



**OPTIMALISASI PENERAPAN *DAMAGE REPORT* PADA
BONGKAR MUAT *CONTAINER* DI MV. SUNGAI MAS**

SKRIPSI

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

Oleh

RIZKY RISMAWATI

551811116536 N

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

2022

HALAMAN PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI PENERAPAN *DAMAGE REPORT* PADA BONGKAR
MUAT *CONTAINER* DI MV. SUNGAI MAS**

DISUSUN OLEH :

RIZKY RISMAWATI

NIT. 551811116536 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, ..05-07-2022

Dosen Pembimbing I

Materi

Capt. Samsul Huda, MM, M.Mar

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19721228 199803 1 001

Dosen Pembimbing II

Metodelogi dan Penulisan

PRANYOTO, S.Pi, M.AP.

Pembina Utama Madya (IV/d)

NIP. 19610214 201510 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika

Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar

Pembina Tingkat I (III/d)

NIP. 19740614 199808 1 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul **“OPTIMALISASI PENERAPAN *DAMAGE REPORT* PADA BONGKAR MUAT *CONTAINER* DI MV. SUNGAI MAS”** karya,

Nama : Rizky Rismawati

NIT : 551811116536 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Selasa tanggal 12 - 07 - 2022

Semarang, 12 Juli 2022

Panitia Ujian

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt. Akhmad Ndori, S.ST., M.M., M.Mar

Capt. Samsul Huda, MM, M.Mar

Branvoto, S.Pi, M.AP.

Penata (III/c)

Penata Tingkat I (III/d)

Pembina Utama Madya(IV/d)

NIP. 19770410 201012 1 002

NIP. 19721228 199803 1 001

NIP. 19610214 201510 1 001

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



Capt. Dian Wahdiana, MM

Pembina Tk I, IV/b

NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan dibawah ini:

Nama : Rizky Rismawati

NIT : 551811116536 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul **“OPTIMALISASI PENERAPAN *DAMAGE REPORT* PADA BONGKAR MUAT *CONTAINER* DI MV. SUNGAI MAS”**

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 05-07-2022.

Yang membuat pernyataan,



Rizky Rismawati

NIT. 551811126608 N

Moto dan Persembahan

Moto :

1. “Sesungguhnya Allah tidak akan mengubah suatu kaum hingga mereka mengubah keadaan yang ada pada diri mereka sendiri”(Q.S Ar Rad :11).
2. “Life is ten percent what happens to you and ninety percent how you respond it” (Lou Holtz).
3. “Tidak ada mimpi yang terlalu tinggi, tak ada mimpi yang patut untuk diremehkan. Lambungkan setinggi yang kau inginkan dan gapailah dengan selayaknya yang kau harapkan” (Ayunda Faza Maudya).

Pesembahan :

Dengan rasa syukur yang mendalam, diselesaikannya skripsi ini penulis persembahkan kepada :

1. Kedua orang tua saya yang sangat saya cintai dan berharga bagi hidup saya. Terima kasih telah menyayangi dan mengasahi dengan sepenuh hati, Semoga saya dapat membanggakan dan berbakti hingga kelak.
2. Kakak- kakak saya , serta seseorang di hati yang selalu mendampingi saya. Terima kasih untuk motivasi serta kasih sayang yang telah kalian berikan. Saya sangat bersyukur memiliki kalian dalam hidup saya.
3. Untuk diri saya sendiri terima kasih telah berjuang hingga kini, serta sahabat, teman-teman dan keluarga besar taruna-taruni Angkatan LV. Terima kasih telah mewarnai hidup saya dengan beraneka suka dan duka.

PRAKATA

Segala puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah melimpahkan petunjuk, kekuatan dan rahmat sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini mengambil judul “Optimalisasi penerapan *damage report* pada bongkar muat *container* di MV. Sungai Mas” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama melaksanakan praktek laut dikapal MV. Sungai Mas milik perusahaan PT. Temas Shipping. Skripsi ini digunakan untuk memenuhi persyaratan sebagai salah satu syarat untuk mendapat gelar Sarjana Sains Terapan (S.Tr.,Pel) Jurusan Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam usaha menyelesaikan Penulisan Skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar, selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Capt. Samsul Huda, MM, M.Mar, selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.

4. Bapak Pranyoto, S.Pi, M.AP. selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
5. Bapak Mugiyono dan Ibu Kusnaeni yang selalu mendukung dan memberikan semangat serta dukungan kepada penulis yang tiada henti selama penyusunan skripsi ini.
6. Kakak-kakak saya yang selalu medoakan dan memberikan semangat kepada saya untuk bisa menyelesaikan skripsi dan wisuda tepat waktu.
7. Pimpinan beserta Karyawan Perusahaan PT. Temas Shipping yang telah memberikan kesempatan pada Penulis untuk melakukan penelitian dan praktek di atas kapal.
8. Nakhoda, KKM beserta seluruh awak MV. Sungai Mas yang telah membantu Penulis dalam melaksanakan penelitian dan praktek.
9. Semua pihak dan rekan-rekan yang telah memberikan motivasi serta membantu Penulis dalam penyusunan Skripsi ini.

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

Semarang, 05 Juli 2022

Penulis

RIZKY RISMAWATI

NIT. 551811116536 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
ABSTRAKSI.....	xiv
ABSTRACT	xv
BAB I: PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian	4
C. Rumusan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Penelitian.....	5
BAB II : KAJIAN TEORI	
A. Deskripsi Teori	7
B. Kerangka Pikir.....	25
BAB III : METODE PENELITIAN	
A. Metode Penelitian	27

B. Tempat Penelitian	28
C. Sumber Data Penelitian.....	28
D. Teknik Pengumpulan Data.....	30
E. Instrumen Penelitian	32
F. Teknik Analisis Data Kualitataif.....	34
G. Pengujian Keabsahan Data.....	36

BAB IV : HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Konteks Penelitian	38
B. Deskripsi Data	43
C. Temuan	45
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	53

BAB V : SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	64
B. Keterbatasan Penelitian.....	65
C. Saran	66

DAFTAR PUSTAKA	68
-----------------------------	-----------

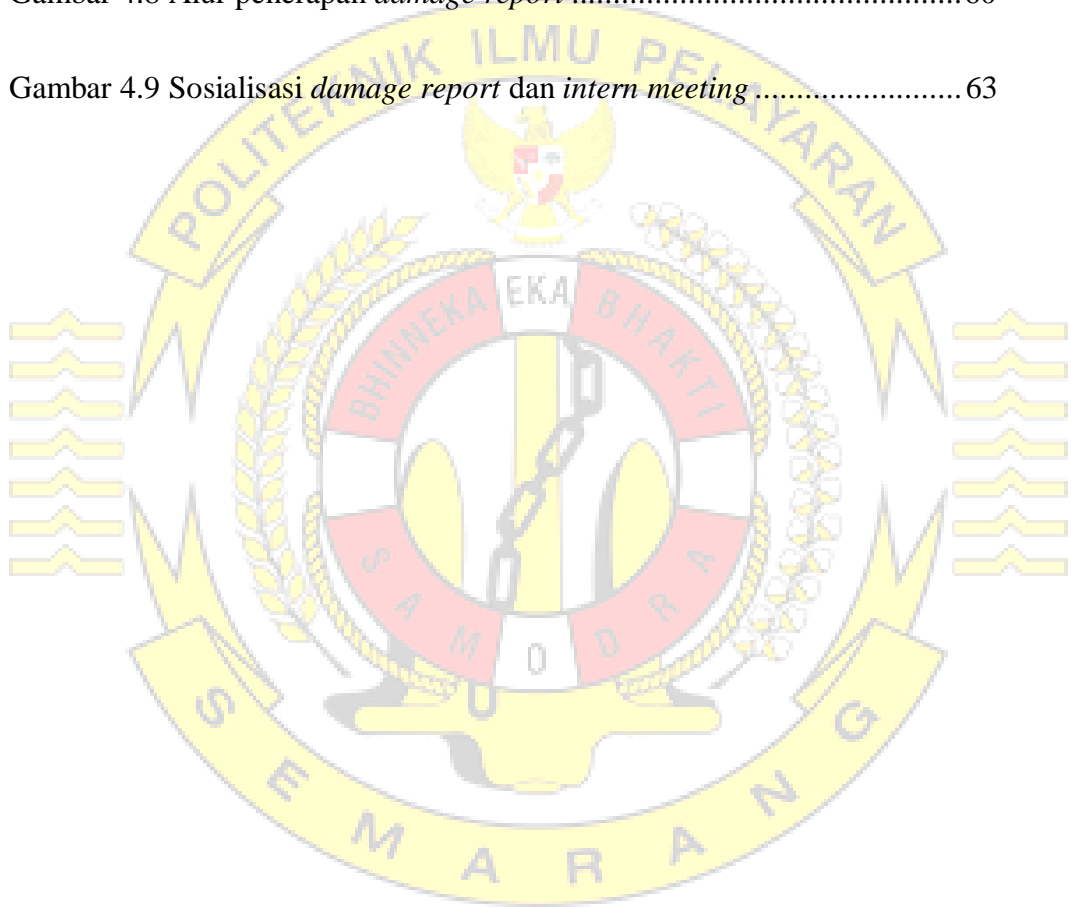
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	69
-------------------------------	-----------

DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	83
----------------------------------	-----------

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 <i>General Purpose Container</i>	18
Gambar 2.2 <i>Open Side Container</i>	18
Gambar 2.3 <i>Open Top Container</i>	19
Gambar 2.4 <i>Ventilated Container</i>	19
Gambar 2.5 <i>Insulated Container</i>	20
Gambar 2.6 <i>Reefer Container</i>	21
Gambar 2.7 <i>Heated Container</i>	22
Gambar 2.8 <i>Tank Container</i>	22
Gambar 2.9 <i>Dry Bulk Container</i>	23
Gambar 2.10 <i>Flat Rack Container</i>	23
Gambar 2.11 <i>Platform Based Container</i>	24
Gambar 2.12 <i>Specials Container</i>	24
Gambar 2.13 Kerangka Pikir	26
Gambar 4.1 MV. Sungai Mas	42
Gambar 4.2 Form <i>damage report</i>	44
Gambar 4.3 Kerusakan <i>Container</i> pada <i>Inhold</i>	50
Gambar 4.4 Kerusakan <i>Container</i> pada <i>ondeck</i>	50

Gambar 4.4 Wawancara penulis dengan <i>officer</i>	52
Gambar 4.5 Proses penutupan <i>hatch cover</i>	53
Gambar 4.6 <i>Container bayplan</i>	57
Gambar 4.7 Kesalahan posisi <i>container</i>	59
Gambar 4.8 Alur penerapan <i>damage report</i>	60
Gambar 4.9 Sosialisasi <i>damage report</i> dan <i>intern meeting</i>	63



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 <i>Ukuran Container</i>	17
Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu.....	39
Tabel 4.2 Penelitian Terdahulu.....	40



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship Particular</i>	69
Lampiran 2 <i>Crew List</i>	70
Lampiran 3 Hasil Wawancara	71
Lampiran 4 Lembar Usulan Judul Skripsi.....	81
Lampiran 5 Surat keterangan Cek Plagiasi	82



ABSTRAKSI

Rismawati, Rizky, 2022. “*Optimalisasi Penerapan Damage Report Pada Bongkar Muat Container Di MV. Sungai Mas*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Pembimbing I : Capt. Samsul Huda, MM, M.Mar., Pembimbing II : Pranyoto, S.PI, M.AP.

Kerusakan *container* merupakan salah satu masalah besar dalam dunia pengangkutan. Hal ini memberikan kerugian bagi pihak pemilik muatan ketika terjadi kerusakan muatan serta kerugian bagi pihak kapal ketika mendapatkan klaim kerusakan. Dalam kasus ini kerusakan *container* seharusnya didampingi dengan *damage report*. Dimana *damage report* ini menjadi sebuah bukti tertulis mengenai kondisi *container* yang sesungguhnya.

Pada penelitian ini penulis merumuskan masalah penelitian apa saja kendala saat penerapan *damage report* pada MV. Sungai Mas?, bagaimana prosedur pelaksanaan *damage report* pada bongkar muat di MV. Sungai Mas?, upaya apa saja guna mengoptimalkan penerapan *damage report* pada MV. Sungai Mas? Pengamatan ini dilakukan penulis pada saat melaksanakan praktek laut di MV. Sungai Mas. Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif, dengan teknik analisis data kualitatif, teknik pengumpulan data berupa pendekatan terhadap observasi dan wawancara serta dokumentasi mengenai penggunaan *damage report*.

Berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan oleh penulis selama praktek laut mengenai berbagai kendala dalam penerapan *damage report* saat bongkar muat yaitu minimnya pengawasan dari crew yang melaksanakan tugas jaga pelabuhan serta kondisi *container* yang sudah rusak. Selain itu, kesalahan prosedur bongkar muat juga berpengaruh kondisi kerusakan *container*. Pembahasan terhadap hasil pengamatan adalah meningkatkan pengawasan crew yang melakukan tugas jaga ketika proses bongkar muat berlangsung di pelabuhan, selain itu prosedur dalam melakukan kegiatan bongkar muat juga diperhatikan.

Dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa kelolosan *container* yang dimuat di atas kapal tanpa didampingi dengan *damage report* akan merugikan bagi pihak kapal serta pemilik muatan. Pihak kapal akan mendapat klaim dari pemilik muatan ketika terdapat kerusakan pada muatan yang diangkut. Adapun saran penulis adalah crew kapal meningkatkan etos kerja khususnya ketika melaksanakan pengawasan bongkar muat di pelabuhan, selain itu tugas jaga pelabuhan ketika melihat *container* rusak harus segera membuat *damage report* sehingga tidak ada *container* yang lolos dimuat ke atas kapal tanpa didampingi *damage report* untuk menghindari klaim dari pemilik muatan.

Keywords : *Penerapan, damage report container, kualitatif, klaim.*

ABSTRACT

Rismawati, Rizky, 2022. *“Optimalisasi Penerapan Damage Report Pada Bongkar Muat Container Di MV. Sungai Mas”*. Thesis Nautical Study Program, Diploma IV Program, Merchant Marine Polytechnic Semarang, Advisor I : Capt. Samsul Huda, MM, M.Mar., Advisor II : Pranyoto, S.Pi, M. AP.

One of the major issues in the shipping industry is container damage. This results in losses for the ship when a damage claim is received and losses for the cargo owner when the cargo is damaged. In this situation, a damage report has to be included with the container damage. Whereas this damage report serves as documented verification of the container's real state.

The writers of this paper create research issues. What challenges must be overcome in order to implement damage reports on the MV. Sungai Mas? How should damage reports be implemented during loading and unloading on the MV. Sungai Mas? What steps are being taken to maximize the application of damage reports to the MV. Mas River? The author made this observation while engaging in nautical activities in the MV. Mas River. The study methodology employed is a descriptive qualitative approach, using qualitative data analysis methodologies, approaches to observations and interviews as well as documentation about the usage of damage reports for data collecting.

Based on observations the author observed while at sea on different challenges to implementing damage reports during loading and unloading, particularly the absence of crew supervision while performing port guard duties and the state of damaged containers. Errors made during the loading and unloading processes also have an impact on the state of container damage. In addition to considering the procedures for carrying out loading and unloading activities, the discussion on the findings of the observations aims to improve supervision of the crew performing guard duties during the loading and unloading process at the port to ensure that no damaged containers escape without being accompanied by a damage report.

In this instance, it may be inferred that the ship and the cargo owner would suffer if the container put on the ship escapes without being accompanied by a damage report. When there is damage to the goods being transported, the ship will get a claim from the cargo owner. The author advises the ship's crew to work harder, especially when supervising loading and unloading at the port. Additionally, the port guard on duty should report any damaged containers right away so that no container is loaded onto the ship without being accompanied by a damage report to prevent claims from cargo owners.

