



**ANALISIS PUTUSNYA TALI TAMBAT MV. ASIKE
GLOBAL PADA SAAT SANDAR DI PELABUHAN
MAAM, SUNGAI DIGOEL, PAPUA**

SKRIPSI

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

Oleh

**ABIYU ADINEGORO
NIT 531611105930 N**

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

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS PUTUSNYA TALI TAMBAT MV. ASIKE GLOBAL PADA
SAAT SANDAR DI PELABUHAN MAAM, SUNGAI DIGOEL, PAPUA**

Disusun oleh:

ABIYU ADINEGORO
NIT. 531611105930 N

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

Semarang, 31 Juli 2020

Dosen Pembimbing I
Materi

Capt. SUHERMAN, M.Si., M. Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19660915 199903 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

Capt. KAROLUS GELEUK SENGADJI, M.M
Penata Utama Muda, (IV/c)
NIP. 19591016 199503 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi Nautika

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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Putusnya Tali Tambat MV. Asike Global Pada Saat Sandar Di Pelabuhan Maam, Sungai Digoel, Papua” karya,

Nama : Abiyyu Adinegoro

NIT : 531611105930 N

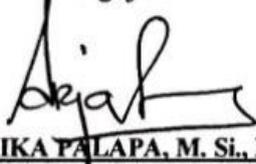
Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari 2020.

Semarang,2020

Penguji I



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

Penata Tk. 1 (III/d)

NIP 19760709 199808 1 001

Penguji II

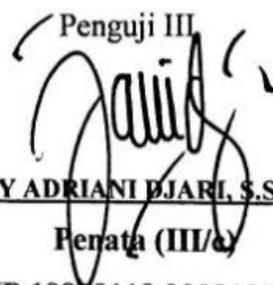


Capt. SUHERMAN, M.Si., M. Mar.

Pembina (IV/a)

NIP 19660915 199903 1 001

Penguji III



JANNY ADRIANI DJARL, S.ST, M.M

Penata (III/a)

NIP 19800118 200812 2 002

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : ABIYU ADINEGORO

NIT : 531611105930 N

Program Studi : NAUTIKA

Dengan ini saya menyatakan bahwa Skripsi dengan judul **“Analisis Putusnya Tali Tambat Mv. Asike Global Pada Saat Sandar Di Pelabuhan Maam, Sungai Digoel, Papua”** adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/plagiat Skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari Skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat Skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 30 JULI 2020

Yang menyatakan



ABIYU ADINEGORO
NIT. 531611105963 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. “If in doubt, flat out.” (Collin McRae)
2. Pengalaman adalah guru terbaik dalam hidup.
3. Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan,” (Asy Syarh ayat 5-6)

Persembahan:

1. Orang tua tercinta, Ayahanda (Sugeng Sunyoto), Ibunda (Grace Sulistyowati Ahti), Kakak – kakak kandung dan kakak ipar tersayang (Pandu Adinegoro, Kunthi Adinegoro dan Resty Julianty). Terimakasih atas segala do’a restu, semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Direktur PIP Semarang, Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M. Sc.
3. Capt. Suherman, M.Si., M.Mar dan Capt. Karolus Geleuk Sengadji, M.M selaku dosen pembimbing skripsi yang telah memberikan bimbingan dan arahan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

4. Rekan – rekan N VIII A yang memberikan semangat dalam menyelesaikan skripsi.
5. Teman-teman seperjuangan, taruna – taruni angkatan LIII.
6. Saudara sedarah asal JAWA BARAT, angkatan LII dan LIII yang selalu ada dalam suka dan duka.
7. Reza Dwi, Aninda Sukmarinanti, Rudi Hidayat, Farid Hendrik, Alvino Bagus, Galang Nuswantoro, Reza Alviana, Fikri Adi Nugraha, Anisa Noordian serta Maulida Agustia yang telah memberikan semangat dalam penyusunan skripsi ini.
8. Chief Yoppy, Second Rama, Syamsul Bahri dan seluruh *crew* MV. Asike Global yang telah memberikan saya ilmu pengetahuan selama dikapal.

9. Para pembaca yang budiman
yang telah menyempatkan
waktunya membaca skripsi
ini.

PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur kami panjatkan kepada kehadiran Allah SWT atas rahmat dan hidayah-Nya yang diberikan, sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas skripsi dengan judul, “Analisis Putusnya Tali Tambat MV. Asike Global Pada Saat Sandar di Pelabuhan Maam Sungai Digoel Papua”. Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat guna menyelesaikan pendidikan program D.IV tahun ajaran 2019 - 2020 Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang, dan juga merupakan salah satu kewajiban bagi taruna yang akan lulus dengan mendapat gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel).

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu, dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar, selaku Ketua Jurusan Nautika.
3. Capt. Suherman, M.Si., M.Mar., selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Capt. Karolus Geleuk Sengadji, M.M selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi.
5. Para Dosen di PIP Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.

6. Ayahanda, Ibunda dan Kakak – kakak tercinta yang selalu memberikan motivasi kepada penulis.
7. Rekan – rekan seperjuangan taruna/i PIP Semarang angkatan LIII.
8. Seluruh *crew* MV. Asike Global yang telah membantu penulis dalam melaksanakan praktek layar.
9. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Tiada yang dapat penulis berikan kepada beliau dan semua pihak yang telah membantu, semoga Allah melimpahkan rahmat-Nya. Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat menambah wawasan bagi penulis dan dapat bermanfaat bagi pembaca.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
ABSTRAKSI	xv
<i>ABSTRACT</i>	xvi
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 LATAR BELAKANG.....	1
1.2 PERUMUSAN MASALAH.....	3
1.3 TUJUAN PENELITIAN.....	4
1.4. MANFAAT PENELITIAN.....	4
1.5 SISTEMATIKA PENULISAN.....	5
BAB II LANDASAN TEORI	
2.1 KAJIAN PUSTAKA.....	8
2.2 DEFINISI OPERASIONAL.....	16
2.3 KERANGKA BERPIKIR.....	18

BAB III	METODE PENELITIAN	
3.1	PENDEKATAN DAN DESAIN PENELITIAN.....	21
3.2	FOKUS DAN LOKUS PENELITIAN.....	23
3.3	SUMBER DATA PENELITIAN.....	24
3.4	TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	26
3.5	TEKNIK KEABSAHAN DATA.....	29
3.6	TEKNIK ANALISIS DATA.....	31
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
4.1	GAMBARAN UMUM OBJEK YANG DITELITI.....	35
4.2	HASIL PENELITIAN.....	40
4.3	PEMBAHASAN MASALAH.....	49
BAB V	PENUTUP	
5.1	SIMPULAN.....	66
5.2	SARAN.....	67
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		
HASIL <i>CHECKING</i> PLAGIASI KARYA ILMIAH		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	: <i>Ship particulars</i>	37
Tabel 4.2	: <i>Crew List</i>	39

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	:	Kerangka Berpikir.....	19
Gambar 3.1	:	Triangulasi dengan Tiga sumber data.....	29
Gambar 4.1	:	Lambang PT. Pelayaran Korindo.....	34
Gambar 4.2	:	MV. Asike Global.....	35
Gambar 4.3	:	Formasi pertama tali tambat.....	43
Gambar 4.4	:	Tali tambat terputus.....	43
Gambar 4.5	:	Crew kapal melakukan <i>splicing</i> tali.....	44
Gambar 4.6	:	Formasi kedua tali tambat.....	45
Gambar 4.7	:	Tongkang yang sandar terbawa arus di sisi kapal.....	46
Gambar 4.8	:	Kondisi tali tambat yang lapuk.....	55
Gambar 4.9	:	Tali tambat berambut berwarna coklat.....	56
Gambar 4.10	:	Daftar pasang surut Muara Sungai Digoel 2019.....	59

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Tabel Observasi
- Lampiran 2 : Transkrip Wawancara
- Lampiran 3 : Gambar – gambar
- Lampiran 4 : Gambar – gambar
- Lampiran 5 : Daftar pasang surut Muara Sungai Digoel Januari 2019
- Lampiran 6 : Daftar pasang surut Muara Sungai Digoel Juni, September 2018
- Lampiran 7 : *Port Log*
- Lampiran 8 : *Requisition Store*
- Lampiran 9 : *Near Miss Report*
- Lampiran 10 : Jadwal jaga pelabuhan Maam
- Lampiran 11 : *Crew List*
- Lampiran 12 : *Ship Particulars*

ABSTRAKSI

Abiyu Adinegoro, NIT: 531611105930 N, 2020, “Analisis Putusnya Tali Tambat MV. Asike Global Pada Saat Sandar di Pelabuhan Maam Sungai Digoel Papua”. Skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Capt. Suherman, M.Si., M.Mar., Pembimbing II : Capt. Karolus Geleuk Sengadji, M.M

Kegiatan sandar merupakan kegiatan yang dilakukan untuk melaksanakan bongkar atau muat di pelabuhan. Pada saat kapal sandar diperlukan tali – tali tambat yang berfungsi untuk menambatkan kapal ke dermaga supaya kapal tidak terbawa arus, angin ataupun gelombang yang terdapat di perairan. Namun terdapat beberapa faktor yang dapat menyebabkan putusnya tali tambat yaitu faktor internal dan eksternal. Faktor internal adalah faktor diakibatkan dari dalam kapal itu sendiri sementara faktor eksternal adalah faktor yang diakibatkan dari luar kapal, dalam hal ini yaitu faktor alam.

Dalam pelaksanaannya penelitian ini dilakukan di atas MV. Asike Global dengan waktu penelitian bulan Agustus 2018 sampai dengan bulan Agustus 2019. Dalam menyusun penelitian, menguji data, mengolah data, membahas hasil penelitian, menarik kesimpulan dan saran penulis menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Sehingga peneliti dapat memaparkan hasil peneliti yang diperoleh melalui wawancara dengan responden, mengumpulkan data-data yang di peroleh untuk dijadikan dokumentasi guna mendukung keabsahan data penelitian.

Berdasarkan hasil penelitian selama melaksanakan pelayaran terdapat beberapa faktor yang menyebabkan putusnya tali tambat MV. Asike Global pada saat sandar di pelabuhan Maam sungai Digoel Papua, diantara lain faktor internal meliputi, kondisi tali tambat yang sudah lapuk karena kurangnya *maintenance*, kurang matangnya *mooring plan* yang dilakukan oleh perwira dek pada sebelum kapal sandar dan lalainya *crew* kapal dalam mengawasi tali tambat pada saat kapal sandar. Selain faktor internal terdapat faktor eksternal yang diakibatkan dari luar kapal dalam hal ini faktor alam yaitu pasang dan surut yang mengakibatkan arus sungai menjadi kencang.

Kata kunci: Analisis, Putus, Tali tambat, Faktor

ABSTRACT

Abiyyu Adinegoro, NIT: 531611105930 N, 2020, “*Analysis of Mooring Cord Breakdown MV. Asike Global when Berthing at The Port of Maam Digoel River in Papua.*”. Undergraduate thesis of nautical study program, Diploma IV Program, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Adviser I : Capt. Suherman, M.Si., M.Mar., Adviser II : Capt. Karolus Geleuk Sengadji, M.M

Berthing activities are activities carried out to carry out loading or unloading at the port. At time the ship docked needed mooring ropes that serve to tether the ship to the dock so that the ship is not carried by currents, wind or waves contained in the waters. However, there are several factors caused from within the ship itself while external factors are factors that are caused from outside the ship, in this case natural factors.

In the implementation of this research conducted on MV. Asike Global with research time from August 2018 to August 2019. In compiling research, testing data, processing data, discussing research methods. So that researchers can describe the results of researchers obtained through interviews with respondents, collecting data obtained to be used as documentation to support the validity of research data.

Based on the result of research during carrying out the voyage there are several factors that cause the MV. Asike Global mooring ropes breakage. When MV. Asike Global berth at the port of Maam of Digoel River in Papua, among others internal factors include, the condition of mooring ropes that have been weathered due to lack of maintenance, lack of maturity of the mooring plan carried out by deck officers before the ship docked and the negligence of the crew in monitoring the mooring when the ship docked. In addition to internal factors, there are external factors that are caused from outside the ship, in this case natural factors, namely the tides cause the river to be strong.

