



**ANALISIS TERLAMBATNYA KEBERANGKATAN
MV.WARIH MAS DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK
SKRIPSI**

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

Oleh

MUFIDATUN KHASANAH

531611106004 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS TERLAMBATNYA KEBERANGKATAN MV. WARIH MAS DI
PELABUHAN TANJUNG PRIOK**

Disusun Oleh:

MUFIDATUN KHASANAH

531611106004 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 21 - 01 - 2021

Dosen Pembimbing I
Materi



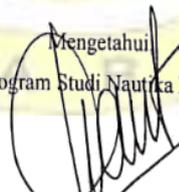
Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

Dosen Pembimbing II
Penulisan



YUSTINA SAPAN, S.ST, MM.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika Diploma IV



Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19740614 19980 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Analisis Terlambatnya Keberangkatan MV. Warih Mas di Pelabuhan Tanjung Priok" karya,

Nama : Mufidatun Khasanah

NIT : 531611106004 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Kamis, tanggal 25-Feb-2021

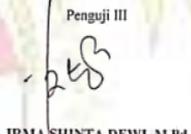
Semarang, 02-Maret-2021

Penguji I

Capt. SAMSUL HUDA, MM, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19721228 199803 1 001

Penguji II

Capt. DWI LANTAR, MM, M.Mar
Pebata Tk. I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

Penguji III

IRMA SHINTA DEWI, M.Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19730713 199803 2 003

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 : Mufidatun Khasanah

NIT : 531611106004 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Analisis Terlambatnya Keberangkatan MV.Warih Mas di Pelabuhan Tanjung Priok”

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, 22 JANUARI 2021

Yang menyatakan,



MUFIDATUN KHASANAH
NIT. 531611106004 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“Menjadi diri sendiri itu lebih baik daripada berpura-pura
menjadi orang lain yang baik.”

(Mufidatun Khasanah)

Persembahan:

1. Orang tua saya tercinta, Bapak Suratman dan Ibu Tursini.
2. Kakak kandung saya, Heri Misnandar dan Sufian Siami.
3. Capt. Dwi Antoro, MM. M,Mar. selaku dosen pembimbing I.
4. Ibu Yustina Sapan, S.ST, MM. selaku dosen pembimbing II.
5. Rekan seperjuangan taruna dan taruni angkatan LIII.
6. Seluruh crew MV.Warih Mas.
7. Almamater saya, PIP Semarang.

PRAKATA



Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, Yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah diberikan sehingga dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Analisis Terlambatnya Keberangkatan MV.Warih Mas di Pelabuhan Tanjung Priok**”. Sholawat serta salam senantiasa turunkan kepada Nabi Agung Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika PIP Semarang dan selaku dosen pembimbing materi skripsi.
3. Yustina Sapan, S.ST, MM selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi.

4. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
5. Kepada seluruh *crew* kapal MV. Warih Mas periode 2018-2019 yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek laut serta membantu penulisan skripsi ini.
6. Semua teman-teman taruna dan taruni angkatan LIII.
7. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi pembaca.

Semarang,

Penulis

MUFIDATUN KHASANAH
531611106004 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAKSI	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Manfaat Penelitian	4
1.5 Sistematika Penulisan	5
BAB II LANDASAN TEORI	7
2.1 Tinjauan Pustaka	7
2.2 Definisi Operasional.....	21
2.3 Kerangka Pikir	23

BAB III METODE PENELITIAN	24
3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian	24
3.2 Fokus dan Lokus Penelitian	25
3.3 Sumber Data Penelitian.....	26
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	27
3.5 Teknik Keabsahan Data	30
3.6 Teknik Analisis Data.....	31
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	34
4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian	34
4.2 Analisis Masalah	36
4.3 Pembahasan Masalah	47
BAB V PENUTUP.....	59
5.1 Kesimpulan	57
5.2 Saran.....	58
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Pikir	23
Gambar 2.2	Gedung PT. Asia Marine Temas	34
Gambar 2.3	MV. Warih Mas.....	35



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Tabel <i>Ship Particular</i>	36
Tabel 4.2 Tabel Data Keterlambatan	37
Tabel 4.3 Tabel Observasi	41



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Ship Particular</i>	60
Lampiran 2	<i>Crew List</i>	61
Lampiran 3	Wawancara	62
Lampiran 4	Foto <i>Sailing Order</i>	67
Lampiran 5	Foto <i>One Hour Notice Book</i>	70
Lampiran 6	Foto <i>Manouevering Book</i>	71
Lampiran 7	Foto <i>Arrival Report</i>	72
Lampiran 8	Foto <i>Bay Plan</i>	74
Lampiran 9	Foto <i>Tekanan Sea Cooling Water</i>	76
Lampiran 10	Foto <i>Sea Chest Kotor</i>	76
Lampiran 11	Foto <i>Pembersihan Sea Chest</i>	77
Lampiran 12	Foto <i>Kerusakan Crane</i>	77

ABSTRAKSI

Khasanah, Mufidatun, 531611106004 N, 2021, “Analisis Terlambatnya Keberangkatan MV.Warih Mas di Pelabuhan Tanjung Priok”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar, Pembimbing II: Ibu Yustina Sapan, S.ST, MM.

Persaingan bisnis jasa ekspedisi pengiriman barang saat ini semakin berkembang pesat. Kapal *container* banyak digunakan dalam pengiriman barang antar pulau maupun antar negara. Ketepatan waktu, keamanan, dan pelayanan sangatlah dijunjung tinggi oleh perusahaan agar tetap eksis. Pada saat sandar di Pelabuhan Tanjung Priok, MV. Warih Mas mengalami keterlambatan keberangkatan sehingga berdampak penambahan biaya operasional kapal dan keterlambatan sampai di pelabuhan tujuan. Berkaitan dengan hal tersebut maka penelitian ini bertujuan untuk 1) menganalisis faktor-faktor penyebab keterlambatan keberangkatan MV. Warih Mas di Pelabuhan Tanjung Priok 2) menganalisis dampak yang ditimbulkan akibat terlambatnya keberangkatan kapal 3) menganalisis upaya yang dapat dilakukan untuk menghindari terlambatnya keberangkatan kapal.

Metode penelitian skripsi ini adalah deskriptif kualitatif. Sumber data diambil dari data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data dengan menggunakan riset lapangan yang meliputi wawancara, observasi dan dokumentasi sehingga didapatkan teknik keabsahan data.

Hasil penelitian menyimpulkan bahwa 1) faktor yang menyebabkan terlambatnya keberangkatan kapal adalah kurang adanya komunikasi yang baik, kerusakan *crane* pada saat proses bongkar muat, menunggu muatan, dan *trouble* pada mesin kapal. 2) Dampak dari keterlambatan keberangkatan adalah terlambat sampai di pelabuhan berikutnya, penambahan biaya operasional, komplain dari pemilik barang, dan berubahnya jadwal yang telah dibuat sebelumnya. 3) Upaya yang dapat dilakukan adalah adanya komunikasi yang baik, perawatan *crane* secara teratur, memastikan muatan sudah siap, dan perawatan mesin yang baik dan terencana.

Kata kunci: Keterlambatan, muatan, pelabuhan.

ABSTRACT

Khasanah, Mufidatun, 531611106004 N, 2021, “ *Analysis of The Delay Departure of MV. Warih Mas at Port of Tanjung Priok* ”, Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor I: Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar, Supervisor II: Yustina Sapan, S.ST, M.M.

Competition in shipping expedition services is growing rapidly. Container ship are used to deliver goods between islands and countries. Punctuality, security, and service are highly needed in shipping company. When MV. Warih Mas was going to berth at port of Tanjung Priok something happened and delayed the departure, it cause additional ship operational costs and delays in arriving at the port of destination. This research aims to 1) analyze the factors caused the delay departure of MV. Warih Mas at Port of Tanjung Priok 2) analyze the impact of delaying departure vessel 3) analyze the efforts to avoid the delay departure of vessel.

This research use descriptive qualitative method. Data sources are derived from primary and secondary data. Use data collection such as field research that includes interviews, observations and documentation so that data validity techniques are obtained.

The results of the study concluded, that some 1) the factors of the ship departure delay were miss communication between shore and on board, crane damage, waiting for cargo and engine trouble. 2) The impact of departure delay is late on arrival at destination port, additional costs, complaints from the goods owner, and reschedule. 3) The efforts to avoid these delaying departure of vessel are good communication between shore and on board, daily maintenance of crane, make sure the cargo is ready and good plan engine maintenance.

Keywords: *Delay, cargo, port*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Persaingan bisnis jasa ekspedisi pengiriman barang saat ini semakin berkembang pesat. Kondisi tersebut membuat perusahaan jasa pengangkutan barang harus berbenah diri. Tujuannya agar tetap eksis di tengah persaingan yang ada. Untuk mendukung semua itu, maka diperlukan sarana transportasi. Sarana transportasi sendiri ada transportasi darat, laut dan udara. Namun, sarana transportasi lautlah yang sangat menguntungkan. Menurut Sudirman (2018) transportasi laut adalah suatu sistem pemindahan manusia maupun barang yang beroperasi di laut dengan menggunakan alat sebagai kendaraan dengan bantuan tenaga manusia atau mesin. Transportasi laut merupakan salah satu moda transportasi yang memiliki beberapa keuntungan dibandingkan dengan transportasi lainnya yaitu biaya yang relatif lebih murah, kapasitas angkutan besar, dan jarak tempuh angkutan yang jauh.

Kapal merupakan sarana angkutan laut untuk melakukan perpindahan barang/orang/sesuatu dari satu daerah ke daerah lain atau dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain dengan cepat, aman, dan tepat waktu baik dalam negeri maupun luar negeri. Kapal yang digunakan sebagai sarana transportasi dibedakan menjadi beberapa jenis diantaranya adalah kapal *tanker*, kapal curah, kapal penumpang, kapal barang, dan kapal peti kemas. Kapal yang dimaksud dalam penelitian ini adalah kapal peti kemas (kapal *container*).

Kapal peti kemas adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas yang standar. Peti kemas diangkut ke atas kapal di terminal peti kemas dengan menggunakan *crane*/derek khusus yang dapat dilakukan dengan cepat, baik itu derek dari darat ataupun kapal. Kapal *container* sendiri ada yang *full container ship* (semua palkanya digunakan untuk memuat peti kemas) dan *semi container ship* (hanya sebagian ruangan saja yang digunakan untuk memuat peti kemas, sedangkan sisanya diperuntukkan untuk *konvensional vessel*).

Kapal *container* banyak digunakan dalam pengiriman barang antar pulau maupun antar negara dalam jumlah banyak sekali pengangkutan. Dimana kapal jenis ini dapat mengangkut barang atau muatan dalam jumlah yang banyak, aman, dan mempunyai efisien waktu yang baik. Oleh karena itu, ketepatan waktu, keamanan, dan pelayanan sangatlah dijunjung tinggi oleh perusahaan agar tetap eksis.

