tugas jaga tetap memadai guna memelihara suatu tugas jaga yang aman dengan mempertimbangkan situasi dan kondisi yang ada, dan bahwa dibawah pengarahan umum dari Nakhoda maka:

- 2.1.2.3. Perwira-perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga navigasi bertanggung jawab dalam navigasi secara aman selama periode tugasnya, ketika perwira-perwira jaga yang bersangkutan sedang harus berada di anjungan atau di suatu lokasi yang berhubungan langsung, misalnya di kamar peta atau ruang bridge control.
- 2.1.2.4. Operator-operator radio bertanggung jawab dalam memelihara suatu tugas jaga yang terus menerus pada frekuensi-frekuensi yang sesuai selama periode-periode tugasnya.
- 2.1.2.5. Perwira-perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga mesin, sebagaimana ditegaskan dalam Kode STCW dan di bawah pengarahan Kepala Kamar Mesin, harus segera ada di tempat dan ada dalam jangkauan untuk menangani ruangan-ruangan mesin, dan jika diperlukan harus berada di ruangan mesin selama periode-periode tanggung jawabnya.
- 2.1.2.6. Suatu tugas jaga yang memadai dan efektif dipelihara guna tujuan keamanan sepanjang waktu, ketika kapal sedang sandar dan jika kapal yang bersangkutan membawa muatan yang berbahaya, maka pengaturan tugas jaga harus memperhitungkan sepenuhnya tentang sifat, kualitas, kemasan dan penyimpanan muatan berbahaya yang bersangkutan dan juga harus memperhitungkan sepenuhnya setiap kondisi tertentu yang berlaku di atas kapal maupun di darat.

2.1.3 Pengawasan

Menurut George R. Terry, Ph. D, Asas – asas Manajemen, (1986:365) menjelaskan bahwa pengawasan ialah mendeterminasi apa yang telah dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi kerja dan apabila perlu, menerapkan tindakan – tindakan korektif sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana – rencana.

Menurut Prof. Dr. Sondang P. Siagian, Filsafat Administrasi, (1996:135-139) menjelaskan bahwa pengawasan ialah proses pengamatan daripada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar supaya semua pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya.

2.1.3.1 Sifat – sifat pengawasan:

- 2.1.3.1.1 *Fact finding* berarti fungsi pengawasan harus menemukan fakta-fakta tentang bagaimana tugas – tugas dijalankan dalam organisasi.

2.1.3.1.2 *Preventif* berarti proses pengawasan itu dijalankan untuk mencegah timbulnya penyimpangan dari rencana yang telah ditentukan.

2.1.3.1.3 Pengawasan diarahkan pada kegiatan yang sedang berlangsung.

2.1.3.1.4 Pengawasan untuk meningkatkan efisiensi, tidak boleh dipandang sebagai tujuan.

2.1.3.1.5 Pengawasan hanya sekedar alat administrasi dan manajemen, maka pelaksanaan pengawasan harus mempermudah tercapainya tujuan.

2.1.3.1.6 Proses pengawasan harus efisien jangan sampai menghambat usaha peningkatan efisien.

2.1.3.1.7 Pengawasan tidak dimaksudkan untuk menentukan sikap yang salah jika ada ketidak beresan, akan tetapi untuk menemukan apa yang tidak betul.

2.1.3.1.8 Pengawasan harus bersifat membimbing agar supaya para pelaksana meningkatkan kemampuannya untuk melakukan tugas yang ditentukan baginya.

2.1.4 Disiplin

Menurut Badan Diklat Perhubungan (2000), Personal Safety and Social Responsibility. BST. Modul-4 : 192 menjelaskan bahwa disiplin adalah keadaan tertutup dan teratur dimana Pelaut bekerja sesuai dengan standar kerja dan bertingkah-laku sejalan dengan ketentuan-ketentuan perusahaan, agar tujuan dapat tercapai.

Menurut Dr. T. Hani Handoko, Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia edisi 2, (1994: 208) menjelaskan bahwa disiplin adalah kegiatan manajemen untuk menjalankan standar-standar organisasi.

2.1.5 Muatan

Pengertian muatan menurut Sudjatmiko (1995: 64) adalah segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/barang di pelabuhan atau pelabuhan tujuan.

Menurut PT Pelindo (1998: 9) adalah “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”.

Menurut Arwinas (2009: 9) muatan kapal laut dikelompokkan atau dibedakan menurut beberapa pengelompokan sesuai dengan jenis pengapalan, jenis muatan, dan sifat muatan.

2.1.6 Perinsip Pemuatan

Menurut Istopo dalam bukunya yang berjudul kapal dan Muatannya (1999: 1) Penataan atau *Stowage* dalam istilah kepelautan merupakan salah satu bagian yang penting dari ilmu kecakapan pelaut yang harus di miliki.

2.1.7 Bay Plan Container

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

2.1.8 Container

Kontainer adalah sebuah kotak yang dapat menampung 10 sampai dengan 30 ton muatan di dalamnya yang dapat dibongkar dan dimuat dengan derek khusus dipergudangan ataupun dipelabuhan dengan sistem door to door. Kontainer sebagai tempat muatan dingin dan beku mutlak digunakan dalam pengangkutan dikapal. Pada awal perkembangan kontainer, ukuran kontainer belum distandarisasi, kemudian mulai ada standarisasi ukuran kontainer dengan ukuran 20 feet, 35 feet, dan 40 feet untuk membawa berbagai jenis-jenis muatan dingin dan beku.

Menurut Tumbel (1991: 4), Peti Kemas adalah kotak besar dari berbagai ukuran dan terbuat dari berbagai jenis pembangunan yang kegunaannya untuk pengangkutan barang – barang baik melalui darat, laut maupun udara. Hal – hal yang bertalian dengan ukuran – ukuran , definisi – definisi, jenis jenis dan lain sebagainya ditetapkan oleh ISO, karena pada mulanya peti kemas dibangun dari berbagai macam ukuran yang tidak seragam.

2.2 Definisi Operasional

Untuk memudahkan dalam pemahaman istilah-istilah yang terdapat dalam skripsi ini, maka peneliti memberikan pengertian untuk membantu memberikan pemahaman dan mempermudah dalam pembahasan laporan skripsi ini. Istilah-istilah tersebut adalah sebagai berikut:

2.2.1. Dinas

Dinas adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawatan, sedang bertugas, bekerja. Jaga adalah berkawal atau bertugas menjaga keselamatan dan keamanan, piket.

2.2.2. *Mualim*

Mualim adalah anak buah kapal (ABK) yang berijazah pelayaran niaga nautika dan mendapat kedudukan atau jabatan di atas kapal sebagai perwira di bawah *captain*.

2.2.3. Bongkar Muat

Bongkar Muat adalah pekerjaan membongkar atau memuat barang dari atas geladak atau palka kapal dan menempatkan ke atas dermaga atau dalam gudang dan sebaliknya.

2.2.4. Ruang Muat

Secara garis besar, ruang muat adalah tempat untuk menyimpan muatan agar terlindung dari resiko kerusakan muatan.

