

**RUTINITAS PERAWATAN *TURNBUCKLE* GUNA
MENINGKATKAN KESELAMATAN MUATAN PETI KEMAS
DI MV. SPIL NITA**



YUSUF AKHMAD

NIT. 541711106371 N

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

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

**RUTINITAS PERAWATAN *TURNBUCKLE* GUNA MENINGKATKAN
KESELAMATAN MUATAN PETI KEMAS DI MV. SPIL NITA**

DISUSUN OLEH :

YUSUF AKHMAD
NIT.541711106371 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan didepan Dewan Penguji

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 28/07/2021

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodeologi dan Penulisan

Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar.

Penata Tk.I(III/d)

NIP. 197406141998081001

PURWANTONO, S.Psi, M.Pd.

Penata Tk.I(III/d)

NIP. 19661015 199703 1 002

Mengetahui:

Ketua Program Studi Nautika

Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar.

Penata Tk.I(III/d)

NIP. 197406141998081001

HALAMAN PENGESAHAN

RUTINITAS PERAWATAN *TURNBUCKLE* GUNA MENINGKATKAN
KESELAMATAN MUATAN PETI KEMAS DI MV. SPIL NITA

DISUSUN OLEH :

YUSUF AKHMAD
NIT. 541711106371 N

Telah diuji dan disahkan oleh Dewan Penguji serta dinyatakan lulus dengan
nilai.....pada tanggal.....2021

Penguji I

Capt. SUHERMAN, M.Si, M.Mar
Penata Tingkat I, III/d
NIP.196609151999031001

Penguji II

Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar.
Penata Tingkat I, (III/d)
NIP. 197406141998081001

Penguji III

AWEL SURYADI, S.ST, M.Si.
Penata Tingkat I, III/d
NIP. 197705252005021001

Dikukuhkan Oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG

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

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : YUSUF AKHMAD
NIT : 541711106371 N
Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul "Rutinitas Perawatan *Turnbuckle* Guna Meningkatkan Keselamatan Muatan Peti Kemas Di MV. Spil Nita" 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



MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Jangan pergi mengikuti kemana jalan akan berujung. Buat jalanmu sendiri dan tinggalkanlah jejak.
2. Ubah pikiranmu dan kau dapat mengubah duniamu.
3. Jangan mudah menyerah karena kebahagiaan orang tua ketika melihatmu bisa berdiri tegap dengan kedua kakimu.
4. Ikuti alurnya bagai air sungai yang mengalir

Persembahan:

1. Orang tua saya tercinta, Bapak Agus Rokhmad dan Ibu Ngatini.
2. Dr. Capt. Mashudi Rofiq, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar. selaku dosen pembimbing I.
4. Bapak Purwantono, S.Psi, M.Pd. selaku dosen pembimbing II.
5. Semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi yang tidak dapat di sebutkan satu persatu.

PRAKATA



Puji syukur kepada Allah azza wajalla. Berkat rahmat dan anugerah-Nya tugas skripsi dengan judul “Rutinitas perawatan *turnbuckle* guna meningkatkan keselamatan muatan peti kemas di MV. Spil Nita” dapat diselesaikan dengan baik.

Tujuan skripsi ini disusun adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang bagi Taruna Program Diploma IV Jurusan Nautika yang telah melaksanakan praktek laut di kapal-kapal pelayaran niaga.

Terselesaikan skripsi ini tentunya tidak terlepas dari dorongan dan bimbingan berbagai pihak. Maka dari itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada yang terhormat.

1. Bapak dan Ibu tersayang, Bapak Agus Rokhad dan Ibu Ngatini yang telah tulus mendoakan, membimbing dan memberi semangat serta tidak pernah berhenti mengingatkan untuk selalu meminta pertolongan kepada Tuhan Yang Maha Esa.
2. Dr. Capt. Mashudi Rofiq, M.Sc, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
3. Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar. selaku ketua jurusan Nautika PIP Semarang & Dosen Pembimbing I serta seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.

4. Bapak Purwantono, S.Psi, M.Pd. selaku dosen pembimbing II yang dengan sabar telah menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing penulis menyusun skripsi ini.
5. Seluruh crew MV. Spil Nita yang sudah banyak memberikan ilmu dan pengalaman tak terlupakan kepada penulis pada saat praktik laut.
6. Seluruh taruna-taruni PIP Semarang angkatan 54 yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi.
7. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Semoga Allah azza wajalla membalas segala kebaikan dan ketulusan semua pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Penulis mengharapkan saran atau koreksi dari para pembaca yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Apabila ada hal-hal yang tidak berkenan atau pihak-pihak lain yang merasa dirugikan, penulis mohon maaf. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan bagi pembaca.

Semarang,

Penulis

YUSUF AKHMAD

NIT. 541711106371 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN`	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
HALAMAN PRAKARA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
ABSTRAKSI	xiii
<i>ABSTRACT`</i>	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan Penelitian`	3
1.4 Manfaat Penelitian	3
1.5 Sistematika Penulisan	4
BAB II LANDASAN TEORI	6
2.1.1 Pengertian Rutinitas.....	6
2.1.2 Pengertian Perawatan.....	6

2.1.3 Pengertian Keselamatan.....	9
2.1.4 Pengertian Petikemas	10
2.1.5 Pengertian <i>Trunbuckle</i>	14
2.1.6 Definisi Operasional	16
2.1.7 Kerangka Pikir	18
2.1.8 Penjelasan Kerangka Pikir Penelitian	19
BAB III METODE PENELITIAN.....	20
3.1 Waktu dan Lokasi Penelitian	20
3.2 Metode Penelitian	20
3.3 Sumber Data.....	21
3.4 Pengumpulan Data.....	22
3.5 Teknik Analisis Data.....	23
BAB IV PEMBAHASAN.....	25
4.1 Gambaran Umum Objeck Penelitian	25
4.2 Analisa Hasil Penelitian.....	29
4.3 Pembatasan Masalah.....	30
BAB V PENUTUP.....	45
5.1 Kesimpulan	45
5.2 Saran	56
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Ship Particular.....	27
--------------------------------	----



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.7 Kerangka Pikir.	18
Gambar 4.3 Grasse dan solar	37
Gambar 4.4 Menyikat <i>grasse</i> yang kering	38
Gambar 4.5 Greessing turnbuckle.....	38



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Crew List</i>	49
Lampiran 2 Surat Mutasi On.....	50
Lampiran 3 Surat Mutasi Off	51
Lampiran 4 <i>Ship Particular</i>	52
Lampiran 5 Dokumen Riwayat Kapal	53
Lampiran 6 SKL Hasil Turnitin	54
Lampiran 7 Hasil Wawancara.....	55



ABSTRAK

Yusuf Akhmad. (541711106371), 2021 “Rutinitas Perawatan *Turnbuckle* Guna Meningkatkan Keselamatan Muatan Peti Kemas Di MV. SPIL NITA”. Skripsi, Jurusan Nautika, PIP, Semarang. Pembimbing I: Capt. Dwi Antoro., MM, M. Mar Pembimbing II: Purwanto, S.Psi, M.Pd

Trunbuckle adalah alat ini biasanya dipasang digeladak ditempat-tempat *lashing deck*. Bentuknya berupa dua buah batang berulir dimana salah satu ujungnya mempunyai ikatan berupa segel dan ujung lainnya berfungsi menghubungkan kemata dari *lasing bar*, bila bagian tengahnya diputar maka kedua batang berulir akan berputar mengencang atau mengendur. Sehingga dalam pengoprasian dan perawatan *trunbuckle* adalah hal yang biasa. Sering terjadinya kecelakaan kerja dikarenakan kurangnya optimalnya kerja di atas kapal karena kurangnya perawatan *turnbuckle* tidak memenuhi prosedur yang ada. Peneliti tertarik mengangkat rumusan masalah untuk dibahas dengan judul “Rutinitas Perawatan *Turnbuckle* Guna Meningkatkan Keselamatan Muatan Peti Kemas Di MV. Spil Nita”

Peneliti menggunakan metode deskriptif kualitatif berdasarkan hasil observasi, studi kepustakaan, wawancara, dan dokumentasi. Peneliti menganalisis perawatan *turnbuckle* yang terjadi di kapal, dan menjelaskan upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja.