Key word: Analysis, Mooring Breakdown, Bearthing.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia dikenal sebagai negara maritim yang mempunyai laut sangat luas, dimana luas wilayahnya merupakan perairan yang terdiri atas banyak pulau. Oleh sebab itu sarana transportasi laut sangat penting untuk menghubungkan antar pulau yang tersebar di seluruh Indonesia. Satu dari sekian sarana transportasi laut adalah angkutan laut berupa kapal. Sampai saat ini alat angkutan yang efisien ialah kapal karena dapat membawa barang dalam jumlah besar dan dapat membawa dari suatu tempat ke tempat lain. Kapal laut merupakan sarana angkutan laut yang penting dalam dunia kemaritiman untuk memajukan perdagangan dari dalam dan luar negeri, untuk itu sarana tersebut mempunyai nilai ekonomis yang cukup tinggi.

Kapal laut adalah alat transportasi yang memenuhi persyaratan berlayar dilaut untuk keperluan angkutan laut atau yang diperuntukkan untuk itu. Oleh karena itu, untuk memperlancar arus distribusi barang maka diperlukan sarana dan prasarana untuk menambatkan atau menyandarkan kapal sehingga distribusi barang dapat berjalan lancar, yaitu pelabuhan.

Pelabuhan adalah tempat berlabuh atau tempat bertambatnya kapal laut serta kendaraan air lainnya, tempat menaikkan dan menurunkan penumpang, tempat bongkar muat barang serta merupakan daerah lingkungan kerja kegiatan ekonomi.

Pelabuhan merupakan salah satu prasarana ekonomi yang sangat penting bagi daerah atau negara dimana pelabuhan tersebut berada sehingga dapat menunjang kelancaran arus ekonomi. Peran pelabuhan berbeda tiap-tiap negara. Adapun peranan dari pelabuhan yaitu tempat berlabuh/tetambatnya kapal yang aman serta menyediakan fasilitas yang menunjang untuk kelancaran operasional dari pelabuhan tersebut.

Penambatan kapal tersebut dapat dilakukan di pelabuhan, *jetty*, ataupun yang biasa disebut dermaga. Pelabuhan tidak hanya berlokasi di pesisir laut namun juga banyak ditemui di sungai – sungai besar terdapat di seluruh Indonesia. Tidak seperti di pelabuhan – pelabuhan besar yang terdapat di pesisir laut, pelabuhan yang berada di sungai cenderung lebih kecil, sempit dan terpencil. Oleh karena itu banyak pelabuhan yang terdapat di sungai tidak menyediakan fasilitas untuk membantu menyandarkan kapal, atau membantu keluar dari pelabuhan saat selesai sandar seperti, kapal tunda, *mooring boat* dan sebagainya.

Material yang digunakan untuk tali – tali tambat yang ada di kapal biasanya menggunakan yang terbuat dari bahan natural, bahan sintetis ataupun bahan gabungan. Jenis tali yang dibutuhkan di kapal adalah tali yang berkekuatan besar, tahan air dan dapat terapung serta memiliki daya renggang dan lentur yang baik. Hal ini semua banyak terdapat ditemui di tali serat berbahan sintetis.

Faktor – faktor penyebab putusnya tali tambat antara lain arus sungai, terjadinya pasang surut, kurangnya *maintenance*, kurangnya kelaikan

tali tambat yang ada diatas kapal, lalainya anak buah kapal, kurangnya *mooring plan* oleh para perwira kapal pada saat mau sandar.

Penulis bermaksud mengadakan penelitian dan bahan pertimbangan yang ditujukan baik kepada awak kapal maupun pihak terkait lainnya dalam mengambil tindakan untuk mengatasi masalah-masalah yang ada pada saat kapal sandar di pelabuhan beserta segala faktor dalam atau luar dan secara langsung maupun tidak langsung.

Berdasarkan uraian diatas penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul “ **ANALISIS PUTUSNYA TALI TAMBAT MV. ASIKE GLOBAL PADA SAAT SANDAR DI PELABUHAN MAAM, SUNGAI DIGOEL, PAPUA** ”

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan pengalaman penulis selama praktek dan latar belakang yang mendasar dalam suatu penelitian ilmiah perumusan masalah sangatlah penting. Perumusan masalah akan mempermudah dalam melakukan penelitian, mencari jawaban yang tepat. Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan diatas, maka terdapat beberapa permasalahan yang akan penulis jadikan perumusan masalah dalam pembuatan skripsi dan selanjutnya dapat diberikan pemecahan masalah berdasarkan pengalaman penulis serta teori – teori yang ada. Perumusan masalah itu sendiri, yaitu :

- 1.2.1 Faktor apa yang menyebabkan putusnya tali tambat MV. Asike Global?

- 1.2.2 Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mencegah kejadian putusnya tali tambat?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan atas latar belakang penulisan dan rumusan masalah yang penulis lakukan, beberapa tujuan yang menjadi acuan dari penyusunan skripsi ini yang penulis harapkan agar dapat bermanfaat bagi setiap pembacanya yaitu:

- 1.3.1 Untuk mengetahui faktor – faktor yang menyebabkan putusnya tali tambat.
- 1.3.2 Untuk mengetahui cara mencegah putusnya tali tambat pada saat kapal sandar.

1.4 Manfaat Penelitian

Diharapkan dari hasil penelitian mengenai Analisis Putusnya Tali Tambat MV. Asike Global Pada Saat Sandar Di Pelabuhan Maam, Sungai Digoel, Papua dalam skripsi ini diperoleh manfaat sebagai berikut :

- 1.4.1 Manfaat Secara Teoritis
- 1.4.1.1 Dapat memperdalam pengetahuan dan informasi bagi pembaca tentang kapal pada saat sandar di pelabuhan dan dapat mengetahui kemampuan tali tambat.
- 1.4.1.2 Menambah pengetahuan tentang faktor –faktor yang harus dipertimbangkan pada saat kapal sandar di daerah sungai.

1.4.1.3 Untuk melatih peneliti menuangkan pikiran dan pendapat dalam bahasa secara deskriptif tulisan yang dapat dipertanggung jawabkan.

1.4.2 Manfaat Secara Praktis

1.4.1.1 Diharapkan dapat menjadi masukan, gambaran serta penjelasan untuk pembaca dalam menerapkan tindakan yang harus dilakukan pada saat kapal sandar.

1.4.1.2 Diharapkan dapat menjadi bahan masukan atau referensi kepada Nahkoda, perwira dan *crew* kapal lainnya dalam mengatasi hal-hal yang menjadi kendala dan masalah dalam keadaan kapal sandar di pelabuhan, terutama pelabuhan yang terdapat di daerah sungai.

1.4.1.3 Penelitian ini dapat menjadi sebuah wacana yang dapat menambah pengetahuan dan sebagai bahan pengembangan untuk meningkatkan mutu dan kualitas lembaga pendidikan atau Intuisi PIP Semarang.

1.5. Sistematika Penulisan

Dalam skripsi ini terdiri dari lima bab yang saling berkaitan satu sama lain sehingga penulis berharap agar para pembaca dengan mudah mengikuti seluruh uraian dan bahasan. Penulis menyusun skripsi ini dengan sistematika sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

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

BAB II LANDASAN TEORI

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

BAB III METODE PENELITIAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai jenis metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, sumber data, teknis analisis data, dan prosedur penelitian.

BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian hasil penelitian dan pemecahan masalah guna memberikan informasi terkait analisis putusnya tali tambat kapal pada saat sandar di pelabuhan.

BAB V PENUTUP

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

bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian. Bagian akhir skripsi ini mencakup daftar pustaka, daftar riwayat hidup, dan lampiran. Halaman lampiran berisi data atau keterangan lain yang menunjang uraian yang disajikan dalam bagian utama skripsi ini.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

Untuk menunjang pembahasan mengenai putusnya tali tambat di MV. Asike Global pada saat sandar di pelabuhan Maam, Sungai Digoel, Papua, maka perlu diketahui dan dijelaskan dari beberapa pustaka terkait dengan pembahasan skripsi ini.

2.1.1. Analisis

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia atau KBBI analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya).

Menurut Gorys Keraf, dalam bukunya yang berjudul Eksposisi dan Deskripsi, analisis dapat diartikan sebagai sebuah proses untuk memecahkan sesuatu dalam bagian – bagian yang saling berkaitan satu sama lainnya.

Adapun menurut Komaruddin (2001 : 53) analisis adalah kegiatan menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda – tanda komponen, hubungannya satu sama lain dan fungsi masing – masing dalam satu keseluruhan yang terpadu.

Menurut Efrey Liker analisis dapat diartikan aktivitas dalam mengumpulkan bukti, untuk menemukan sumber suatu masalah, yaitu akarnya.

Menurut Spradley (Sugiono, 2015:335) mengatakan bahwa analisis adalah kegiatan untuk mencari suatu pola selain itu analisis merupakan cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap sesuatu untuk menentukan bagian, hubungan antar bagian dan hubungannya dengan keseluruhan.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa analisis adalah kegiatan yang menguraikan dan menyelidiki suatu masalah secara sistematis dalam menentukan permasalahan, bagian, hubungannya satu sama lain untuk memperoleh pengertian dan pemahaman yang tepat. Analisis dalam penulisan ini, penulis menganalisis putusnya tali tambat MV. Asike Global pada saat sandar di pelabuhan.

2.1.2. Putus

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, putus mempunyai arti tidak berhubungan (bersambung) lagi (karena terpotong dan sebagainya). Putusnya tali tambat pada MV. Asike Global yaitu putusnya tali – tali yang tertambat di darat dan di dermaga apung.

2.1.3. Tali Tambat

Dikutip dari *maritimeworld.web.id* tali tambat adalah tali yang digunakan untuk menambatkan kapal di dermaga atau yang

digunakan untuk menarik kapal oleh kapal tunda, *tug boat* atau kapal lain.

Menurut Sonny Mulaksono dalam bukunya yang berjudul *Konsep Dasar Kapal* (2013) tali tambat merupakan salah satu alat yang digunakan untuk menahan kapal dan bangunan terapung lain dari arus, angin ataupun gelombang yang terjadi diperairan, kapal atau perahu bisa dikatakan tertambat apabila telah terikat ke objek tetap seperti dermaga atau objek yang terapung seperti dermaga apung. Untuk menambatkan kapal ke dermaga digunakan tali – temali. Semakin besar kapal yang ditambatkan diperlukan tali tambat yang lebih banyak, kapal tanker membutuhkan sampai 12 tali tambat, kapal layar membutuhkan 4 sampai 6 tali tambat. Untuk menambatkan kapal ke dermaga awak kapal harus berkoordinasi dengan buruh pelabuhan dalam menambatkan tali kapal ke dermaga. Tali tambat pada kapal harus memiliki spesifikasi dan kriteria khusus yang tujuannya untuk menambatkan kapal ke dermaga atau benda terapung lainnya. Jenis dan material dari tali tambat itu sendiri harus memiliki bahan yang kuat, elastis dan tahan lama. Tali tambat yang digunakan di MV. *Asike Global* adalah jenis tali berbahan sintetis, yaitu *nylon*. Macam – macam tali tambat berdasarkan jenis dan materialnya sebagai berikut.

2.1.3.1. Tali Berbahan Sintetis (*nylon*)

Tali tambat pada saat ini umumnya terbuat dari bahan sintetis seperti penggunaan bahan *polypropylene* atau serat

nylon. Ukuran dan kekuatan dari jenis tali serat sintetis ini disesuaikan dengan material yang digunakan oleh pabrik pembuatnya yang tentunya memiliki perbedaan antara satu dengan yang lain. Jenis tali ini adalah yang sangat banyak digunakan oleh kapal untuk dijadikan tali tambat. Tali *nylon* atau *polypropylene* yang biasa disingkat tali PP adalah tali yang terbuat dari serat buatan manusia yang disebut dengan serat *polypropylene*. Proses produksi tali ini sendiri yaitu resin *polypropylene* diekstrusi sehingga menjadi serat *filament*, lalu serat *filament* dipilin menjadi *strand*, lalu *strand* tersebut dipilin kembali menjadi *rope*. Seluruh tali tambat di atas MV. Asike Global menggunakan tali tambat berjenis sintetis atau *polypropylene*.

2.1.3.2. Tali baja (*wire rope*)

Kabel baja dibuat dari bahan baja galvanis yang lentur dan sesuai dengan tipe yang telah disetujui oleh badan klasifikasi. Apabila kabel baja dalam penggunaannya harus dengan mesin untuk alat tambat (*mooring winches*) dan kabel baja ini harus memiliki inti dari bahan logam bukan dari bahan sintetis. Pada umumnya jenis yang digunakan memiliki rangkaian kumparan kabel tidak kurang dari 186 kabel yang membungkus inti logam.