MV. Warih Mas merupakan kapal *container* yang melakukan pelayaran di perairan Indonesia dan mempunyai rute yang berubah-ubah sesuai permintaan perusahaan. Selama penulis melaksanakan praktek laut, MV. Warih Mas tidak pernah mengalami keterlambatan selain di Pelabuhan Tanjung Priok. Saat di pelabuhan tersebut pernah beberapa kali mengalami keterlambatan keberangkatan kapal yang disebabkan karena berbagai faktor, baik itu faktor dari darat maupun dari kapal. Diantaranya yaitu MV. Warih Mas dijadwalkan sesuai dengan *sailing order* keluar pelabuhan pada tanggal 20 Desember 2018 pukul 02.00 LT. Namun hal tersebut terkendala akibat

lamanya proses bongkar muat yang disebabkan karena *crane* rusak. Pada tanggal 12 Februari 2019 MV. Warih Mas mengalami keterlambatan lagi dimana kapal seharusnya dijadwalkan berangkat pada pukul 13.00 LT namun pada kenyataannya kapal berangkat pada pukul 19.00 LT yang disebabkan karena tiba-tiba mesin mengalami *trouble* ketika kapal sudah siap untuk berangkat. Oleh karena itu, harus dilakukan perbaikan selama beberapa jam agar mesin kembali normal. Selain itu, keterlambatan juga terjadi pada tanggal 02 April 2019 dimana kapal dijadwalkan berangkat pada pukul 13.00 LT namun akhirnya kapal berangkat pada pukul 17.00 LT dikarenakan kapal harus menunggu muatan yang masih dibawa oleh kapal lain yang belum sandar. Berdasarkan latar belakang tersebut diatas, maka peneliti tertarik untuk membahas masalah ini dengan mengambil judul “**Analisis Terlambatnya Keberangkatan MV. Warih Mas di Pelabuhan Tanjung Priok**”.

1.2. Perumusan Masalah

Perumusan masalah dalam skripsi ini adalah:

1. Apa saja faktor yang menyebabkan terlambatnya keberangkatan MV. Warih Mas di Pelabuhan Tanjung Priok?
2. Dampak apa saja yang ditimbulkan akibat terlambatnya keberangkatan kapal tersebut?
3. Bagaimana upaya yang dapat dilakukan untuk menghindari terlambatnya keberangkatan kapal?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan skripsi ini adalah:

1. Untuk menganalisis faktor-faktor penyebab terlambatnya keberangkatan MV.Warih Mas di Pelabuhan Tanjung Priok.
2. Untuk menganalisis dampak yang ditimbulkan akibat terlambatnya keberangkatan kapal.
3. Untuk menganalisis upaya yang dapat dilakukan untuk menghindari terlambatnya keberangkatan kapal.

1.4. Manfaat Penelitian

Skripsi ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1.4.1. Manfaat secara teoritis

1. Sebagai bahan untuk melengkapi pembendaharaan buku di perpustakaan PIP Semarang yang diharapkan dapat berguna sebagai bahan bacaan untuk meningkatkan pengetahuan taruna dan taruni PIP Semarang dan pada masyarakat umum.
2. Memberikan sumbangan secara langsung maupun tidak langsung bagi perkembangan ilmu pengetahuan tentang faktor, dampak dan upaya yang harus dilakukan terhadap keterlambatan keberangkatan kapal.

1.4.2. Manfaat secara praktis

1. Memberikan kontribusi bagi Perwira Kapal maupun Taruna PIP Semarang dalam mengetahui sebab dan akibat dari terlambatnya keberangkatan kapal.

2. Memberi sumbangan pemikiran kepada PT Temas Tbk dalam menangani terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal.

1.5. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan dalam mengikuti seluruh uraian dan pembahasan oleh skripsi ini, maka dibuat sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB I. PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan. Latar belakang merupakan alasan penulis melakukan penelitian. Perumusan masalah adalah pertanyaan yang dicarikan jawaban dari skripsi ini. Tujuan penelitian merupakan sesuatu yang diperoleh setelah penelitian ini dilakukan dan manfaat penelitian merupakan dampak dari pencapaiannya tujuan. Sistematika penulisan merupakan gambaran/isi dari skripsi ini.

BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi teori yang berupa pengertian dan definisi yang diambil dari kutipan buku atau penelitian-penelitian sebelumnya serta dari beberapa literatur *review* yang berhubungan dengan penelitian ini.

BAB III. METODE PENELITIAN

Bab ini membahas tentang metode penelitian yang akan dipakai. Berisi tentang waktu, tempat penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, dan teknik analisis data. Metode

penelitian merupakan langkah-langkah yang perlu dilakukan seorang peneliti pada saat memecahkan suatu masalah.

BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang hasil penelitian dan pembahasannya yang memuat apa yang telah diamati kemudian dianalisis dan dipaparkan.

BAB V. SIMPULAN DAN SARAN

Sebagai hasil suatu penelitian maka akan diberikan simpulan dan saran. Simpulan adalah pernyataan singkat, jelas, dan sistematis dari keseluruhan hasil pembahasan dalam sebuah penelitian. Saran adalah usul atau pendapat dari seorang peneliti yang berkaitan dengan pemecahan masalah yang menjadi objek penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka mempunyai arti yaitu peninjauan kembali pustaka-pustaka yang terkait (*review of related literature*). Sesuai dengan arti tersebut suatu tinjauan pustaka berfungsi sebagai peninjauan kembali penelitian tentang masalah yang berkaitan (penelitian terdahulu). Penelitian terdahulu adalah upaya peneliti untuk mencari perbandingan dan selanjutnya untuk menemukan inspirasi baru untuk penelitian selanjutnya.

Dari penelitian Tata Rahmaningtyas 2020 yang menjelaskan terjadinya keterlambatan KM. Gunung Dempo yang disebabkan karena faktor cuaca yang tidak menentu, faktor manusia seperti tidak tertibnya pengunjung, pedagang asongan, dan buruh bagasi pada proses embarkasi debarkasi penumpang, serta kerusakan mesin. Untuk itu penulis melaksanakan penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor penyebab terlambatnya keberangkatan pada MV. Warih Mas di Pelabuhan Tanjung Priok.

2.2 Kerangka Teoritis

Kerangka teoritis terdiri atas dua kata yaitu, kerangka dan teori. Kerangka teoritis merupakan tahap awal dalam mencari sumber dari buku-buku, literasi atau pendapat ahli yang kaitannya dengan penelitian yang dilakukan untuk mempermudah dalam penyusunan sebuah penelitian, pemahaman tentang penelitian untuk penulis. Dalam bab ini penjelasan dan pemahaman diperoleh dari macam-macam buku referensi yang terpercaya

sebagai acuan penulisan untuk memberikan pemahaman yang mendalam mengenai pembahasan yang sedang di teliti.

Sedangkan menurut etimologi kerangka teori adalah pendapat yang didasarkan pada penelitian dan penemuan didukung oleh data dan argumentasi. Dalam hal ini kita mempergunakan teori-teori ilmiah sebagai alat bantu kita dalam memecahkan permasalahan

Untuk memaparkan pembahasan skripsi secara teratur dan sistematis penulis membuat kerangka teori terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok serta alur jalannya sebuah persoalan yang menjadikan bahan penelitian dalam skripsi ini.

2.2.1. Pengertian analisis

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pengertian analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya). Analisa berasal dari kata Yunani Kuno “analisis” yang berarti melepaskan. Analisis terbentuk dari dua suku kata yaitu “ana” yang berarti kembali dan “luein” yang berarti melepas. Sehingga pengertian analisis yaitu suatu usaha dalam mengamati secara detail pada suatu hal atau benda dengan cara menguraikan komponen-komponen pembentuknya atau menyusun komponen tersebut untuk dikaji lebih lanjut.

2.2.2. Kapal

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Kapal sendiri memiliki jenis yang berbeda-beda. Berikut adalah jenis-jenis kapal menurut fungsinya:

2.2.2.1. Kapal *general cargo*

Kapal yang mengangkut muatan muatan umum yaitu muatan yang terdiri dari barang yang dikemas dalam bentuk karung, peti, krat, sak, maupun palet.

2.2.2.2. Kapal penumpang/*passanger ship*

Kapal yang digunakan untuk mengangkut penumpang. Kapal ini didesain khusus untuk mengangkut orang sehingga memberikan kenyamanan bagi penumpangnya. Kapal ini memiliki fasilitas penginapan dan fasilitas lainnya seperti hotel berbintang.

2.2.2.3. Kapal *tanker*

Kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut minyak dan turunannya. Kapal *tanker* dapat membawa berbagai macam produk diantaranya minyak mentah, minyak hasil penyulingan, bahan kimia cair, dan gas cair.

2.2.2.4. Kapal curah

Kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut muatan curah, yaitu muatan yang dikapalkan dalam jumlah besar sekaligus dan tidak dibungkus. Biasanya diunakan untuk memuat muatan gandum, batu bara, semen, biji-bijian, bijih logam, dan lain sebagainya.

2.2.2.5. Kapal peti kemas (*container ship*)

Kapal yang digunakan untuk mengangkut peti kemas/*container* (biasanya berukuran 20 *feet* atau 40 *feet*). Peti kemas diangkat ke atas kapal di terminal peti kemas dengan menggunakan *crane* atau derek yang ada di dermaga ataupun kapal itu sendiri. Kapal peti kemas sekarang banyak digunakan untuk transportasi barang dikarenakan mempunyai kapasitas yang banyak dan barang aman tidak mudah rusak. Kapal peti kemas memiliki beberapa tipe, yaitu :

2.2.2.5.1. *Full container ship* atau juga *cellular ship*

Kapal jenis ini dengan ciri-ciri maupun kelengkapan khususnya hanya digunakan untuk mengangkut peti kemas dalam seluruh palka dan tempat yang tersedia. Kapal jenis ini dianggap sebagai kapal yang paling ekonomis dari pada kapal lain. Hal ini menyangkut pada hal seperti

waktu bongkar muat yang dianggap cepat dan efisien dan hanya mengangkut *container* baik itu di geladak maupun di dalam palka yang hanya disusun secara vertikal ke atas.

2.2.2.5.2. Partial atau *semi container ship*

Kapal jenis ini merupakan kapal yang dibangun khusus untuk *container* dan sisanya digunakan untuk muatan *break bulk* secara bersama dalam jumlah yang kurang lebih seimbang. Kapal jenis ini mempunyai palka-palka yang digunakan untuk memuat muatan *break bulk* dan juga ada *compartment* untuk memadat *container* serta di atas geladak juga ditempatkan *container*.

2.2.2.5.3. *Convertible container ship's*

Kapal jenis ini merupakan kapal yang sebagian atau seluruh ruang muatannya dapat digunakan baik itu untuk *container* ataupun muatan biasa. Kapal ini mempunyai bentuk khusus yang mempunyai kemungkinan dapat berubah fungsi. Untuk perubahannya berdasarkan *voyage to voyage*.

2.2.2.5.4. Kapal dengan kemampuan angkut *container* dalam jumlah terbatas

Kapal jenis ini dilengkapi dengan peralatan-peralatan yang dibutuhkan oleh kapal *container* seperti *Container Handling* dan *Securing Device*.

Bentuk bangunan kapal ini umumnya sama seperti kapal biasa.

2.2.3. Keterlambatan

Pengertian keterlambatan sendiri menurut Widyawati (2020) adalah sebagian waktu pelaksanaan yang tidak dapat dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan.

Dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan keterlambatan adalah suatu hal ataupun kegiatan yang selesai tidak tepat waktu atau sesuai jadwal yang telah direncanakan. Suatu keterlambatan pasti ada sebab dan akibatnya kenapa hal itu terjadi. Dan keterlambatan juga mempunyai dampak/akibat yang dapat merugikan berbagai pihak. Beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya keterlambatan, yaitu:

2.2.3.1. Kegagalan fungsi mesin kapal (*engine trouble*)

Mesin induk merupakan mesin penggerak utama di kapal sehingga pada saat kapal berlayar ataupun pada saat

persiapan kapal sandar dan berangkat harus dalam kondisi bagus. Mesin induk bekerja terus menerus guna kelancaran operasional kapal sehingga sehingga perawatan mesin harus dijaga karena bila mengalami kegagalan fungsi tidak ada penggerak utama lainnya.

2.2.3.2. Menunggu dokumen *clearance in/out*.

Setelah dapat informasi kapal sudah selesai melakukan bongkar atau muat barang dan kapal tersebut siap untuk keluar dari pelabuhan dan melanjutkan perjalanan ke pelabuhan tujuan maka pihak agen akan memproses keberangkatan kapal dengan mengajukan dokumen *clearance out* kepada pihak-pihak terkait. Dokumen tersebut merupakan syarat kapal diizinkan meninggalkan pelabuhan.

2.2.3.3. Kondisi cuaca

Cuaca akan menentukan aktivitas atau kegiatan penerimaan atau kecepatan bongkar muat yang sedang atau akan dilakukan oleh kapal di dermaga ataupun pada saat kapal berlayar. Cuaca cerah pada umumnya tidak memiliki kendala bagi Kapal untuk melakukan kegiatan bongkar muat di dermaga karena tidak ada pengaruh dari alam (angin, badai, gelombang) dan sebaliknya kondisi hujan akan menghambat aktivitas Kapal untuk melakukan bongkar muat karena dapat menyebabkan gelombang tinggi atau angin

kencang sehingga dapat membahayakan muatan dan para pekerjanya.

2.2.3.4. Komunikasi antara pihak darat dan pihak kapal

Dalam tugasnya untuk mendapatkan izin meninggalkan pelabuhan seorang staf operasional selalu melakukan hubungan dengan pihak kapal baik melalui via telepon maupun *channel* radio, hal ini dilakukan untuk memperoleh kepastian tentang kapan rencana kapal berangkat dari pelabuhan. Segala kegiatan yang bersifat mendadak seperti halnya penambahan muatan juga selalu dikonfirmasi ke pihak kapal agar pihak kapal dapat menghubungi pihak ketiga (penerima barang).

2.2.3.5. Rusaknya peralatan bongkar muat (*crane*)

Faktor ketergantungan peralatan pelabuhan seperti *crane*, *top loader*, *head truck* dan *forklift* terhadap kecepatan pelayanan crane kapal menyebabkan terjadi antrian pada titik muat dimana proses ini *crane* bertindak sebagai pelayan bagi peralatan pelabuhan dan sebaliknya.

2.2.3.6. Menunggu proses pemuatan.

Proses pemuatan barang dimulai pada saat pengirim mengeluarkan *shipping instruction* untuk muatan. Muatan yang berlebih ataupun kurang dapat mengakibatkan waktu proses bongkar dan muat menjadi lebih lama sehingga dapat mengakibatkan keterlambatan keberangkatan kapal.

2.2.4. Pengertian Keberangkatan

Keberangkatan dapat diartikan dengan mulainya perjalanan (pergi) baik menggunakan alat transportasi darat, laut, udara, maupun tanpa alat transportasi dengan tujuan selamat sampai tujuan dengan pertimbangan keamanan, kecepatan, dan ketepatan waktu.

2.2.5. *Estimate time departure (ETD)*

Pengertian *estimate time departure* sendiri menurut Hari Menon (2021) adalah perkiraan waktu keberangkatan kargo pengiriman di atas kapal atau kapal pengangkut itu sendiri. Bisa jadi perkiraan waktu keberangkatan apa saja yang bisa menunggu pengiriman. ETD biasanya berarti tanggal keberangkatan yang diharapkan sementara. Perkiraan waktu keberangkatan biasanya disebutkan dalam konfirmasi pemesanan yang dikeluarkan oleh kapal induk laut atau *freight forwarder*. Ini adalah pengakuan untuk pemesanan kargo dengan kapal (atau moda transportasi lainnya).

2.2.6. Waktu tunggu kapal (*waiting time*)

Waiting time adalah waktu tunggu yang dikeluarkan oleh Kapal untuk menjalani proses kegiatan di dalam area perairan pelabuhan, bertujuan untuk mendapatkan pelayanan sandar di pelabuhan atau dermaga, guna melakukan kegiatan bongkar dan muat barang di suatu pelabuhan.

2.2.7. Pelabuhan

2.2.7.1. Pengertian pelabuhan

Pelabuhan sebagai “*terminal point*” untuk kapal laut dan kendaraan air lainnya, merupakan komponen logistik teknis yang tidak terpisahkan dari penyelenggaraan angkutan laut dalam fungsinya sebagai lingkungan kerja khusus.

Menurut Prastyorini dan Saputra (2016) menyebutkan bahwa pelabuhan adalah tempat atas daratan dan perairan yang merupakan tempat berlangsungnya segala kegiatan bongkar muat kapal, naik turun penumpang, maupun tempat berlangsungnya perekonomian suatu negara.

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan/atau lautan dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta tempat perpindahan transportasi. (Siahaan, 2019)

Pelabuhan adalah suatu lingkungan kerja yang terdiri dari daratan dan perairan yang dilengkapi fasilitas tempat berlabuh dan sandarnya kapal untuk terselenggaranya bongkar muat, turun naiknya penumpang, dari suatu moda transportasi laut ke transportasi lainnya atau sebaliknya.

2.2.7.2. Fungsi pelabuhan

Menurut Siahaan (2019) “fungsi pelabuhan” adalah sebagai tempat untuk berlabuhnya kapal dan sebagai terminal transfer barang dan penumpang. Fungsi pelabuhan dalam arti luas yaitu:

Pelabuhan sebagai *interface* artinya pelabuhan menyediakan fasilitas dan pelayanan jasa yang dibutuhkan dalam perpindahan dari kapal ke angkutan darat dan sebaliknya. Muatan yang diangkut melalui transportasi laut setidaknya melintasi dua kali pelabuhan, yaitu satu kali di pelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar. Di pelabuhan muat maupun bongkar dipindahkan dengan menggunakan sarana angkut dengan fasilitas dan peralatan untuk memindahkan muatan. Dalam hal tersebut fungsi pelabuhan adalah *interface* (antar muka). Dalam setiap operasi pemindahan muatan yang meliputi operasi transfer dermaga, operasi kapal, operasi lapangan, maupun operasi serah terima alat angkut sangatlah diperlukan. Kehandalan metode kerja serta alat alat yang sistematis merupakan unsur yang sangat menentukan tingkat kelancaran, efisiensi aktivitas pelabuhan, tingkat kecepatan.

Pelabuhan sebagai *link* mempunyai arti pelabuhan sebagai salah satu mata rantai dari sistem transportasi. Pelabuhan memiliki fungsi sebagai *link*, artinya unit kerja yang merupakan bagian suatu sistem transportasi laut serta

moda transportasi yang lain seperti darat, kereta api, udara, dan sistem perpipaan yang berfungsi sebagai terminal penerima minyak atau gas untuk operasi *offshore* atau bangunan lepas pantai. Menurut Lasse (2016) terdapat tiga unsur penting fungsi pelabuhan sebagai *link* yakni : memindahkan barang muatan dari kapal ke truk, *minimum delay*, dan biaya yang efisien. Oleh sebab itu, pelabuhan sangatlah penting dalam mengontrol proses bongkar muat dan operasional lainnya agar fungsi pelabuhan tetap berjalan dengan baik dan tidak terjadi *delay* muatan, *delay* sandar, maupun *delay* keberangkatan.

Pelabuhan sebagai *gateway* artinya pelabuhan sebagai satu-satunya pintu keluar masuk barang dari/ke suatu daerah atau negara. Disebut dengan pintu dikarenakan pelabuhan merupakan jalan atau area lalu lintas barang perdagangan yang resmi. Dalam fungsi ini, pelabuhan harus melaksanakan prosedur dan peraturan yang wajib diikuti kapal yang akan singgah di pelabuhan.

Pelabuhan sebagai *entity* Artinya pelabuhan diharapkan dapat mendorong perdagangan, transportasi, pelayaran, dan industri guna menunjang pertumbuhan perekonomian suatu daerah atau negara. Dimana jika pelabuhan dapat berjalan dengan baik maka akan tumbuh dan menyuburkan bidang usaha lainnya sehingga dapat menjadikan semua area

pelabuhan menjadi zona industri yang maju terkait dengan kepelabuhanan.

2.2.7.3. Jenis pelayanan jasa pelabuhan

Pelayanan yang baik dalam arti aman dan efisien, terhadap penggunaan pelabuhan (kapal barang dan penumpang) adalah modal dasar bagi perkembangan suatu pelabuhan. Untuk itu pelabuhan harus bisa menyediakan beberapa kondisi berikut ini :

- a. Adanya kualitas infrastruktur pelabuhan yang memadai, modern, bersih dan terpelihara baik (dermaga dan terminal yang bersih, tidak ada waktu tunggu karena antrian atau kerusakan alat)
- b. Penyediaan pelayanan yang aman, efektif dan efisien ; seperti pemanduan, operasi penundaan, penambatan, mooring dan unmooring, komunikasi, prosedur clearance kapal, aktivitas bongkar muat yang berkualitas, pemeriksaan-pemeriksaan yang relevan dan penegakan peraturan dan prosedur keselamatan yang tegas.
- c. Operasi peralatan penanganan barang yang aman dan efisien, manajemen bongkar muat yang professional dan pekerja pelabuhan yang terlatih, manajemen pelabuhan yang efektif, operasi pengawasan dermaga dan terminal, optimasi keselamatan kapal dan turn round time di pelabuhan.

d. Prosedur dan komunikasi yang lancar dan efektif antara agen pelayaran, perusahaan bongkar muat dan organisasi manajemen pelabuhan.

2.3. Definisi operasional

2.3.1. *Crane* : adalah suatu alat pengangkat dan pemindah barang yang bekerja dengan prinsip kerja tali. *Crane* digunakan untuk angkat muatan secara vertikal maupun horizontal dan menurunkan muatan ke tempat yang ditentukan.

2.3.2. *Bay plan* : suatu gambaran perencanaan muatan kapal peti kemas yang menghitung berdasarkan ukuran, berat, jenis petikemas, tujuan pengiriman, dan volume daya angkut kapal yang akan dimuat.

2.3.3. *Breasting dolphin* : konstruksi yang digunakan untuk menambat kapal yang biasanya digunakan bersama dengan dermaga untuk memperpendek panjang bangunan. *Breasting dolphin* berfungsi sebagai penahan.

2.3.4. *Gross tonnage* : perhitungan volume semua ruang yang terletak di bawah geladak kapal ditambah dengan volume ruang tertutup yang terletak di atas geladak ditambah dengan isi ruangan beserta semua ruangan tertutup di atas geladak paling atas.