Hasil yang diperoleh dari peneliti ini untuk menunjang perawatan *turnbuckle* hendaknya awak kapal memahami prosedur dan tahapan-tahapan perawatan yang baik dan benar, selalu melakukan pendataan secara berkala terhadap alat-alat kerja diatas kapal agar alat-alat kerja dikapal selalu tersedia dan memadai guna menunjang sistem kerja di atas kapal dan melaksanakan perawatan *turnbuckle* secara berkala, Upaya mengatasi kendala dalam perawatan *turnbuckle* dapat berjalan optimal perlu adanya koordinasi dua arah dari pihak kapal dengan pihak kantor untuk menunjang suplay alat-alat perawatan *turnbuckle* dan perlunya koordinasi antar awak kapal guna melaksanakan perawatan berkala.

Kata Kunci: Prosedur, *turnbuckle*, Kecelakaan Kerja

ABSTRACT

Yusuf Ahmad. (541711106371), 2021 "Turnbuckle Maintenance Routine To Improve Container Load Safety In MV. SPIL NITA". Thesis, Department of Nauticals, PIP, Semarang. Supervisor I: Capt. Dwi Antoro., MM, M. Mar Advisor II: Purwantono, S.Psi, M.Pd

Trunbuckle is this tool is usually installed on the deck in places lashing deck. The shape is in the form of two threaded rods where one end has a bond in the form of a seal and the other end functions to connect the eyes of the welding bar, when the middle is rotated, the two threaded rods will rotate, tighten or loosen. So the operation and maintenance of the *trunbuckle* is commonplace. Work accidents often occur due to the lack of optimal work on the ship due to lack of turnbuckle maintenance that does not meet existing procedures. Researchers are interested in raising the problem formulation to be discussed with the title "*Turnbuckle Maintenance Routines to Improve Container Loading Safety in MV. Nita's Spill*"

The researcher used a qualitative descriptive method based on the results of observations, literature studies, interviews, and documentation. The researcher analyzed the turnbuckle maintenance that occurred on the ship, and explained the efforts made to prevent work accidents.

The results obtained from this researcher to support *turnbuckle* maintenance, the crew should understand the procedures and stages of good and correct maintenance, always carry out regular data collection on the work tools on board so that the work tools on board are always available and adequate to support the system. work on ships and carry out *turnbuckle* maintenance on a regular basis. Efforts to overcome obstacles in *turnbuckle* maintenance can run optimally, it is necessary to have two-way coordination from the ship and the office to support the supply of turnbuckle maintenance tools and the need for coordination between ship crews to carry out periodic maintenance.

Keywords: Procedure, *turnbuckle*, Work Accident

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kapal MV. Spil Nita merupakan kapal *general cargo*. Kapal *general cargo* ialah kapal yang membawa muatan berupa barang. Barang yang dibawa berupa barang yang dikemas di dalam peti kemas. Kapal MV. Spil Nita merupakan kapal *general cargo (container)* yang dilengkapi dengan *crane* untuk mengangkat barang bongkar muat.

Penyusunan muatannya dimuat di dalam palka dan lainnya lagi dimuat di atas *deck*. Muatan di atas *deck* berperan untuk menjamin keamanan. Penting untuk menjamin keamanan muatan. Tujuan pengamanan tersebut supaya muatan sampai di pelabuhan dengan cepat, dan efisien. Jika tidak di *lashing* dengan baik akan menyebabkan kerusakan muatan. Dalam hal ini yang disebut “*lashing*”, sistemnya ialah berbentuk *stick* dan *turnbuckle* pasang terhadap muatan agar tidak bergeser. Pada saat melakukan praktek laut di atas MV. Spil Nita sering kali ditemukan beberapa muatan peti kemas dengan mengikat muatan yang tidak sesuai dengan prosedur. Dalam hal mengurangi kerusakan peti kemas, penyusunan bongkar muat, tata cara *lashing* sesuai *standard* sangat diperlukan, karena berpengaruh dikeselamatan kapal, ABK (anak buah kapal), dan muatan selama pelayaran.

Mengingat jalur yang dilalui dan cuaca buruk yang dapat berakibat fatal seperti muatan hilang atau jatuh ke laut. Oleh sebab itu, terutama untuk kapal

kontainer harus selalu diperhatikan pada saat proses bongkar maupun muat ataupun ketika kapal sedang dalam pelayaran di laut. Terutama pada kontainer (peti kemas) yang berada di atas *deck* kapal, ini yang sering menjadi salah satu faktor permasalahan penting yang harus selalu diperhatikan oleh Mualim Jaga maupun ABK, karena termasuk faktor keamanan muatan yang menjadi hal utama yang sangat serius diperhatikan Mualim I yang bertanggung jawab dalam hal pengaturan muatan dan ABK kapal sebagai pelaksananya.

Namun ada beberapa faktor yang dapat membahayakan keselamatan kapal, sistem bongkar muat barang dengan peti kemas diperlukan sistem pengamanan saat muatan telah berada di kapal, sistem pengamanan tersebut harus optimal untuk mengurangi resiko keselamatan di atas kapal. Kurangnya perawatan alat *lashing* juga mempengaruhi fungsi dari alat *lashing* tersebut. Rusaknya alat *lashing* dapat mengakibatkan muatan tidak terikat dengan baik sehingga muatan dapat terjatuh, kurangnya koordinasi antar ABK juga berpengaruh besar terhadap proses pelashingan

Hampir setiap *voyage* kapal memuat kontainer penuh Jadi dalam pengamanan dan pelashingan muatan ini harus sesuai dengan prosedur yang ada, namun dalam pelaksanaan banyak *container 3 tier* yang tidak terikat karena sudah rusak *stick* maupun *turnbuckle* oleh karena itu skripsi ini mengangkat permasalahan tentang perawatan “Rutinitas perawatan *turnbuckle* guna meningkatkan keselamatan muatan peti kemas di MV. Spil Nita” guna meningkatkan keselamatan muatan peti kemas. Hal ini dimaksud karena begitu

pentingnya keselamatan kapal serta muatannya selama dalam pelayaran, sehingga muatan sampai ke pelabuhan tujuan dengan selamat.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan hasil uraian latar diatas, maka dapat disimpulkan pokok-pokok permasalahan yang ada, dan dirumuskan sebagai berikut:

- 1.2.1 Bagaimana perawatan *turnbuckle* yang baik dan benar pada MV. Spil Nita ?
- 1.2.2 Kendala-kendala apa yang dihadapi saat perawatan *turnbuckle* ?
- 1.2.3 Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala dan perawatan *turnbuckle* ?