2.2.5. *Stowage Plan*

Rencana muat yang berisi gambaran denah ruang muat palka yang berisikan data muatan

2.2.6. *Container*

Kontainer adalah sebuah kotak yang dapat menampung 10 sampai dengan 30 ton muatan di dalamnya yang dapat dibongkar dan dimuat dengan derek khusus dipergudangan ataupun dipelabuhan dengan sistem door to door.

2.2.7. *Mate's Receipt*

Mate's Receipt adalah Tanda terima pihak kapal atas barang yang telah dimuat di kapal.

2.2.8. *Bilges Water*

Bilges water adalah got sampig yag menampung air,sisa muatan atau kondensasi.

2.2.9. *Crew*

Crew adalah suatu kesatuan orang yang bekerja di atas kapal

2.2.10. *foreman*

Foreman adala jabatan seseorang sebagai jembatan antara leader dan *supervisor*.

2.2.11. *OHN (one hour notice)*

One Hour Notice atau peringatan satu jam sebelum kapal berangkat berlabuh, tiba berlabuh, atau kapal sandar. Intinya adalah peringatan dan persiapan sebelum kapal tiba dan berangkat.

2.2.12. *Master standing order*

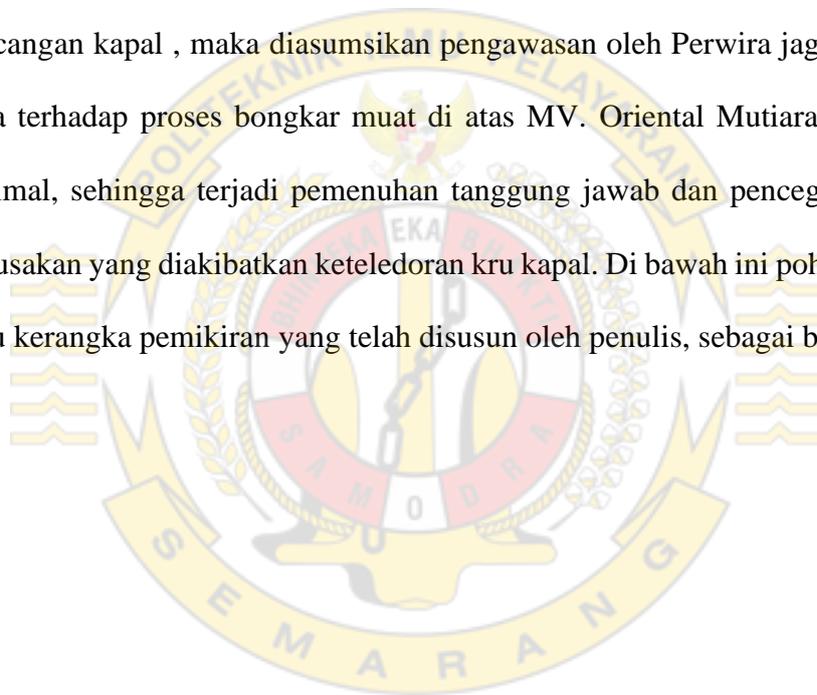
Master standing order adalah perintah atau aturan yang di buat oleh nakhoda

2.3 Kerangka Pikir

Agar penulisan skripsi ini menjadi jelas dan dapat bermanfaat maka diberikan kerangka pemikiran untuk memudahkan pemahaman mengenai pelaksanaan dinas jaga di MV. Oriental Mutiara yang mengacu pada tinjauan pustaka yaitu pada buku Pokok Pokok Pelayaran Niaga, buku Penanganan Muatan Peti Kemas Di Kapal Dan Di Pelabuhan, buku Kapal & Muatannya, Hukum Maritim, STCW dan bantuan media internet serta data data yang ada, bahwa kegiatan bongkar muat di Pelabuhan dapat terhambat dan bermasalah jika kru kapal tidak maksimal dalam melakukan pengawasan. Pengawasan yang dimaksud dalam hal ini adalah memeriksa kondisi kontainer ketika telah dimuat di atas kapal, keadaan saat berlangsungnya kegiatan bongkar muat, kondisi kontainer ketika serah terima dengan *shipper*, pemeriksaan dokumen dokumen muatan, dan pengawasan pemasangan peralatan pengaman kontainer.

Pengawasan ini perlu dilakukan agar pelaksanaan bongkar muat dapat berjalan dengan baik dan benar, aturan dan rancangan keamanan muatan yang ada di atas kapal. Oleh karena itu, agar fungsi pengawasan dapat berjalan dengan efisien. Perwira jaga maupun ABK jaga harus menghabiskan waktu sebanyak mungkin di dek dan melakukan pengamatan terhadap seluruh kegiatan secara langsung baik secara audio maupun visual sehingga apabila ada sesuatu hal yang tidak berjalan sesuai dengan rencana, maka Perwira jaga dan ABK jaga dapat mengambil tindakan yang tepat untuk mengatasi masalah dan secara tidak langsung mereka menjalankan tugas dasar utamanya yaitu memelihara keselamatan kapal, muatan dan semua orang di atas kapal dan terlaksananya kegiatan pengoperasian kapal di pelabuhan yang efektif.

Pengawasan ini juga dapat berjalan dengan efisien bila ditunjang dengan pengetahuan, pengertian dan keterampilan yang dimiliki oleh seorang Perwira jaga. Perwira yang berdinamika jaga wajib memiliki pengetahuan tentang standar kecakapan dinas jaga di pelabuhan, penanganan, pemadatan dan pengamanan muatan secara benar dan sesuai prosedur. Jadi disimpulkan, apabila Perwira jaga dan ABK jaga mengawasi secara audio dan visual proses bongkar muat dan mengecek aturan bongkar muat, apa sudah sesuai dengan rancangan kapal, maka diasumsikan pengawasan oleh Perwira jaga dan ABK jaga terhadap proses bongkar muat di atas MV. Oriental Mutiara akan lebih optimal, sehingga terjadi pemenuhan tanggung jawab dan pencegahan klaim kerusakan yang diakibatkan keteledoran kru kapal. Di bawah ini pohon masalah atau kerangka pemikiran yang telah disusun oleh penulis, sebagai berikut:





Gambar 2.3 Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Berdasarkan penelitian dan uraian pada pembahasan masalah pada bab sebelumnya mengenai “Pelaksanaan Dinas Jaga Pelabuhan di MV. Oriental Mutiara”, maka penulis memberikan kesimpulan yang diambil dari hasil penelitian sebagai berikut :

5.1.1. Kerusakan muatan pada saat bongkar muat di Pelabuhan pada MV.

Oriental Mutiara disebabkan oleh kurangnya pengawasan pada saat proses bongkar muat, kurangnya kecakapan perwira dan ABK pada saat dinas jaga, dan kurangnya kesiapan *crew* pada saat bongkar muat menjadi factor utama terjadinya masalah.