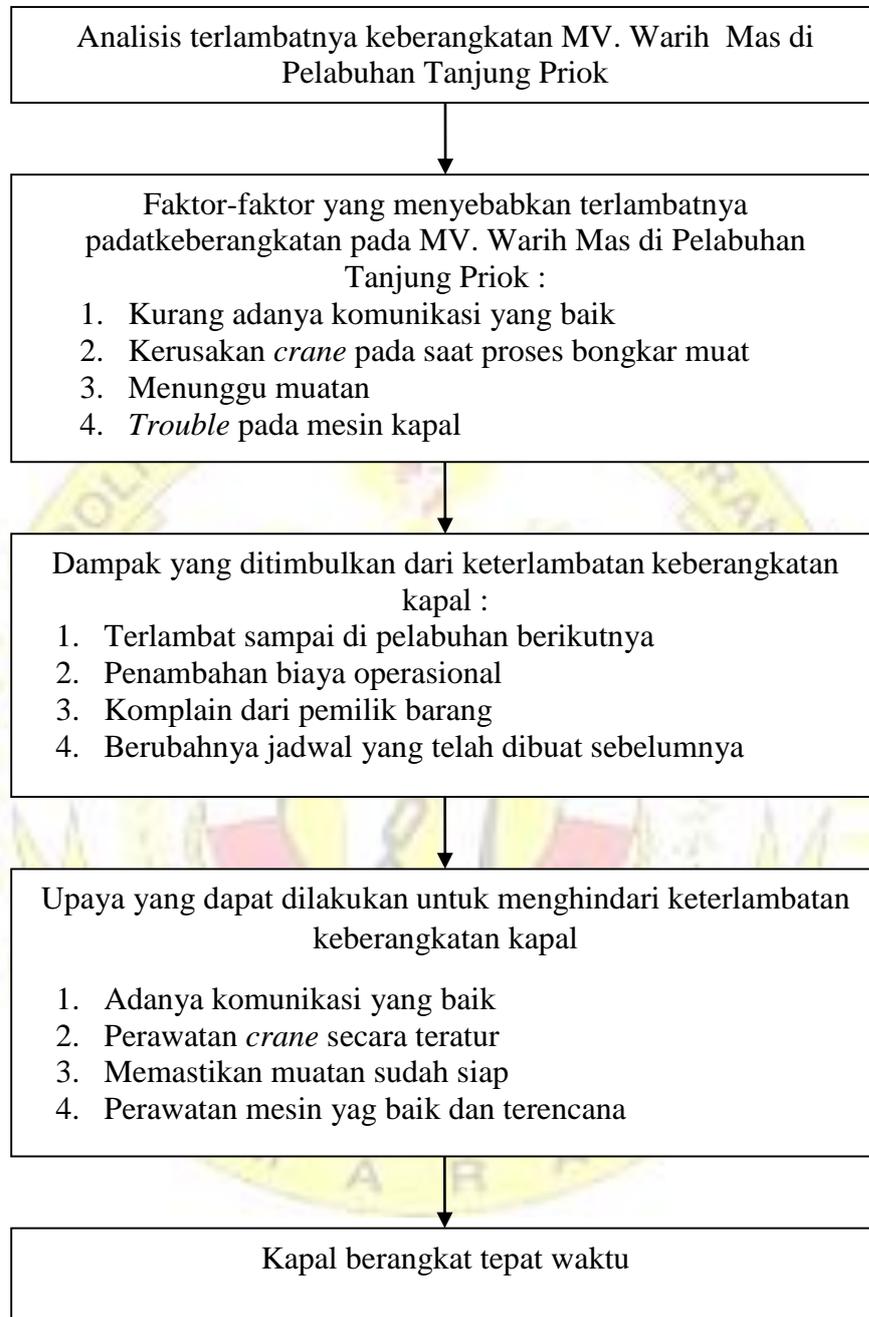
2.3.5. Klaim : tuntutan pengakuan atas suatu fakta bahwa seseorang berhak (memiliki atau mempunyai) atas sesuatu.

2.3.6. *Sailing order* : surat yang dibuat oleh *Shipper* atau perusahaan yang ditujukan kepada *Carrier* atau kapal untuk menerima dan memuat

muatan yang tertera dalam surat tersebut. Isinya terdapat jumlah muatan dan rencana waktu bongkar, waktu muat, dan waktu, keberangkatan kapal.



2.4. Kerangka pikir



Gambar 2.1. Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Berdasarkan hasil pembahasan, penguraian, dan penjelasan tentang analisis faktor terlambatnya keberangkatan MV. Warih Mas di Pelabuhan Tanjung Priok yang pada bab 1 sampai dengan bab 5, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

5.1.1. Faktor yang menyebabkan terlambatnya keberangkatan pada MV.

Warih Mas adalah kurang adanya komunikasi yang baik, kerusakan *crane* pada saat proses bongkar muat, menunggu muatan, dan *trouble* pada mesin kapal.

5.1.2. Dampak yang ditimbulkan dari faktor tersebut adalah kapal akan terlambat sampai di pelabuhan berikutnya, penambahan biaya operasional, komplain dari pemilik barang, dan berubahnya jadwal yang telah dibuat sebelumnya.

5.1.3. Upaya yang dilakukan untuk menghindari terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal adalah adanya komunikasi yang baik, perawatan *crane* secara teratur, memastikan muatan sudah siap, dan perawatan mesin yang baik dan terencana.

5.2. Saran

Berdasarkan penelitian dan pembahasan terlambatnya keberangkatan pada MV. Warih Mas di Pelabuhan Tanjung Priok, penulis memberikan saran agar bermanfaat kepada pembaca. Berikut saran yang penulis berikan semua pihak yang terkait dengan penelitian ini baik pihak kapal maupun pihak darat:

- 5.2.1. Pihak darat sebaiknya melakukan perawatan pada *crane* secara teratur agar tidak lagi terjadi kerusakan pada *crane* saat proses bongkar muat, berlangsung, yang dapat mengakibatkan keterlambatan keberangkatan kapal karena lamanya proses bongkar muat. .
- 5.2.2. Meningkatkan koordinasi antara pihak darat dengan pihak darat, pihak darat dengan pihak kapal dalam berbagai hal demi kelancaran operasional kapal..
- 5.2.3. Pihak kapal sebaiknya memastikan sebelumnya bahwa kapal dalam kondisi siap berangkat, khususnya pada mesin. Dan untuk pihak darat sebaiknya memastikan terlebih dahulu semua muatan sudah siap sebelum kapal sandar di pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. 2016, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, Jakarta, Rineka Cipta.
- Husein, U. 2013, *Metodologi Penelitian Untuk Skripsi Dan Tesis Bisnis*, Jakarta, Rajawali Pers.
- Lasse D. 2016, *Manajemen Kepelabuhanan*, Jakarta, PT. Rajagrafindo Persada.
- Menon, Hari, 2021, "Marine Law", <https://www.marineinsight.com/>, diakses pada 04 Januari 2021 pukul 20.00 .
- Prastyorini, Saputra D. 2018, "Container Crane, Container Yard dan Dermaga terhadap Kecepatan Bongkar Muat Petikemas pada Terminal Nilam Multipurpose", *Jurnal Baruna Harizon*, 1, 1-10.
- Riduwan, 2014, *Metode & Teknik Penyusunan Proposal Penelitian*, Bandung, Alfabeta.
- Rohman, M. Aziz, 2019, *Penanganan Dan Pengaturan Muatan*, Semarang, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Saleh, Rosmanta, 2010, "Analisis Terjadinya Keterlambatan Penyandaran Kapal Tanker PT. Pertamina", *Jurnal Logistik*, 3,1.
- Siahaan, Wj. 2019, "Kualitas Pelayanan Kapal dan Kecepatan Bongkar Muat Kapal Terhadap Produktivitas Dermaga Petikemas Pelabuhan Makassar", *Jurnal Warta Penelitian Perhubungan*, 22, 369.
- Sudirman E, Agus A, Khaer N. 2018. "Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Online di Kota Makassar", *Jurnal Tomalebbi*, 3,12.
- Sugiyono, 2017, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Bandung, Alfabeta.
- Tata, Rahmaningtyas, 2020, "Optimalisasi Proses Embarkasi dan Debarkasi Penumpang guna Memberangkatkan Kapal KM. Gunung Dempo Tepat Waktu", *Jurnal Dinamika Bahar*, 14, 1-8.
- Widyawati N, Hinriyani E. 2020, "Analisis Keterlambatan dan Efektifitas Kinerja Bongkar Muat Petikemas Terhadap Pendapatan Terminal Mirah", *Jurnal Majalah Ilmu Bahari Jogja*, 18.

DAFTAR LAMPIRAN

DESCRIPTION OF VESSEL - NR.8180DWT	
<u>MV. WARIH MAS ex. Boda 2</u>	
VESSEL'S TYPE	: Container Vessel
OWNER	: PT PELAYARAN TEMPURAN EMAS TBK (IMO 1296233)
MANAGEMENT	: PT. TIRTAMAS EXPRESS (IMO 1903936)
BUILDER / YARD NUMBER	: Ningbo Boda Shipbuilding Co. Ltd. Address : Puxiang West Road Hepu Town, Xiangshan County 315731, Zhejiang Province, Ningbo(Shipbuilding area),China / BD 1202
KEEL LAID	: 18 April 2012
LAUNCHING	: 19 September 2012
DELIVERY	: 28 November 2012
FLAG	: INDONESIA
PORT OF REGISTRY	: JAKARTA
OFFICIAL NO. / MARK	:
IMO NO	: 9672351
CALL SIGN	: P O Y G
INMARSAT - C ID	: 524019100
MMSI	: 525019100
CLASS / REGISTER NO.	: BKI /
NUMBER OF HOLDS / HATCHES	: 3 HOLDS
DIMENSION OF HATCHES:	
<u>Hold</u>	
No 1	18,90 x 17,80 m and 6.3 x 12.4 m
No 2	25,20 x 17,80 m
No 3	25,20 x 17,80 m
THE HATCH COVER WILL BE LIFTED AWAY WHEN OPEN, ALL CONTAINERS COULD BE FIXED BY LASHING SYSTEMS	
MAIN PARTICULARS	
L.O.A	: 119.90 m
L.W.L	: 117.40 m
L.B.P.	: 115.00 m
BREADHT MOULDED	: 21.80 m
DEPTH MOULDED	: 7.30 m
TONNAGES	: GRT.6659 / NRT.3729
SUMMER DRAFT	: 5.2 M DISPLACEMENT : 11395.1
Freeboard: 1761mm (rule), 2122mm(actual) at design draft 5.2 m	
LIGHT SHIP	: 3090.90 T DEADWEIGHT : 8180 T
COMPARTMENT	: 21P
BUNKER CAPACITY	
HFO	: 394.94 m3 Consumption FO: 198g/kW.h (ME), 5210g/kW.h (AE), 5198g/kW.h (EG)
MDO	: 91.90 T Consumption LO: 1.2g/kW.h (ME), 51.77g/kW.h (AE), 51.36g/kW.h (EG)
LO Stumptank Main Engine	: 6.7 ton
FRESH WATER	: 88.2 m3
BALLAST	: 5138.1 m ³
The figures of bunkertanks capacity are based on 100% volume.	
MAIN ENGINE	: Guangzhou/8320ZCd-6, 2060KW / 2800PS, 525RPM, S/N 1481, by Guangzhou Diesel Engine Factory Co. Ltd., 4-stroke Combustion, 320 x 440 mm, 8 Cylinders, T/C VTR321-2P
GEAR BOX	: GWCS2.62, ratio 3,449 : 1, by Chongqing Gear Box Co. Ltd.
AUXILIARY ENGINE	: 3 x Weichai/R6160ZC4-2, 255KW, 1000RPM, 4-stroke, 6-Cylinders, by Weichai Heavy Machinery Co. Ltd. S/N
EMERGENCY GENERATOR	: 1 x Deutz/TD226B-6CD, 90kW,1500rpm, s/n 6B1200008702 by Weichai Heavy Machinery Co. Ltd.
SPEED / FUEL CONSUMPTION	: 10.5 knots
FIGURES BASED ON GOOD WEATHER CONDITION (MAX BEAUFORT 3 AND SEA STATE DOUGLAS 2) WITHOUT ANY ADVERSE CURRENT AND IN DEEP WATER ON A DRAFT OF 9.00 M.	
FUEL SPECIFICATION	: HFO 180 cst
CONTAINER INTAKE	
TOTAL	: 558 TEUS DWCC : 7800 MT
UNDER DECK	: 246 TEUS
ON DECK	: 312 TEUS
HOMOGENOUS LOADING	:
REEFER PLUG	: 50
CONTAINER STACK WEIGHT:	:



PT. ASIA MARINE TEMAS (AMT)		039 CREW LIST										S	SET	
Name of Vessel : MV WARHIMAS Flag / Bendera : INDONESIA Callign / Tanda Panggihan : P O Y G GRT / Nrt : 6840 / 3729 Arrival Date / Tanggal Tiba : 08 NOVEMBER 2018. Depo Doks / Tg Berangkat : 10 NOVEMBER 2018. Last Port of Call / Pel Asal : TG PRIOK		Voy. No. : 081/2018 Agent PIC Name : PT. ASIA MARINE TEMAS Agent Contact No. : Ship Type / Tipe Kapal : CONTAINER VESSEL Email of ship : vessel.maintenance@amt.com Next Port of Call / Pel Tujuan : TG PRIOK		Master Name : Capt. La Hasan Owner / Operator : PT. Asia Marine Temas Charterer : Port of : PONTIANAK		Release : 21/03/17								
No	Name / Nama	Sex	Rank / Jabatan	Date of Birth / Tanggal Lahir	Date of Sign On / Tanggal Njak Kapal	Nationality / Kebangsaan	No. of C.O.C / No. Ijazah	Expiry of Permit / Masa berlaku perijinan	Mustered No. / No. Sijil	Agreement No. / No. PKL	Seaman's Book / Buku Pesawat	No.	Expiry Date	Travel Document / Paspor
1	La Hasan	M	Master	25-Aug-1963	8-Jul-18	Indonesia	62001860210214	19 Dec 2019	0	50PKL/2019/07/07PK	F 261862	26-Oct-2022		
2	Franco Siga Kuppok	M	Ch. Officer	09-Dec-1977	7-May-18	Indonesia	62009773290214	25 Aug 2019	67	50PKL/2019/07/07PK	D 064110	31-Mar-2022		
3	Rifka Margat Sembel	F	2nd Officer	23-Jun-1989	25-Apr-18	Indonesia	62003871960218	27 Mar 2023	66	50PKL/2019/07/07PK	F 122296	19-Apr-2021		
4	Bagas Fakhroddin	M	3rd Officer	04-Nov-1994	21-Aug-18	Indonesia	6211520359030218	17 Apr 2023	71	50PKL/2019/07/07PK	D 076239	03-Jun-2022		
5	Elsio Wajuchintra	M	Ch. Engineer	28-Apr-1964	25-Jun-18	Indonesia	6200071148710214	23 May 2019	64	50PKL/2019/07/07PK	F 066021	13-Apr-2022		
6	Sonia Winawan	M	2nd. Eng	27-Feb-1969	15-Apr-18	Indonesia	620069771530215	10 Nov 2020	62	50PKL/2019/07/07PK	E 184698	07-Feb-2021		
7	Azamyo Heru Pramudjo	M	3rd. Eng	28-Oct-1964	21-Aug-18	Indonesia	6211422410730217	28 Sep 2022	72	50PKL/2019/07/07PK	D 026659	21-Mar-2022		
8	Nahar Daeng Pate	M	Boatswain	10-Mar-1960	20-Sep-18	Indonesia	6200074602040719	-	75	50PKL/2019/07/07PK	A 021959	12-Apr-2018		
9	Bayu Lingga Mardanyah	M	A/B	02-Aug-1947	28-Jul-18	Indonesia	62003713740716	-	69	50PKL/2019/07/07PK	F 020296	27-Jul-2020		
10	A-PURSH	M	A/B	16-Oct-1976	15-Apr-18	Indonesia	62054910240716	-	63	50PKL/2019/07/07PK	F 120246	19-Mar-2021		
11	Fabon	M	A/B	30-Jun-1994	20-Sep-18	Indonesia	621182907240217	-	74	50PKL/2019/07/07PK	F 142946	06-Jun-2021		
12	Mun Sufit	M	Off	28-Jul-1962	20-Sep-18	Indonesia	62118406440217	-	78	50PKL/2019/07/07PK	F 013140	18-Apr-2022		
13	Alimad Muchofar	M	Off	15-Mar-1980	5-Dec-17	Indonesia	620166137750217	19 Jan 2022	56	50PKL/2019/07/07PK	A 028028	27-Mar-2019		
14	Ferdian Mandak	M	Off	22-Feb-1964	28-Jun-18	Indonesia	6202126604020616	-	59	50PKL/2019/07/07PK	C 042940	11-Feb-2019		
15	Dedy Eleni Setianga	M	Off	14-May-1990	18-Apr-18	Indonesia	6201069501750216	01 Sept 2020	65	50PKL/2019/07/07PK	F 133804	28-Mar-2021		
16	Roni Sobrin	M	Ch. Cook	14-Mar-1979	28-Aug-18	Indonesia	621151945210216	-	73	50PKL/2019/07/07PK	E 274064	27-Mar-2019		
17	Ishak Munayr	M	Miss Boy	24-Feb-1988	15-Apr-18	Indonesia	6211517038070216	-	64	50PKL/2019/07/07PK	E 148229	27-Jun-2022		
18	Mufidzum Khaaswah	F	Deck Cadet	15-Sep-88	20-Sep-18	Indonesia	6211744890103217	-	77	50PKL/2019/07/07PK	F 120884	18-Mar-2021		
19	Rawal	M	Eng Cadet	03-Sep-1967	21-Aug-18	Indonesia	6211582312010415	-	70	50PKL/2019/07/07PK	F 001428	25-Mar-2020		
20														
21														
22														
23														
24														
25														
26														

I Certify that the above information is to be the best of my knowledge and belief, true in every particular /
 Saya menyatakan bahwa informasi tersebut di atas adalah benar dan semua dengan data yang valid di atas kapal
 Date and / tanggal dibuat : PONTIANAK, 08 NOVEMBER 2018
 Note : *) deleted as appropriate / hapus yang tidak sesuai

AGENT
ADY RIFANY
 MENGETAHUI
 PONTIANAK
 KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
 PONTIANAK
 MASTER

DAFTAR WAWANCARA

Pada saat di atas kapal, penulis melakukan wawancara terhadap narasumber-narasumber yang terkait dengan masalah terlambatnya keberangkatan kapal saat di Pelabuhan Tanjung Priok diantaranya wawancara dengan Nakhoda, Mualim I, Masinis II dan *Foreman* Pelabuhan. Dalam wawancara tersebut penulis menanyakan beberapa pertanyaan terkait dengan faktor-faktor yang menyebabkan terlambatnya keberangkatan kapal, dampak yang ditimbulkan, dan bagaimana cara mencegah terjadinya kembali keterlambatan keberangkatan kapal.

Narasumber I : Nakhoda

Nama : *Capt.* La Hasan

Peneliti : “Selamat siang *Capt.*, mohon izin saya akan menanyakan beberapa hal terkait keterlambatan keberangkatan MV. Warih Mas yang sering terjadi di Pelabuhan Tanjung Priok. Yang pertama, menurut *Capt.* La Hasan apa yang menjadi penyebab terlambatnya keberangkatan MV. Warih Mas di Pelabuhan Tanjung Priok?”

Narasumber : “Kalau saya amati terlambatnya keberangkatan yang kerap terjadi pada MV. Warih Mas di pelabuhan Tanjung Priok kerusakan ada beberapa penyebabnya. Pertama dari proses bongkar muat yang lambat karena jadwal yang kurang jelas dimana kapal berangkat tidak sesuai dengan *sailing order* yang telah diberikan sebelumnya. Kedua, kapal terlambat berangkat disebabkan karena masih harus menunggu muatan yang harus

dibawa. Muatan tersebut masih belum ada ditempat penumpukan atau masih dibawa oleh kapal lain yang akan sandar juga di pelabuhan Tanjung Priok. Dan ketiga, biasanya kapal berangkat sedikit terlambat tidak sesuai dengan *sailing order* dikarenakan masih menunggu kedatangan pandu. Sehingga kapal harus menunggu untuk *cast off* dari pelabuhan.”

Peneliti : “Baik *Capt.* Dampak apa saja yang ditimbulkan akibat terlambatnya keberangkatan kapal tersebut, *Capt?*”

Narasumber : “Dampak yang terjadi akibat terlambatnya keberangkatan, tentunya kapal akan terlambat sampai di pelabuhan berikutnya, nanti, yang seharusnya kapal langsung sandar harus berlabuh dahulu. Apalagi pelabuhan tujuan kapal kita adalah Pelabuhan Pontianak. selain itu, nanti adanya perubahan jadwal yang telah dibuat sebelumnya det.”

Peneliti : “Siap *Capt.* Lalu bagaimana cara agar keterlambatan keberangkatan tidak terjadi lagi dikemudian hari *Capt?*”

Narasumber : “Untuk mencegah terjadi kembali keterlambatan harus adanya komunikasi yang baik antara pihak kapal dengan pihak darat maupun pihak darat dengan pihak darat. Muatan harus sudah dipastikan sudah siap di penumpukan dermaga sebelum kapal yang akan membawa muatan sandar di dermaga.”

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

Narasumber II : Mualim I

Nama : Triono

Peneliti : “Selamat siang *Chief*, mohon izin saya akan menanyakan beberapa hal terkait terlambatnya keberangkatan pada MV. Warih Mas yang kerap terjadi di pelabuhan Tanjung Priok. Yang pertama, menurut *Chief* apa yang menjadi penyebab terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal pada saat sandar di Pelabuhan Tanjung Priok?”