Dalam penambatan kapal satu dengan yang lainnya akan berbeda meskipun demikian, prinsi-prinsip dasar penambatan kapal

adalah sama. Secara garis besar dalam proses penambatan kapal terdapat faktor - faktor yang dapat mempengaruhi dalam olah geraknya, yaitu :

2.1.3.3. Faktor luar

Yaitu faktor yang datang dari luar kapal

2.1.3.4.1. Arus Sungai

Keadaan air sungai dipengaruhi oleh cuaca yang meliputi hujan, angin, terutama arus sungai yang kencang dapat mempengaruhi keadaan dan kondisi tali – tali tambat pada saat kapal sandar.

2.1.3.4. Faktor Dalam

Yaitu faktor yang datang dari kapal itu sendiri :

2.1.3.5.1 Bentuk Kapal

Perbandingan antara panjang dan lebar kapal sangat mempengaruhi ketika kapal sedang dalam keadaan sandar dan dihantam oleh arus sungai.

2.1.3.5.2 Keadaan dan Kondisi Tali Tambat

Kondisi tali tambat yang lapuk dan sudah tidak laik pakai menjadi faktor dalam yang utama dalam kejadian putusnya tali ketika kapal sandar.

2.1.3.5.3 Kelalaian ABK saat dinas jaga

Kondisi ABK yang letih dan cenderung kurangnya konsentrasi pada saat dinas jaga dikarenakan jaga pelabuhan selama 24 jam, yang akhirnya lalai untuk memeriksa kondisi tali – tali tambat pada saat jaga.

2.1.4. Sandar

Sandar menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah sangga atau tumpu. Sandar dalam istilah pelayaran yang dapat diartikan dimana sebuah kapal sedang ditambatkan atau diamankan disebuah tempat yang diinginkan yaitu dermaga atau pelabuhan. MV. Asike Global menambatkan tali dan sandar di dermaga apung.

2.1.5 Pelabuhan

Pelabuhan menurut Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 menyatakan pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi serta mendorong

perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

Definisi suatu pelabuhan menurut Fair (2012:1) yakni “... *port is a place which regularly provides accommodations for the transfer of passengers and/or goods to and from water carriers*”. Pelabuhan pada umumnya terletak di perbatasan antara laut dengan daratan, atau terletak di sungai atau danau. Pelabuhan menurut Fair terdiri dari tiga bagian, yaitu: (1) perairan atau kolam yang menyediakan tempat berlindung; (2) fasilitas *waterfront* seperti tambatan, dermaga, gudang atau fasilitas pelayanan penumpang, muatan, bahan bakar, bahan pasokan untuk kapal; (3) peralatan apung seperti kapal-kapal penolong dan alat angkat di perairan. Definisi tentang pelabuhan dirumuskan juga oleh Branch (2012:2) sebagai berikut: “*A port is a terminal and area within which vessels load or discharge cargo whether at berths, anchorages, buoys, or the like, and shall also include the usual places where vessels wait for their turn or are ordered or obliged to wait for their turn no matter the distance from that area. ...Usually it has an interface with other forms of transport and in so doing provides connecting services; or it is the left hand side of the ship/aircraft when facing forward.*” Definisi tersebut menambahkan lokasi perairan (*anchorage area*) tempat kapal menunggu gilirannya bertambat untuk bongkar muat sebagai

bagian dari fasilitas pelabuhan. Biasanya pelabuhan mempunyai antarmuka (*interface*) sebagai layanan penghubung antar jenis alat transportasi. Hopkins (2012:2) juga berpandangan bahwa area “parkir” sementara bagi kapal yang menunggu giliran untuk dimuat dan atau dibongkar adalah bagian dari pelabuhan tanpa terpengaruh oleh jarak antara lokasi labuh jangkar tersebut dengan tempat bertambat.

Dari uraian tersebut dapat disimpulkan pelabuhan adalah tempat yang terdiri daratan dan perairan dalam batas tempat tertentu seperti sungai, danau dan perbatasan antara laut dan daratan. Digunakan sebagai tempat kegiatan sandar dan bertambatnya kapal untuk melakukan bongkar muat, kegiatan naik atau turunnya penumpang kapal.

2.1.6 Sungai Digoel

Sungai adalah aliran air yang besar dan memanjang yang mengalir secara terus-menerus dari hulu (sumber) menuju hilir (muara). (Syarifuddin, 2000)

Sungai Digoel adalah sungai di bagian selatan Provinsi Papua, Indonesia di Pulau Papua

2.1.7. Papua

Papua adalah provinsi terluas Indonesia yang terletak di bagian tengah Pulau Papua atau bagian paling timur wilayah Papua milik Indonesia. Belahan timurnya merupakan negara

Papua Nugini. Provinsi Papua sebelumnya bernama Irian Jaya yang mencakup seluruh wilayah Papua Bagian barat.

2.2. Definisi Operasional

Menurut Saifuddin Azwar dalam bukunya yang berjudul Metode Penelitian (2007:72), definisi adalah yang memiliki arti tunggal dan diterima secara objektif bilamana indikatornya tidak tampak. Suatu definisi variabel yang dirumuskan berdasarkan karakteristik variabel yang diamati agar tidak terjadi kesalahpahaman.

Dalam penulisan skripsi ini, terdapat istilah-istilah pelayaran yang digunakan untuk membantu dalam memberikan pengertian. Istilah-istilah tersebut adalah sebagai berikut:

2.2.1. *Head Line*

Head line atau biasa disebut dengan tali *troos* memiliki fungsi untuk kapal agar tidak bergerak mundur.

2.2.2. *Forward Spring Line*

Tali ini berada di bagian haluan kapal, memiliki fungsi untuk menahan kapal agar tidak maju ataupun mundur.

2.2.3. *Forward Breast Line*

Tali ini berada diantara tali tross dan *spring* muka, berfungsi untuk menahan bagian depan kapal agar tidak terbuka dan agar tetap badan kapal merapat pada dermaga.

2.2.4. *After Spring Line*

Berada dibagian tengah belakang kapal, memiliki fungsi untuk menahan kapal agar tidak mundur.

2.2.5. *After Breast Line*

Berada diantara tali *spring* belakang dan tali tross belakang, berfungsi menahan bagian belakang kapal agar tidak terbuka keluar dan agar tetap badan kapal menempel pada dermaga.

2.2.6. *After Line*

Tali ini berada di paling belakang kapal, berfungsi untuk menahan kapal agar tidak maju ke depan.

2.2.7. *Winch*

Alat ini digunakan untuk mengencangkan (*heave up*) dan mengarea (*slack away*) daripada tali – tali tambat kapal pada saat kapal berada di dermaga atau *buoy*.

2.2.8. Anak Buah Kapal (ABK)

Anak Buah Kapal adalah semua awak kapal kecuali Nahkoda dan secara administrasi tercantum dalam siji kapal.

2.2.9. Arus Sungai

Arus sungai adalah arus yang terdapat di aliran air sungai, dapat diartikan juga sebagai pergerakan massa air secara vertikal dan horisontal sehingga menuju keseimbangannya. Arus juga merupakan gerakan mengalir suatu massa air yang dikarenakan tiupan angin atau perbedaan densitas atau pergerakan gelombang panjang.

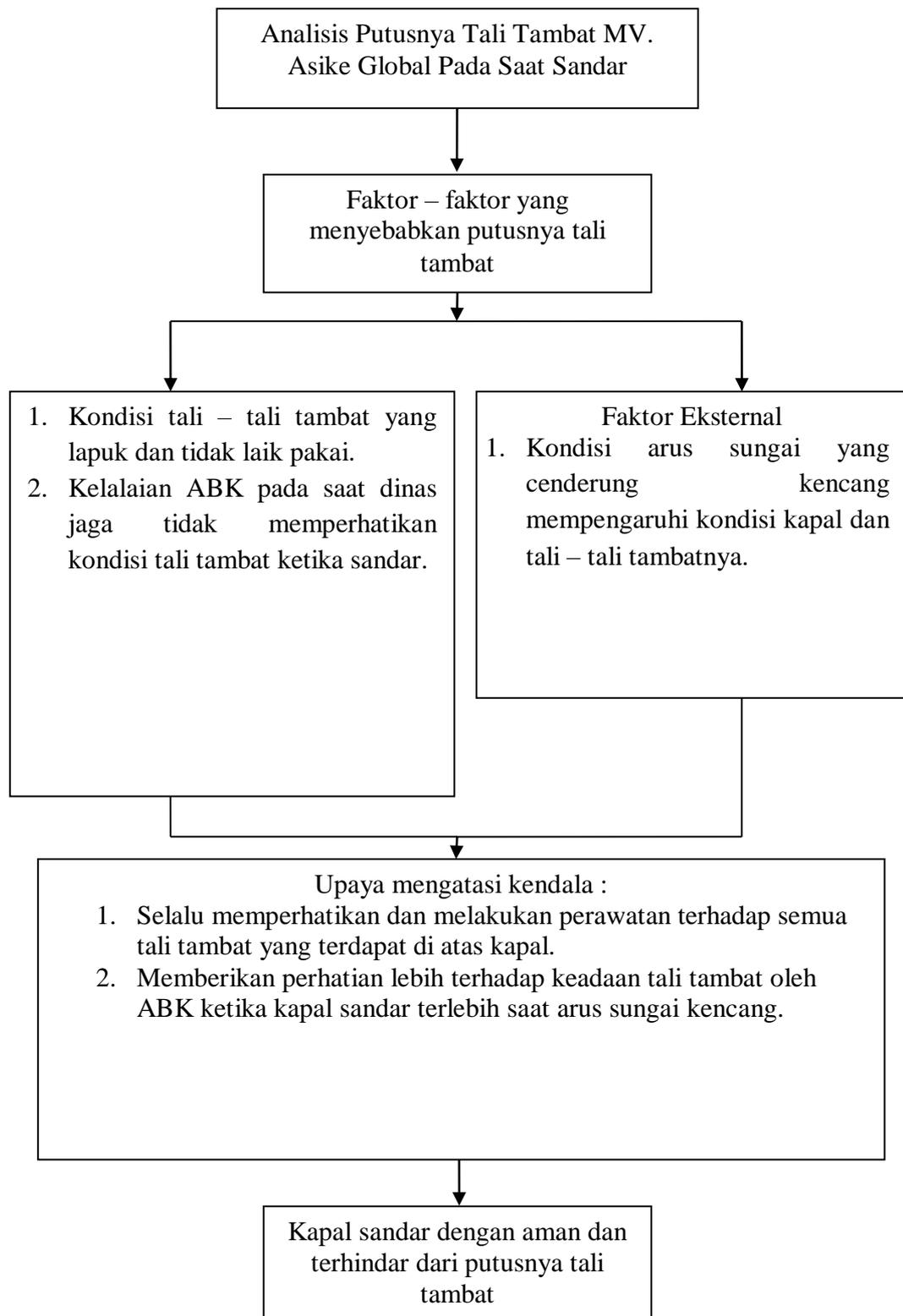
2.2.10. *Bolder*

Adalah perangkat pelabuhan untuk menambatkan (tambat) kapal di dermaga atau perangkat yang mengikat tali di kapal. *Bolder* biasanya terbuat dari besi cor yang ditanamkan pada pondasi dermaga sehingga mampu untuk menahan gaya yang bekerja pada penambatan kapal di dermaga, sedangkan *bolder* kapal biasanya sepasang untuk melilitkan tali dikapal pada kedua *bolder*. Tali dililitkan sedemikian sehingga dapat menahan gaya yang bekerja pada tali tetapi tetap mudah untuk dibuka oleh awak kapal.