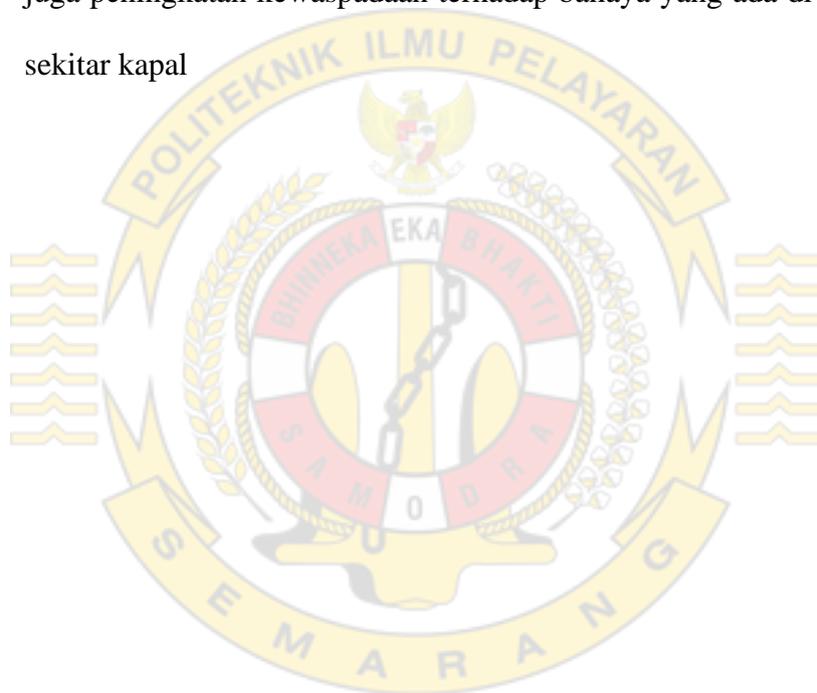
5.1.2. Terjadi kecelakaan pada saat tes mesin hingga mengakibatkan kecelakaan perahu nelayan terkena baling baling di sebabkan oleh tidak melaksanakan pengamatan keliling dan kurangnya kewaspadaan terhadap lingkungan sekitar.

5.2. Saran

Pada akhir dari penulisan skripsi ini, penulis akan memberikan beberapa saran yang sekiranya dapat bermanfaat bagi semua pihak. Baik bagi perusahaan pelayaran, *crew* kapal, dan pihak yang berkepentingan lainnya berkaitan dengan pelaksanaan dinas jaga . Adapun saran-saran yang dapat penulis sampaikan adalah:

5.2.1. Agar tidak terjadi kerusakan muatan maka perlu dilakukan pengoptimalan pengawasan terhadap proses bongkar muat, meningkatkan kecakapan *crew*, dan membuat perencanaan yang matang terhadap persiapan bongkar muat.

5.2.2. Untuk menghindari terjadinya kecelakaan pada saat tes mesin di Pelabuhan maka perlu dilakukan optimalisasi pengawasan keliling, dan juga peningkatan kewaspadaan terhadap bahaya yang ada di lingkungan sekitar kapal



DAFTAR PUSTAKA

- Anon. 2002. *Dinas Jaga Program Diklat. ANT-III*. Semarang: Tim Penyusun Pip Semarang.
- arwinas. 2009. *Petunjuk Penanganan Kapal Dan Barang Di Pelabuhan*. Jakarta: Herindo Ergatama.
- Azwar, Saifuddin. 2007. *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Badan Diklat Perhubungan. 2000. *Personal Safety and Social Responsibility*. Jakarta.
- George R.Terry, PhD. 1986. *Azas-azas Management*. edited by Alumni. Bandung.
- Handoko, T., Hani. 1994. *Manajemen Dan Sumber Daya Manusia*. 2nd ed. Yogyakarta: Liberty.
- Istopo. 1999. *Kapal Dan Muatannya*. Jakarta: Koperasi Karyawan BP3IP.
- Moleong, Lexy J. 2010. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Narimawati, Umi. 2008. *Metodologi Penelitian Kualitatif Dan Kuantitatif*. Bandung: Agung Media.
- Robert, E. 2002. *Watch Keeping Safety And Cargo Management In Port*. United States Of America.
- Sondang, Prof. Dr. P. Siagian, M. P. .. 1996. *Filsafat Administrasi*. Jakarta: Bumi Aksara.

sudjatmiko. 1995. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: Akademia Presindo.

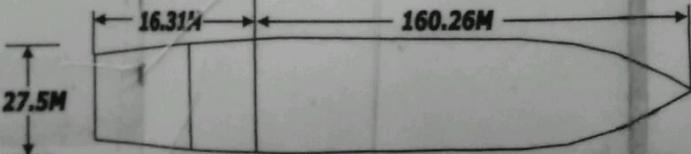
Tumbel. 1991. *Petikemas Dan Penanganannya*. Jakarta: tim penyusun.

Winardi. 2003. *Manajemen Prilaku Organisasi*. Jakarta: Kencana.



LAMPIRAN 1

FOTO SHIP PARTICULAR

VESSEL'S PARTICULARS				
NAME:	m/v "ORIENTAL MUTIARA			
CALL SIGN:	PMYU			
NATIONALITY:	INDONESIA			
REGISTRY:	JAKARTA			
OFFICIAL NUMBER:				
IMO NUMBER:	8717518			
OWNER:	PT.SPIL			
MANAGERS:	PT.SPIL			
CHARTERER'S:				
CLASSIFICATION:				
CLASS:	BKI			
TYPE OF SHIP:	CELLULAR CONTAINER			
BUILT:	1989			
DATE DELIVERED:	23.02.1989			
DATE KEEL LAID:	17.12.1988			
SAT - C				
MINI - M				
E-mail:				
MMSI NUMBER:	525015526			
RADIO COMPANY:				
AIR DRAFT (KEEL TO)	E2,0 m 170,6 ft			
Oceans:	871 Atlantic East 872 Pacific ocean 873 Indian ocean 874 Atlantic West			
DIMENSIONS:	LENGTH OVERALL	LENGTH BPP	BREADTH (MLD)	DEPTH (MLD)
	LOA: 176,57 m	167,67 m	27,5 m	14,30 m
	579,3 ft	550,1 ft	90,2 ft	46,9 ft
	DRAUGHT	FREEBOARD	DEADWEIGHT:	DISPLACEMENT:
SUMMER	10,52 m	3,82 m	26336 mt	33690,2mt
Winter & Tropical	10,30m /	4,04m / 3,60m	25467mt/27215	32020/34568,8mt
FRESH WATER	10,73 m	3,61 m	26333 mt	73686,6 mt
LIGHT SHIP:	7354,0 mt			
F W ALLOWANCE:	210 mm			
	INTERNATIONAL	SUEZ	PANAMA	
GRT	18037	18457.13	18908.29	
NRT	10484	15308.95	14371.32	
CAPACITIES	BALLAST	FUEL OIL	DIESEL OIL	FRESH WATER
	6004,7 m ³	2049,6 m ³	182,0 m ³	206,4 m ³
MAX. CONTAINER CAPACITY - TEUS				
	COMPULSORY 20' MAX LOADING CAPACITY		COMPULSORY 40' MAX LOADING CAPACITY	
BELOW DECK	708 TEU		343 FEU + 22 TEU	
ON DECK	1091 TEU		537 FEU + 17 TEU	
TOTAL	1799 TEU		880 FEU + 39 TEU	
REEFER SOCKETS	70 No's			
MAIN ENGINE - BV-MAN-B&W 7L 60MC	OUTPUT-MCR 12150 KW X 117 RPM		SERVICE SPEED 17,0 KTS	
CONS. PER DAY:	51,2 mt			
BOW THRUSTER:	WF 200-1000,800KW,THRUST 12,3 TONS			
ANCHORS:	7350 mt (2+1), chain 64 mm, 12 shackles port/stbd			
PROPELLER:	RH - FIXED PITCH, 4 BLADES			
RUDDER:	STREAM LINED, SEMI BALANCED, SPADE - Max 35°			
				