Narasumber : “Terlambatnya keberangkatan pada MV. Warih Mas yang kerap terjadi di pelabuhan Tanjung Priok disebabkan oleh padatnya alur keluar masuk pelabuhan. Dimana diketahui bahwa Pelabuhan Tanjung Priok merupakan pelabuhan terpadat, maka wajar jika kapal harus menunggu dalam proses keluar masuk pelabuhan. Lalu menunggu muatan dari gudang di luar pelabuhan, danya penambahan muatan yang tidak sesuai dengan *bayplan* yang telah ditetapkan sebelumnya dengan final muatan dan menunggu dokumen *onboard*.”

Peneliti : “Baik *Chief*, karena keterlambatan keberangkatan kapal tersebut, lalu menurut *Chief* apa saja dampak yang ditimbulkan?”

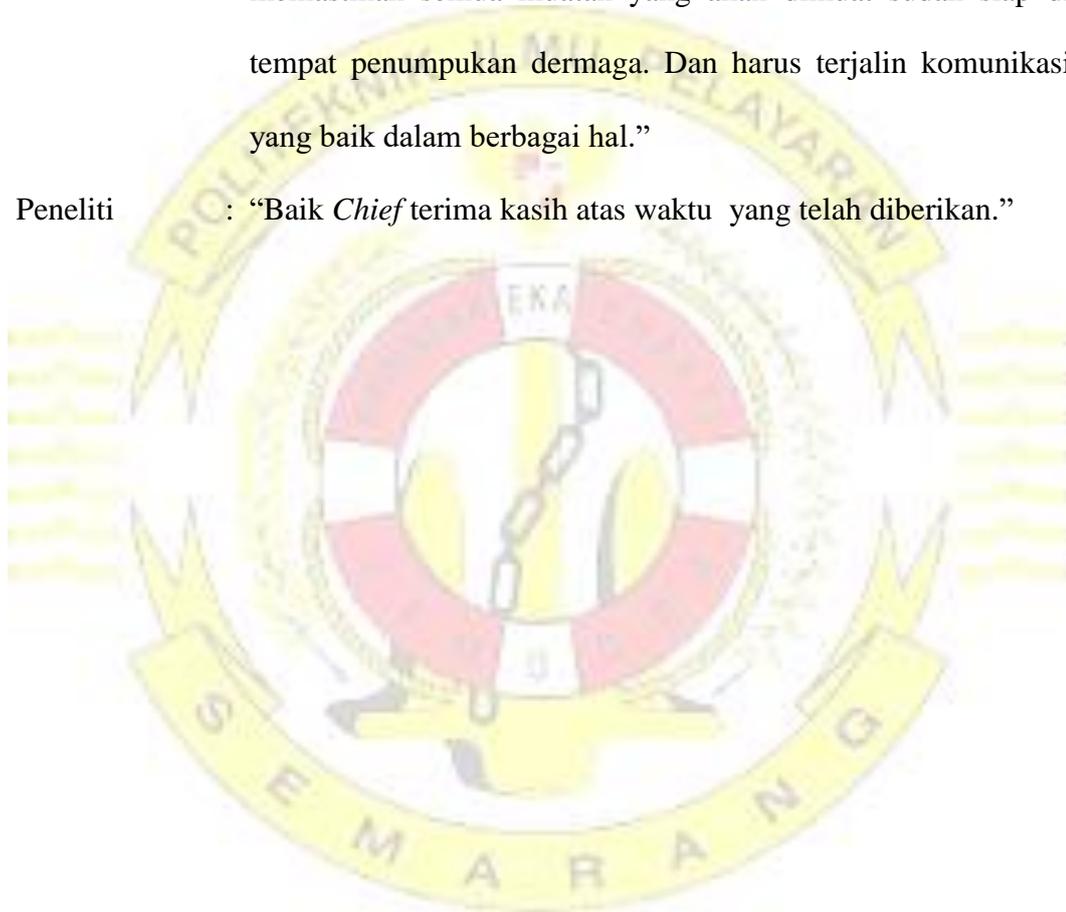
Narasumber : “Dampak yang ditimbulkan dari keterlambatan keberangkatan kapal tentunya akan mengakibatkan adanya penambahan biaya baik tambat. Tidak hanya biaya tambat saja yang bertambah det,

itu nanti secara otomatis semua biaya operasional pasti akan bertambah.”

Peneliti : “Lalu upaya apa yang dapat dilakukan untuk mencegah keterlambatan keberangkatan kapal *Chief*?”

Narasumber : “Upaya yang dapat dilakukan yaitu pihak darat harus selalu memastikan semua muatan yang akan dimuat sudah siap di tempat penumpukan dermaga. Dan harus terjalin komunikasi yang baik dalam berbagai hal.”

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



Narasumber III : Masinis II

Nama : Sona Wirawan

Peneliti : “Selamat siang bass, mohon izin saya akan menanyakan beberapa hal terkait insiden terlambatnya keberangkatan kapal yang terjadi pada tanggal 12 Februari kemarin Bass.”

Narasumber : “Selamat siang det. Iya det, silahkan apa yang mau kamu tanyakan ?”

Peneliti : “Siap Bass. Jadi, terlambatnya keberangkatan pada MV. Warih Mas kemarin, itu disebabkan karena apa ya Bass?”

Narasumber : “Terlambatnya keberangkatan kapal yang terjadi itu karena tiba-tiba tekanan *sea cooling water* menurun, sehingga kapal tidak bisa berangkat waktu itu juga. Setelah di cek ternyata *sea chest* kotor dan penuh dengan sampah. Oleh karena itu perlu waktu 2-4 jam untuk pembersihan *sea chest*. Itulah det, yang menyebabkan kapal terlambat berangkat.”

Peneliti : “Siap Bass, lalu menurut Bass dampak apa yang ditimbulkan akibat keterlambatan tersebut?”

Narasumber : “Untuk dampak, menurut saya pastinya nanti akan terlambat sampai di pelabuhan tujuan det. Untuk dampak yang lain mungkin bisa ditanyakan ke Perwira *Deck* det.”

Peneliti : “Baik bass, pertanyaan terakhir dari saya Bass. Bagaimana upaya yang dapat dilakukan agar keterlambatan tidak terjadi Bass?”

Narasumber : “Upaya yang dapat dilakukan, khususnya yang berhubungan dengan mesin seperti yang terjadi pada kapal kita kemarin. Maka harus dilakukan perawatan secara baik dan teratur. Setiap sandar di Pelabuhan Tanjung Priok harus dicek keadaan *sea chest* apakah bersih atau kotor. Sebagaimana kita ketahui Pelabuhan Tanjung Priok merupakan pelabuhan yang kotor. Apabila *sea chest* selalu cek kebersihannya, maka tekanan *sea cooling water* akan tetap normal dan kapal akan dapat beroperasi dengan baik det.”

Peneliti : “Terima kasih atas waktu yang telah diberikan Bass.”



Narasumber IV : Foreman Pelabuhan

Nama : Bapak Kapita

Peneliti : “Selamat siang Pak, mohon izin saya akan menanyakan beberapa hal terkait seringnya kapal mengalami keterlambatan keberangkatan saat di pelabuhan Tanjung Priok. Menurut Bapak, faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal?”

Narasumber : “Memang det, keberangkatan kapal pada saat di Pelabuhan Tanjung Priok kerap kali tidak sesuai dengan *sailing order* yang diberikan. Kerap kali terjadi di kapal lain juga det, biasanya itu masih harus menunggu muatan dari kapal lain yang belum sandar. Terus kerusakan *crane* yang seringkali terjadi pada saat proses bongkar muat. Dan ini juga terkadang terjadi yaitu masih menunggu pengurusan dokumen.”

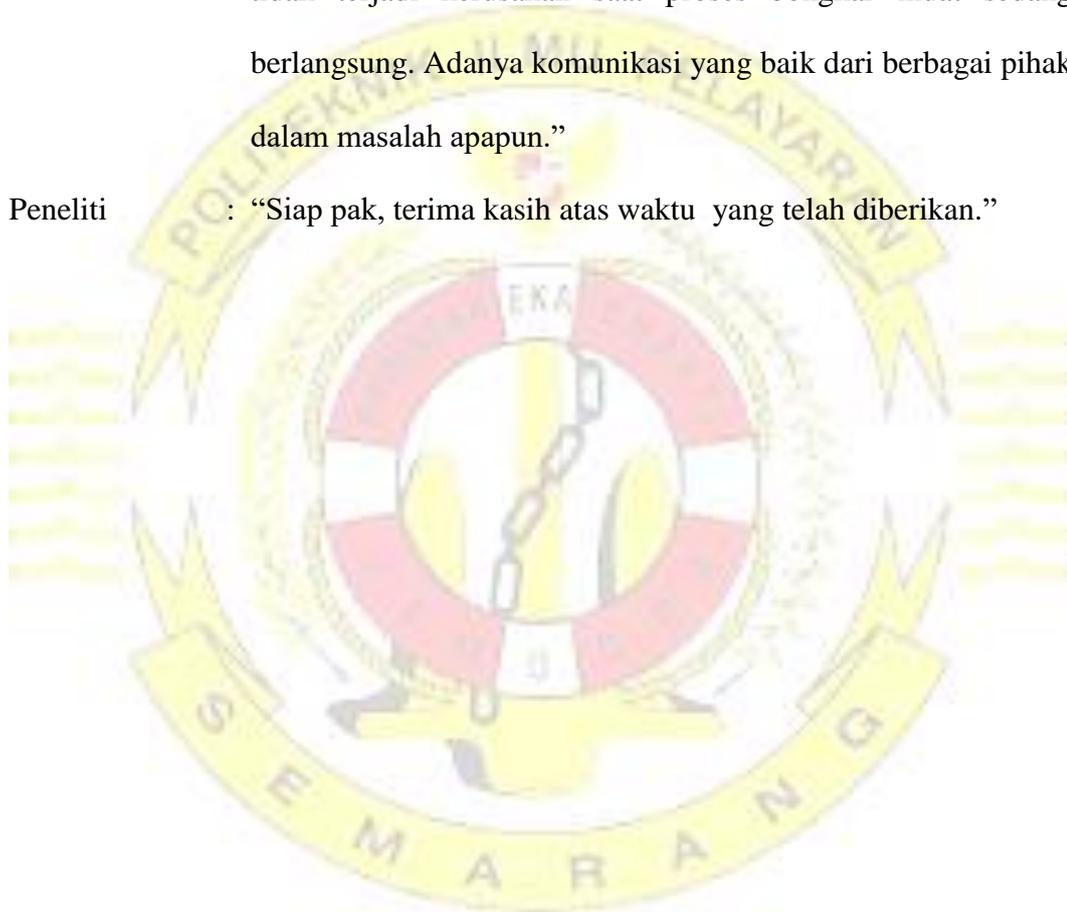
Peneliti : “Baik pak, lalu dampak apa yang ditimbulkan dari keterlambatan keberangkatan kapal, pak?”

Narasumber : “Dampak dari keterlambatan keberangkatan kapal, pastinya semua jadwal yang telah dibuat sebelumnya akan berubah det, baik itu jadwal kapal sandar, berlabuh dan lain sebagainya semua akan berubah. Selain itu biasanya jika terlalu lama barang diterima oleh pemilik barang, nanti mereka komplain. Dan yang paling pasti adalah penambahan biaya operasional kapal det.”

Peneliti : “Siap pak. Lalu bagaimana upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal pak?”