1.3 Tujuan Penelitian

Dari uraian diatas di peroleh tujuan penelitian skripsi sebagai berikut:

- 1.3.1 Untuk mengetahui pelaksanaan perawatan *turnbuckle* baik dan benar di kapal MV. Spil Nita.
- 1.3.2 Untuk mengetahui kendala yang di hadapi saat perawatan *turnbuckle* di kapal MV. Spil Nita.
- 1.3.3 Untuk mengetahui upaya-upaya pengoptimalkan perawatan *turnbuckle* di kapal MV. Spil Nita.

1.4 Manfaat Peneliti

Berdasarkan hasil penelitian penulis dapat menghasilkan suatu manfaat, yang didapat sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat secara teoritis :

1.4.1.1 Penelitian ini dapat bermanfaat untuk mengetahui bagaimana cara rutinitas perawatan *turnbuckle* guna meningkatkan keselamatan muatan peti kemas di MV. Spil Nita.

1.4.1.2 Penelitian ini diharapkan untuk mengetahui bagaimana cara menanggulangi kerusakan yang di alami *turnbuckle* di kapal MV. Spil Nita.

1.4.2 Manfaat secara praktis :

1.4.2.1 Penelitian ini diharapkan untuk menambah pemikiran *crew* kapal dalam perawatan alat *turnbuckle* di kapal MV. Spil Nita.

1.4.2.2 Penelitian ini diharapkan menambah wawasan ilmu pengetahuan dan pengalaman taruna.

1.4.2.3 Penelitian ini untuk tambahan informasi dan referensi di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dibagi menjadi lima bab, masing-masingnya saling berkaitan satu sama lainnya sehingga mempermudah pembaca memahami serta mengetahui pokok permasalahan.

BAB I PENDAHULUAN.

Bab ini penulis menguraikan latar belakang, perumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian.

BAB II LANDASAN TEORI.

Bab ini penulis menguraikan tinjauan pustaka, kerangka pikir penelitian, definisi operasional yang berhubungan dengan masalah sesuai judul skripsi yang penulis bahas meliputi tentang bagaimana cara perawatan *lashing* kapal.

BAB III METODE PENELITIAN.

Bab ini penulis menjelaskan tentang metode yang dilakukan penulis serta, teknik analisis yang menerangkan tentang metode-metode guna menyelesaikan permasalahan yang dibahas.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini penulis menjelaskan fakta yang terjadi di kapal tempat penulis melakukan penelitian, pemecahan masalah dari keseluruhan masalah di skripsi secara mendetail dan jelas sesuai pokok permasalahan.

BAB V PENUTUP.

Bab ini penulis memberikan kesimpulan serta pemecahan masalah beserta saran untuk mengatasi kendala yang ada dalam Bab II sehingga didapat gambaran yang jelas serta menjurus terhadap permasalahan pokok, saran yang diharapkan dapat segera dilaksanakan dengan benar.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Pengertian Rutinitas

Rutinitas dari kata rutin dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia rutin berarti prosedur yang teratur dan tidak berubah, dan prosedur ialah tahapan pada suatu program yang dijalankan dalam mencapai suatu tujuan. Jika digabungkan pengertian diatas bahwa rutin ialah suatu langkah atau tahapan suatu program (kegiatan tertentu) pada suatu program yang telah dirancang, yang telah dirancang untuk mencapai program, dilakukan secara teratur, tidak berubah-ubah, rutin dilakukan terus menerus dan berkelanjutan.

2.1.2 Pengertian Perawatan

Menurut Suharto (1991), perawatan mesin adalah usaha perawatan dengan menekuni persoalan-persoalan agar mesin biasa beroperasi dengan baik. Menurut Kurniawan (2013), manajemen perawatan ialah usaha untuk menjaga kontinuitas produksi, sehingga mendapatkan produk yang berkualitas, melalui pemeliharaan fasilitas. Menurut Ansori Dan Mustajib (2013), perawatan atau Pemeliharaan (*maintenance*) ialah semua aktivitas yang di perlukan untuk menjaga dan merawat mesin yang berfungsi dengan baik seperti kondisi awal.

2.1.2.1 Tujuan Perawatan

Langkah-langkah perawatan bertujuan untuk memfokuskan pencegahan untuk mengurangi dan menghindari kerusakan dari peralatan dengan memastikan kesiapan serta meminimalkan biaya perawatan. Tujuan utama sistem manajemen perawatan lainnya menurut *Japan Institute of Plan Maintenance and Consultant TPM India*, secara detail disebutkan:

- a. Memperpanjang umur fasilitas produksi.
- b. Menjamin kesiapan kegiatan seluruh fasilitas yang diperlukan untuk pemakaian darurat.
- c. Menjamin keselamatan operator dan pengguna fasilitas.

2.1.2.2 Bentuk-bentuk Perawatan

Menurut *Sucahyo Didik (2009)*, di dalam strategi perawatan terdapat bentuk perawatan. Bentuk perawatan tersebut:

2.1.2.2.1 Perawatan Preventif (*Preventive Maintenance*)

Perawatan yang berfungsi mencegah terjadinya kerusakan, atau cara perawatan yang direncanakan untuk pencegahan (prefentif).

2.1.2.2.2 Perawatan Korektif

Perawatan bertujuan untuk memperbaiki serta meningkatkan kondisi peralatan sehingga mencapai standar yang dapat diterima. Dalam perbaikan dilakukan peningkatan-peningkatan sedemikian rupa

seperti melakukan perubahan atau modifikasi rancangan agar peralatan menjadi lebih baik.

2.1.2.2.3 Perawatan Berjalan

Dimana perawatan ini dilakukan ketika peralatan dalam keadaan bekerja. Peralatan berjalan digunakan pada peralatan yang beroperasi terus menerus dalam proses produksi.

2.1.2.2.4 Perawatan Prediktif

Perawatan prediktif dilakukan untuk memahami terjadinya perubahan dalam kondisi fisik dan fungsi dari sistem peralatan. Biasanya perawatan prediktif digunakan dengan bantuan panca indra.

2.1.2.2.5 Perawatan Setelah Terjadi Kerusakan (*Breakdown Maintenance*)

Pekerjaan ini digunakan setelah terdapat kerusakan pada peralatan untuk memperbaiki harus disiapkan suku cadang, metrial, dan alat-alat.

2.1.2.2.6 Perawatan Darurat (*Emergency Maintenance*)

Perbaikan yang harus dilakukan karena terdapat kerusakan yang tidak terduga.

Menurut Sucahyo didik (2009), jenis perawatan telah disebutkan, beberapa jenis pekerjaan lain bisa dianggap jenis perawatan seperti:

1. Perawatan dengan cara penggantian (*Replacement instead of maintenance*)

Perawatan ini dengan mengganti peralatan tanpa melakukan perawatan, karena harga peralatan pengganti lebih murah disbanding dari pada biaya perawatan.

2. Pengganti yang direncanakan (*Planned Replacement*)

Setelah menentukan waktu pengganti peralatan dengan peralatan yang baru, tidak memerlukan waktu yang lama untuk melakukan perawatan, kecuali untuk melakukan perawatan dasar yang ringan seperti pelumasan dan penyetelan.