Keyword : Implementation, damage report, container, claims.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara maritim dengan kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia yang memiliki luas wilayah 3.257.483 km² luas perairan dan luas daratan Indonesia mencapai 1.919.440 km². Sebagai negara maritim terbesar di dunia, Indonesia harus memiliki sistem transportasi laut yang canggih dan maju. Kebutuhan akan transportasi khususnya di bidang kelautan menjadi sangat penting dan menjadi prioritas karena pada era globalisasi sekarang ini, transportasi laut merupakan sarana yang dapat digunakan untuk mengangkut penumpang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menempuh jarak jauh dan mengangkut barang dalam jumlah besar dengan biaya yang relatif murah dibandingkan dengan menggunakan angkutan darat dan udara.

Dalam industri pelayaran Indonesia telah banyak mengalami kemajuan, salah satunya adalah kegiatan impor dan ekspor yang didominasi oleh penggunaan kapal niaga. Banyak perusahaan pelayaran Indonesia yang telah memanfaatkan kemajuan dunia pelayaran berupa *container* untuk mendistribusikan logistik. *Container* secara definisi diartikan sebagai tempat penyimpanan terstandar yang didesain dan dibuat untuk angkutan barang multimoda yang mana berarti *container* tersebut dapat digunakan pada

semua moda kendaraan tanpa membongkar dan memuat ulang muatan (Lewandowski,2016).

Penggunaan kapal *container* ini bertujuan untuk mengirim barang dengan aman, cepat, dan efisien dari pelabuhan asal sampai tiba di pelabuhan tujuan untuk menghindari kerusakan muatan sekecil mungkin. Sistem penggunaan *container* sendiri memberikan banyak keuntungan seperti halnya, proses bongkar muat pada pelabuhan relatif lebih cepat, dapat mengurangi resiko kerusakan terhadap muatan. Selain itu penanganan muatan *container* pada kapal lebih mudah.

Di sisi lain penggunaan sistem *container* juga memiliki beberapa kerugian seperti, kapal *container* lebih mahal dibandingkan dengan kapal lainnya, tidak semua pelabuhan dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang dengan *container* dikarenakan tidak tersedianya peralatan khusus bongkar muat *container*, hambatan lain yang ditemui pada sistem bongkar muat berupa kesulitan pengawasan yang harus dilakukan oleh tugas jaga pelabuhan terhadap bongkar muat *container* di pelabuhan sehingga banyak ditemukan kerusakan *container* yang dimuat di atas kapal. Tidak hanya itu saja, temuan *container* rusak tersebut tidak dibarengi dengan adanya *damage report* yang berisikan kondisi kerusakan *container*. Sehingga hal ini dapat merugikan bagi pihak pemilik kapal dan pemilik muatan. Seperti halnya yang penulis temui pada saat pelaksanaan praktek laut di MV. Sungai Mas.

Pada dasarnya keselamatan *container* serta aturan pengangkutannya di atas kapal telah diatur oleh *International for Safe Containers, 1972* (CSC Convention 72). Selain itu konvensi tersebut juga mengatur mengenai prosedur pengujian *container* yang dapat diterima secara umum dan persyaratan terkait yang telah terbukti memadai selama beberapa tahun. Oleh karena itu perusahaan pelayaran yang memiliki unit *container* seharusnya berpatokan pada peraturan tersebut guna keselamatan dalam pengangkutan *container*.

Berdasarkan hasil uraian latar belakang tersebut, penulis merasa perlu untuk melakukan penelitian yang dituangkan dalam skripsi berjudul **“OPTIMALISASI PENERAPAN *DAMAGE REPORT* PADA BONGKAR MUAT *CONTAINER* DI MV. SUNGAI MAS”**.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian bermanfaat untuk membatasi permasalahan yang diangkat oleh penulis. Manfaat lainnya adalah agar peneliti tidak terjebak pada banyaknya data yang diperoleh di lapangan. Penentuan fokus penelitian lebih diarahkan pada tingkat permasalahan penerapan *damage report* yang diperoleh dari situasi bongkar muat, dimaksudkan untuk membatasi penelitian guna memilih mana data yang relevan dan data yang tidak relevan.

(Sugiyono 2017:207) Pembatasan dalam penelitian kualitatif lebih didasarkan pada tingkat kepentingan, urgensi dan reabilitas masalah yang akan dipecahkan. Penelitian ini difokuskan meliputi:

1. Implementasi penerapan *damage report* pada bongkar muat *container* di MV. Sungai Mas.
2. Upaya mengurangi kelolosan *container* rusak yang diangkut ke atas kapal.
3. Upaya kapal menangani *container* rusak yang telah diangkut ke atas kapal tanpa adanya *damage report*.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan di atas, penulis mengidentifikasi pokok – pokok permasalahan yang dirumuskan sebagai berikut:

1. Apa saja kendala saat penerapan *Damage report* pada MV. Sungai Mas?
2. Bagaimana prosedur pelaksanaan *Damage report* pada bongkar muat MV. Sungai Mas?
3. Upaya apa saja guna mengoptimalisasi penerapan *Damage report* pada MV. Sungai Mas?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian tentang optimalisasi penerapan *Damage report* pada bongkar muat *container* di MV. Sungai Mas yaitu:

1. Untuk mengetahui kendala – kendala yang dihadapi pada penerapan *Damage report* di MV. Sungai Mas.
2. Untuk mengetahui prosedur yang perlu dilakukan dalam pembuatan *Damage report* pada saat bongkar muat *container*.

3. Untuk mengetahui upaya-upaya yang harus dilakukan oleh *Officer On Watch (OOW)* beserta *crew* kapal ketika menangani *container* rusak dengan penggunaan *damage report*.

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini diharapkan mampu memperkaya pengetahuan bagi pihak-pihak yang terkait dengan dunia pelayaran, dunia keilmuan dan pengetahuan. Ada 2 manfaat yang ingin peneliti capai yaitu:

1. Manfaat secara teoritis

- a. Bagi penulis

Dapat menambah wawasan, pengetahuan, pengalaman dan pengembangan pikiran dalam dunia kerja nantinya.

- b. Bagi institusi

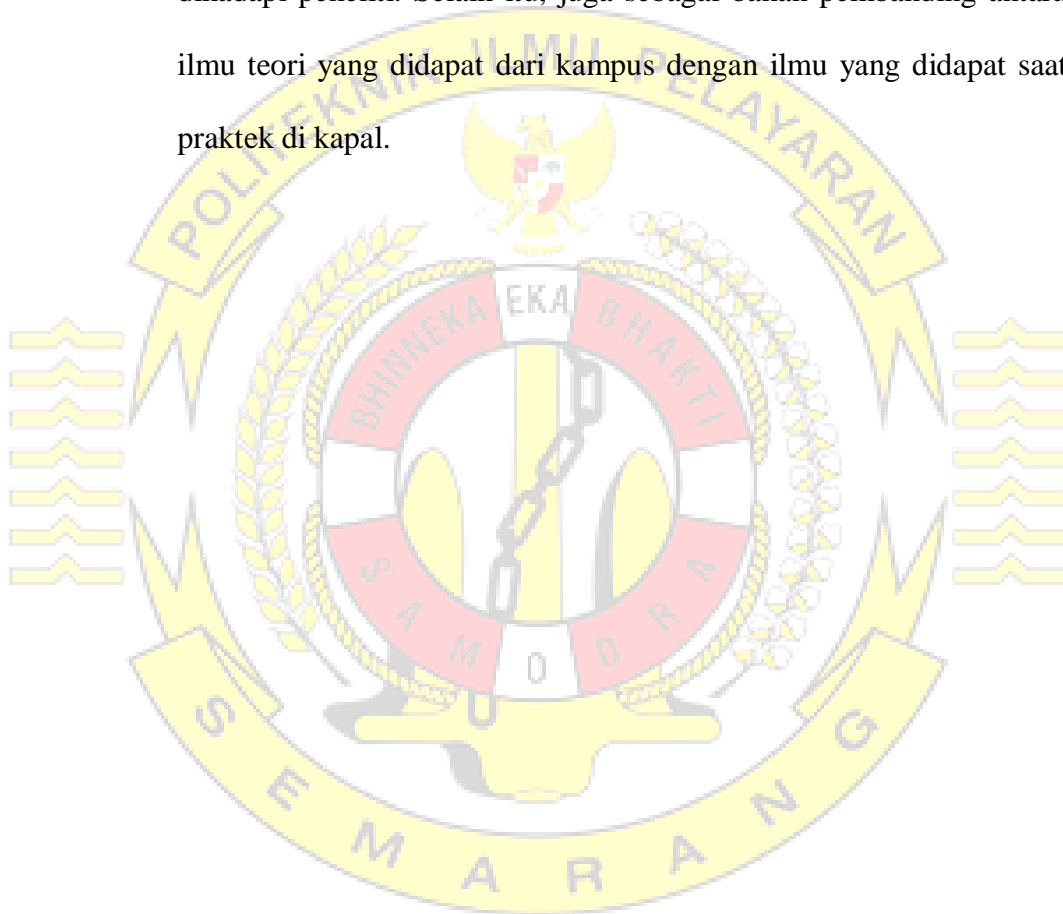
Sumbangan wawasan bagi pengembangan pengetahuan dari dunia lapangan kerja, kelengkapan dan perbendaharaan kepustakaan, serta meningkatkan mutu dan kualitas lembaga pendidikan atau institusi (perusahaan pelayaran maupun instansi pemerintah).