2.3. Kerangka Berpikir

Kerangka pikir akan menjelaskan secara teoritis hubungan antara variabel yang diperkirakan akan terjadi dan diperoleh hasil dan penjabaran tinjauan pustaka dan dapat merencanakan dan menyusun langkah berikutnya. Pemaparan kerangka pikir ini dilakukan dalam bentuk bagan alir yang sederhana dan disertai dengan penjelasan singkat mengenai bagan tersebut. Hal ini berfungsi untuk mempermudah penulis dalam menyelesaikan pokok permasalahan yang terdapat pada skripsi ini. Putusnya tali tambat MV. Asike Global pada saat sandar di pelabuhan Maam Papua disebabkan beberapa faktor, diantara lain faktor internal dan eksternal. Kencangnya arus sungai yang disebabkan pasang surut yang terjadi di muara sungai menjadi satu – satunya faktor eksternal. Bentuk bangunan kapal, kondisi tali – tali tambat yang tidak laik, dan lalainya ABK dalam berdinamika menjadi faktor internal putusnya tali tambat. Disaat arus sungai yang kuat berdampak pada kondisi tali tambat yang semakin kencang, ditambah kurang laiknya kondisi

tali tersebut. Dalam bagan dibawah ini terdapat upaya yang dilakukan untuk mencegah kejadian putusya tali tambat kapal pada saat sandar di pelabuhan. Bagan berikut ini mendasari kerangka pemikiran penelitian ini yang ditunjukkan pada gambar.



2.1. Gambar kerangka berpikir

BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan saat penulis melakukan praktek laut serta hasil uraian – uraian yang terdapat pada bab sebelumnya, penelitian dengan judul “Analisis putusnya tali tambat MV. Asike Global pada saat sandar di pelabuhan Maam sungai Digoel Papua”, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

5.1.1 Faktor – faktor yang menyebabkan putusnya tali tambat di MV.

Asike Global pada saat sandar di pelabuhan Maam sungai Digoel Papua terdapat dua, yaitu internal dan eksternal.

5.1.1.1. Faktor internal

Faktor yang diakibatkan dari kapal itu sendiri, antara lain, kondisi tali tambat yang lapuk dan, lalainya ABK tidak memperhatikan kondisi tali tambat pada saat dinas jaga.

5.1.1.2. Faktor eksternal

Faktor yang diakibatkan atau datangya dari luar kapal, dalam hal ini yaitu faktor alam. Pasang cukup tinggi yang terjadi di muara sungai Digoel mengakibatkan arus di sungai tersebut menjadi kencang. Ketika kapal sandar di pelabuhan arus tersebut datang dan menghantam buritan

kapal, buritan kapal tidak bisa menahan dan memecah arus sungai, dikarenakan hal tersebut tali tambat di buritan kapal terputus dan terbawa arus sungai.

- 5.1.2 Upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah putusnya tali tambat yaitu, melaksanakan *mooring plan* dengan matang sesaat kapal sebelum sandar, selalu melakukan perawatan terhadap seluruh tali tambat yang ada di atas kapal, dan juga selalu mengingatkan kepada awak kapal yang sedang berdinias jaga untuk memberikan perhatian lebih terhadap keadaan tali – tali tambat pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan. Kondisi tali tambat ketika kapal sandar akan berpengaruh pada saat kapal melakukan kegiatan bongkar ataupun muat dan juga sangat berpengaruh apabila badan kapal terhantam arus, angin dan adanya pasang surut di perairan.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis selama praktek di MV. Asike Global, dapat diajukan saran sebagai berikut:

- 5.2.1. Untuk menunjang keselamatan kapal pada saat sandar agar tidak terjadi putusnya tali tambat, hendaknya dilakukan perawatan yang baik dan menyeluruh terhadap tali – tali tambat yang ada di atas kapal karena tali – tali tambat ini sangat penting ketika kapal sandar untuk kegiatan bongkar muat dan kegiatan lainnya. Sebaiknya pihak kapal lebih menekan pihak kantor atau perusahaan agar selalu mengirimkan permintaan pihak kapal, dalam hal ini adalah tali tambat kapal, guna melakukan perawatan terhadap tali tambat.

Selain itu Mualim dan juru mudi jaga lebih memperhatikan keadaan tali tambat ketika kapal sandar, agar ketika tali tambat bertambah ketegangannya, awak kapal dapat mengarea tali tersebut agar tali tidak terputus ketika ketegangan tali tersebut diluar kemampuannya.

- 5.2.2. Selalu memperhatikan keadaan pasang surut. Sebaiknya perwira lebih mempertimbangkan dan memperhatikan segala resiko terhadap kapal jika datangnya pasang surut yang terjadi di muara sungai Digoel karena faktor ini mempengaruhi keadaan kapal yang sedang sandar di pelabuhan. Selain itu memberikan informasi pasang surut kepada seluruh Mualim dan kru lainnya agar dapat mempersiapkan segala sesuatunya ketika pasang datang dan adanya arus kencang yang menghantam badan kapal ketika sedang sandar.

DAFTAR PUSTAKA

- Keraf, Gorys. 1981. Eksposisi dan Deskripsi. Jakarta, Nusa Indah.*
- Moh Nazir. 1998. *Metode Penelitian*, Jakarta, Ghalia Indonesia.
- Moleong, dan Lexy J 1995 *Analisis Data Kualitatif (Buku. Sumber tentang Metode-metode Baru)*. Jakarta UIP
- Moleong, Lexy.J. 2010. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung, PT Remaja Rosdakarya
- Miles, M.B & Huberman A.M. 1984, *Analisis Data Kualitatif*. Terjemahan oleh Tjetjep Rohendi Rohidi. 1992. Jakarta, Penerbit Universitas Indonesia
- Mulaksono, Sonny. 2013, *Konsep Dasar Kapal*, Kementerian Pendidikan & Kebudayaan, Jakarta
- Sutopo. 2002 *Metodologi Penelitian Kualitatif Dasar Teori dan Terapannya dalam Penelitian*, Surakarta UNS Press.
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif R&d*. Bandung: Alfabeta
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung, Alfabeta
- Pengertian Tali Tambat Diambil dari :
<https://www.maritimeworld.web.id/2014/01/nama-nama-tali-tambat-kapal.html>
Diakses pada tanggal 13 April 2020
- Pengertian Sandar Diambil Dari : <https://kbbi.web.id/sandar> Diakses pada tanggal 5 Maret 2020
- Pengertian Analisis. Diambil dari : <https://kbbi.web.id/analisis.html>. Diakses pada 13 April 2020

LAMPIRAN 1

TABEL OBSERVASI

No. <i>Voyage</i>	Tempat / Tanggal sandar	Kondisi perairan sungai	Kondisi tali	Keterangan
31/AG/VI/2018	Maam, 23 Juni 2018	Tenang	Putus	<ul style="list-style-type: none">• Lalainya anak buah kapal dalam memperhatikan kondisi tali tambat• Kondisi tali yang lapuk karena kurangnya perawatan
31/AG/VI/2018	Maam, 24 Juni 2018	Tenang	Tidak putus	Kondisi perairan dan tali baik
39/AG/XI/2018	Maam, 27 September 2018	Tenang	Tidak putus	Kondisi perairan dan tali baik
39/AG/XI/2018	Maam, 28 September 2018	Tenang	Tidak putus	Kondisi perairan dan tali baik
01/AG/I/2019	Maam, 4 Januari 2019	Tenang	Tidak putus	Kondisi perairan dan tali baik
01/AG/I/2019	Maam, 6 Januari 2019	Arus sungai kencang	Putus	<ul style="list-style-type: none">• Pasang tinggi yang berakibat kencangnya arus sungai• Lapuknya tali tambat karena kurangnya perawatan• Kurangnya <i>mooring plan</i> sesaat sebelum kapal sandar

				<ul style="list-style-type: none"> • Lalainya ABK dalam dinas jaga yang kurang memperhatikan kondisi tali tambat pada saat kapal sandar.
06/AG/I/2019	Maam, 7 Januari 2019	Arus sungai kencang	Putus	<ul style="list-style-type: none"> • Pasang tinggi yang berakibat kencangnya arus sungai • Lapuknya tali tambat karena kurangnya perawatan • Lalainya ABK dalam dinas jaga yang kurang memperhatikan kondisi tali tambat pada saat kapal sandar.
06/AG/I/2019	Maam, 31 Januari 2019	Tenang	Tidak putus	Kondisi perairan dan tali baik

Berdasarkan tabel diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa faktor yang menyebabkan putusnya tali tambat MV. Asike Global adalah kondisi tali tambat yang sudah lapuk dikarenakan penyimpanan yang kurang baik dan perawatan terhadap tali itu sendiri kurang dan tingginya pasang di Muara Sungai Digoel yang menyebabkan kencangnya arus di sungai tersebut, dan lalainya anak buah kapal pada saat dinas jaga yang kurang memperhatikan kondisi tali tambat ketika kapal sandar.

Lampiran 2

Transkrip Wawancara

1. Daftar Nama Crew Responden

NO	NAMA	JABATAN	KETERANGAN
1	SOERJANTO	NAKHODA	RESPONDEN 1
2	YOPPY LAURENS	MUALIM I	RESPONDEN 2
3	ABRAHAM RAMA	MUALIM II	RESPONDEN 3
4	FRANSIO BASTEN	MUALIM III	RESPONDEN 4

2. Daftar Pertanyaan Wawancara

1. Benarkah lalainya anak buah kapal dalam memperhatikan kondisi tali tambat menjadi faktor internal putusnya tali tambat?
2. Menurut anda kondisi tali tambat yang lapuk karena kurangnya perawatan juga menjadi faktor penyebab putusnya tali tambat?
3. Mengapa kurangnya *mooring plan* juga mempengaruhi putusnya tali tambat?
4. Apa benar pasang yang tinggi di Muara Sungai Digoel menjadi faktor eksternal putusnya tali tambat MV. Asike Global?
5. Bagaimana upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah putusnya tali tambat?
6. Bagaimana cara melakukan perawatan tali tambat di atas kapal?

LEMBAR WAWANCARA

Nama responden : Soerjanto
Jabatan : Nahkoda MV. Asike Global
Observer : Abiyu Adinegoro

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Benarkah lalainya anak buah kapal dalam memperhatikan kondisi tali tambat menjadi faktor internal putusnya tali tambat?	Benar. Dikarenakan ketika kapal sedang sandar seharusnya <i>crew</i> jaga yang bertugas selalu melakukan pengecekan terhadap tali – tali tambat, ketika tali tambat kencang dikarenakan kegiatan bongkar muat atau hal lain, ABK jaga harus mengarea tali tersebut agar tali tidak terlalu tegang dan dapat berakibat putusnya tali tambat. Apabila ABK tersebut lalai dalam mengawasi tali tambat, maka resiko yang terjadi ketika tali tambat bertambah tegang adalah putusnya tali tambat.
2.	Menurut anda kondisi tali tambat yang lapuk karena kurangnya perawatan juga menjadi faktor penyebab putusnya tali tambat?	Hal ini juga menjadi faktor yang menyebabkan putusnya tali tambat, dikarenakan fungsi dari tali tambat yaitu untuk menahan kapal dari angin, arus, dan ombak. Dikarenakan lapuknya tali tambat, tali tersebut tidak kuat menahan adanya arus yang menghantam badan kapal itu sendiri.
3.	Mengapa kurangnya <i>mooring plan</i> juga	<i>Mooring plan</i> juga berpengaruh pada putusnya

	mempengaruhi putusnya tali tambat?	tali tambat, sebelum kapal sandar <i>mooring plan</i> dilakukan untuk merencanakan berapa banyak tali yang akan digunakan, di lambung mana kapal akan disandarkan. Semakin banyak tali yang digunakan akan semakin aman kapal sandar dikarenakan kapal ditambatkan oleh banyak tali ke dermaga.
4.	Apa benar pasang yang tinggi di Muara Sungai Digoel menjadi faktor eksternal putusnya tali tambat MV. Asike Global?	Pasang yang terjadi di Muara Sungai Digoel berpengaruh pada kondisi tali tambat MV. Asike Global, dikarenakan tali yang sudah lapuk tidak kuat menahan kencangnya arus yang disebabkan tingginya pasang yang terjadi Muara Sungai Digoel.
5.	Bagaimana upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah putusnya tali tambat?	Yang paling penting adalah perawatan terhadap seluruh tali – tali tambat yang ada di atas kapal, karena tali tambat adalah hal yang sangat penting ketika kapal sandar, selain perawatan pengawasan terhadap tali tambat pada saat sandar juga menjadi perhatian lebih. Kemudian sesaat kapal sebelum sandar dilaksanakan <i>mooring plan</i> atau perencanaan sandar, berapa banyak tali yang digunakan, sandar kanan atau kiri semua ini harus diperhitungkan dimana kapal akan sandar.