2.1.3 Pengertian Keselamatan

Menurut Davies (1996), keselamatan ialah bebas resiko luka dari suatu kecelakaan di mana kerusakan kesehatan dari suatu akibat langsung, seketika maupun dalam jangka panjang. Levitt (1993) menyatakan bahwa keselamatan ialah usaha meniadakan resiko kerugian, luka dari kecelakaan dan kerusakan kesehatan yang diakibatkan oleh efek jangka pendek serta jangka panjang akibat lingkungan kerja. Menurut Almohawis (1994), keselamatan adalah penyelesaian tanpa kecelakaan. Menurut Efansyah (2007), kejadian yang tidak diharapkan dapat menimbulkan kematian, sakit, luka, kerusakan dan kerugian lainnya.

Menurut Occupational Health And Health Safety management System 18001 (1999), keselamatan ialah bebas dari resiko buruk yang tidak dapat diterima. Menurut Mitropoulos (2005), keselamatan ialah

pengendalian untuk mencapai suatu tingkat resiko yang diterima. Suatu bahaya dalam suatu kegiatan atau kondisi tidak baik, yang tidak terkendalikan dapat berperan terjadi suatu kecelakaan.

2.1.4 Pengertian Peti Kemas

Menurut *Makassar Container Terminal* (2010), peti kemas didefinisikan suatu bentuk (kotak, persegi, dan bulat) terbuat dari logam yang memiliki lubang, pintu guna memasukan suatu barang supaya aman dan terhindar pengaruh cuaca yang dilengkapi dengan alat guna membuka, mengunci digunakan berulang kali.

Menurut *Makassar Container Terminal* (2010), Peti kemas ialah:

1. Memiliki sifat tetap, kuat untuk dipakai berulang kali.
2. Dirancang dengan khusus sebagai tempat guna membawa barang dengan menggunakan satu atau lebih. Model transportasi tanpa mengeluarkan dan memasukkan kembali isinya.
3. Dipasang perlengkapan yang digunakan guna mengenai perpindahan dari suatu mode transport ke mode transport lainnya.
4. Memiliki isi ruangan dalam sekurang-kurangnya $1M^3$ (35.5 Kaki³).

Menurut Capt. Suzdyan M. Mar, (2012:14), peti kemas ialah kontak besar dari berbagai ukuran, terbuat dari berbeberapa jenis pembangunan yang difungsikan untuk pengangkutan barang melalui darat, laut, dan udara. Hal berkaitan dengan ukuran, definisi, jenis sebagainya ditetapkan oleh ISO (*International Standart Organization*),

pada mulanya peti kemas dibuat dengan berbagai macam ukuran yang tidak seragam.

Ukuran Peti Kemas Menurut Standart ISO (*International Standart Organization*) menetapkan ukuran petikemas sebagai berikut:

- a. Peti kemas 20 kaki (*twenty footer container*)
- b. Peti kemas 40 kaki (*fourty footer container*)

Ukuran peti kemas yang tidak sesuai ukuran standar :

- a. Peti kemas 10 kaki (*ten footer container*)
- b. Peti kemas 45 kaki (*fourty five footer container*)

2.1.4.1 Tujuan Penggunaan Peti kemas

Pada buku *Makassar Container Terminal* (2010:12), penggunaan peti kemas berfungsi sebagai tempat penyimpanan barang yang menampung dan menyimpan barang untuk dikirimkan dalam jarak jauh (dengan menggunakan transport) dengan tujuan barang yang ada di dalam, aman dalam perjalanan mulai dari pengirim sampai ke penerima.

2.1.4.2 Kelebihan dan Kekurangan Peti kemas

Pada buku *Makassar Containner Terminal* (2010:14), Walaupun sistem Peti kemas memberikan kepuasan terhadap yang menggunakannya, namun di sisi lain masih terdapat dampak negatif secara umum.

2.1.4.2.1 Keuntungan pada sistem petikemas:

- a. Cepat serta ekonomis dalam menangani peti kemas terutama saat bongkar muat petikemas.
- b. Keamanan pada kerusakan serta pencurian lebih terjaga.

- c. Efisien
- d. Cukup kuat untuk tercapai berkali-kali.
- e. Mengurangi pada waktu lambat kapal di dermaga.

2.1.4.2.2 Kerugian-kerugian pada sistem petikemas :

- a. Kapal peti kemas sangat mahal.
- b. Kurang mengfungsikan tenaga kerja (tidak padat karya).
- c. Infra struktur yang ada disekitarnya seharusnya dibenahi, misalnya jalan disesuaikan untuk pengangkutan peti kemas.

2.1.4.3 Terminal Petikemas

Dalam buku *Makassar Container Terminal* (2010:18), terminal peti kemas ialah suatu terminal pada pelabuhan khusus melayani bongkar muat peti kemas, terminal peti kemas dilengkapi fasilitas untuk menunjang kelancaran kegiatan operasional bongkar muat peti kemas.

Dalam buku *Makassar Container Terminal* (2010:26), adapun infrastruktur serta suprastruktur sebuah terminal peti kemas ialah sebagai berikut:

2.1.4.3.1 Dermaga Peti kemas

Untuk melayani kapal yang masuk, pelabuhan menyediakan dermaga, ialah tempat kapal berlabuh atau sandar untuk melakukan kegiatannya, baik bongkar serta muat. Untuk melakukan bongkar serta muat kapal peti kemas menyediakan dermaga yang khusus untuk peti kemas.

2.1.4.3.2 Peralatan Bongkar Serta Muat Peti kemas

Dalam rangka pelayanan aktivitas bongkar muat peti kemas di kapal maka dibutuhkan peralatan bongkar muat yang dapat menangani aktivitas tersebut, yaitu *Container Crane, Transtainer, Reach Stacker, Forklift, Head Truck*, dan *Side* atau *Load*.

2.1.4.3.3 Lapangan Penumpukan Peti kemas.

Lapangan penumpukan petikemas atau *Container Yard* (CY) ialah tempat “*Konsolidasi*” peti kemas yang dapat dibongkar serta dimuat ke kapal, dimana *container yard* dirancang untuk sistem penumpukan yang diatur berdasarkan *Blok, Row, Slot, Tier*.

Fungsi *Container Yard* (CY) atau Lapangan Penumpukan ialah *transfer point*, sebagai *receiving* (penerima), *stacking* (penumpukan), *handling container* (penanganan peti kemas di CY).