LAMPIRAN 2

FOTO CREW LIST

CREW LIST

PT. Salam Pacific Indonesia Lines

NAMA KAPAL / CALL SIGN : KM/ORIENTAL MUTIARA / PMU
 JENIS KAPAL : CONTAINER
 BENDERA : INDONESIA
 TEMPAT PENDAFTARAN : JAKARTA

ISIKOTOR / GRT : 18.67 MT
 ISIBERSIH / NETO : 10.84 MT
 TAHUN PEMBUATAN : 1987

DAFTAR PELAYARAN
 IMO NUMBER : 12150 KW
 MESIN PENGGERAK

NO	NAMA	JABATAN	IJAZAH	NO/IJAZAH	NO.BUKU PELAUT	MASA BERLAKU BUKU PELAUT	NO BST
1	SARWANTO	Nakhoda	ANT - I	6200033162N10216	E049000	18/01/2019	6200033162010108
2	I GUSTI BAGUS SWASTIKA	Mualim I	ANT - I	6201010147N10217	C048329	25/03/2019	6201010147019514
3	EDDY HARI WIBOWO	Mualim II	ANT - III	6201095355N30214	C054232	13/04/2019	6201095355012416
4	KRISTIAN SEMBIRING.P	Mualim III	ANT - III	6200390508N30216	E087975	30/06/2019	6200390508010117
5	PUJIANTO	KKM	ATT - I	6200086019T10216	F006715	07/04/2020	6200086019010515
6	SIGIT SUPRIYANTO	Masinis II	ATT - II	6200033586T20114	F015766	16/05/2020	6200033586011114
7	ASEP DENI PAHMI	Masinis III	ATT - III	6200074247T30101	F006700	06/04/2020	6200074247010515
8	SANOTO	Masinis IV	ATT - III	6200032900S30515	E124722	01/12/2019	6200032900010515
9	ARBRIAN BHISMA Q. N	Masinis V	ATT - III	6201309338T30114	A034023	09/04/2019	6201309338010116
10	PAULUS KAPO	Electrician	ATT - D	6201111478420716	D023743	18/11/2019	621111478010715
11	TEDI TOBRIAWAN	Mandor II	ATT - D	6200198538T60306	A048122	12/06/2019	6200198538010115
12	HARTONO	Bosun	ANT - V	6201337511N50517	A038087	09/05/2019	6201337511010517
13	ALAMSYAH	Juru Mudi I	ANT - D	620101464240517	E115107	04/10/2019	6201014642010517
14	GERLIRVAN YENDRI	Juru Mudi II	ANT - D	6202101910340218	C011380	25/09/2020	6202101910011116
15	NUR ROHMAN	Juru Mudi III	ANT - D	6200481957340716	D045009	05/02/2020	6200481957010715
16	ROMI WAHYUDI	Juru Minyak I	ATT - D	6201028464420215	C072717	06/07/2019	6201028464011117
17	JANUAR ANDREW LEMPAS	Juru Minyak II	ATT - D	6200476760420717	C039346	06/02/2019	6200476760010717
18	EGI NOVEMBRI	Juru Minyak III	ATT - D	6201099075420216	Y082706	24/10/2018	6201099075010716
19	SUNARTO	Koki I	BST	-	C072169	23/06/2019	620128866330715
20	ADRI LINDRA WIDJAKSONO	Pelayan	BST	-	F038347	09/12/2018	621152287010515
21	HENDRI SALIM	Cadet Deck	BST	-	F081402	30/10/2020	6211579219010116
22	JOKO WIDIYANTO	Cadet Deck	BST	-	F1210435	02/05/2021	6211703570010317
23	DENNY PANDU KUSYONO	Cadet Mesin	BST	-	P04259	10/08/2020	621171058040417

Jumlah Crew : 23 orang termasuk Nakhoda



LAMPIRANT 3

FOTO NOTE OF PROTEST

NOTE OF PROTEST

To: Mr. Rino Suprijatman

Re: Penjelasan Kronologis Kejadian Muatan Terindikasi Basah di Kapal OMU

Tgl 16 januari 2019

Pukul:

- 06:45 KM Oriental Mutiara (OMU) tiba berlabuh di O/B Karang Jemuang Surabaya.

Tgl 17 januari 2019

pukul:

- 05:05 kapal hibob jangkar bergerak masuk alur Surabaya.
 - 07:30 kapal sandar kanan di Berlian Timur Utara (in position)
- kegiatan bongkar / muat dimulai. Di palka 1,2, dan 3
- 15:40 hujan, kegiatan bongkar/muat in hold palka 1 & 3.
 - 18:20 kondisi kapal nungging. (trim 1,2 by ahead)
 - 18.25 Hujan deras
 - 20.00 Got alarm menyala, mulai buang got palka 1 & 2 menggunakan pompa celup, got palka 3 menggunakan pompa kamar mesin.
 - 20.15 Mulai bongkar muat in hold palka 2.
 - 23:00 kapal sudah kembali tegak steady.

Tgl 18 januari 2019

pukul :

- 02:00 Hujan mulai reda, pompa got palka 1 & 2 masih running.
- 06:00 pompa got di stop. Air got di palka 1 & 2 kering.
- 06:30 Palka 3 alarm berbunyi, masih ada air pompa distop karena air sudah terkontaminasi minyak hitam.
- 17:00 Selesai kegiatan bongkar muat.
- 21:00 pilot on board cast off , kapal meninggalkan dermaga Berlian Timur Surabaya .
- 21:05 Hujan lebat, mulai jalankan lagi pompa got (celup).
- 23:00 Pilot away. (masih hujan)

Tgl 19 januari 2019

pukul :

- 00:30 BOSV. Masih buang got lagi hinga pagi dibantu pompa got kamar mesin.
- 07:00 air got 1,2,3 kering. Pompa di stop.
- 08:00 laporan bahwa kondisi got palka 1,2,3 kering dan alaram got bekerja bagus.

demikian penjelasan dari kami, Tetima kasih.