6.	Bagaimana cara melakukan perawatan tali tambat di atas kapal?	Perawatan tali tambat di atas kapal dengan cara membalik tali yang ada di <i>drum wire</i> secara berkala untuk meminimalisir lapuknya tali yang disebabkan oleh terpaparnya sinar matahari. Kemudian dengan cara menyemprotkan air tawar setelah kapal lepas sandar guna membersihkan kotoran yang menempel di tali tambat.
----	---	--

LEMBAR WAWANCARA

Nama responden : Yopyy Laurens
Jabatan : Mualim I MV. Asike Global
Observer : Abiyyu Adinegoro

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Benarkah lalainya anak buah kapal dalam memperhatikan kondisi tali tambat menjadi faktor internal putusnya tali tambat?	Hal ini sangat berpengaruh, <i>crew</i> jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan, selain tugasnya mengawasi kegiatan bongkar ataupun muat, <i>crew</i> jaga juga harus memperhatikan kondisi tali tambat, ketika tali bertambah kencang harus diarea dan apabila tali kendur maka harus dikencangkan agar badan kapal tetap rapat ke dermaga apabila badan kapal tidak rapat ke dermaga banyak bahaya yang ditimbulkan, dan apabila tali terlalu kencang akan berakibat putusnya tali tambat.
2.	Menurut anda kondisi tali tambat yang lapuk karena kurangnya perawatan juga menjadi faktor penyebab putusnya tali tambat?	Hal ini juga sangat berpengaruh selain lalainya <i>crew</i> yang lalai memperhatikan kondisi tali tambat. Ketika tali tambat lapuk, kekuatan tali tambat untuk menahan kapal dari arus akan berkurang yang akan sangat mudah berakibat putusnya tali

		tambat.
3.	Mengapa kurangnya <i>mooring plan</i> juga mempengaruhi putusya tali tambat?	<i>Mooring plan</i> ini seharusnya dilakukan secara matang sesaat sebelum kapal sandar. <i>Mooring plan</i> bertujuan untuk menghindari putusya tali tambat, dan apabila ketika kapal sandar dan <i>mooring plan</i> tersebut kurang matang akan berakibat fatal, salah satunya akan menyebabkan putusya tali tambat.
4.	Apa benar pasang yang tinggi di Muara Sungai Digoel menjadi faktor eksternal putusya tali tambat MV. Asike Global?	Faktor eksternal ini juga berpengaruh terhadap putusya tali tambat, arus sungai yang kencang mempengaruhi kondisi tali – tali tambat yang ada di atas kapal, apabila tali tersebut tidak kuat menahan kencangnya arus maka hal yang akan terjadi adalah putusya tali tambat.
5.	Bagaimana upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah putusya tali tambat?	Upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah tali tambat adalah melakukan perawatan terhadap tali itu sendiri dan selalu memperhatikan tali – tali tambat apabila kapal sedang sandar, karena ketika kapal sandar kondisi tali dipengaruhi oleh arus, angin, dan kondisi sarat kapal itu sendiri. Ketika kapal melakukan bongkar atau muat maka sarat kapal akan berubah

		<p>dan mempengaruhi kekencangan tali tambat itu sendiri, apabila tali kencang dan tidak di area maka resiko putusya tali tambat akan bertambah dan dapat menyebabkan putusya tali tambat ketika kapal sandar.</p>
6.	<p>Bagaimana cara melakukan perawatan tali tambat di atas kapal?</p>	<p>Satu dari sekian cara untuk perawatan adalah dengan cara menyemprot air tawar setelah kapal menghibob tali apabila kapal selesai sandar. Ini berfungsi untuk membersihkan tali dari air laut dan apabila sandar di sungai untuk membersihkan tali dari sisa – sisa lumpur yang menempel pada tali tersebut. Cara lain untuk perawatan tali adalah mengganti tali yang lama dengan yang baru. Dalam hal ini karena perusahaan tidak pernah mengirimkan barang permintaan kapal, kita bisa membalikan posisi tali yang ada di <i>winch</i> tersebut.</p>

LEMBAR WAWANCARA

Nama responden : Abraham Rama
Jabatan : Mualim II MV. Asike Global
Observer : Abiyyu Adinegoro

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Benarkah lalainya anak buah kapal dalam memperhatikan kondisi tali tambat menjadi faktor internal putusnya tali tambat?	Benar. Dikarenakan kondisi tali tambat ketika kapal sandar seharusnya diawasi oleh <i>crew</i> jaga pada saat itu. Apabila terdapat kelalaian pada <i>crew</i> kapal maka akan berakibat putusnya tali tambat ketika tali tersebut dengan keadaan kencang dan tidak diarea.
2.	Menurut anda kondisi tali tambat yang lapuk karena kurangnya perawatan juga menjadi faktor penyebab putusnya tali tambat?	Ini menjadi faktor kunci dari putusnya tali tambat. Tali tambat kapal seharusnya dapat menahan kapal dari arus, angin maupun ombak agar kapal tidak terbawa arus, angin ataupun ombak. Ketika kondisi tali yang kurang layak maka akan dengan cepat tali terputus karena hal tersebut.
3.	Mengapa kurangnya <i>mooring plan</i> juga mempengaruhi putusnya tali tambat?	Dikarenakan <i>mooring plan</i> bertujuan agar meminimalisir putusnya tali tambat yang dikarenakan angin, arus tempat dimana kapal sandar. <i>Mooring plan</i> juga memperhitungkan dimana kapal sandar dan

		ada pengaruh apa saja dimana tempat kapal sandar, baik itu arus, pasang, surut, ombak maupun angin.
4.	Apa benar pasang yang tinggi di Muara Sungai Digoel menjadi faktor eksternal putusnya tali tambat MV. Asike Global?	Pasang maupun surut yang terjadi di Muara Sungai Digoel semuanya sudah tercantum dalam <i>Tide Tables</i> . Namun dalam hal ini kejadian putusnya tali tambat di MV. Asike Global dikarenakan lapuknya tali tambat ditambah dengan lalainya ABK yang tidak memperhatikan kondisi tali tambat itu sendiri.
5.	Bagaimana upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah putusnya tali tambat?	Yang pertama adalah selalu melakukan perawatan terhadap seluruh tali tambat yang ada di atas kapal, kemudian pada saat kapal sandar, <i>crew</i> jaga selalu melakukan pengecekan terhadap tali – tali tambat, terlebih ketika kapal sedang melakukan kegiatan bongkar muat karena kegiatan ini sangat mempengaruhi kondisi tali tambat karena adanya perubahan sarat kapal dan miringnya kapal ketika sandar. Kondisi dari tali itu sendiri juga sangat mempengaruhi kuat apa tidaknya tali tambat ketika terkena arus, ombak ataupun angin.

6.	Bagaimana cara melakukan perawatan tali tambat di atas kapal?	<p>Cara yang paling efektif untuk melakukan perawatan tali tambat yang ada di atas kapal adalah dengan cara mengganti tali tambat itu sendiri setiap 5 tahun sekali.</p> <p>Selain cara mengganti tali tambat yang ada di atas kapal, yaitu dengan cara menyemprotkan air tawar terhadap tali itu sendiri guna membersihkan kotoran yang menempel di tali tersebut, karena ketika kotoran menempel di tali tambat dan terpapar sinar matahari maka kondisi ini mempengaruhi kualitas tali itu sendiri, dan penyimpanan tali tambat di atas kapal harus baik.</p>

LEMBAR WAWANCARA

Nama responden : Fransio Basten
Jabatan : Mualim III MV. Asike Global
Observer : Abiyyu Adinegoro

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Benarkah lalainya anak buah kapal dalam memperhatikan kondisi tali tambat menjadi faktor internal putusnya tali tambat?	Kurangnya ABK memperhatikan kondisi tali tambat merupakan hal yang sangat fatal ketika kapal sandar, namun hal ini bukan menjadi faktor yang menyebabkan putusnya tali tambat MV. Asike Global pada saat sandar di pelabuhan Maam.
2.	Menurut anda kondisi tali tambat yang lapuk karena kurangnya perawatan juga menjadi faktor penyebab putusnya tali tambat?	Menurut saya ini yang menjadi faktor kunci dari kejadian putusnya tali tambat, dikarenakan kondisi tali yang sudah lapuk tidak dapat menahan arus yang datang menghantam badan kapal.
3.	Mengapa kurangnya <i>mooring plan</i> juga mempengaruhi putusnya tali tambat?	Selain faktor yang sangat mempengaruhi putusnya tali tambat yaitu kondisi tali yang lapuk, faktor kurangnya <i>mooring plan</i> juga menjadi faktor yang mempengaruhi putusnya tali tambat.
4.	Apa benar pasang yang tinggi di Muara Sungai Digoel menjadi faktor eksternal putusnya tali tambat MV.	Hal ini sangat mempengaruhi kondisi tali tambat. Ditambah kondisi tali tambat yang sudah lapuk dengan kondisi pasang yang

	Asike Global?	tinggi di Muara Sungai Digoel menyebabkan putus nya tali tambat.
5.	Bagaimana upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah putus nya tali tambat?	Upaya yang pertama adalah memperhatikan tali tambat ketika kapal sandar, terutama pada saat bongkar ataupun muat. Terlebih sudah mengetahui kondisi pasang yang tinggi di muara sungai yang berakibat kencangnya arus sungai, maka dari itu <i>crew</i> jaga pelabuhan sebaiknya memperhatikan tali tambat secara berkala ketika kapal sandar. Selain itu melakukan perawatan terhadap tali – tali tambat yang ada di atas kapal, baik dengan cara penyimpanan yang baik ataupun dengan rutin membersihkan tali tambat setelah kapal lepas sandar.
6.	Bagaimana cara melakukan perawatan tali tambat di atas kapal?	Dengan cara membalik tali yang berada di <i>drum wire</i> secara berkala, hal ini guna menghindari tali tambat yang terpapar sinar matahari pada satu sisi, kemudian dengan cara mengganti tali tambat itu sendiri secara berkala, dan menyemprotkan tali tambat itu dengan air tawar setelah kapal lepas sandar.

--	--	--

Berdasarkan tabel wawancara diatas, dapat disimpulkan faktor yang menyebabkan putusnya tali tambat adalah kondisi tali tambat yang sudah lapuk karena kurangnya perawatan, kurangnya perawatan menyebabkan kualitas dan keadaan tali berkurang yang menyebabkan tali tidak kuat menahan kencangnya arus sungai yang dikarenakan pasang tinggi di Muara Sungai Digoel, ketika kapal sandar dengan kondisi tali yang lapuk, kemudian ABK lalai dalam memperhatikan kondisi tali tambat maka terjadilah putusnya tali tambat pada saat MV. Asike Global sandar di pelabuhan Maam Sungai Digoel, Papua.