1. Gudang Penumpukan

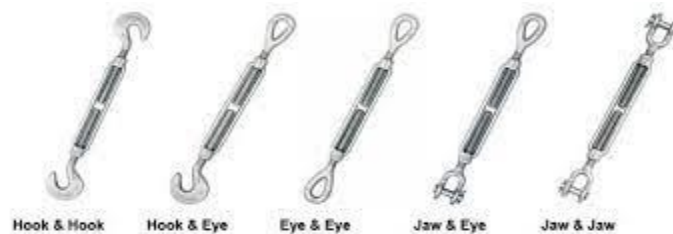
Gudang penumpukan atau *Container Freight Station* (CFS) ialah tempat dimana menyimpan dan menimbun barang secara impor ataupun ekspor berasal dari hasil peti kemas LCL (*Less than container load*) yang dibongkar. Barang ekspor yang direncanakan dimasukan (*Stuffing*) ke peti kemas LCL, untuk di berikan kepada penerima dan pemilik. Untuk peti kemas LCL diserahkan penerima dan pemilik. Selanjutnya petikemas kosong dibongkar dan ditumpuk

dalam gudang CFS, peti kemas kosong ditarik ke lokasi Depo *Container*. Fungsi dari *Container Freight Station* (CFS) atau Gudang Penumpukan yaitu:

- a. Sebagai *Consolidation Cargo* (Konsolidasi Muatan)
- b. Sebagai *Disribution Cargo* (Penyerahan Barang)
- c. Sebagai *Store Cargo* (Penimbunan Barang)
- d. Sebagai *Transferring Cargo* (Pemindahan)

2.1.5 Pengertian *Turnbuckle*

Turnbuckle ialah alat yang dipasang digeladak ditempat *lashing deck*. Bentuk *lashing* berupa 2 buah batang berulir, ujungnya memiliki ikatan berbentuk segel dan ujung lainnya memiliki fungsi menghubungkan kemata dari *lasing bar*, untuk bagian tengah diputar kedua batang berulir akan berputar mengencang dan mengendur. Dari penjelasan di atas *turnbuckle* ialah alat berfungsi mengikat muatan pada tier kedua hingga ketiga di atas *deck*. Nama lain *turnbuckle* ini bisa disebutkan dengan jarum keras atau spanskrup. *Turnbuckle* ini gunanya untuk mengatur ketegangan petikemas. *Turnbuckle* juga memiliki 2 mata kanan dan mata kiri. Kedua matanya di sesuaikan panjang pendeknya dengan cara di putar pada skrupnya.



Gambar 1 macam-macam *turnbuckle*

2.1.5.1 Jenis atau tipe *turnbuckle*

- a. Hook and Hook
- b. Hook and Eye
- c. Eye and Eye
- d. Jaw and Eye
- e. Jaw and Jaw

2.1.5.2 Pengertian jenis atau tipe *turnbuckle*

1. Hook merupakan jenis tipe pengait *turnbuckle* yang berbentuk tanda tanya atau tangan bajak laut yang memiliki fungsi pengait pada objek akan diatur ketegangannya.
2. Eye ialah jenis tipe pengait *turnbuckle* memiliki bentuk bulat lingkaran dengan lubang dibagian tengah memiliki fungsi sebagai objek kait benda yang akan diatur ketegangannya.
3. Jaw ialah jenis tipe pengait *turnbuckle* berbentuk huruf “U” dengan pengunci di atas. *Turnbuckle* ini digunakan sebagai pengait maupun objek kait.



Gambar 2 tipe mata kait *turnbuckle*

2.1.6 Definisi Operasional

2.1.6.1 *Maintenance* ialah tindakan perbaikan dan perawatan suatu komponen atau memperbarui waktu pakai tidak layak.

2.1.6.2 *Breakdown maintenance* ialah perawatan mesin ketika mengalami kerusakan mendadak, sehingga harus dilakukan perbaikan.

2.1.6.3 *Preventive maintenance* ialah pemeliharaan rutin, untuk mesin dan menghilangkan potensi kegagalan peralatan mungkin terjadi.

2.1.6.4 *Container Crane* adalah sebuah crane yang digunakan untuk bongkar muat kontainer di suatu tempat bukan hanya di pelabuhan saja

2.1.6.5 *Trainstainer* alat yang digunakan untuk mengangkat, membongkar/memuat peti kemas dilapangan penumpukan alat ini bergerak dan ditempatkan di lapangan penumpukan peti kemas.

2.1.6.6 *Reach Stacker* dipergunakan untuk menangani *container* barang antar moda di terminal kecil atau pelabuhan berukan sedang. *Reach Stacker* mampu mengangkat container jarak pendek dengan cepat dan menumpuknya diberbagai baris sehingga kontainer tersusun rapi.

2.1.6.7 *Forklift* ialah pengangkut barang menggunakan sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak sebagai dokumen angkutan multimoda dari satu tempat diterimanya

barang oleh badan usaha angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang kepada penerima barang angkutan multimoda.

2.1.6.8 *Head Truck* alat yang dipergunakan untuk mengangkut petikemas dari dermaga ke lapangan penumpukan *Container Yard* (CY), dari lapangan penumpukan dalam gudang *container freight station* (CFS) atau sebaliknya.

2.1.6.9 *Side* ialah alat angkat angkut yang memiliki kinerja mengangkat serta mengangkut beban (peti kemas) dari arah samping. Dengan metode 2 pengunci pada bagian atas dari beban (Peti Kemas) dan penahan pada *Shoes* bagian bawah pengangkat.

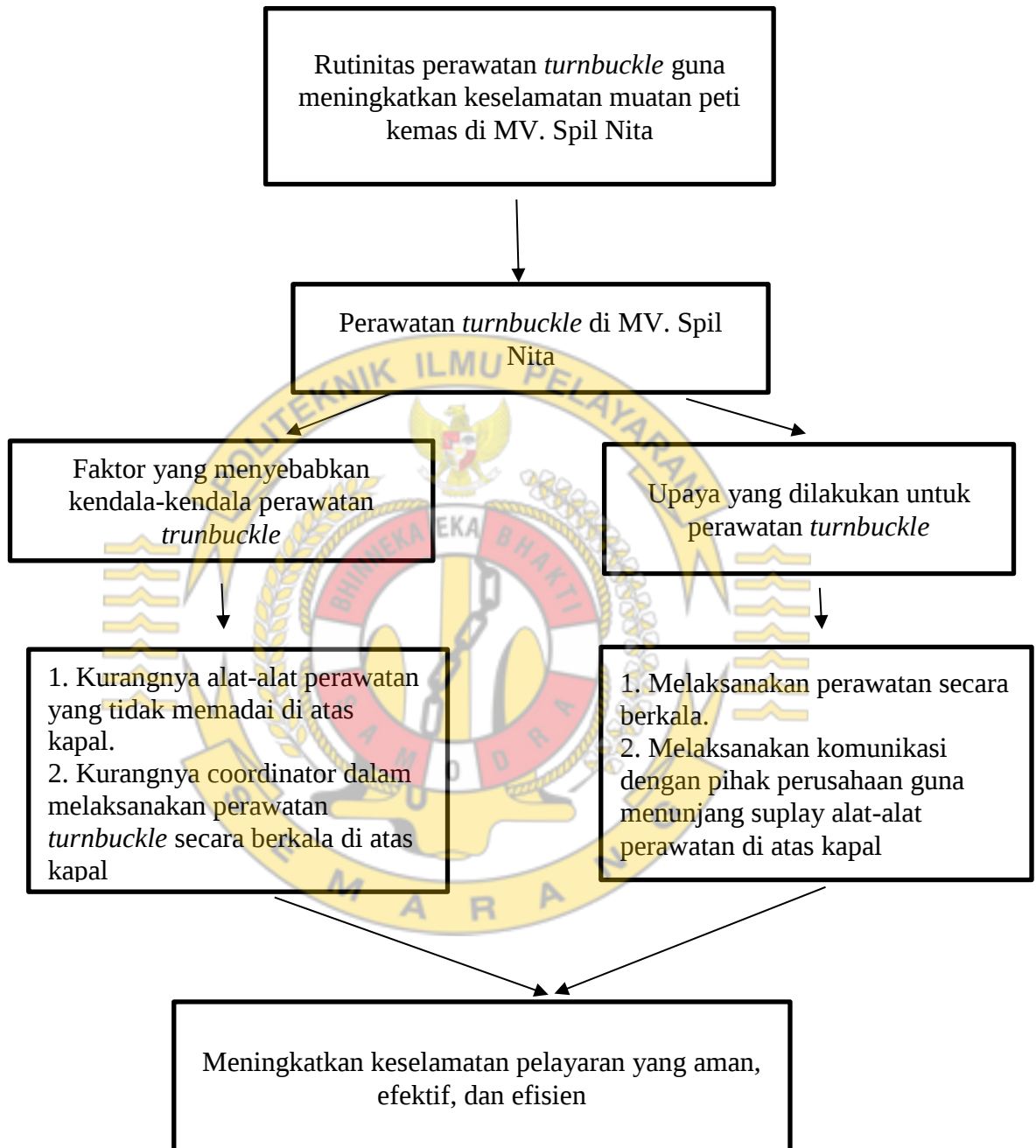
2.1.6.10 *Container Yard* merupakan suatu penumpukan peti kemas dari negara asal sampai ke tempat negara tujuan.