- c. Bagi pembaca

Menambah wawasan pembaca tentang hal-hal yang berkaitan dengan penggunaan *damage report* pada *container* rusak, dan sebagai bahan pertimbangan bagi pembaca khususnya perwira kapal dalam menangani masalah pada penerapan *damage report* khususnya pada *container*.

2. Manfaat secara Praktis

- a. Memberikan informasi tambahan mengenai penerapan *damage report* serta kendala permasalahan pada penerapan *damage report* pada bongkar muat *container* di kapal MV. Sungai Mas.
- b. Dapat dijadikan sebagai panduan praktis dalam mengatasi yang dihadapi peneliti. Selain itu, juga sebagai bahan pembandingan antara ilmu teori yang didapat dari kampus dengan ilmu yang didapat saat praktek di kapal.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Pada bab ini menguraikan landasan teori yang berkaitan dengan judul penelitian. Tinjauan pustaka dilakukan oleh penulis untuk mempermudah dalam pemahaman isi skripsi. Sebagai pendukung dalam pembahasan skripsi ini mengenai optimalisasi penerapan *damage report* pada bongkar muat *container* di MV. Sungai Mas maka penjelasan-penjelasan yang diperoleh dalam bab ini didapatkan oleh penulis dari referensi yang dapat dipercaya sebagai acuan dan dapat memberi pemahaman yang lebih mendalam tentang materi skripsi yang sedang dibahas sehingga dapat lebih menyempurnakan penulisan skripsi ini.

1. Optimalisasi

Optimalisasi menurut Poerwadarminta Ali (2014) adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien.

Optimalisasi adalah upaya seseorang untuk meningkatkan suatu kegiatan atau pekerjaan agar dapat memperkecil kerugian atau memaksimalkan keuntungan agar tercapai tujuan sebaik-baiknya dalam batas-batas tertentu (Andri Rizki Pratama, 2013:6).

Optimalisasi berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan

paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya) sehingga optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai desain, sistem, atau keputusan) menjadi lebih atau sepenuhnya sempurna, fungsional atau lebih efektif.

Berdasarkan pengertian konsep dan teori diatas, maka dapat peneliti simpulkan bahwa optimalisasi adalah suatu upaya yang dilakukan secara efektif dan efisien untuk mendapatkan hasil terbaik untuk mengurangi kerugian.

2. *Damage report*

Adapun pengertian *damage* menurut bahasa Inggris adalah suatu bahaya yang dapat mengakibatkan kerusakan secara langsung pada penampilan, nilai kegunaan.

Report adalah suatu bentuk penyajian informasi suatu kegiatan atau kejadian fakta yang didasarkan pada observasi baik dalam bentuk tertulis maupun secara lisan.

Sehingga dapat disimpulkan *damage report* adalah suatu laporan yang berisi mengenai kerusakan dalam bentuk kemasan atau *packaging* maupun isi dari muatan itu sendiri, yang terjadi di atas kapal maupun saat proses bongkar muat sehubungan dengan tanggung jawab pihak pengangkut. Sebelum melakukan kegiatan bongkar muat pada suatu muatan harus memperhatikan muatan apa yang akan dibongkar dan alat

untuk membongkar muatan tersebut. Hal ini dilakukan guna meminimalisir kerusakan muatan yang akan dibongkar.

Sesuai dengan yang dialami oleh penulis di atas kapal pada saat bongkar muat *container* di pelabuhan terdapat *packaging* atau kemasan dari *container* yang mengalami kerusakan seperti, rusak (*broken*), terbakar (*brunt*), bengkok (*bent*), cembung (*bowed*), terpotong (*cut*), sobek (*crack*).

Ada beberapa hal yang harus tertera pada *damage report* diantaranya:

- a. Nama Kapal
- b. Tanggal laporan dibuat
- c. Pelabuhan muat
- d. Pelabuhan bongkar
- e. *Voyage number*
- f. Deskripsi *container* (ukuran *container*, jenis *container*)
- g. Kondisi kerusakan *container*
- h. Posisi kerusakan *container*
- i. Tanda Tangan *Chief Officer*
- j. Tanda Tangan Agen atau *Foreman*.

Penggunaan *damage report* dilakukan guna meminimalisir klaim serta klaim dari pemilik muatan. Selain itu, penggunaan *damage report* memperkuat bukti bahwa *container* tersebut telah mengalami kerusakan di pelabuhan sebelum *container* tersebut dimuat di atas kapal.

Seperti halnya yang penulis alami ketika melaksanakan praktek laut, penggunaan *damage report* ini sangat membantu dalam mengurangi *complain* atau klaim dari pihak darat. Pada MV. Sungai Mas penggunaan *damage report* sering dijumpai pada kerusakan container jenis *general purpose container* pada bongkar muat di pelabuhan.

3. Bongkar Muat

Menurut (Yosua Raka Sakti : 2017) bongkar muat barang yang meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang/lapangan di bawa ke atas truck atau sebaliknya (*receiving/delivery*).

Menurut Ahsanatun Nadia (2019) bongkar muat adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/deliver*). Bahwa pada dasarnya bongkar muat barang tersebut merupakan kegiatan pemindahan barang dari moda transportasi darat atau sebaliknya.

Berdasarkan pengertian yang telah diuraikan di atas bongkar muat adalah suatu kegiatan memindahkan barang dari kapal menuju darat atau dari darat menuju kapal dengan menggunakan alat yang memadai dan akan diangkut menuju pelabuhan tujuan yang dilakukan sesuai prosedur

oleh *crew* kapal dan pihak darat. Sebelum melakukan kegiatan bongkar muat pada suatu muatan harus memperhatikan muatan apa yang akan dibongkar dan alat untuk membongkar muatan tersebut. Hal ini dilakukan guna meminimalisir kerusakan muatan yang akan dibongkar.

Menurut (Wahyu Agung Prihartanto 2014) Pada kegiatan bongkar muat yang sudah sering dilakukan diperlukan dokumen-dokumen untuk pelaksanaan bongkar muat *container*. Dokumen tersebut adalah sebagai berikut:

a. Dokumen Pemuatan

1). *Bill Of Lading*

Merupakan surat persetujuan pengangkutan barang antara pengirim (*Shipper*) dan Perusahaan Pelayaran (*Owner*) dengan segala konsekuensinya yang tertera pada surat tersebut. Juga dapat merupakan surat kepemilikan barang sebagaimana yang tertera dalam surat tersebut dan oleh karenanya dapat diperjual belikan sehingga *Bill of Lading* ini juga merupakan surat berharga.

2). *Cargo List*

Merupakan daftar seluruh muatan yang telah dimuat diatas kapal.