LAMPIRAN 4

FOTO BRITA ACARA MUATAN BASAH



Perusahaan Pelayaran Nusantara
PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES
 Kantor Pusat : Jln. Karet No. 104, Surabaya
 Telp : (031) 3533989 (Hunting) Fax : (031) 3532793
 E-mail : salamps@spil.co.id



BERITA ACARA MUATAN BASAH DI JAYAPURA

Bersama ini kami sampaikan bahwa ada beberapa muatan terindikasi basah saat di bongkar di kade IV Pelabuhan Jayapura.
 Asal muasal air dari air hujan saat kapal bongkar muat di Surabaya.
 Posisi kapal beberapa jam nungging dan curah hujan tinggi.
 Mengenai asal MFO yang tumpah di prediksi berasal dari dinding satling tank dan service tank.
 Palka III bay 37/39 sudah di cleaning akan tetapi pada bay 25/27 sampai bay 33/35 belum di cleaning karena ada muatan dan masih ada rembesan.
 Kami curiga ada rembesan dari tanki MFO 5 P/S. Meskipun sesuai hasil soundingan tidak ada perubahan / short.
 Kami memindahkan bahan bakar dari tanki 5 P/S ke tanki bahan bakar 6 C



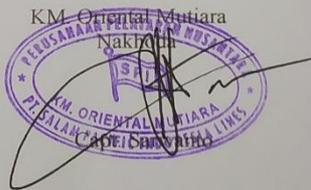
TankTop di bay 37-39 ada bocor dan sudah disemen



Dinding tanki st & srves

Demikian berita acara ini di buat dengan sesungguhnya.

KM Oriental Mutiara
 Nakhoda



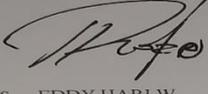
LAMPIRAN 5

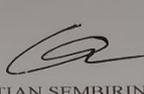
FOTO MASTER STANDING ORDER

	<p>Perusahaan Pelayaran Nusantara PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES Kantor Pusat : Jln. Karet No. 104, Surabaya Telp : (031) 3533989 (Hunting) Fax : (031) 3532793 E-mail : salamps@spil.co.id</p>	
<p>MASTER STANDING ORDER MV. Oriental Mutiara</p>		
<p>I. KAPAL DALAM PELAYARAN</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Melakukan pengamatan keliling dengan tepat setiap saat. 2. Peralatan navigasi dilakukan pengecekan secara berkala; steering/correct, course/compass/gyro error, lampu navigasi dan lain lain. 3. Melakukan pencatatan di loog book dengan tepat, sesuai kondisi dan aktifitas 4. Mengambil posisi yang tepat kemudian di plot di peta sesuai dengan interfal waktu yang di tentukan. 5. Peraturan dalam pelayaran harus “di ikuti dengan seksama dan Tindakan pencegahan tubrukan harus di ambil dengan jelas secepat mungkin sesuai dengan peraturan yang ada. 		
<p>II. DI SAAT JARAK PANDANG TERBATAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Informasikan kepada nakhoda. 2. Melakukan pengamatan keliling dan jurumudi selalu stand by memegang kemudi. 3. Menyalakan lampu navigasi. 4. Oprasikan dan gunakan radar atau peralatan navigasi lainnya. 		
<p>III. KAPAL BERADA DI PELABUHAN</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Selalu berjaga jaga Ketika kapal berada di Pelabuhan, oprasi bongkar/muat, oprasi bunker bahan bakar/air 2. Jaga radio dan jaga keamanan harus di lakukan, melakukan record keadaan cuaca (wind/swell) 3. Menjaga dan mengecek tali tambat (mooring) 4. Tidak di perbolehkan ada kapal lain yang menempel pada lambung kapal tanpa izin nakhoda atau perwira jaga. 5. Tanda tanda pada siang hari dan signal lampu harus di pasang sesuai dengan pekerjaan yang di lakukan dan sesuai dengan peraturan yang berlaku. 6. Jangan meninggalkan posjaga tanpa ada koordinasi dn dalam waktu yang lama 		
<p>IV. HUBUNGI NAKHODA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jika angin meningkat/ berhembus di atas 20 knot. 2. Jika jangkar larat/kawat atau tali tambat terpisah atau kapal bergerak dari posisi awal 3. Dalam situasi darurat “TANDA BAHAYA DARI PELABUHAN” atau dalam hal keraguan apapun. 4. Jika jarak pandang terbatas. 5. Jika kondisi lalulintas atau pergerakan kapal lain yang menyebabkan keraguan. 6. Jika mengalami kesulitan dalam mempertahankan Haluan kapal. 7. Pada saat ada kesalahan serta penunjukan daratan atau tanda navigasi pada waktu yang di harapkan. 8. Jika daratan atau tanda navigasi terlihat tak terduga. 		

9. Terjadi kerusakan mesin/perangkat kemudi atau peralatan navigasi penting.
10. Jika keadaan cuaca menimbulkan keraguan kemungkinan menyebabkan kerusakan.
11. Jika keadaan darurat atau situasi dimana anda ragu.


I GUSTI BAGUS S
MUALIM I


EDDY HARI W
MUALIM II


KRISTIAN SEMBIRING P
MUALIM III



LAMPIRAN 6

SOP JAGA

	<p>Perusahaan Pelayaran Nusantara PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES Kantor Pusat : Jln. Karet No. 104, Surabaya Telp : (031) 3533989 (Hunting) Fax : (031) 3532793 E-mail : salamps@spil.co.id</p>	
---	--	---

SOP DINAS JAGA PELABUHAN

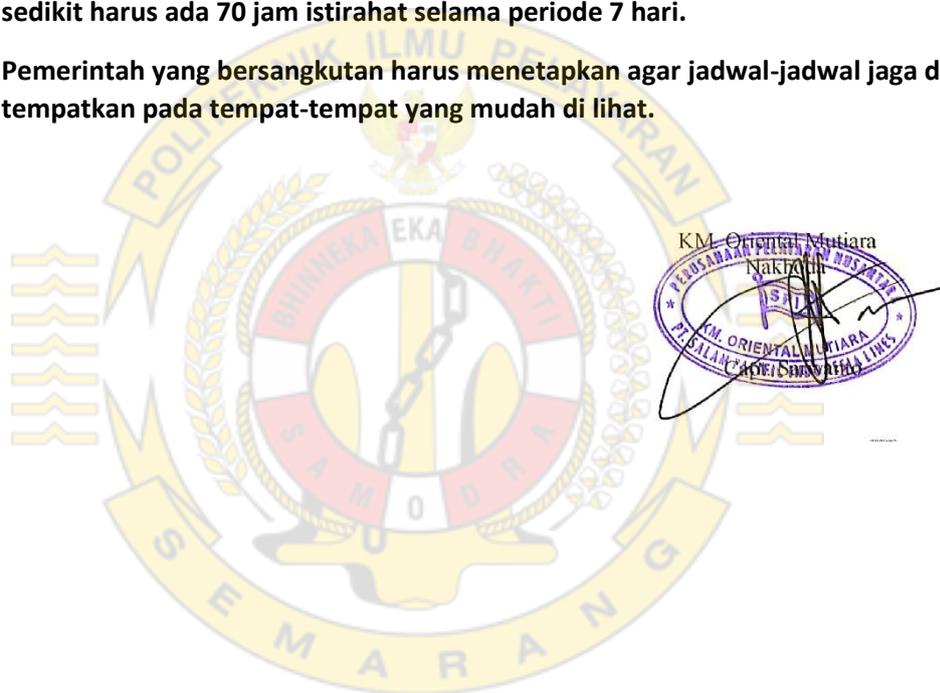
MV. Oriental Mutiara

Mualim jaga diharuskan untuk selalu berada dikapal dan dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh juru mudi secara bergiliran dan pada waktu-waktu tertentu harus melakukan perondaan keliling. Secara umum tanggung jawab perwira jaga pelabuhan, meliputi hal-hal sebagai berikut:

- a. Menjalankan peraturan dan tugas yang berlaku antara lain: pemasangan penerangan, ikut membantu mencegah polusi air / udara, memasang bendera/ semboyan yang diharuskan serta mengikuti peraturan pelabuhan.
- b. Meronda keliling pada saat-saat tertentu pada bagian-bagian kapal.
- c. Memperhatikan pasang surut air pelabuhan.
- d. Memperhatikan tangga, tros-tros, serta memasang rat guard pada tali kepil.
- e. Melarang orang-orang yang tidak berkepentingan naik ke kapal.
- f. Membaca draft dan mencatat ship's condition.
- g. Mengontrol pemakaian air tawar dan menjaga stabilitas kapal.
- h. Bertanggung jawab atas kelancaran dan keselamatan kegiatan bongkar muat.