Narasumber : “Upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah terjadinya keterlambatan khususnya untuk pihak darat yaitu dengan diadakannya perawatan *crane* yang baik dan secara teratur agar tidak terjadi kerusakan saat proses bongkar muat sedang berlangsung. Adanya komunikasi yang baik dari berbagai pihak dalam masalah apapun.”

Peneliti : “Siap pak, terima kasih atas waktu yang telah diberikan.”



LAMPIRAN GAMBAR



PT Temas Shipping
 Jl. Yos Sudarso Kav.33 Sunter Jaya, Jakarta Utara 14350 Indonesia
 Telp. (021) 4392388

Sailing Order

Bersama ini kami memberitahukan mengenai rencana pergerakan

Kade : 213
Kapal : KM WARIH MAS
Voyage : 06410
Harf/Tanggal : 20-Des-18
Jam : 03:30 LT
Tujuan : PONTIANAK

Untuk itu mohon agar dipersiapkan segala sesuatunya mengenai pergerakan tersebut diatas 1 (satu) jam sebelumnya.

	ETA		ATA		ETB		ATB	
	Plan	Act	Plan	Act	Plan	Act	Plan	Act
	L		L		L		L	
	L		L		L		L	
	L		L		L		L	
	L		L		L		L	

	20 Full		40 Full		20 Mty		40 Mty	
	Plan	Act	Plan	Act	Plan	Act	Plan	Act
JML BONGKARAN					198		6	
JML MUATAN (esti)	430		12					
TOTAL	430		12		198		6	
GRAND TOTAL Plan	646 BOX		664 TEUS					
GRAND TOTAL Act	BOX		TEUS					

BONGKA			
Est Mulai Bongkar	19/12/18	11:00	L
Act Mulai Bongkar			L

MUAT			
Est Selesai Muat	20/12/18	03:30	L
Act Selesai Muat			L

ETD	20/12/18	04:30	L
ATD			L

ALAT BONGKAR MUAT	
QCC	2 UNIT
HMC	UNIT
TRUCK	UNIT
SL / FL	UNIT
BC	
H	
PLANNING	40 BOX/JAM
ACTUAL	BOX/JAM

Est waktu B/M	16 Jam
Actual waktu B/M	Jam

Demikian pemberitahuan ini kami sampaikan. Atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

Jakarta, 19 Desember 2018



Operasional
Operasional



NAHKODA

NB: perubahan jadwal akan di informasikan secepatnya.

CS Dipindai dengan CamScanner

Sumber : MV. Warih Mas

Gambar : Sailing order



PT Temas Shipping

Jl. Yos Sudarso Kav.33 Sunter Jaya, Jakarta Utara 14350 Indonesia
Telp. (021) 4302388

Sailing Order

Bersama ini kami memberitahukan mengenai rencana pergerakan

Kade : 116
Kapal : KM WARIH MĀS
Voyage : 013/19
Hari/Tanggal : 12-Feb-2019
Jam : 13:00 LT
Tujuan : PERAWANG

Untuk itu mohon agar dipersiapkan segala sesuatunya mengenai pergerakan tersebut diatas 1 (satu) jam sebelumnya.

ETA	L
ATA	L
ETB	L
ATB	L

BONGKAR	
Est Mulai Bongkar	11/02/19, 18:00 L
Act Mulai Bongkar	L

MUAT	
Est Selesai Muat	12/02/19 12:00 L
Act Selesai Muat	L

ETD	12/02/19 13:00 L
ATD	L

	20 Full		40 Full		20 Mty		40 Mty	
	Plan	Act	Plan	Act	Plan	Act	Plan	Act
JML BONGKARAN	20				207		12	BO X
JML MUATAN (est)	440		14					BO X
TOTAL	460		14		207		12	BO X
GRAND TOTAL Plan	693		719					
GRAND TOTAL Act	BO X		TEU S					
ALAT BONGKAR MUAT								
QC	2							UNT
HMC								UNT
TRUCK								UNT
SL / FL								UNT
BC H								
PLANNING	40				BO X	JAM		
ACTUAL					BO X	JAM		
Est waktu B/M	18					Jam		
Actual waktu B/M						Jam		

Demikian pemberitahuan ini kami sampaikan. Atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

Jakarta, 11 Februari 2019


Operasional


NAHKODA

NB: perubahan jadwal akan di informasikan secepatnya.

CS Dipindai dengan CamScanner

Sumber : MV. Warih Mas

Gambar : Sailing order



PT Temas Shipping

Jl. Yos Sudarso Kav 33 Sunrise Jaya, Jakarta Utara 14350 Indonesia
Telp. (021) 4302388

Sailing Order

Bersama ini kami memberitahukan mengenai rencana pergerakan

Kode : 213
Kapal : KM WARIH MAS
Voyage : 013/19
Hari/Tanggal : 02-Apr-19
Jam : 13:00 LT

Tujuan : PONTIANAK

Untuk itu mohon agar dipersiapkan segala sesuatunya mengenai pergerakan tersebut diatas 1 (satu) jam sebelumnya.

ETA	L
ATA	L
ETB	L
ATB	L

BONGKA	
Est Mulai Bongkar	02/04/19 00:00 L
Act Mulai Bongkar	L

MUAT	
Est Selesai Muat	02/04/19 12:00 L
Act Selesai Muat	L

ETD	02/04/19 13:00 L
ATD	L

	20 Full		40 Full		20 Mtj		40 Mtj	
	Plan	Act	Plan	Act	Plan	Act	Plan	Act
JML BONGKARAN					214		3	BO X
JML MUATAN (est)	255		3					BO X
TOTAL	255		3		214		3	BO X

GRAND TOTAL Plan	475 BOX	484 TEUS
GRAND TOTAL Act	BO X	TEUS

ALAT BONGKAR MUAT	
QCC	2 UNIT
HMC	UNIT
TRUCK	UNIT
SL / FL	UNIT
BC	H
PLANNING	40 BOX/JAM
ACTUAL	BOX/JAM

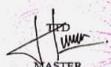
Est waktu B/M	12 Jam
Actual waktu B/M	Jam

Demikian pemberitahuan ini kami sampaikan. Atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

Jakarta, 01 April 2019

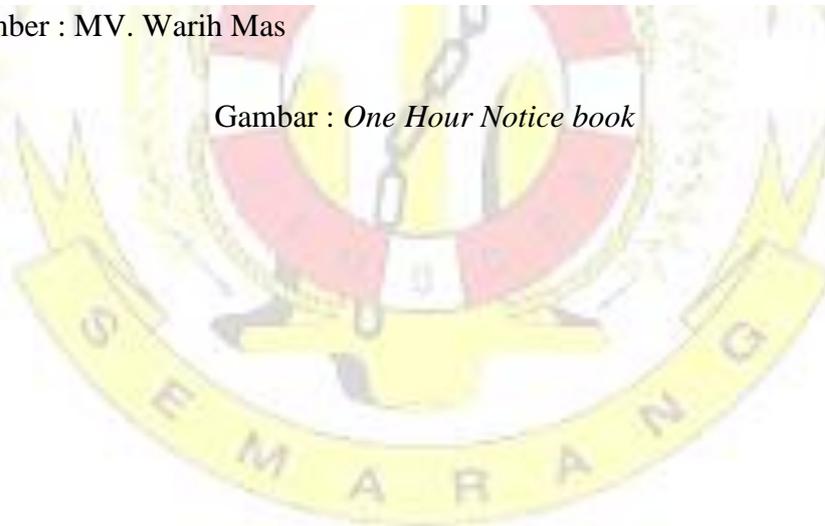


NB: perubahan jadwal akan di informasikan secepatnya.

P. T. ASIA MARINE TEMAS		P. T. ASIA MARINE TEMAS	
ONE HOUR NOTICE		ONE HOUR NOTICE	
MV. WARIH MAS		MV. WARIH MAS	
PRO	: MASINIS JAGA	VOY	: 03 / 19
PRO	: MASINIS JAGA	VOY	: 03 / 19
POSISI	: KADE 116	POSISI	: KADE 116
TANGGAL	: 12 FEBRUARI 2019	TANGGAL	: 12 FEBRUARI 2019
JAM	: 12.00 WIB	JAM	: 16.00
MOHON DISIAPKAN	MESIN INDUK MOTOR BANTU BOW TRUSTER STROM JANGKAR DLL	MOHON DISIAPKAN	MESIN INDUK MOTOR BANTU BOW TRUSTER STROM JANGKAR DLL
UNTUK OLAH GERAK KAPAL : BERANGKAT - TBA - SANDAR - SHIFTING -		UNTUK OLAH GERAK KAPAL : BERANGKAT - TBA - SANDAR - SHIFTING -	
BERLABUH DARI : KADE 116 / TPK		BERLABUH DARI : TPK (116)	
 MASTER		 MASTER	
CH ENGINEER	: <i>[Signature]</i>	CH OFFICER	: <i>[Signature]</i>
CH ENGINEER	: <i>[Signature]</i>	CH OFFICER	: <i>[Signature]</i>
2ND ENGINEER	: <i>[Signature]</i>	2ND OFFICER	: <i>[Signature]</i>
2ND ENGINEER	: <i>[Signature]</i>	2ND OFFICER	: <i>[Signature]</i>
3RD ENGINEER	: <i>[Signature]</i>	3RD OFFICER	: <i>[Signature]</i>
3RD ENGINEER	: <i>[Signature]</i>	3RD OFFICER	: <i>[Signature]</i>
4TH ENGINEER	: <i>[Signature]</i>	BOSUN	: <i>[Signature]</i>
4TH ENGINEER	: <i>[Signature]</i>	BOSUN	: <i>[Signature]</i>
MANDOR	: <i>[Signature]</i>	JURU MUDI 1	: <i>[Signature]</i>
MANDOR	: <i>[Signature]</i>	JURU MUDI 1	: <i>[Signature]</i>
OILER 1	: <i>[Signature]</i>	JURU MUDI 2	: <i>[Signature]</i>
OILER 1	: <i>[Signature]</i>	JURU MUDI 2	: <i>[Signature]</i>
OILER 2	: <i>[Signature]</i>	JURU MUDI 3	: <i>[Signature]</i>
OILER 2	: <i>[Signature]</i>	JURU MUDI 3	: <i>[Signature]</i>
OILER 3	: <i>[Signature]</i>	KOKI	: <i>[Signature]</i>
OILER 3	: <i>[Signature]</i>	KOKI	: <i>[Signature]</i>
CADET MESIN	: <i>[Signature]</i>	PELAYAN	: <i>[Signature]</i>
CADET MESIN	: <i>[Signature]</i>	PELAYAN	: <i>[Signature]</i>
CADET DECK	: <i>[Signature]</i>	CADET DECK	: <i>[Signature]</i>
CADET DECK	: <i>[Signature]</i>	CADET DECK	: <i>[Signature]</i>

Sumber : MV. Warih Mas

Gambar : One Hour Notice book



Ship: MV WARIH MAS Voyage No. 06A/18 Date 20 DECEMBER 2018
 Port: TANJUNG PRIOK Arrived: Departed: ✓