3). *Tally Muat*

Daftar semua barang yang dimuat diatas kapal dicatat pada tally muat.

b. Dokumen Bongkar

1). *Tally* Bongkar

Pada waktu barang dibongkar dilakukan pencatatan jumlah koli dan kondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya dicatat dalam *tally sheet* bongkar.

2). *Outturn Report*

Daftar dari semua barang dengan mencatat jumlah koli dan kondisi barang pada waktu bongkar.

3). *Cargo Manifest*

Surat yang merupakan suatu daftar barang-barang atau muatan yang telah dikapalkan. Dimana daftar tersebut berisi :

- a). Nama kapal
- b). Pelabuhan Muat dan Pelabuhan tujuan
- c). Nama Nakhoda
- d). Tanggal
- e). No. B/L
- f). Pengirim (*Shipper*),
- g). Penerima (*Consignees*)
- h). Tanda (*Mark*),
- i). Jumlah /banyaknya (*Quantity*)
- j). Jenis barang / muatan (*Description of goods*)

k). Isi & Berat (*Volume & Weight*).

4). *Special Cargo List*

Daftar dari semua barang khusus yang dimuat oleh kapal, misalnya barang berbahaya, barang berharga, dll.

c. Dokumen Lainnya

1). *Daily Report*

Laporan harian jumlah *tonnage*/kubikasi yang dibongkar dan muat perpalka dalam sehari.

2). *Balance sheet*

Lembar kerja atau laporan harian jumlah *tonnage*/kubikasi yang dihasilkan per barang atau palka, jumlah tenaga kerja bongkar muat yang digunakan dan kendala-kendala serta sisa muatan yang belum dibongkar dan dimuat .

3). *Statement of Facts*

Rekapitulasi dari seluruh time sheet yang dibuat selama kegiatan bongkar muat berlangsung.

4). *Container Bay Plan*

Container Bay Plan adalah rencana muatan *container* yang dibuat atau direncanakan sebelum pemuatan, menurut Tim PIP Semarang dalam buku “Memuat Untuk Perwira Kapal Niaga” (2001: 163) *Container Bay Plan* adalah bagan pemuatan peti kemas secara membujur, melintang dan tegak. Membujur

ditandai dengan nomor *BAY* mulai dari depan ke belakang, dengan catatan nomor ganjil untuk peti kemas ukuran 20 *feet* dan nomor genap untuk peti kemas ukuran 40 *feet*. *Tier* dihitung dari atas ke bawah diberi nomor: 02,04,06 dan seterusnya untuk *container in hole* dan ditandai dengan nomor *ROW* dimulai dari tengah dan dilihat dari belakang. *Container Bay Plan* adalah rencana muatan yang dibuat atau direncanakan sebelum pemuatan.

Bay Plan biasanya berbentuk buku dengan lembaran-lembaran untuk masing-masing *bay*. Dengan banyaknya jenis peti kemas yang dimuat, di dalam *Container Bay Plan* diberi tanda-tanda jumlah dan posisinya sesuai *Bay*, *Row*, atau *Tier*. Apabila pemuatan dan pembongkaran dilakukan di beberapa pelabuhan yang berlainan, maka untuk membedakan antara peti kemas yang dibongkar atau dimuat pada tiap-tiap pelabuhan diberi warna yang berbeda.

- a). Ke kanan *ROW* 01, 03, 05, 07, 09, dst.
- b). Ke kiri *ROW* 02, 04, 06, 08, dst.

5). *Damage Report*

Laporan kerusakan muatan yang dimuat dan di bongkar dari dan ke kapal. *Damage report* digunakan sebagai bukti kerusakan container sehingga tidak ada complain pada pelabuhan tujuan.

6). *Ship Particular*

Data-data kapal yang antara lain yang menyebutkan panjang dan lebar kapal, desain kapal, jumlah dan kapasitas *crane*.

7). *Delivery Order*

Bukti kepemilikan barang yang berisi nama kapal, pemilik barang, jenis barang, jumlah koli, jumlah *tonnage*, yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran.

8). *Mate's receipt*

Mate's receipt adalah tanda terima barang yang akan dimuat ke kapal. *Mate's receipt* dibuat oleh agen pelayaran dan ditandatangani oleh mualim kapal. Jumlah koli dan kondisi barang disesuaikan dengan data yang tercantum pada *mate's receipt*. Apabila jumlah koli tidak sesuai dengan jumlah yang tercantum dalam *mate's receipt* maka mualim akan mencatat selisih tersebut. Demikian pula, jika barang yang dimuat terdapat kerusakan, mualim juga akan mencatat kondisinya. Selisih atau kondisi ini kemungkinan tercatat pada konosemen.

4. *Container*

Berdasarkan buku *Custom Convention on Containers* menurut Fakhurrozi (2017:05), pengertian *container* adalah suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu dan disamakan berdasarkan standar Internasional, terbuat dari bahan baja sehingga dapat

dipakai berulang kali dan dipergunakan untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan.

Container atau peti kemas merupakan peti atau kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan *International Organization for Standardization* (ISO) sebagai alat atau perangkat pengangkutan barang yang bias digunakan berbagai moda, mulai dari moda darat dengan truk, kereta api maupun moda laut menggunakan kapal laut. Berdasarkan *Custom Convention Containers 1972*, *container* adalah:

- a. Seluruhnya atau sebagian tertutup sehingga berbentuk peti atau kotak dan dipergunakan untuk mengisi barang-barang yang akan diangkut.
- b. Dibuat sedemikian rupa sehingga memungkinkan pengangkutan dengan satu kendaraan tanpa harus dibongkar dahulu.
- c. Dibuat sedemikian rupa sehingga langsung dapat diangkat, khususnya bila dipindahkan dari satu kendaraan ke kendaraan lain. Dibuat sedemikian rupa sehingga mudah diisi dan dikosongkan.

Container memiliki karakteristik yang kuat, tahan terhadap cuaca, serta dapat dipakai berulang-ulang dengan bongkar muat yang cepat serta jaminan muatan aman (*safety*). Selain itu, sistem *container* memungkinkan untuk melakukan pengangkutan dengan sistem *door to door*.

- a. Ukuran *Container*

Container mempunyai berbagai ukuran yang ditunjukkan pada tabel berikut:

2.1 Tabel ukuran *container*

		Peti kemas 20 kaki		Peti kemas 40 kaki		Peti kemas 45 kaki	
		inch	metrik	inch	metrik	inch	metrik
dimensi luar	panjang	20'0"	6,058 m	40' 0"	12,192 m	45' 0"	13,716 m
	lebar	8' 0"	2,438 m	8' 0"	2,438 m	8' 0"	2,438 m
	tinggi	8' 6"	2,591 m	8' 6"	2,591 m	9' 6"	2,896 m
dimensi dalam	panjang	18' 10 ⁵ / ₁₆ "	5,758 m	39' 5 ⁴⁵ / ₆₄ "	12,032 m	44' 4"	13,556 m
	lebar	7' 8 ¹⁹ / ₃₂ "	2,352 m	7' 8 ¹⁹ / ₃₂ "	2,352 m	7' 8 ¹⁹ / ₃₂ "	2,352 m
	tinggi	7' 9 ⁵⁷ / ₆₄ "	2,385 m	7' 9 ⁵⁷ / ₆₄ "	2,385 m	8' 9 ¹⁵ / ₁₆ "	2,698 m
bukaan pintu	width	7' 8 ¹ / ₂ "	2,343 m	7' 8 ¹ / ₂ "	2,343 m	7' 8 ¹ / ₂ "	2,343 m
	tinggi	7' 5 ³ / ₄ "	2,280 m	7' 5 ³ / ₄ "	2,280 m	8' 5 ⁴⁹ / ₆₄ "	2,585 m
volume		1,169 ft ³	33,1 m ³	2,385 ft ³	67,5 m ³	3,040 ft ³	86,1 m ³
berat kotor		52.910 pon	24.000 kg	67.200 pon	30.480 kg	67.200 pon	30.480 kg
berat kosong		4.850 pon	2.200 kg	8.380 pon	3.800 kg	10.580 pon	4.800 kg
muatan bersih		48.060 pon	21.800 kg	58.820 pon	26.680 kg	56.620 pon	25.680 kg

Sumber : <https://www.ascon.co.id/apa-saja-ukuran-container/>

b. Jenis-jenis *Container*

Badan *International Standard Organization* (ISO) membagi jenis-jenis *container* dalam 7 golongan yaitu:

1). *General Cargo Container*

Adalah jenis *container* yang digunakan untuk mengangkut muatan umum (*General Cargo*).

a). *General Purpose Container*

General Purpose Container adalah *container* yang digunakan untuk mengangkut muatan berupa barang-barang secara umum, yaitu jenis barang-barang yang tidak mempunyai spesifikasi khusus atau tidak membutuhkan penanganan khusus.