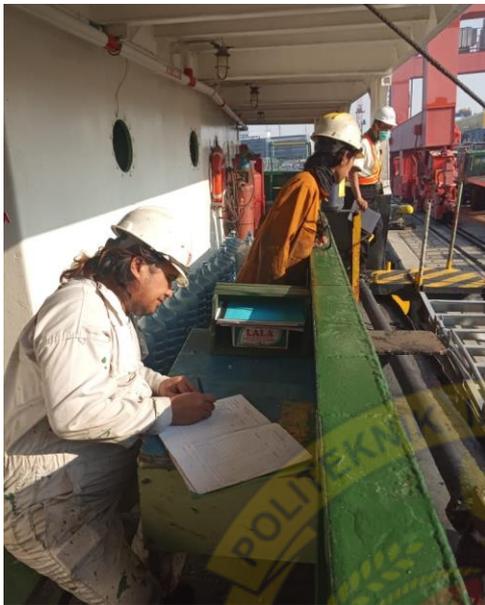
Dalam pelaksanaan dinas jaga bongkar-muat dipelabuhan perwira jaga bertanggung jawab penuh atas semua pengawasan bongkar-muat, sehingga pada waktu dinas perwira jaga tidak boleh meninggalkan tanggung jawabnya

- a. **Maksimum jam kerja rata-rata tidak lebih dari 12 jam per hari. Setiap perwira dan rating yang akan diberi tugas jaga harus minimal 10 jam istirahat dalam periode 24 jam.**
- b. **Jam-jam istirahat hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat, yang salah satunya tidak kurang lebih dari 6 jam.**
- c. **Persyaratan untuk periode istirahat yang diuraikan pada paragraf 1 dan paragraf 2 di atas, tidak harus di ikuti jika berada dalam situasi darurat atau latihan, atau terjadi kondisi-kondisi operasional yang mendesak.**
- d. **Meskipun adanya ketentuan didalam paragraf 1 dan paragraf 2 di atas, tetapi metode minimum 10 jam tersebut dapat dikurangi menjadi 6 jam berturut-turut, asalkan pengurangan semacam ini tidak lebih dari dua hari, dan paling sedikit harus ada 70 jam istirahat selama periode 7 hari.**
- e. **Pemerintah yang bersangkutan harus menetapkan agar jadwal-jadwal jaga di tempatkan pada tempat-tempat yang mudah di lihat.**



LAMPIRANT 7

FOTO FOTO KEGIATAN JAGA PELABUHAN



LAMPIRAN 9

FOTO BERITA KOMPAS

0:32    4G+  23

 Akses lebih cepat dan mudah melalui aplikasi Kompas.com DAPATKAN

KOMPAS.com
JERNIH MELIHAT DUNIA EPAPER GRATIS JELAJAHI

Seorang Warga Jayapura Luka Parah akibat Tersedot Baling-baling Kapal

Minggu, 3 Februari 2019 | 18:38 WIB

    Komentar



 Lihat Foto

Penulis: **Kontributor Kompas TV Timika, Irsul Panca Aditra** | Editor: **Egidius Patnistik**

TIMIKA, KOMPAS.com - Seorang warga Kota Jayapura, Papua, bernama Paulus Bonay (22) terluka parah setelah tersedot baling-baling kapal yang hendak meninggalkan pelabuhan.

Kabid Humas Polda Papua, Kombes Ahmad Mustofa Kamal, Minggu (3/2/2019) mengatakan, peristiwa itu terjadi Sabtu kemarin sekitar pukul 23.30 WIT.

Korban bersama Kely Bonay (28) dan Yulianus Bonay (59) awalnya menggunakan perahu dari arah Pulau Kosong menuju Dermaga IV Pelabuhan Laut Jayapura. Perahu yang mereka gunakan melintas di belakang KM Oriental Mutiara. Mesin kapal itu sedang menyala dan siap untuk diberangkatkan.

Tiba-tiba, perahu mereka tersedot baling-baling kapal dan 

0:32     23

 <https://regional.kompas.com/read/2019/02/03/190>  

KOMPAS.com
JERNIH MELIHAT DUNIA

EPAPER GRATIS

JELAJAHI

Penulis: **Kontributor Kompas TV Timika, Irsul Panca Aditra** | Editor: **Egidius Patnistik**

TIMIKA, KOMPAS.com - Seorang warga Kota Jayapura, Papua, bernama Paulus Bonay (22) terluka parah setelah tersedot baling-baling kapal yang hendak meninggalkan pelabuhan.

Kabid Humas Polda Papua, Kombes Ahmad Mustofa Kamal, Minggu (3/2/2019) mengatakan, peristiwa itu terjadi Sabtu kemarin sekitar pukul 23.30 WIT.

Korban bersama Kely Bonay (28) dan Yulianus Bonay (59) awalnya menggunakan perahu dari arah Pulau Kosong menuju Dermaga IV Pelabuhan Laut Jayapura. Perahu yang mereka gunakan melintas di belakang KM Oriental Mutiara. Mesin kapal itu sedang menyala dan siap untuk diberangkatkan.

Tiba-tiba, perahu mereka tersedot baling-baling kapal dan terbalik. Kely dan Yulianus melompat dari perahu sementara korban terisap baling-baling kapal.

Korban mengalami luka di beberapa bagian tubuh, antara lain di pergelangan tangan kiri, pantat, dan kaki kiri patah.

Anggota Polsek Kawasan Pelabuhan Laut Jayapura yang mendapat informasi itu langsung mendatangi lokasi dan mengevakuasi korban ke Rumah Sakit Dok II Jayapura.

"Kasus tersebut telah ditangani oleh Polsek Kawasan Pelabuhan Laut Jayapura," kata Kamal, Minggu malam.