2.1.6.11 *Konsolidasi* ialah kegiatan yang dikerjakan untuk memperkuat, memperteguh, mempersatukan dan menghubungkan beberapa hal menjadi satu.

2.1.6.12 *Less Container Load* ialah pengiriman barang menggunakan kontainer dimana pengiriman barang dalam satu kontainer penuh terdiri dari beberapa pengirim yang di gabungkan dalam kontainer tersebut

2.1.6.13 *Stuffing* adalah pengawasan muat barang ekspor.

2.1.7 Kerangka Pikir



Gambar 2.1.7 Kerangka Pikir

2.1.8 Penjelasan Kerangka Pikir Penelitian

Pada kesempatan ini penulis mengambil judul skripsi ”rutinitas perawatan *turnbuckle* guna meningkatkan keselamatan muatan peti kemas di MV. Spil Nita”. Pada proses ini kami mengalami perawatan *turnbuckle* di MV. Spil Nita terdapat faktor yang menyebabkan kendala-kendala perawatan *turnbuckle* sebagai berikut:

1. Kurangnya alat-alat perawatan yang tidak memadai di atas kapal.
2. Kurangnya koordinator dalam melaksanakan perawatan *turnbuckle* secara berkala di atas kapal

Setelah penulis menuliskan faktor yang menyebabkan kendala-kendala perawatan *turnbuckle* penulis juga menyampaikan upaya yang dilakukan untuk perawatan *turnbuckle* sebagai berikut:

1. Melakukan perawatan secara berkala.
2. Melaksanakan komunikasi dengan pihak perusahaan guna menunjang suplay alat-alat perawatan di atas kapal.

Setelah penulis menguraikan hal diatas yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan pelayaran yang aman, efektif, dan efisien di atas kapal MV. Spil Nita

BAB V

PENUTUP

5.1 KESIMPULAN

Berdasarkan uraian dari permasalahan dan pembahasan bab sebelumnya mengenai rutinitas perawatan *turnbuckle* guna meningkatkan keselamatan muatan peti kemas di MV. Spil Nita, maka penulis menyimpulkan sebagai berikut:

- 5.1.1 Saat melaksanakan praktek laut di MV. Spil Nita berdasarkan observasi dan hasil wawancara dari beberapa awak kapal tentang kurangnya perawatan *turnbuckle*, hal itu menunjukkan bahwa awak kapal kurang memahami tentang prosedur maupun tahap-tahap perawatan *turnbuckle* yang baik dan benar.
- 5.1.2 Kendala yang dihadapi saat perawatan *turnbuckle* adalah alat perawatan yang kurang memadai di atas kapal dan kurangnya koordinasi antar awak kapal dalam melaksanakan perawatan secara berkala yang menjadikan perawatan *turnbuckle* di atas kapal terhambat.
- 5.1.3 Upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala dan perawatan *turnbuckle* adalah melakukan komunikasi dengan pihak perusahaan guna menunjang *suplay* alat perawatan *turnbuckle* dapat tersedia diatas kapal dan melakukan perawatan *turnbuckle* secara berkala.

5.2 SARAN

Berdasarkan permasalahan telah diketahui solusinya mengenai rutinitas perawatan *turnbuckle* guna meningkatkan keselamatan muatan peti kemas di MV. Spil Nita, Penulis menyimpulkan sebagai berikut:

5.2.1 Untuk menunjang perawatan *turnbuckle* di atas kapal hendaknya awak kapal memahami prosedur dan tahap-tahap perawatan *turnbuckle* yang baik dan benar agar *turnbuckle* dapat berfungsi secara optimal.

5.2.2 Hendaknya awak kapal selalu melakukan pendataan secara berkala terhadap alat-alat kerja di atas kapal agar alat-alat kerja di kapal selalu tersedia guna menunjang sistem kerja di atas kapal dan melaksanakan perawatan *turnbuckle* secara berkala.

5.2.3 Upaya mengatasi kendala perawatan *turnbuckle* dapat berjalan optimal, perlu koordinasi dua arah dari pihak kapal dengan pihak kantor, untuk menunjang *suplay* alat perawatan *turnbuckle* perlunya koordinasi antar awak kapal guna melaksanakan perawatan berkala.

DAFTAR PUSTAKA

- Almohavis. 1994. Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Jakarta : Bima Sumber Daya Manusia.
- Davies, V J and K. Tomasin (1996). *Construction safety Handbook*. London: Thomas Telford Publishing.
- Efansyah, M Noor. (2007). *OHSAS 18001:1999 - Sistem Manajemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja (Modul Pelatihan)*. Yogyakarta: Deras Training Center.
- Haris Herdiansyah. (2010) . *Metode Penelitian Kualitatif untuk Ilmu-ilmu Sosial*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Haryadi, Suchyodidik. 2009. “Analisis Proses Perawatan Mesin Dengan Metode Total Productive Maintenance Dalam Kaitannya Dengan Tingkat Defect dan Breakdown Yang Tinggi Pada PT FMI Jakarta”; *Jurnal Riset Manajemen dan Bisnis*, 4(1) : 28-43.
- Inuhan, Yunus, 2010, *Makassar Container Terminal, PT. Perlindo IV (Persero) Terminal Petikemas Makassar*. Pro Fajar-Jakarta.
- Koentjaraningrat, *Metode Penelitian*, Gramedia, Jakarta, 1983.
- Levitt, Raymond E and Nancy M Samelton (1993). *Construction Safety Management*. New York: John Wiley & Sons, Inc.
- Mardalis, 2007. *Strategi Penelitian Suatu Pendekatan Proposal*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Mitropoulos, Panagiotis et. al. (2005). System Model of Construction. *Journal of Construction Eng. And Manag.* July 2005.
- Moleong, j, Lexy, 2006. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Nacnul, Ansori. 2013, “Sistem Perawatan Terpadu (Integrated Maintenance System)”; Edisi 1. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Nazir, Moh. (2013). *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.

Occupational Health and Safety Management System 18001. *Health and Safety Management System* (Sistem Manajemen Kesehatan & Keselamatan Kerja).

Paulus, Kurniawan. 2013. “Perawatan Mesin Secara Preventive Maintenance Dengan Modularity Design Pada PT RXZ”; *Jurnal Teknik Industri*, 3(3) : 35-39`.

Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Suharto, (1991). “*Manajemen Perawatan Mesin*”, Penerbit PT. Rineka Cipta. Jakarta

Sukardi, 2003. *Metode Penelitian Pendidikan Kompetensi dan Prakteknya*. Jakarta: Bumi Aksara.

Suzdayan, 2012, *Container Ship and Cargo Securing Training*, PT Tangguh Samudera Jaya, Jakarta.

Soekanto, Soerjono. 2016. *Metode Penelitian*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.



Lampiran 2 Surat Mutasi On

	PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES	  
Head Office : Jln. Karet No. 104, Surabaya Telp. : (031) 3533989 (Hunting) Fax : (031) 3532793 E-mail : salamps@spil.co.id	Fleet Division : Jln. Kalianak No. 51 F Surabaya Telp. : (031) 7497035 (Hunting) Fax : (031) 7497270 Email : technical_adm@spil.co.id	Commercial Division : Jln. Perak Barat No. 9 Surabaya Telp. : (031) 3557765 (Hunting) Fax : (031) 3557017, 3577976 Email : market@spil.co.id

SURAT MUTASI
SPIL/SPM/2019/08/0319

Dengan ini diberitahukan bahwa:

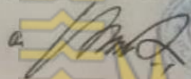
Nama	: YUSUF AKHMAD
Ijazah	: BASIC SAFETY TRAINING
Pos Awal	:
Kapal	: KM. SPIL NITA
Jabatan	: KADET DEK
Pos Berikut	:
Kapal	: KM. SPIL NITA (Mutasi Awal Kerja)
Jabatan	: KADET DEK
Terhitung mulai	: 17 Agustus 2019

Catatan :

1. Melapor ke Nakhoda untuk tugas baru
2. Serah terima dengan benar dan sempurna

Surabaya, 16/08/2019

PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES


Bambang Hermanto
 Ship Personnel Manager

CC

1. GM Fleet / Deputy GM Fleet
2. Nakhoda KM. SPIL NITA
3. Finance
4. Yang bersangkutan

Arsip

Print Number: KN13-SDWCY-4612-AUR8
Seaman Code: 20190348

Lampiran 3 Surat Mutasi Off

	PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES	  
Head Office : Jin. Karet No. 104, Surabaya Telp. : (031) 3533989 (Hunting) Fax : (031) 3532793 E-mail : salamps@spil.co.id	Fleet Division : Jin. Kalianak No. 51 F Surabaya Telp. : (031) 7497035 (Hunting) Fax : (031) 7497270 Email : technical_adm@spil.co.id	Commercial Division : Jin. Perak Barat No. 9 Surabaya Telp. : (031) 3557765 (Hunting) Fax : (031) 3557017, 3577676 Email : market@spil.co.id

SURAT MUTASI
 SPIL/SPM/2020/08/0086

Dengan ini diberitahukan bahwa:

Nama	: YUSUF AKHMAD
Ijazah	: BASIC SAFETY
Pos Awal	: KMDR
Kapal	: KM SPIL NITA
Jabatan	: KADET DEK
Pos Berikut	: KMDR
Kapal	: KM SPIL NITA
Jabatan	: KADET DEK
Terhitung mulai	: 08 Agustus 2020

Catatan :

1. Melapor ke Nakhoda untuk tugas
2. Serah terima dengan benar dan

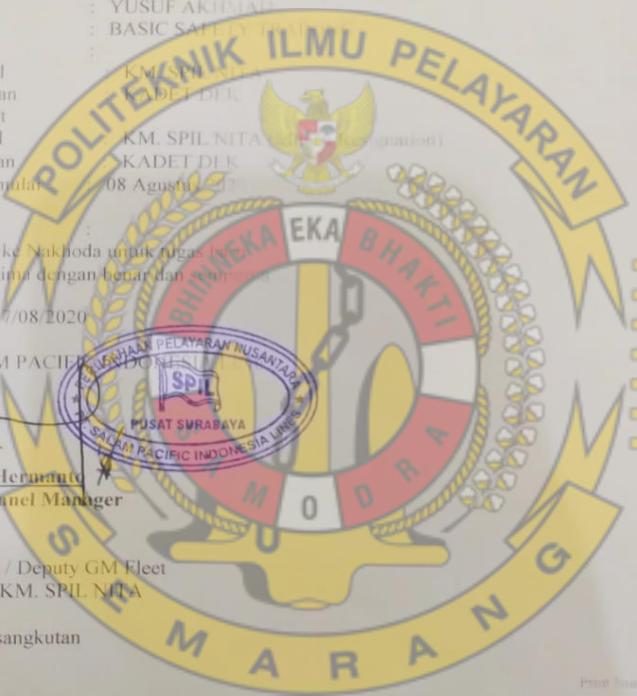
Surabaya, 07/08/2020

PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES



Bambang Hermanto
 Ship Personnel Manager

CC
 1. GM Fleet / Deputy GM Fleet
 2. Nakhoda KM. SPIL NITA
 3. Finance
 4. Yang bersangkutan
 Arsip



Print Number: PJSLD-6004-0019646503
 Sample Code: 20190508

Lampiran 4 Ship Particular

SHIP PARTICULARS

MV. "SPIL NITA"

Owner: PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES Jl. Kalianak No. 51 – F Surabaya,
Telp (031) 7497035, Fax (031) 7497270, Email technical_adm@spil.co.id

MMSI	525100639	Container Capacity	
FBB Phone		20'Cont. o. D max.	1482
FBB Fax		20'Cont. i. H. max.	992
Inmarsat C Tlx		20'Cont (TEU) max.	2474
Inmarsat C Tlx		40'Cont. o. D. max.	702
Cell Phone		+ 20'Cont.	82
IMO-No.	9232400	40'Cont. i. H. max.	482
Official No.	GT-28371 No. 4304/Ba	Reefer cont.o.d 20/40	320 / 160
		Reefer cont.i.h 20/40	100 / 68
Call Sign	YBXA2	Stack weights	
Keel laying	15.02.2002	20' in Holds	120 MT
Delivery	August 2002	40' in Holds	180 MT
Flag	Indonesia	20' on Deck	60 MT
Port of Registry	Jakarta	40' on Deck	120 MT
GRT	25371	Bay 01 / 03 (02)	55 / 57
NRT	12591	Bay 05 / 07	60 / 90
Yard number	440	Bay 43, 45	20' / 60MT; 40' / 120MT
Panama gross	(TTL Volume in CBM) 84973	Cargo Holds Capacity	
Panama net	22533	Hold No.1	5216 m3
Suez gross	26782,39	Hold No.2	9885 m3
Suez net	25686,02	Hold No.3	10775 m3
Length overall	207,41 m	Hold No.4	11583 m3
Length betw. pp	196,75 m	Hold No.5	9978 m3
Breadth moulded	29,88 m	Total	47437 m3
Depth to Main deck	16,40 m	Tanks Capacity	
Deadweight 'S	33742	I/O	2813 m3 / 2701 MT
Draft Summer	11,40 m	MDO	246 m3 / 227 MT
Freeboard Summer	5,035 m	LUBOIL	250 m3 / 225 MT
Diff. FB S to W	0,0 m	FW + Feedwater	217 MT
Light Ship	10784 MT	Ballast	9372 m3
Propeller	5 Blade, 6,90 m dia	Cranes	
Class KR	KRS 1 Containership	Crane No. 1,2,3	45 MT / 25 m
	IWS-A-G-11	"	40 MT / 28 m
Main Eng. maker	BV MAN B&W	Max. Pers. O. B.	32
Main Eng. max.	20930 KW	Max. Pers. lifeboat	32
Main Eng. HP	28000 HP	Crew acc. Man Cert.	15
Bowthruster power	1100 KW / 1496 HP		
Service Speed	22,5 Kn	Max. Reefer Plugs	420
I/O cons. per day	78,0 MT	Max. Air draft	49,50 mtr