LAMPIRAN 3
GAMBAR-GAMBAR



Kondisi kurangnya perawatan pada tali tambat



Kondisi tali tambat setelah terputus dan *bolder* yang rusak

LAMPIRAN 4

GAMBAR – GAMBAR



MV. Asike Global pada saat sandar di dermaga apung

LAMPIRAN 5

Daftar Pasang Surut Muara Sungai Digoel, Januari 2019

98. MUARA SUNGAI DIGUL		KETINGGIAN DALAM METER																									
07°10' 00" S - 138° 41' 30" T		JANUARI 2019																								Waktu : GMT. +09.00	
J	T	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	J	T
1		4.1	4.5	5.1	5.6	6.0	6.1	5.9	5.2	4.4	3.4	2.5	1.9	1.7	1.8	2.4	3.2	4.0	4.8	5.4	5.6	5.6	5.3	5.0	4.6		1
2		4.5	4.6	4.8	5.2	5.6	5.9	5.9	5.5	4.9	4.0	3.0	2.1	1.5	1.3	1.5	2.1	3.0	4.0	4.9	5.6	6.0	6.0	5.9	5.5		2
3		5.2	4.9	4.8	5.0	5.3	5.6	5.7	5.7	5.3	4.5	3.6	2.6	1.7	1.1	0.9	1.2	1.9	2.9	4.0	5.1	5.9	6.3	6.5	6.3		3
4		5.9	5.5	5.2	5.1	5.1	5.3	5.5	5.6	5.4	5.0	4.2	3.3	2.2	1.4	0.8	0.7	1.1	1.9	3.0	4.2	5.3	6.2	6.7	6.8		4
5		6.5	6.1	5.7	5.3	5.1	5.1	5.3	5.4	5.5	5.2	4.7	3.9	2.9	1.9	1.1	0.6	0.6	1.1	2.0	3.2	4.5	5.6	6.5	6.9		5
6		6.9	6.6	6.2	5.7	5.3	5.1	5.1	5.2	5.4	5.3	5.1	4.5	3.6	2.7	1.7	1.0	0.6	0.7	1.4	2.4	3.6	4.9	5.9	6.6		6
7		6.9	6.9	6.5	6.0	5.5	5.2	5.0	5.1	5.2	5.3	5.2	4.9	4.2	3.4	2.4	1.6	1.0	0.8	1.1	1.8	2.9	4.1	5.2	6.1		7
8		6.7	6.8	6.6	6.2	5.7	5.3	5.0	4.9	5.0	5.2	5.2	5.1	4.7	4.0	3.2	2.3	1.5	1.1	1.1	1.6	2.4	3.4	4.6	5.5		8
9		6.2	6.6	6.5	6.2	5.7	5.3	4.9	4.8	4.8	4.9	5.1	5.1	4.9	4.5	3.8	3.0	2.3	1.7	1.5	1.6	2.2	3.1	4.1	5.0		9
10		5.8	6.2	6.3	6.1	5.7	5.2	4.8	4.6	4.5	4.7	4.9	5.0	5.0	4.8	4.3	3.7	3.0	2.4	2.0	2.0	2.3	3.0	3.8	4.6		10
11		5.4	5.9	6.0	5.9	5.5	5.1	4.6	4.3	4.2	4.3	4.5	4.7	4.9	4.9	4.6	4.2	3.6	3.1	2.7	2.5	2.6	3.1	3.7	4.5		11
12		5.2	5.6	5.8	5.8	5.4	4.9	4.4	4.0	3.8	3.8	4.0	4.3	4.6	4.8	4.7	4.5	4.1	3.7	3.3	3.1	3.1	3.4	3.9	4.5		12
13		5.1	5.5	5.8	5.7	5.4	4.9	4.3	3.8	3.4	3.3	3.4	3.7	4.1	4.4	4.6	4.6	4.5	4.2	3.9	3.7	3.6	3.7	4.1	4.6		13
14		5.1	5.5	5.8	5.8	5.5	5.0	4.3	3.7	3.2	2.9	2.8	3.0	3.4	3.8	4.2	4.5	4.6	4.5	4.4	4.2	4.1	4.1	4.3	4.7		14
15		5.2	5.6	5.9	5.9	5.7	5.3	4.6	3.9	3.2	2.6	2.4	2.4	2.7	3.1	3.6	4.1	4.5	4.7	4.7	4.7	4.6	4.6	4.7	4.9		15
16		5.2	5.6	5.9	6.1	6.0	5.6	5.0	4.3	3.4	2.7	2.2	1.9	2.0	2.3	2.8	3.4	4.0	4.5	4.8	5.0	5.0	5.0	5.0	5.1		16
17		5.3	5.5	5.9	6.1	6.2	6.0	5.5	4.9	4.0	3.1	2.3	1.7	1.5	1.5	2.0	2.6	3.3	4.1	4.7	5.1	5.4	5.4	5.4	5.3		17
18		5.4	5.5	5.7	5.9	6.1	6.2	6.0	5.5	4.7	3.8	2.8	2.0	1.3	1.1	1.2	1.7	2.5	3.4	4.3	5.0	5.5	5.7	5.8	5.7		18
19		5.5	5.4	5.5	5.7	5.9	6.1	6.2	6.0	5.4	4.7	3.7	2.6	1.7	1.0	0.8	1.0	1.6	2.5	3.5	4.6	5.4	5.9	6.1	6.0		19
20		5.8	5.5	5.3	5.3	5.5	5.8	6.0	6.1	6.0	5.5	4.6	3.6	2.4	1.4	0.8	0.6	0.8	1.6	2.7	3.9	5.0	5.8	6.3	6.3		20
21		6.1	5.7	5.3	5.1	5.0	5.2	5.6	5.9	6.1	6.0	5.5	4.6	3.5	2.3	1.3	0.6	0.5	0.9	1.8	3.0	4.3	5.4	6.2	6.5		21
22		6.4	6.0	5.5	5.0	4.7	4.7	4.9	5.4	5.8	6.1	6.0	5.5	4.6	3.4	2.2	1.2	0.6	0.6	1.2	2.2	3.5	4.8	5.8	6.5		22
23		6.7	6.4	5.8	5.1	4.5	4.2	4.2	4.6	5.2	5.7	6.0	6.0	5.5	4.6	3.4	2.2	1.3	0.8	0.9	1.6	2.7	4.0	5.3	6.2		23
24		6.7	6.6	6.2	5.4	4.6	4.0	3.7	3.8	4.3	5.0	5.6	6.0	5.9	5.4	4.5	3.4	2.3	1.5	1.2	1.4	2.1	3.3	4.5	5.7		24
25		6.5	6.7	6.5	5.8	4.9	4.0	3.4	3.2	3.5	4.0	4.8	5.5	5.9	5.8	5.4	4.6	3.5	2.6	1.9	1.7	2.0	2.8	3.9	5.0		25
26		6.0	6.5	6.6	6.1	5.3	4.4	3.5	2.9	2.8	3.1	3.7	4.5	5.3	5.7	5.7	5.3	4.6	3.7	2.9	2.4	2.3	2.7	3.5	4.5		26
27		5.4	6.2	6.5	6.3	5.7	4.8	3.8	3.0	2.5	2.4	2.8	3.5	4.3	5.0	5.5	5.6	5.3	4.8	4.1	3.4	3.1	3.1	3.4	4.1		27
28		4.9	5.7	6.2	6.3	6.0	5.3	4.3	3.4	2.6	2.1	2.1	2.5	3.2	4.0	4.8	5.3	5.5	5.4	5.0	4.5	4.0	3.7	3.8	4.1		28
29		4.6	5.2	5.8	6.1	6.0	5.6	4.9	3.9	3.0	2.2	1.8	1.8	2.2	2.9	3.7	4.5	5.2	5.5	5.5	5.3	5.0	4.6	4.4	4.4		29
30		4.6	5.0	5.4	5.8	5.9	5.8	5.3	4.5	3.6	2.7	2.0	1.6	1.6	1.9	2.6	3.5	4.4	5.1	5.6	5.8	5.7	5.5	5.2	4.9		30
31		4.9	5.0	5.2	5.5	5.7	5.7	5.5	5.0	4.2	3.3	2.5	1.8	1.4	1.3	1.7	2.4	3.3	4.3	5.1	5.7	6.0	6.1	5.9	5.6		31

FEBRUARI 2019																											
J	T	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	J	T
1		5.3	5.2	5.1	5.2	5.4	5.5	5.5	5.3	4.7	4.0	3.1	2.3	1.6	1.2	1.2	1.6	2.3	3.3	4.3	5.2	5.9	6.3	6.3	6.2		1
2		5.9	5.5	5.3	5.2	5.2	5.3	5.4	5.4	5.1	4.6	3.8	3.0	2.1	1.4	1.1	1.1	1.6	2.4	3.4	4.5	5.4	6.1	6.5	6.5		2
3		6.3	5.9	5.5	5.2	5.1	5.1	5.2	5.3	5.3	5.0	4.5	3.7	2.9	2.0	1.4	1.1	1.2	1.7	2.6	3.7	4.7	5.7	6.3	6.5		3
4		6.5	6.2	5.7	5.3	5.0	5.0	5.0	5.2	5.3	5.2	4.9	4.4	3.6	2.7	1.9	1.4	1.2	1.4	2.0	2.9	4.0	5.0	5.9	6.3		4
5		6.5	6.3	5.9	5.4	5.0	4.8	4.8	4.9	5.1	5.3	5.2	4.9	4.3	3.5	2.7	1.9	1.5	1.4	1.8	2.5	3.4	4.5	5.3	6.0		5
6		6.2	6.2	5.8	5.4	4.9	4.6	4.6	4.7	4.9	5.2	5.3	5.2	4.8	4.2	3.4	2.6	2.0	1.7	1.8	2.3	3.1	4.0	4.9	5.6		6
7		5.9	6.0	5.7	5.3	4.8	4.4	4.3	4.3	4.6	4.9	5.2	5.3	5.2	4.7	4.1	3.4	2.7	2.3	2.2	2.4	3.0	3.8	4.6	5.3		7
8		5.7	5.8	5.6	5.1	4.6	4.2	3.9	3.9	4.1	4.5	4.9	5.2	5.3	5.1	4.6	4.0	3.4	2.9	2.6	2.7	3.1	3.7	4.5	5.1		8
9		5.5	5.7	5.5	5.0	4.5	3.9	3.6	3.4	3.6	4.0	4.5	4.9	5.2	5.2	5.0	4.5	4.0	3.5	3.1	3.1	3.3	3.8	4.5	5.1		9
10		5.5	5.7	5.5	5.1	4.5	3.8	3.3	3.0	3.0	3.3	3.8	4.4	4.9	5.2	5.2	4.9	4.5	4.0	3.7	3.5	3.6	4.0	4.5	5.1		10
11		5.6	5.8	5.7	5.3	4.6	3.9	3.2	2.7	2.6	2.7	3.1	3.7	4.3	4.8	5.1	5.1	4.9	4.5	4.2	4.0	4.0	4.2	4.6	5.2		11
12		5.6	5.9	5.9	5.6	5.0	4.2	3.4	2.7	2.3	2.2	2.4	2.9	3.6	4.2	4.7	5.0	5.0	4.9	4.6	4.4	4.3	4.4	4.7	5.1		12
13		5.6	6.0	6.1	5.9	5.4	4.7	3.8	3.0	2.3	1.9	1.9	2.2	2.7	3.4	4.1	4.6	4.9	5.1	5.0	4.8	4.7	4.7	4.8	5.1		13
14		5.5	5.9	6.1	6.1	5.9	5.3	4.5	3.6	2.7	2.1	1.7	1.6	2.0	2.5	3.2	4.0	4.6	5.0	5.2	5.2	5.1	5.0	5.0	5.1		14
15		5.3	5.7	6.0	6.1	6.1	5.8	5.2	4.4	3.5	2.6	1.9	1.5	1.4	1.8	2.4	3.1	3.9	4.6	5.1	5.4	5.4	5.0	5.2	5.2		15
16		5.2	5.4	5.6	5.9	6.1	6.0	5.8	5.2	4.4	3.4	2.5	1.8	1.3	1.3	1.6	2.2	3.1	4.0	4.8	5.3	5.6	5.7	5.6	5.3		16
17		5.1	5.1	5.2	5.4	5.7	5.9	6.0	5.8	5.2	4.5	3.5	2.5	1.7	1.2	1.1	1.5	2.2	3.1	4.1	5.0	5.6	5.9	5.9	5.6		17
18		5.3	4.9	4.8	4.8	5.1	5.5	5.8	6.0	5.9	5.4	4.6	3.6	2.6	1.7	1.2	1.1	1.5	2.3	3.3	4.4	5.3	5.9	6.1	6.0		18
19		5.5	5.0	4.6	4.4	4.4	4.8	5.2	5.7	6.0	6.0	5.5	4.7	3.7	2.6	1.7	1.2	1.2	1.6	2.5	3.7	4.8	5.7	6.2	6.3		19
20		5.9	5.3	4.6	4.1	3.8	4.0	4.4	5.1	5.7	6.1	6.1	5.7	4.9	3.8	2.7	1.8	1.3	1.4	1.9	2.9	4.1	5.2	6.0	6.4		20
21		6.2	5.7	4.9	4.1	3.5	3.3	3.5	4.1	4.9	5.7	6.2	6.2	5.8	5.0	3.9	2.8	1.9	1.5	1.7	2.4	3.4	4.6	5.6	6.2		21
22		6.4	6.0	5.3	4.3	3.5	2.9	2.8	3.2	3.9	4.9	5.7	6.2	6.3	5.8	5.0	3.9	2.9	2.2	1.9	2.2</						