Ahead				Stop	Astern			
D/Slow	Slow	Half	Full		D/Slow	Slow	Half	Full
02 30	CHN							
03 00	TESTED	M/E						
						SDS 36		
						07 00		
07.18						07 36		
	07.20							
		07 25				ARJUNA		
						07 00		
						07 30		

Pilot Mr. _____ Embarked: 07 00 hr. min. Disembarked: 07 42 hr. min.
 Eng. S.B. 03 30, First line to shore: _____ Made fast: _____
 RFA/FWE 09 00, Single up: 07 12 Cast off: 07 18

Officer/Engr. on duty _____ Master/C.Engr. _____

Sumber : MV. Warih Mas

Gambar : manouvering book

PT. PELAYARAN TIRTAMAS EXPRESS	074-A ARRIVAL CHECKLIST (DECK)	S	SET
		Release: 11/12/17	

Ship's Name : **WARIH MAS**

Voyage No : **013/19**

Port of Call : **Potomanak** ⚓

To be filled in by the Duty Officer :	GO	NO GO	REMARKS
Information to engine department about ETA approx. EOSV and expected first manouver	(✓)	()	
Echo sounder, Echograph	(✓)	()	
Electronical navigational aids / AIS	(✓)	()	
Radars set up and tuned Radios, Walky-Talkies, Intercom	(✓)	()	
Primary and emergency navigation lights and signals, sound signal equipment	(✓)	()	
Steering gear	(✓)	()	
Indicators for rudder, engine revolutions	(✓)	()	
Mooring ropes and necessary equipment on stations prepared Anchoring equipment prepared, both anchors ready for let go Navigational flags and lights exhibited	(✓)	()	
Approaching conditions as depths, shoals, tidal conditions, anchorage and prohibited areas checked	(✓)	()	
Communication channels of pilots/port authorities noted in nautical charts	(✓)	()	
Latest weather reports and navigational messages available	(✓)	()	
Pilot ladder prepared according pilots advice (incl. lighting during night)	(✓)	()	
Checked operation of bow thruster (if available)	(✓)	()	
Test maneuver astern/ahead performed	(✓)	()	

If one ore more No Go - who has decided/permited to enter

(✓) Master

(-) Pilot

(-) Harbor Control

Date & Time

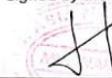
: 22 Des 2018 / 00:54 LT

Signed & Name by the Duty Officer

: *[Signature]*
Rifka Wanga S

PT. PELAYARAN TIRTAMAS EXPRESS	074-A ARRIVAL CHECKLIST (DECK)	S	SET
		Release: 11/12/17	

To be filled in by the Master:	
Inward clearance formalities prepared	
Arrival and port regulations given by agents and published in Admiralty list of Radio Signals checked	
Specific regulations (if any) of the Company for this port checked	
Information to Chief Engineer about fixed EOSV	
Established VHF contact to VTS, port authorities and pilots according specified port regulations. Update of ETA given by radio communications to pilots, agents and authorities	
Checked up navigational conditions as prepared by Duty Officer	
Crew on deck and in engine department on standby for mooring maneuver	
Bridge Manned with helmsman	
Filling out of this check list recorded and signed in log book	

Date / Time Pilot on board: —	Date / Time arrival: 22 / 12 / 2018 / 00:59 LT	Signed by the Master  La Hasan
----------------------------------	---	--

074-A – Bridge Checklist Before Arrival | Page 2 of 2

Sumber : MV. Warih Mas

Gambar : Arrival Report



Sumber : MV. Warih Mas

Gambar : Bay Plan



STABILITY CALCULATION

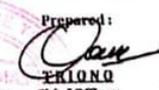
Date: 02/04/2019 Voyage No: 013/19
 Port Of Loading: JAKARTA Port Of Discharging: PONTIANAK

ITEMS	W/TON	Capacity	Fill %	VCG	MOMENT	LCG	MOMENT	F S M
LIGHT SHIP	3043.9			6.037	18376.02	54.61	166221.29	
STORE	30.0			10.250	307.50	11.00	330.00	
CREW	3.0			11.500	34.50	11.70	35.10	
FOOD / PROVISION	2.5			10.250	25.625	11.00	27.50	
CONSTANT	0.0			10.250	0	11.00	0.00	
Total - 1	3079.4			48.287	18743.65	99.31	166613.89	
FORE BWT NO.1-P	0.00	391.24	0.0%	0.00	0.00	104.99	0.00	0.000
FORE BWT NO.1-S	0.00	391.24	0.0%	0.00	0.00	104.99	0.00	0.000
FORE BWT NO.2-P	0.00	233.83	0.0%	0.00	0.00	88.86	0.00	0.000
FORE BWT NO.2-S	0.00	233.83	0.0%	0.00	0.00	88.86	0.00	0.000
DB-BWT NO.1-P	11.48	368.47	3.1%	0.00	0.00	86.08	988.24	0.000
DB-BWT NO.1-S	11.48	368.47	3.1%	0.00	0.00	86.08	988.24	0.000
DB-BWT NO.2-P	11.48	570.97	2.0%	0.00	0.00	63.50	728.98	0.000
DB-BWT NO.2-S	11.48	570.97	2.0%	0.00	0.00	63.50	728.98	0.000
DB-BWT NO.3-P	11.48	583.69	2.0%	0.00	0.00	37.31	428.32	0.000
DB-BWT NO.3-S	11.48	583.69	2.0%	0.00	0.00	37.31	428.32	0.000
S-BWT NO.1-P	0.00	89.49	0.0%	5.00	0.00	86.20	0.00	0.000
S-BWT NO.1-S	0.00	89.49	0.0%	5.00	0.00	86.20	0.00	0.000
S-BWT NO.2-P	0.00	126.36	0.0%	5.00	0.00	63.50	0.00	0.000
S-BWT NO.2-S	0.00	126.36	0.0%	5.00	0.00	63.50	0.00	0.000
S-BWT NO.3-P	0.00	126.16	0.0%	5.00	0.00	36.94	0.00	0.000
S-BWT NO.3-S	0.00	126.16	0.0%	5.00	0.00	36.94	0.00	0.000
AFT BWT NO.1-P	0.00	46.59	0.0%	4.41	0.00	2.14	0.00	0.000
AFT BWT NO.1-S	0.00	46.59	0.0%	4.41	0.00	2.14	0.00	0.000
AFT BWT NO.2-P	0.00	43.00	0.0%	3.50	0.00	0.60	0.00	0.000
AFT BWT NO.2-S	0.00	43.00	0.0%	3.50	0.00	0.60	0.00	0.000
Total - 2	68.88	5159.58	1.33%	45.83	0.00	1160.26	4291.09	0.000
FWT / P	30.00	46.660	64.3%	8.70	261.12	-0.04	-1.11	23.390
FWT / S	30.00	46.660	64.3%	8.70	261.12	-0.04	-1.11	23.390
Total - 3	60.00	93.32	64.3%	17.41	522.24	-0.07	-2.22	46.780
DO-TK -P	27.00	39.73	68.0%	0.36	9.77	20.88	563.84	236.020
DO-TK -S	27.00	40.16	67.2%	0.36	9.77	20.88	563.84	236.020
DO-DAY NO.1	0.00	3.34	0.0%	4.60	0.00	10.30	0.00	0.000
DO-DAY NO.2	0.00	3.92	0.0%	4.60	0.00	10.46	0.00	0.000
FO-TK -P	9.00	182.65	4.9%	1.43	12.84	21.11	190.03	55.400
FO-TK -S	9.00	185.12	4.9%	1.43	12.84	21.11	190.03	55.400
FO-DAY NO.1	4.84	4.68	103.3%	5.60	27.08	16.95	81.97	0.260
FO-DAY NO.2	4.84	6.88	70.3%	5.25	25.39	16.95	81.97	0.860
HO-SETT TK	0.00	11.47	0.0%	4.60	0.00	16.97	0.00	0.000
LUB OIL TK	0.98	7.93	12.4%	0.11	0.10	11.44	11.22	3.610
LO CIRC TK	0.28	7.01	4.0%	0.00	0.00	13.21	3.74	0.000
COOL WT TK	0.00	27.14	0.0%	0.02	0.00	5.40	0.00	0.190
OVER OT	0.00	12.78	0.0%	0.00	0.00	14.93	0.00	0.000
S.O.T	0.00	12.35	0.0%	0.00	0.00	12.70	0.00	0.000
DIRTY LO TK	0.00	12.78	0.0%	0.00	0.00	14.93	0.00	0.000
BILGE TK	0.00	17.83	0.0%	0.00	0.00	8.70	0.00	0.000
Total - 4	82.94	576.76	14.4%	28.35	97.81	236.93	1686.64	587.760
CONTAINER ON BOARD								
CARGO IN HOLD 02	1905			2.60	4953.00			
CARGO IN HOLD 04	1815			5.20	9438.00			
CARGO IN HOLD 06	1524			7.80	11887.20			
CARGO ON DECK 82	494			11.50	5681.00			
CARGO ON DECK 84	0			14.10	0.00			
CARGO ON DECK 86	0			16.70	0.00			
CARGO ON DECK 88	0			19.30	0.00			
TOTAL CARGO ON BOARD	5738			77.20	31959.20		35360.79	
Deadweight	5949.82			168.79	32579.25			
Displacement	9029.22			5.68	51322.90	58.28	526190.19	634.54

DISTANCE LCG FR MP	58.28
DISTANCE LCB FR MP	60.00
DISTANCE LCB - LCG	1.73
LCF	58.48
	-1.52
MCT1	175.38
TRIM	0.89
TPC	22.74
LBP	115.00
M.DRAUGHT	4.10

KM	11.46	m
KG	5.68	m
GM	5.77	m
Corr' PS	0.07	m
GM EIF	5.70	m

DRAFT	
FORE	3.66 m
MEAN	4.10 m
AFTER	4.54 m
TRIM	0.89 m

Akndwledge:  Prepared: 

Master Chief Officer

Sumber : MV. Warih Mas

Gambar : Stability Calculation



Sumber : MV. Warih Mas

Gambar : Tekanan *sea cooling water*



Sumber : MV. Warih Mas

Gambar : *Sea chest* kotor



Sumber : MV. Warih Mas

Gambar : Pembersihan *sea chest*



Sumber : Dokumentasi pribadi

Gambar : *Crane* rusak

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Mufidatun Khasanah
2. Tempat / Tanggal Lahir : Kebumen, 15 September 1998
3. NIT : 531611106004 N
4. Alamat Asal : Bumiharjo RT 01/RW 05,
Klirong, Kebumen
5. Agama : Islam
6. Jenis kelamin : Perempuan
7. Golongan darah : B
8. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Suratman
 - b. Ibu : Tursini
 - c. Alamat : Bumiharjo RT 01/RW 05, Klirong, Kebumen
9. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD Negeri 3 Bumiharjo, Tahun
(2004-2010)
 - b. SMP : SMP Negeri 5 Kebumen, Tahun
(2010-2013)
 - c. SMA : SMA Negeri 1 Petanahan, Tahun
(2013-2016)
 - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, Tahun (2016 – 2021)
10. Pengalaman Pratek Laut
 - a. Perusahaan Pelayaran : PT. Asia Marine TEMAS
 - b. Nama Kapal : MV. Warih Mas
 - c. Masa Layar : 20 September 2018 – 22 Oktober 2019