Lampiran 5 Dokumen Riwayat Kapal

REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA



DOKUMEN RIWAYAT KAPAL
CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR)
NO. PK. 208/C/2/DK-18
Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 53
Permenhub Nomor PM 13 Tahun 2012

9232400

Dokumen Nomor **07** untuk kapal dengan Nomor IMO : IMO
Document Number for the ship with IMO Number : IMO

Informasi Information	
1	Dokumen ini berlaku sejak tanggal : <i>This document applies from (date) :</i>
2	Negara Bendera : <i>Flag State :</i>
3	Tanggal pendaftaran di negara yang dimaksud pada No. 2 : <i>Date of registration with the State indicated in 2 :</i>
4	Nama Kapal : <i>Name of ship :</i>
5	Pelabuhan Pendaftaran : <i>Port of registration :</i>
6	Nama pemilik yang terdaftar saat ini : <i>Name of current registered owner (s) :</i> Alamat : <i>Registered address (es) :</i>
7	Nomor Identifikasi Pemilik yang Terdaftar : <i>Registered Owner Identification Number :</i>
8	Jika ada, nama pencharter kapal kosong yang terdaftar saat ini : <i>If applicable, name of current registered bareboat charterer (s) :</i> Alamat : <i>Registered address (es) :</i>
9	Nama Perusahaan (Manajemen Keselamatan Internasional) : <i>Name of Company (International Safety Management) :</i> Alamat : <i>Registered address (es) :</i> Alamat kegiatan manajemen keselamatan : <i>Address (es) of its safety management activities</i>
10	Nomor Identifikasi Perusahaan : <i>Company Identification Number :</i>

1/2

Lampiran 6 SKL Hasil Turnitin

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 402/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2021**

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

Nama : YUSUF AKHMAD
NIT : 541711106371 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : PENGATURAN PERAWATAN TURNBUCKLE GUNA
MENINGKATKAN KESELAMATAN MUATAN PETI
KEMAS DI MV. SPIL NITA

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 27 %* (Dua Puluh Tujuh Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 26 Juli 2021
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN

ALFI MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

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

Lampiran 7 Hasil Wawancara

Berikut adalah hasil wawancara yang penulis dapatkan selama praktek di atas kapal:

Nama : Mercedes

Jabatan : Chief Officer

Kapal : MV. Spil Nita

Hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan Chief Officer kapal MV. Spil Nita pada saat melakukan prola (proyek laut) adalah sebagai berikut:

1. Faktor apakah yang menjadi penyebab rusaknya *turnbuckle* di atas kapal MV. Spil Nita ditinjau dari segi perawatannya menurut anda?

Jawab : Pada dasarnya pelaksanaan perawatan alat lashing container masih kurang begitu optimal, ada beberapa faktor penyebabnya antara lain masih kurangnya pemahaman manfaat pemberian gemuk pada *turnbuckle*, sehingga menyebabkan *turnbuckle* tidak dapat berulir dengan lancar.

2. Apakah rencana yang anda buat dalam perencanaan perawatan *turnbuckle* selalu berjalan lancar?

Jawab : Rencana yang kami buat pada pelaksanaannya belum berjalan lancar dikarenakan ada banyak juga hambatan-hambatan yang terjadi, misalnya terlambatnya pengiriman barang seperti gemuk atau yang berhubungan dengan perawatan barang di atas kapal. Biasanya pengiriman barang akan dilakukan apabila kapal akan di audit dan apabila kapal berada di pelabuhan terdekat dari perusahaan tersebut.

3. Apakah anda sering memberikan pengarahan terhadap crew kapal?

Jawab : Saya sering memberikan pengarahan-pengarahan kepada crew kapal agar kegiatan yang akan dilaksanakan dapat berjalan sesuai yang direncanakan. Dalam safety meeting saya sering memberikan penjelasan-penjelasan kepada semua crew kapal agar mereka mengerti pentingnya perawatan alat lashing dan tahu bagaimana pelaksanaannya.

4. Apakah semua deck crew sudah mengetahui prosedur-prosedur dalam melakukan perawatan *turnbuckle*?

Jawab : Semua personil sudah memahami prosedurnya, hal ini sudah sering saya tekankan kepada deck crew karena pelaksanaan perawatan *turnbuckle* yang benar dan teratur adalah salah satu cara untuk memperlancar proses bongkar muat.

Nama : Hartono

Jabatan : Bosun

Kapal : MV. Spil Nita

Hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan Bosun kapal MV. Spil Nita pada saat melakukan prola (proyek laut) adalah sebagai berikut :

1. Faktor apakah yang menjadi penyebab rusaknya *turnbuckle* di atas kapal MV. Spil Nita ditinjau dari segi peralatannya menurut anda?

Jawab : Rusaknya *turnbuckle* disebabkan karena keterlambatan pengecekan *turnbuckle* yang dilakukan oleh crew kapal, sehingga *turnbuckle* menyebabkan sulit di operasionalkan di atas kapal jika dibiarkan terus menerus akan menyeshkan kegiatan pelashingan saat kegiatan bongkar muat.

2. Apakah pelaksanaan perawatan *turnbuckle* di kapal ini sudah dilaksanakan sepenuhnya dengan baik sesuai yang telah di rencanakan?

Jawab : Pada dasarnya pelaksanaan perawatan *turnbuckle* masih kurang begitu optimal, ada beberapa faktor penyebabnya antara lain masih rendahnya pemahaman

dan rendahnya kedisiplinan para crew dalam mentaati peraturan dan prosedur dalam melakukan perawatan *turnbuckle* serta ketidak teraturan dalam melakukan pengecekan *turnbuckle* tersebut .



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Yusuf Akhmad
2. Tempat, Tanggal Lahir : Boyolali, 13 November 1998
3. NIT : 541711106371 N
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-laki
6. Golongan darah : O
7. Alamat : JL. KH Ishom 5C RT 05/RW 05
Sidorejelo, Sidorejo. Salatiga
Salatiga, Jawa Tengah (50714)
8. Nama Orang Tua :
 - 8.1 Ayah : Agus Rohmat
 - 8.2 Ibu : Ngatini
9. 9. Alamat : JL. KH Ishom 5C RT 05/RW 05
Sidorejelo, Sidorejo. Salatiga
Salatiga, Jawa Tengah (50714)

10. Riwayat Pendidikan :
- 10.1 SD : SDN 05 Sidorejo lor Salatiga. 2005-2011
- 10.2 SMP : SMP Islam Al Azhar 18. 2011-2014
- 10.3 SMA : SMA MAN 1 Salatiga. 2014-2017
- 10.4 Perguruan Tinggi : PIP Semarang. 2017-2021
11. Praktek Laut :
- 11.1 Perusahaan Pelayaran : PT. Salam Pasific Indonesia Line
(PT,Spil)
- 12.1 Nama Kapal : MV. Spil Nita
- 12.2 Masa Layar : 19 Agustus 2019 – 6 Agustus 2020