LAMPIRAN 6

Daftar Pasang Surut Muara Sungai Digoel, Juni, September 2018

98. MUARA SUNGAI DIGUL																									KETINGGIAN DALAM METER	
07°10' 00" S - 138° 41' 30" T																									Waktu : G.M.T. + 09.00	
JUNI 2018																										
J	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	T	
1	4,1	4,5	5,1	5,6	6,0	6,1	5,9	5,2	4,4	3,4	2,5	1,9	1,7	1,8	2,4	3,2	4,0	4,8	5,4	5,6	5,6	5,3	5,0	4,6	1	
2	4,5	4,6	4,8	5,2	5,6	5,9	5,9	5,5	4,9	4,0	3,0	2,1	1,5	1,3	1,5	2,1	3,0	4,0	4,9	5,6	6,0	6,0	5,9	5,5	2	
3	5,2	4,9	4,0	5,0	5,3	5,6	5,7	5,7	5,3	4,5	3,6	2,6	1,7	1,1	0,9	1,2	1,9	2,9	4,0	5,1	5,9	6,3	6,5	6,3	3	
4	5,9	5,5	5,2	5,1	5,1	5,3	5,5	5,6	5,4	5,0	4,2	3,3	2,2	1,4	0,8	0,7	1,1	1,9	3,0	4,2	5,3	6,2	6,7	6,8	4	
5	6,5	6,1	5,7	5,3	5,1	5,1	5,3	5,4	5,5	5,2	4,7	3,9	2,9	1,9	1,1	0,6	0,6	1,1	2,0	3,2	4,5	5,6	6,5	6,9	5	
6	5,5	6,6	6,2	5,7	5,3	5,1	5,1	5,2	5,4	5,3	5,1	4,5	3,6	2,7	1,7	1,0	0,6	0,7	1,4	2,4	3,6	4,9	5,9	6,6	6	
7	5,1	6,9	6,5	6,0	5,5	5,2	5,0	5,1	5,2	5,3	5,2	4,9	4,2	3,4	2,4	1,6	1,0	0,8	1,1	1,8	2,9	4,1	5,2	6,1	7	
8	6,7	6,8	6,6	6,2	5,7	5,3	5,0	4,9	5,0	5,2	5,2	5,1	4,7	4,0	3,2	2,3	1,5	1,1	1,1	1,6	2,4	3,4	4,6	5,5	8	
9	6,2	6,6	6,5	6,2	5,7	5,3	4,9	4,8	4,8	4,9	5,1	5,1	4,9	4,5	3,8	3,0	2,3	1,7	1,5	1,6	2,2	3,1	4,1	5,0	9	
10	5,8	6,2	6,3	6,1	5,7	5,2	4,8	4,6	4,5	4,7	4,9	5,0	5,0	4,8	4,3	3,7	3,0	2,4	2,0	2,0	2,3	3,0	3,8	4,6	10	
11	5,4	5,9	6,0	5,9	5,5	5,1	4,6	4,3	4,2	4,3	4,5	4,7	4,9	4,9	4,6	4,2	3,6	3,1	2,7	2,5	2,6	3,1	3,7	4,5	11	
12	5,2	5,6	5,8	5,8	5,4	4,9	4,4	4,0	3,8	3,8	4,0	4,3	4,6	4,8	4,7	4,5	4,1	3,7	3,3	3,1	3,1	3,4	3,9	4,5	12	
13	5,1	5,5	5,8	5,7	5,4	4,9	4,3	3,8	3,4	3,3	3,4	3,7	4,1	4,4	4,6	4,6	4,5	4,2	3,9	3,7	3,6	3,7	4,1	4,6	13	
14	5,1	5,5	5,8	5,8	5,5	5,0	4,3	3,7	3,2	2,9	2,8	3,0	3,4	3,8	4,2	4,5	4,6	4,5	4,4	4,2	4,1	4,1	4,3	4,7	14	
15	5,2	5,6	5,9	5,9	5,7	5,3	4,6	3,9	3,2	2,6	2,4	2,4	2,7	3,1	3,6	4,1	4,5	4,7	4,7	4,7	4,6	4,6	4,7	4,9	15	
16	5,2	5,6	5,9	6,1	6,0	5,6	5,0	4,3	3,4	2,7	2,2	1,9	2,0	2,3	2,8	3,4	4,0	4,5	4,8	5,0	5,0	5,0	5,0	5,1	16	
17	5,3	5,5	5,9	6,1	6,2	6,0	5,5	4,9	4,0	3,1	2,3	1,7	1,5	1,5	2,0	2,6	3,3	4,1	4,7	5,1	5,4	5,4	5,4	5,3	17	
18	5,4	5,5	5,7	5,9	6,1	6,2	6,0	5,5	4,7	3,8	2,8	2,0	1,3	1,1	1,2	1,7	2,5	3,4	4,3	5,0	5,5	5,7	5,8	5,7	18	
19	5,5	5,4	5,5	5,7	5,9	6,1	6,2	6,0	5,4	4,7	3,7	2,6	1,7	1,0	0,8	1,0	1,6	2,5	3,5	4,6	5,4	5,9	6,1	6,0	19	
20	5,8	5,5	5,3	5,3	5,5	5,8	6,0	6,1	6,0	5,5	4,6	3,6	2,4	1,4	0,8	0,6	0,8	1,6	2,7	3,9	5,0	5,8	6,3	6,3	20	
21	6,1	5,7	5,3	5,1	5,0	5,2	5,6	5,9	6,1	6,0	5,5	4,6	3,5	2,3	1,3	0,6	0,5	0,9	1,8	3,0	4,3	5,4	6,2	6,5	21	
22	6,4	6,0	5,5	5,0	4,7	4,7	4,9	5,4	5,8	6,1	6,0	5,5	4,6	3,4	2,2	1,2	0,6	0,6	1,2	2,2	3,5	4,8	5,8	6,5	22	
23	6,7	6,4	5,8	5,1	4,5	4,2	4,2	4,6	5,2	5,7	6,0	6,0	5,5	4,6	3,4	2,2	1,3	0,8	0,9	1,6	2,7	4,0	5,3	6,2	23	
24	6,7	6,6	6,2	5,4	4,6	4,0	3,7	3,8	4,3	5,0	5,6	6,0	5,9	5,4	4,5	3,4	2,3	1,5	1,2	1,4	2,1	3,3	4,5	5,7	24	
25	6,5	6,7	6,5	5,8	4,9	4,0	3,4	3,2	3,5	4,0	4,8	5,5	5,9	5,8	5,4	4,6	3,5	2,6	1,9	1,7	2,0	2,8	3,9	5,0	25	
26	6,0	6,5	6,6	6,1	5,3	4,4	3,5	2,9	2,8	3,1	3,7	4,5	5,3	5,7	5,7	5,3	4,6	3,7	2,9	2,4	2,3	2,7	3,5	4,5	26	
27	5,4	6,2	6,5	6,3	5,7	4,8	3,8	3,0	2,5	2,4	2,8	3,5	4,3	5,0	5,5	5,6	5,3	4,8	4,1	3,4	3,1	3,1	3,4	4,1	27	
28	4,9	5,7	6,2	6,3	6,0	5,3	4,3	3,4	2,6	2,1	2,1	2,5	3,2	4,0	4,8	5,3	5,5	5,4	5,0	4,5	4,0	3,7	3,8	4,1	28	
29	4,6	5,2	5,8	6,1	6,0	5,6	4,9	3,9	3,0	2,2	1,8	1,8	2,2	2,9	3,7	4,5	5,2	5,5	5,5	5,3	5,0	4,6	4,4	4,4	29	
30	4,6	5,0	5,4	5,8	5,9	5,8	5,3	4,5	3,6	2,7	2,0	1,6	1,6	1,9	2,6	3,5	4,4	5,1	5,6	5,8	5,7	5,5	5,2	4,9	30	
31	4,9	5,0	5,2	5,5	5,7	5,7	5,5	5,0	4,2	3,3	2,5	1,8	1,4	1,3	1,7	2,4	3,3	4,3	5,1	5,7	6,0	6,1	5,9	5,6	31	

SEPTEMBER 2018

J	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	T
1	5,3	5,2	5,1	5,2	5,4	5,5	5,5	5,3	4,7	4,0	3,1	2,3	1,6	1,2	1,2	1,6	2,3	3,3	4,3	5,2	5,9	6,3	6,3	6,2	1
2	4,3	5,5	5,3	5,2	5,2	5,3	5,4	5,4	5,1	4,6	3,8	3,0	2,1	1,4	1,1	1,1	1,6	2,4	3,4	4,5	5,4	6,1	6,5	6,5	2
3	4,1	5,9	5,5	5,2	5,1	5,1	5,2	5,3	5,3	5,0	4,5	3,7	2,9	2,0	1,4	1,1	1,2	1,7	2,6	3,7	4,7	5,7	6,3	6,5	3
4	6,5	6,2	5,7	5,3	5,0	5,0	5,0	5,2	5,3	5,2	4,9	4,4	3,6	2,7	1,9	1,4	1,2	1,4	2,0	2,9	4,0	5,0	5,9	6,3	4
5	6,5	6,3	5,9	5,4	5,0	4,8	4,8	4,9	5,1	5,3	5,2	4,9	4,3	3,5	2,7	1,9	1,5	1,4	1,8	2,5	3,4	4,5	5,3	6,0	5
6	6,2	6,2	5,8	5,4	4,9	4,6	4,6	4,7	4,9	5,2	5,3	5,2	4,8	4,2	3,4	2,6	2,0	1,7	1,8	2,3	3,1	4,0	4,9	5,6	6
7	5,9	6,0	5,7	5,3	4,8	4,4	4,3	4,3	4,6	4,9	5,2	5,3	5,2	4,7	4,1	3,4	2,7	2,3	2,2	2,4	3,0	3,8	4,6	5,3	7
8	5,7	5,8	5,6	5,1	4,6	4,2	3,9	3,9	4,1	4,5	4,9	5,2	5,3	5,1	4,6	4,0	3,4	2,9	2,6	2,7	3,1	3,7	4,5	5,1	8
9	5,5	5,7	5,5	5,0	4,5	3,9	3,6	3,4	3,6	4,0	4,5	4,9	5,2	5,2	5,0	4,5	4,0	3,5	3,1	3,1	3,3	3,8	4,5	5,1	9
10	5,5	5,7	5,5	5,1	4,5	3,8	3,3	3,0	3,0	3,3	3,8	4,4	4,9	5,2	5,2	4,9	4,5	4,0	3,7	3,5	3,6	4,0	4,5	5,1	10
11	5,6	5,8	5,7	5,3	4,6	3,9	3,2	2,7	2,6	2,7	3,1	3,7	4,3	4,8	5,1	5,1	4,9	4,5	4,2	4,0	4,0	4,2	4,5	5,2	11
12	5,6	5,9	5,9	5,6	5,0	4,2	3,4	2,7	2,3	2,2	2,4	2,9	3,6	4,2	4,7	5,0	5,0	4,9	4,6	4,4	4,3	4,4	4,7	5,1	12
13	5,6	6,0	6,1	5,9	5,4	4,7	3,8	3,0	2,3	1,9	1,9	2,2	2,7	3,4	4,1	4,6	4,9	5,1	5,0	4,8	4,7	4,7	4,8	5,1	13
14	5,5	5,9	6,1	6,1	5,9	5,3	4,5	3,6	2,7	2,1	1,7	1,6	2,0	2,5	3,2	4,0	4,6	5,0	5,2	5,2	5,1	5,0	5,0	5,1	14
15	5,3	5,7	6,0	6,1	6,1	5,8	5,2	4,4	3,5	2,6	1,9	1,5	1,4	1,8	2,4	3,1	3,9	4,6	5,1	5,4	5,4	5,4	5,2	5,2	15
16	5,2	5,4	5,6	5,9	6,1	6,0	5,8	5,2	4,4	3,4	2,5	1,8	1,3	1,3	1,6	2,2	3,1	4,0	4,8	5,3	5,6	5,7	5,6	5,3	16
17	5,1	5,1	5,2	5,4	5,7	5,9	6,0	5,8	5,2	4,5	3,5	2,5	1,7	1,2	1,1	1,5	2,2	3,1	4,1	5,0	5,6	5,9	5,9	5,6	17
18	5,3	4,9	4,8	4,8	5,1	5,5	5,8	6,0	5,9	5,4	4,6	3,6	2,6	1,7	1,2	1,1	1,5	2,3	3,3	4,4	5,3	5,9	6,1	6,0	18
19	5,5	5,0	4,6	4,4	4,4	4,8	5,2	5,7	6,0	6,0	5,5	4,7	3,7	2,6	1,7	1,2	1,2	1,6	2,5	3,7	4,8	5,7	6,2	6,3	19
20	5,9	5,3	4,6	4,1	3,8	4,0	4,4	5,1	5,7	6,1	6,1	5,7	4,9	3,8	2,7	1,8	1,3	1,4	1,9	2,9	4,1	5,2	6,0	6,4	20
21	6,2	5,7	4,9	4,1	3,5	3,3	3,5	4,1	4,9	5,7	6,2	6,2	5,8	5,0	3,9	2,8	1,9	1,5	1,7	2,4	3,4	4,6	5,6	6,2	21
22	6,4	6,0	5,3	4,3	3,5	2,9	2,8	3,2	3,9	4,9	5,7	6,2	6,3	5,8	5,0	3,9	2,9	2,2	1,9	2,2	2,9	4,0	5,0	5,9	22
23	6,3	6,2	5,7	4,8	3,8	2,9	2,4	2,4	2,9	3,8	4,8	5,7	6,2	6,3	5,8	5,0	4,1	3,2	2,6	2,4	2,8	3,5	4,5	5,4	23
24	6,1	6,3	6,0	5,2	4,2	3,2	2,4	2,1	2,2	2,8	3,7	4,7	5,6	6,1	6,2	5,8	5,1	4,3	3,5	3,1	3,0	3,4			