Gambar 2.1 *General Purpose Container*

Sumber : <https://bit.ly/37QT8BI>

b). *Open Side Container*



Gambar 2.2 *Open Side Container*

Sumber: <https://bit.ly/3jJQu3i>

Open Slide Container memiliki pintu di salah satu sisinya. Digunakan untuk mengangkut muatan yang memiliki ukuran yang melebar atau horizontal, seperti jenis muatan berupa mesin industry

c). *Open Top Container*



Gambar 2.3 Open Top Container

Sumber: <https://www.prahu-hub.com/inilah-jenis-container-untuk-kegiatan-logistik/>

Container ini memiliki bagian atas yang dapat dibuka. Hal ini dimaksudkan guna mengangkut muatan yang memiliki ukuran yang melebihi dari tinggi *container*.

d). *Ventilated Container*



Gambar 2.4 *Ventilated Container*

Sumber: <https://arthanugraha.com/mengenal-peti-kemas-kontainer/ventilated-container/>

Container ini memiliki celah udara atau ventilasi pada sisi-sisinya. Fungsi dari ventilasi untuk memberikan sirkulasi udara yang cukup bagi muatan dengan spesifikasi khusus, seperti biji kopi.

2). *Thermal Container*

Merupakan *container* yang dilengkapi dengan pengatur suhu. *Container* yang termasuk dalam *Thermal Container* adalah:

a). *Insulated Container*



Gambar 2.5 *Insulated Container*

Sumber: <https://mccontainers.com/product/20-insulated-container/>

Container jenis ini digunakan untuk mengangkut muatan yang membutuhkan suhu tertentu sehingga tidak terpengaruh oleh suhu di luar *container*.

b). *Reefer Container*



Gambar 2.6 Reefer Container

Sumber: <https://www.prosveshenie.net/mengen-al-reefer-container-serta-keuntungan-untuk-bisnis/>

Container ini digunakan untuk muatan yang harus memiliki suhu rendah (dingin), selain itu *reefer container* digunakan untuk pengiriman barang-barang yang mudah rusak atau busuk seperti daging, sayur, buah-buahan untuk mempertahankan kualitas barang dan dapat lebih tahan lama.

c). *Heated Container*

Container ini digunakan untuk memuat barang-barang yang memerlukan suhu tinggi, biasa lebih dari 100° C, juga memiliki pengatur suhu.



Gambar 2.7 Heated Container

Sumber: <https://www.denios.co.uk/storage-process-technology/thermotechnology/heating-chambers/>

3). *Tank Container*



Gambar 2.8 Tank Container

Sumber: <https://www.thincke.com/how-to-measure-the-liquid-level-of-the-iso-tank-container/>

Tank container ini merupakan tangki yang ditempatkan pada kerangka peti kemas yang digunakan untuk memuat muatan cair maupun gas.

4). *Dry Bulk Container*

Container ini digunakan untuk mengangkut muatan curah (*bulk cargo*), seperti butiran, bahan pangan, dan rempah-rempah.



Gambar 2.9 *Dry Bulk Container*

Sumber: <https://bit.ly/3OfQgz3>

5). *Platform Container*

a). *Flat Rack Container*



Gambar 2.10 *Flat Rack Container*

Sumber : <https://www.sarjak.com/40ft-flat-rack-47mt-pay-load.aspx>

b). *Platform Based Container*



Gambar 2.11 *Platform based container*

Sumber : <https://www.indiamart.com/proddetail/40-foot-platform-shipping-container-13178171891.html>

6). *Specials Container*



Gambar 2.12 *Specials container*

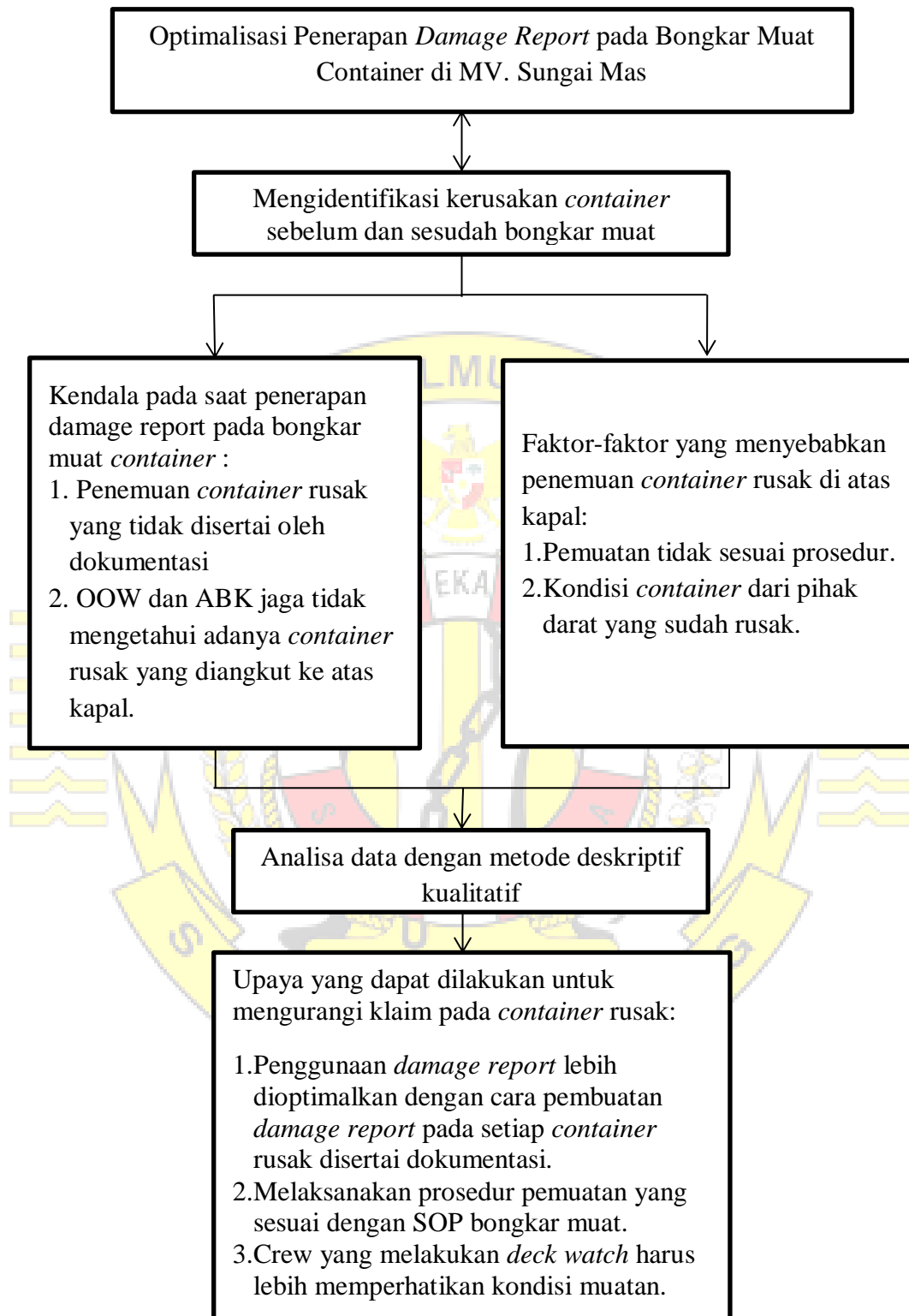
Sumber : <http://www.shunruida.com/616>

B. Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka pikir merupakan model konseptual akan teori yang saling berhubungan satu sama lain terhadap berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah penting. Dalam pelaksanaan optimalisasi penerapan *damage report* di MV. Sungai Mas terdapat beberapa faktor yang

menyebabkan kurang optimalnya penggunaan *damage report*. Selain itu terdapat faktor-faktor lain yang menyebabkan kendala dalam penerapan *damage report* ketika pelaksanaan bongkar muat di pelabuhan. Untuk lebih jelasnya, penulis menggambarkan dalam kerangka pikir seperti di bawah ini:





BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai apa saja kendala saat penerapan *damage report* , bagaimana prosedur kurang optimalnya penerapan *damage report* pada saat bongkar muat *container* di pelabuhan beserta upaya-upaya untuk mengoptimalkan *damage report* pada saat bongkar muat *container* di MV. Sungai Mas, maka dapat disimpulkan bahwa;

1. Kesalahan faktor manusia, seperti ketidaktepatan, kurangnya pengawasan, dan kurangnya kesadaran, pengetahuan, dan wawasan dari *crew* yang melakukan tugas jaga pelabuhan selama bongkar muat, dapat menjadi kendala yang menyebabkan sering ditemukannya *container* yang rusak tanpa laporan kerusakan. Kesalahan manusia bukan satu-satunya tantangan yang dihadapi, keadaan serta kelaikan dari *container* juga tidak disurvei. Hal ini mempengaruhi kondisi *container* yang masih digunakan tetapi yang sebenarnya sudah tidak layak untuk digunakan sebagai moda transportasi.
2. Masih belum sepenuhnya benar bagaimana *damage report* diimplementasikan selama bongkar muat *container* di atas MV. Sungai Mas. Prosedur pembuatan *damage report* untuk *container* yang rusak berfungsi sebagai petunjuk untuk ini. *Crew* kapal masih bingung bagaimana membuat *damage report* yang seharusnya ditandatangani oleh *foreman* dan *chief officer*. Akibatnya, tidak adanya tanda tangan

penanggung jawab muatan di pelabuhan muat mempengaruhi keabsahan *damage report* di pelabuhan tujuan.

3. Upaya yang telah dilakukan di MV. Sungai Mas dalam meminimalisir klaim dari pemilik muatan yang disebabkan oleh kerusakan container dirasa masih belum optimal. Hal ini dikarenakan pada data lapangan menunjukkan adanya beberapa klaim di pelabuhan oleh pemilik muatan. Sehingga perlu dilakukan penekanan terhadap upaya yang dilakukan oleh crew yang melakukan tugas jaga pelabuhan.

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam penyusunan skripsi, keterbatasan yang dialami antara lain:

1. Pembahasan serta permasalahan dalam penelitian hanya mencakup penerapan *damage report* pada *container* rusak di MV. Sungai Mas dan tidak melibatkan pihak darat dalam penanganan *container* rusak seperti pada proses *receiving* dan *delivery* di *container* terminal.
2. Permasalahan yang dibahas oleh penulis dalam penelitian hanya mencakup permasalahan yang sering penulis alami dan jumpai selama praktek di MV. Sungai Mas dan tidak melibatkan permasalahan yang terjadi di kapal lain.

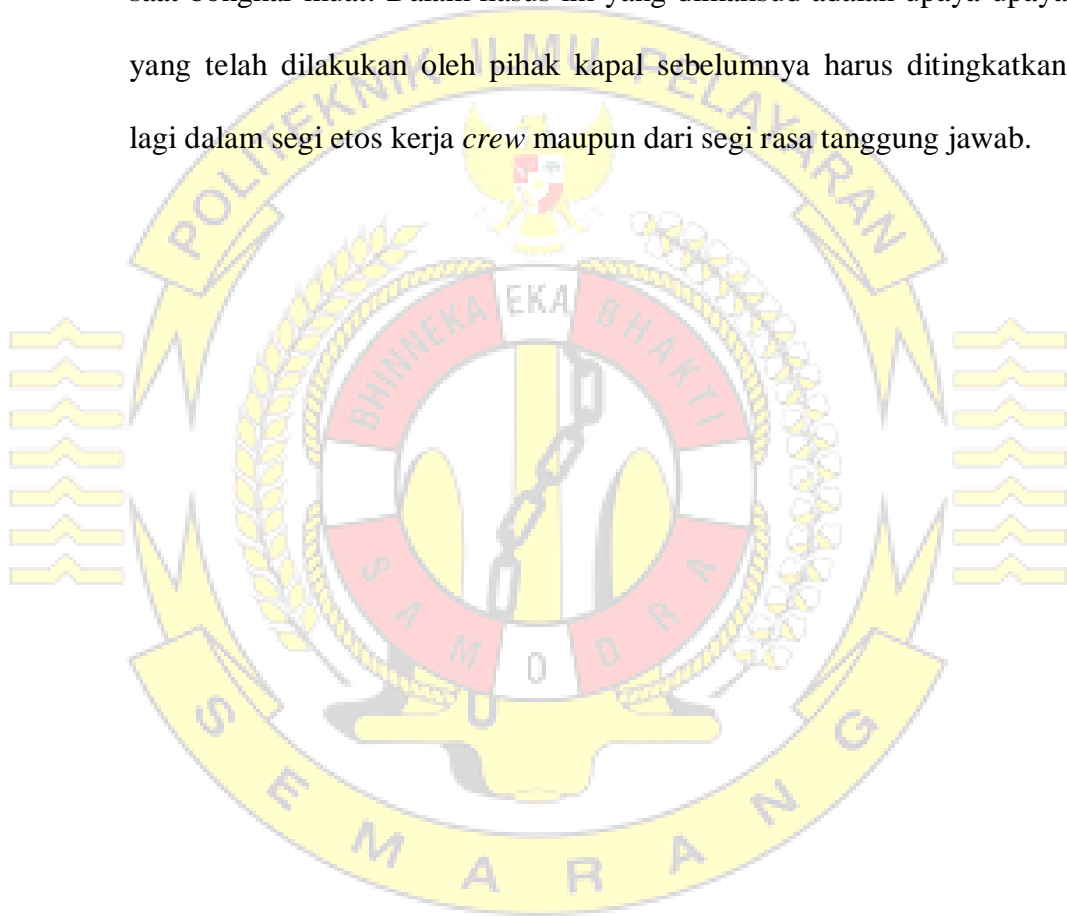
C. Saran

Pada akhir dari penelitian ini, penulis memberikan beberapa saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi semua pihak yang terlibat. Baik bagi pihak kapal dan tenaga kerja bongkar muat yang terlibat secara langsung di lapangan maupun bagi pihak perusahaan pelayaran. Adapun saran-saran

yang dapat diberikan agar tidak adanya *container* rusak yang dimuat serta dibongkar tanpa dibarengi oleh *damage report* adalah sebagai berikut:

1. Diharapkan kepada seluruh perwira maupun nakhoda untuk selalu memberikan sosialisasi atau pengarahan terkait studi kasus dampak kerugian yang ditimbulkan apabila terdapat *container* rusak yang lolos dimuat di atas kapal tanpa dibarengi *damage report*. Dengan diberikan pengarahan seperti ini, diharapkan etos kerja dan rasa tanggung jawab dari seluruh *crew* kapal terutama *deck department* akan meningkat, sehingga dalam melaksanakan tugas jaga pelabuhan pada saat bongkar muat selalu dilaksanakan dengan hati-hati dan penuh rasa tanggung jawab .
2. *Crew* yang melakukan tugas jaga membuat *damage report* dan mengambil dokumentasi setiap kali menemukan *container* rusak yang akan dimuat ke atas kapal. Selain itu pembuatan *damage report* juga harus sesuai pada prosedur yang telah ditentukan seperti halnya penandatanganan oleh chief officer serta foreman untuk keabsahan dari *damage report* tersebut. Hal ini diharapkan agar pada pelabuhan tujuan tidak mendapat klaim dari pemilik muatan karena *container* rusak tersebut dibarengi dengan *damage report* dan dokumentasi.
3. Upaya yang harus dilakukan untuk mengoptimalkan penerapan *damage report* pada MV. Sungai Mas adalah meningkatkan etos kerja berupa ketelitian, ketekunan serta pengawasan ketika bongkar muat *container* di pelabuhan untuk meminimalisir resiko ketidaktauan serta tidak adanya

pembuatan *damage report* dari pihak kapal pada *container rusak* yang dimuat dan dibongkar. Disamping itu, sosialisasi mengenai penerapan serta prosedur pembuatan *damage report* ketika bongkar muat *container* di atas kapal oleh nakhoda dan *chief officer* juga merupakan upaya yang dapat dilakukan untuk mengoptimalkan penerapan *damage report* pada saat bongkar muat. Dalam kasus ini yang dimaksud adalah upaya-upaya yang telah dilakukan oleh pihak kapal sebelumnya harus ditingkatkan lagi dalam segi etos kerja *crew* maupun dari segi rasa tanggung jawab.