Baca berikutnya
[Harapan Gubernur Edy Rahmayadi kepada...](#)



LAMPIRAN 10

SOP OHN



SOP OHN (ONE HOUR NOTICE) BAGIAN DECK

MV. Oriental Mutiara

Saat Kapal Ingin Berangkat

Bagian deck lakukan pada saat OHN (one Hours Notice).h kuntutk Mualim 2 atau Mualim yang membantu Nakhoda di Anjungan jangan lupa jika sudah OHN, Segera Ke Anjungan dan lakukan hal-hal berikut ini

1. Persiapkan Buku Olah Gerak Kapal (Bell Book). Diisi Tanggal, Jam OHN, posisi dan Kapal saat itu.
2. Cocokkan Jam Di Anjungan Dan DI Engine Control Room
3. Telegraph Mesin (Sebelum tes telegraph pastikan semua tali baik di haluan maupun buritan kapal dalam keadaan kencang) agar tidak mengenai kapal yg ada di depan maupun di belakang kapal. Tes telegraph dilakukan setelah ada konfirmasi dari ECR Jika main Engine Sudah Stap.
4. Aktifkan Perlatan Navigasi Seperti Radar, GPS, ECDIS, radio VHF
5. Koordinasi Dengan Mualim I untuk informasi Draft Kapal Berangkat. Draft kapal teesebut nntinya akan dilaporkan ke kepanduan setempat.
6. Jangan lupa untuk menCatat semua akitiftas baik tes telegraph, cocokan dengan jam yang diisi di dalam Bell Book
7. Stanby Radio VHF Chanel 12, 16 atau 14 tergantung channel kerja kepanduan 8koordinasi ke Perwira Jaga atau Mualim 1 untuk memastikan Dokumen Kapal Dan Crew kapal Telah Onboard
8. Setelah semua persiapan selesai dilakukan, selanjutnya Lapor Nakhoda dan Laporan ke Kepanduan setempat untuk informasi Pilot Onboard.

Saat Kapal Akan Tiba Di Pelabuhan

Saat kapal akan tiba di pelabuhan tujuan akan dilakukan OHN, perwira jaga bagian deck atau Mualim dua harus segera menyiapkan atau melakukan hal-hal seperti berikut:

1. mengaktifkan semua peralatan Navigasi.

2. Berkoordinasi dengan chief officer tentang draft kedatangan.
3. Koordinasi ke Nakhoda untuk informasi jam kedatangan Kapal di Outer Buoy.
4. Setelah selesai koordinasi, selanjutnya laporkan ke kepanduan tentang jam kedatangan, draft kedatangan kapal, pelabuhan terakhir.





Perusahaan Pelayaran Nusantara
PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES
 Kantor Pusat : Jln. Karet No. 104, Surabaya
 Telp : (031) 3533989 (Hunting) Fax : (031) 3532793
 E-mail : salamps@spil.co.id



SOP OHN (ONE HOUR NOTICE) BAGIAN MESIN

MV. Oriental Mutiara

OHN Persiapan Olah Gerak Departure in Port

Persiapan yang Dilaksanakan pada saat ohn olah gerak meninggalkan pelabuhan berkaitan dengan mesin penggerak utama dan pesawat bantu pada saat olah gerak adalah:

1. Menjalankan generator cadangan untuk menambah power pemakaian olah gerak dan memparalelkan dengan generator
2. Pemberian power ke panel winch mooring dan wind last untuk pelepasan tali tross.
3. Start main engine FO pump check tekanan sesuai ketentuan pada manometer.
4. Start main engine turning motor + 20 - 30 menit.
5. Matikan motor turning dan lepaskan gigi pemutar turning dari flywheel.
6. Cerat udara start pada botol angin dari air dia minyak.
7. isi botol angin sampai pada tekanan maksimal (30 kg/cm²)
8. Buka kran air horn (angin suling) ke anjungan.
9. Beri pelumasan pada manouvering gear valve.
10. Lakukan test telegraph dan pencocokan jam anjungan dengan jam kamar mesin.
11. Buka kran udara start ke main engine.
12. Pastikan kran Indicator main engine dalam keadaan terbuka dan lakukan blow up 2 - 3 "kali kemudian tutup rapat kran indicator kembali.
13. Start FW cooling main engine pump.
14. Adakan test engine (maju-stop-mundur).
15. Catat flow meter bahan bakar pada buku manouver dan pastikan pembakaran bahan bakar MDO pada saat olah aerak
16. Untuk persiapan pada pesawat ketel Start pompa circulating pada saat main engine stand by 4 jam sebelum OHN (One Hour Notice) boiler sudah dihidupkan OHN

Persiapan Olah Gerak Arrival in Port

Persiapan yang dilakukan ketika kapal akan tiba dipelabuhan berkaitan dengan mesin penggerak utama dan pesawat bantu pada saat kapal tiba adalah:

1. Menyalakan elektrik power untuk manouver yaitu menjalankan generator untuk menambah power jika diperlukan.
2. Menjalankan pompa oil standby (saat manouver).
3. Mengisi botol angin sampal pada tekanan maksimum dengan menjalankan kompressor untuk kebutuhan olah gerak.
4. Persiapan buku manouver
5. Membuka kran udara start ke mesin induk.
6. Mengadakan test telegraph dengan anjungan.
7. Mensinkronkan jam kamar mesin dengan anjungan.
8. Membuka kran air horn (angin suling) ke anjungan.
9. Menutup steam pemanas bahan bakar FO main engine dan set regulatornya sesuai kebutuhan.
10. Mengganti bahan bakar FO dengan DO untuk main engine.
11. Mencatat Flowmeter pada saat penggantian bahan bakar.
12. Menverel regulator lubricator ol sesuai kebutuhan main engine
13. Memberi power pada panel winch mooring dan wind last.

Tindakan yang Dilakukan Setelah Selesai Olah Gerak

1. Biarkan pompa pendingin (air laut/tawar) pompa oil standby berjalan selama + 5 menit untuk mendinginkan/menurunkan suhu mesin tersebut
2. Membuka kran indicator untuk memblow up gas-gas sisa gas pembakaran dari ruang pembakaran pada motor induk.
3. Biarkan pompa sirkulast untuk LO jalan + 15 menit lalu matikan
4. Turning fly wheel (roda gila) untuk memblow juga
5. Matikan pompa bahan bakar
6. Matikan salah satu motor bantu (generator) bila tidak langsung bongkar muat, setelah mesin-mesin dek selesai bekerja semu
7. Bersihkan sisa-sisa minyak dimesin dan sekitarnya
8. Matikan blower jika tidak diperlukan lagi

LAMPIRAN 11

TRANSKRIP WAWANCARA

DAFTAR WAWANCARA 1

Sumber informasi

Nama : I Gusti Swastika

Jabatan : Chief Officer

Tempat : MV. Oriental Mutiara

Daftar pertanyaan :

1. Bagaimana pendapat mengenai kerusakan muatan yang terjadi?

Jawab : Kerusakan muatan yang terjadi disebabkan karena kurangnya pengawasan yang dilakukan oleh *crew* kapal serta kurangnya pemahaman *crew* tentang melaksanakan tugas jaga saat cuaca buruk, alhasil terjadilah kerusakan muatan dikarenakan meresapnya air ke dalam *container*