LAMPIRAN 7

PORT LOG

PORT : MAAM

Tanggal	Jam kegiatan	kegiatan	Perwira jaga	Crew jaga
5/01/19	08.00	OPEN HATCH #1 & #2	2/0 Ad	Syamsul
	08.20	START DISCH HATCH #1		Aba
	08.40	START DISCH HATCH #2	ABRAHAM RAMA	
	11.30	REST TIME		
		CLOSE HATCH #1 & #2		
	13.30	OPEN HATCH #1 & #2		
	13.45	RESUME DISCH HATCH #1 & #2		
	17.00	REST TIME		
		CLOSE HATCH #1 & #2 (RAIN)		
		(DISCH 150 TONNES)		
	02.50	TALI BURITAN PUTUS		
	03.10	TALI HALUAN PUTUS		
		SEMUA TALI TERPUTUS		

LAMPIRAN 8

Requisition Store

STORE REQUISITION		MV / MT :	MV. ASIKE GLOBAL		SR No: 31/AG/VI/2018
Master :	SOERJANTO	Date :	05 April 2018	<input checked="" type="checkbox"/> DECK	<input type="checkbox"/> PAINT <input type="checkbox"/> CHEMICALS
C/OFF :		Desired Date and Port to Receive:		<input type="checkbox"/> ENG	<input type="checkbox"/> MEDICAL <input type="checkbox"/> CHART
P.I.C :		Gresik Anchorage		<input type="checkbox"/> RADIO/STATIONERIE	<input type="checkbox"/> STEWARD <input type="checkbox"/> OTHERS
Required Store					REMARKS
No	Article	Code No. or Size	Unit	Remaining	Requisition
1	Polypropylene Ropes	21 16 93	Roll	4	6
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
		Date : 10th Sept.2014	PERIODICAL	Original : Ship's File	Custody : 3 Years
		Rev.No. 0	OCCASIONAL	Copy : to Company	Date of Abolition :

LAMPIRAN 9

Near Miss Report

Rev. 00

FK-PK/007



FORM PELAPORAN NEAR-MISS NEAR-MISS REPORTING (NMR) FORM

Bagian I : Dilengkapi oleh pelapor
Part I : To be completed by Originator

Nama / Jabatan Pelapor Originator's Name / Rank	: YOPPY LAURENS / CH. OFFICER	Nama Kapal Name of Vessel	: MV. ASICE GLOBAL
Tgl. Pelaporan Date of Report	: 10 JANUARI 2015	Lokasi Location	: SUNGAI DIBOEL
Tgl. Kejadian Date of Occurrence	: 9 JANUARI 2015	Pelabuhan Port	: MAAM
Uraian Near Miss / Description of Near Miss :			
Tali Evans peruntan kondisi sudah lapuk. Badan kapal terhantam ankar yang menyebabkan putar ayun tali tersebut. seluruh tali terputus haluan dan buritan terputus. Tidak ada korban jiwa bagi crew kapal maupun orang darat.			
Resiko Bahaya dan Kerugian / Risk of Hazardous and Losses :			
Putusnya seluruh tali tersebut dan resiko boulder tongsang.			
Perbaikan & Tindakan Perbaikan / Correction and Corrective Action :			
Crew kapal melakukan splicing dan membuat mata tali baru.			
Temuan sudah diperbaiki Finding has been corrected	: <input checked="" type="checkbox"/> Ya/Yes <input type="checkbox"/> Tidak / No	Dilaporkan Oleh : Reported by	Diketahui Oleh : Acknowledged by
		 Ch. Officer Pelapor / Originator	 MASTER Kepala Dept / Nakhoda Head of Dept / Master

Keterangan : Serahkan kepada Departemen QHSE setelah dilengkapi
Note : Please submit to QHSE Department upon completion

LAMPIRAN 10

JADWAL JAGA PELABUHAN MAAM

OFFICER & CREW DUTY MV. ASIKE GLOBAL
PORT OF MAAM

NAMA	RANK	JAM JAGA
RAMA	2/O	04.00 - 08.00 (5 JAN - 6 JAN 2019)
SYAMSUL	AB 3	
ABIYU	D/C	



Lampiran 11

Crew List



**PT. PELAYARAN KORINDO
KM. ASIKE GLOBAL
JAKARTA**

Wisma Korindo, 6th Fl, Jl. MT. Haryono Kav.62, Jakarta 12780, Indonesia
Telp 021-797-9999, Fax 021-7976176

CREW LIST

Nama Kapal : KM. Asike Global
Call Sign : P O O T
GT / PK : GT. 5284
Daerah Pelayaran : Kawasan Indonesia

No	Nama	Jabatan	Ijasah	No. PKL	Buku Pelaut	
					Nomor	Masa Berlaku
1	Soerjanto	Nakhoda	ANT-II	PK.308/821/08/SYB.TPK.12	E 159684	26.02.22
2	Yoppy L.Ngelo	Mualim I	ANT-III	Pk.305/46/18	C 068328	20.08.19
3	Abraham Rama	Mualim II	ANT-III	PK.309/1/1/UPP.Bde-18	B 052314	22.03.20
4	Fransio Basten T.S	Mualim III	ANT-III	PK.309/1/2/UPP.Bde-18	D 075957	29.04.20
5	Kasban Utomo	KKM	ATT-III	PK.308/ SYB.TPK.	E 081760	01.06.19
6	Sugiyanto	Masinis II	ATT-IV	PK.8506/PKL.SBA/IX/2012	B 036717	14.01.20
7	Ade Dika Prastiya	Masinis III	ATT-III		F 081617	14.05.22
8	Ivani Dayanti	Masinis IV	ATT-III	PK.301/327/VI/PKL/ksop.gsk-13	A 049445	07.06.19
9	Suparman	E/foreman	RAA	PK.301/110/III/PKL/ksop.gsk-18	D 066883	06.04.20
10	Marthen D A	Electrician	RAA	PK.301/12/W/PKL/ksop.gsk-17	F 019609	08.06.20
11	Basri	Bosun	RAA	PK.308/625/11/SYB.TPK.14	E 093480	19.07.19
12	Rizqi Riswanto	AB#1	RAA	PK.308/327/5/SBY.TPK/2018	E 062172	23.02.21
13	Syamsul Bahri	AB#2	RAA	PK.301/107/III/PKL/ksop.gsk-18	E 148004	25.01.20
14	Donald Pattimukay	AB#3	RAA	Pk.308/1449/01/SBY.TPK	F 089201	11.12.20
15	Habibi	Kelasi	RAA	PK.301/161/1/PKL/KSOP.GSK-19	F 047385	28.12.20
16	M.Santoso	Oiler#1	RAA		B 036245	26.03.20
17	Harjo Marbun	Oiler#2	RAA	PK.308/325/5/SBY.TPK/2018	F 125225	08.03.21
18	Agus Mulyanto	Oiler#3	ATT-IV	PK.308/892/11/SBY.TPK/2018	E 058799	22.02.21
19	Abdul Hadi	Koki	RAA	PK.301/109/III/PKL/ksop.gsk-18	B 023754	07.12.19
20	Anthonyus Tanabora	Mess Boy	RAA	PK.301/161/1/PKL/KSOP.GSK-19	F 094051	15.12.20
21	Abiyyu Adinegoro	Kadet Deck	BST	-	F 120910	24.05.21
22	Reza Alviana.P	Kadet Eng	BST	-	F 120466	03.05.21

**Jumlah ABK + Nakhoda = 22 Orang

Cilegon, 19 Juli 2019

SOERJANTO
Nakhoda

Lampiran 12

Ship Particulars



PT. PELAYARAN KORINDO
KM . ASIKE GLOBAL
JAKARTA

Wisma Korindo, 4th Fl. Jl. MT. Haryono Kav.62, Jakarta 12780, Indonesia
Telp 021-797-5959, Fax 021-7976176

SHIP'S PARTICULARS

Name of Ship	: MV.ASIKE GLOBAL	HATCH & DERRICK BOOM (UPPER DECK)	
Port Of Registry	: Jakarta	No.1 Cargo Hold	: Hatch 22.75 mtr X 12.40mtr
Call sign	: P O O T	No.2 Cargo Hold	: Hatch 24.05 mtr X 12.40mtr
E-mail address	: asikeglobal@gmail.com pkasikeglobal@yahoo.com	No.1 Derrick Boom	: 25kt X 19.5mtr
Owner	: PT.Korindo Jakarta	No.2 Derrick Boom	: 30kt X 19.5 mtr
Date Of breadth	: When built July 1994	No.3 Derrick Boom	: 30kt X 19.5mtr
Length Overall (LOA)	: 98.656 mtr	No.4 Derrick Boom	: 25kt X 19.5 mtr
Length (L.P.P)	: 89.950 mtr	ENGINE	
Breadth (MLD)	: 18.00 mtr	Main Engine	: Type & Number :HANSIN LH46L X 1set Diesel Engine
Depth (MLD)	: 11.40/7.00 mtr	Output	: M.C.O.3,300 PS X 225 rpm (2425 k/w)
Draft Summer	: 6.654 mtr	N.O.R	: N.C.O. 2,805 PS X 213 rpm (2061 k/w)
Dead Weight	: 6,174.23KT/6,076.68 LT	Trial Max Speed	: 13.825 knots
Gross Tonnage	: 5,284.00 Ton	Service Speed	: 10.5 knots
Net Tonnage	: 1,771.00 Ton		
Light Ship	: 2,538.66 K/T		
Grain Capacity Total	: 10,022.88 M3/353953.998 FT3		
Bale Capacity Total	: 9,124.52 M3		
Displacement (Summer)	: 8,712.899 K/T		
Height from Keel to Topmast	: 37.50 mtr		
IMO Number	: 9108582		



SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 93/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2020

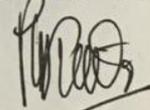
Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : ABIYU ADINEGORO
NIT : 531611105930 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : ANALISIS PUTUSNYA TALI TAMBAT MV. ASIKE
GLOBAL PADA SAAT SANDAR DI PELABUHAN MAAM,
SUNGAI DIGOEL, PAPUA

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (index similarity) dengan skor/hasil sebesar 6 %* (Enam Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 29 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)"

analisis putusnya tali tambat MV. asike Global pada saat sandar di pelabuhan maam, sungai digoel, Papua

ORIGINALITY REPORT

6%	6%	2%	2%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	pip-semarang.ac.id Internet Source	2%
2	docshare.tips Internet Source	2%
3	library.binus.ac.id Internet Source	2%

Exclude quotes On
Exclude bibliography On

Exclude matches < 2%

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Abiyyu Adinegoro
2. Tempat, Tanggal lahir : Bogor, 31 Juli 1997
3. Alamat : Jl. Kacaping V No. 3 Blok V-XIV
001/012 Taman Cimanggu Kel.
Kedungwaringin Kec. Tanah Sareal
Kota Bogor
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Sugeng Sunyoto
 - b. Ibu : Grace Sulistyowati Ahti
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SD Negeri Sukadamai 3 Kota Bogor Lulus Tahun 2009
 - b. SMP Negeri 2 Kota Bogor Lulus Tahun 2012
 - c. SMA Negeri 5 Kota Bogor Lulus Tahun 2015
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Laut (PRALA)**

Kapal : MV. Asike Global

Perusahaan : PT. Pelayaran Korindo

Alamat : Wisma Korindo Lt. 6 Jalan Letjen M.T. Haryono
Kav. 62 Pancoran Jakarta Selatan, DKI Jakarta