2. Apa saja yang menjadi factor kerusakan muatan tersebut bisa terjadi ?

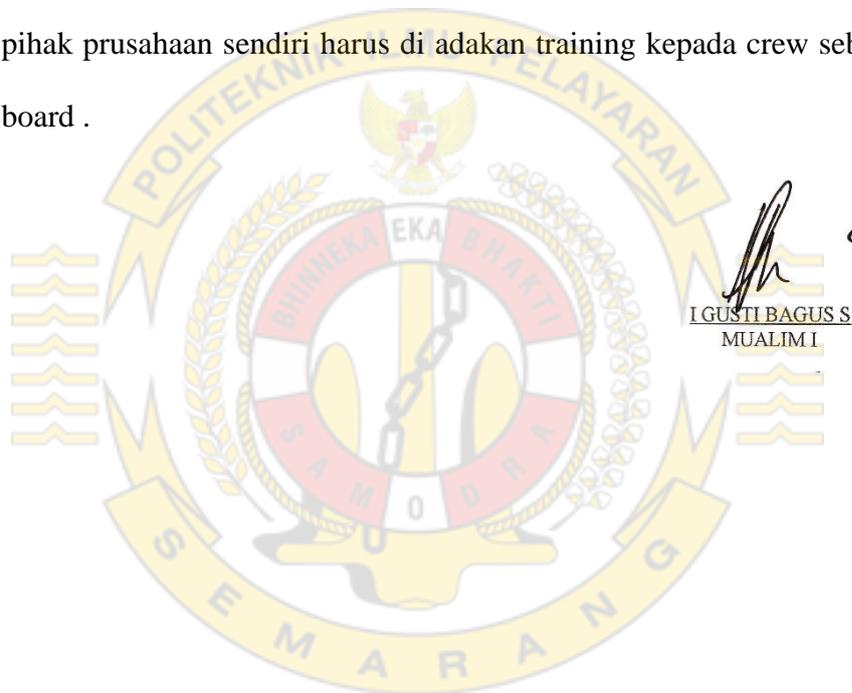
Jawab : masalah tersebut terjadi karena kurangnya pengawasan *crew* serta tidak dilakukannya pengawasan secara baik terhadap proses bongkar muat yang sedang berlangsung dalam kondisi hujan lebat sehingga kejadian seperti ini bisa terjadi.

3. Upaya apa yang dapat dilakukan guna masalah seperti ini tidak terulang kembali ?

Jawab : upaya yang dapat di lakukan adalah dengan cara menambah pengawasan terhadap bongkarmuat. Apabila terjadi cuaca buruk dan memnjalin komunikasi yang baik kepada foreman dan kamar mesin. Guna mengantisipasi hal hal yang tidak diinginkan

4. Bagaimana cara agar crew aktif dalam berdinas jaga ?

Jawab : cara yang perlu dilakukan adalah dengan saling berbagi pengetahuan, mengadakan tanya jawab Ketika safety meeting, dan dari pihak perusahaan sendiri harus di adakan training kepada crew sebelum on board .



DAFTAR WAWANCARA 2

Sumber informasi

Nama : Sarwanto

Jabatan : Nakhoda

Tempat : MV. Oriental Mutiara

Daftar pertanyaan :

1. Mengapa bisa terjadi nelayan terkena baling baling saat test engine?

Jawab : hal tersebut terjadi di karenakan kondisi pada saat test engine kondisi hujan dan tanpa sepengetahuan *crew* jaga terdapat nelayan yang sedang beraktifitas di buritan kapal sehinga perahu yang di tumpangi terhisap oleh pusaran baling baling.

2. Apa factor yang menyebabkan *crew* jaga tidak mengetahui keberadaan nelayan ?

Jawab : terjadi hujan sehinga *crew* malas menggunakan jas hujan dan mengakibatkan kurangnya pengawasan terhadap lingkungan kapal terutama pada bagian buritan.

3. Bagaimana Tindakan *crew* kapal guna menolog korban ?

Jawab : *crew* yang menyadari kejadian tersebut segera menghubungi anjungan untuk stop engine kemudian menyiapkan stracer dan menurunkan

gangway guna mengefakuasi korban dan segera di lakukan pertolongan pertama dan memanggil ambulans.

4. Bagaimana supaya masalah seperti ini tidak terulang kembali ?

Jawab : agar masalah seperti ini tidak terulang Kembali maka perlu dilakukan pengawasan yang benar benar teliti terutama pada bagian buritan kapal. Serta perlunya kewaspadaan crew selama berjaga agar kejadian seperti ini tidak terulang Kembali di kemudian hari



LAMPIRAN 12**FOTO SURAT KETERANGAN PLAGIASI**

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 68/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2020**

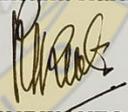
Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : JOKO WIDIYANTO
NIT : 531611105946 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : Pelaksanaan Dinas Jaga Pelabuhan di MV. ORIENTAL MUTIARA

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (index similarity) dengan skor/hasil sebesar 16 %* (Enam Belas Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 27 Juli 2020
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN &
PENERBITAN
Pelaksana Harian,


PURWANTO
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19680510 198903 1 002

*Catatan:
> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

LAMPIRAN 13

FOTO LEMBAR PENGESAHAN JUDUL

	FORMULIR USULAN JUDUL SKRIPSI	No SOP	F.PUDIR.1.PST.14
		Tgl ditetapkan	-
		Revisike	00
		Tglrevisi	-
		Tgldiberlakukan	-

LEMBAR USULAN JUDUL SKRIPSI

Nama Taruna : JOKO WIDIYANTO
 NIT : 531611105946 N
 Semester / Prodi : VIII / NAUTIKA
 Judul skripsi yang akan diajukan yaitu :

“PELAKSANAAN DINAS JAGA PELABUHAN DI MV ORIENTAL MUTIARA”

Rumusan masalah :

1. Mengapa terjadi kurangnya pengawasan pada saat dinas jaga Pelabuhan sehingga mengakibatkan kerusakan muatan di MV Oriental Mutiara ?
2. Mengapa terjadi kecelakaan pada saat tes mesin hingga mengakibatkan prahu nelayan terkena baling baling di MV Oriental Mutiara?

DOSEN PEMBIMBIBING

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

Pembimbing II (Metode Penulisan) : AGUS HENDRO WASKITO, MM, M.Mar.E
 Pembina Utama Muda (IV/c)
 NIP. 19551116 198203 1 001

Mengetahui / Menyetujui

Pembimbing I :

Pembimbing II :

Semarang, 26 April 2020
 Yang Mengajukan Judul

JOKO WIDIYANTO
 NIT . 531611105946 N

Mengetahui / Menyetujui
 KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA

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

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Joko Widiyanto
2. Tempat, Tanggal Lahir : Banjarnegara, 17 april 1998
3. Alamat : karang malang, mangunrejo kec. Kalikajar
wonosobo
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Sutarman
 - b. Ibu : Ngatiyem
6. Riwayat Pendidikan :
 - a. SD Negeri 2 Gembongan Lulus Tahun 2010
 - b. SMP Negeri 02 Banjarnegara Lulus Tahun 2013
 - c. SMA Negeri 01 Sigaluh Lulus Tahun 2016
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. Pengalaman Praktek Laut (PRALA)

Kapal : MV. Oriental Mutiara

Perusahaan : PT. Salam Pasifik Indonesia lines

Alamat : jl kalianak no 51 surabaya