DAFTAR PUSTAKA

CSC, 1972, *International Convention For Safe Containers 2014 Editions*.

Haryono, Cosmas Gatot, 2020, *Ragam Metode Penelitian Kualitatif Komunikasi*, CV Jejak : Sukabumi.

Jaya, I Made Laut Mertha, 2020, *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*, Quadrant : Yogyakarta.

Peraturan Menteri Perhubungan RI No. 53 Tahun 2018 Tentang Kelaikan Peti Kemas Terverifikasi.

Pratama, Andri Rizki, 2013, *Optimalisasi Keselamatan Crew Kapal dalam Proses Kerja Jangkar di AHTS Amber*, Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran.

Prihartanto, Wahyu Agung, 2014, *Operasi Terminal Pelabuhan*, Pelabuhan Indonesia III.

Rukajat, Ajat, 2018, *Pendekatan Penelitian Kuantitatif Quantitative Research Approach*, CV Budi Utama : Sleman.

Sugiyono, 2017, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung : CV Alfabeta.

Tim PIP Semarang, 2001, *Memuat Untuk Perwira Kapal Niaga*.

Walidin, H. Warul, dkk, 2015, *Meetode Penelitian Kualitatif & Grounded Theory*, FTK Ar-Ranity Press : Banda Aceh.

Wijaya, Umrati Hengki, 2020, *Analisis Data Kualitatif*, Sekolah Tinggi Theologia Jaffray : Makassar.

Zakariah, M. Askari, Vivi Afriani dan M. Zakariah, 2020, *Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, Action Research, Research And Development*, Yayasan Pondok Pesantren Al Mawaddah Warrrahmah : Kolaka.

LAMPIRAN 1

SHIP'S PARTICULAR

**PT. PELAYARAN TIRTAMAS EXPRESS**

A FULLY CONTAINERIZED SHIPPING LINE

Member of INSA NO.1174/INSA/VIII/2001

Head office : Jl.Yos Sudarso Kav 33, Jakarta Utara, 14350 INDONESIA
 Telp: (021)- 4302388 – 4300261 – 4300262 – 4300264, Fax : (021) – 498658

SHIP'S PARTICULARS

Name of vessel	: MV. SUNGAI MAS
Type Of Vessel	: FULL CONTAINER CARRIER
Registry/ Flag / Call Sign	: JAKARTA / INDONESIA / YBHC2
IMO Number	: 9178549
IMO Company	: 1903936
MMSI	: 525024397
IMN No	: 452504256
Email of Vessel	: sungai.vessel@temasline.com
Builder / Year	: MINAMINIPPON SHIPBUILDING CO., LTD / 1999
Class	: NK Nippon Kaiji Kyokai, & MNS
Ship Owner	: PT. TEMPURAN EMAS LINE, Tbk JAKARTA
GT / NT / DWT	: 25.497 Ton / 10.638 Ton/ 28.876 Ton
L.O.A / L.B.P	: 193.94 Meters/ 184.00 Meters
Breadth Moulded	: 32.20 Meters
Depth Moulded	: 16.40 Meters
Height	: 50.24 Meters
Draft Tropical / Summer	: 10.48 Meters / 10.26 Meters
Free Board From Tropical	: 5.974 Meters
DWT Tropical Draft	: 28.876 Ton
Light Ship	: 10.749 Ton
Constant Weight	: 390 Ton
Ballast Tank Capacity	: 12,465.68 M3 SG 0.125
Fresh Water Capacity	: 256.78 M3 SG 1.000
MFO Tank Capacity	: 2,946.96 M3 SG 0.950
MDO Tank Capacity	: 117.47 M3 SG 0.880
L.O Tank Capacity	: 119.10 M3 SG 0.920
Number of Hold	: 6 Holds
Containers Carried Capacity	: In Hold Teus = 566 Box, In Hold Feus = 162 Box On Deck Teus = 863 Box, On deck Feus = 191 Box Total : Teus 1.429 Box. 2.135 Box
Service Area	: SV 31 (1) b Restricted Area
Main Engine	: MITSUI-MAN B&W 8S60-C MCR 24,560HP 18,063 K.W
Average Speed	: 20.0 Knots at Sea
Generator	: Type and Number BRUSHLESS A.C GEN x 3 Sets Capacity 720 KW (900 kVA) Driving Engine 1.100 ps x 720 rpm
Number of Crew	: 23 Persons, Including Master

I hereby certify that the above data are true and correct.

MASTER

 Capt. Yulchaidir

LAMPIRAN 2

CREWLIST KAPAL

PT. TEMAS SHIPPING		S		SET								
Name of Vessel : Flag / Bendera : Call Sign / Tanda Panggilan : GRT / MT : Annual Date / Tanggal Tiba : Dep. Date / Tgl Berangkat : Last Port of Call / Pel Asal :		Voy. No. Agent Details : Agent PIC Name : Agent Contact No : Ship Type / Tipe Kapal Email of ship. Next Port of Call / Pel Tujuan		Master Name : Owner / Operator : Charterer : Port of :								
M.T. SUNGAI MAS INDONESIA YBHC 2 23.497 TON 08 JULI 2021 SURABAYA		002/21 CONTAINER SUNGAI.MAS@temasshipping.com		CAPT. YULCHAIDIR PT. TEMAS SHIPPING JAKARTA								
No	Name / Nama	Rank	Date of Birth / Tanggal Lahir	Date of Sign On / Tanggal Naik Kapal	Nationality / Kebangsaan	No. of C.O.C	Employment Expiry / Masa kerja berakhir	Mustered No. / No. Siji	Agreement No.	Seaman's Book / Buku Pelaut	Travel Document / Paspor	Expiry Date
1	CAPT. YULCHAIDIR	M	12-Aug-75	15-Aug-20	INDONESIA	ANT 162202092910415	7-Jul-25	0	AL 244691020918184720	C 031196	B 076260	15-Aug-21
2	DEBORA VENTURA	F	25-Dec-83	4-Jul-20	INDONESIA	ANT 162202092910415	4-Mar-21	47	AL 244691020918184720	F 043791	C 074083	1-Aug-22
3	JABER RAHMANI SAMI	M	29-Apr-83	31-May-20	INDONESIA	ANT 162202092910415	31-Oct-21	58	AL 244691020918184720	F 150434	C 107783	7-Aug-22
4	IKHAR RAMADHAN	M	20-Feb-85	24-May-21	INDONESIA	ANT 162202092910415	11-Jan-23	66	AL 244691020918184720	G 026441	C 192173	12-Nov-24
5	SUPALBO	M	27-Jan-81	2-Dec-20	INDONESIA	ANT 162202092910415	27-Jun-24	57	AL 244691020918184720	F 103140	B 332168	12-Nov-21
6	DAN SIFAN	M	10-Nov-89	30-Jun-20	INDONESIA	ATT 162202092910415	2-Jun-25	46	AL 244691020918184720	D 725343	C 264270	29-Apr-22
7	MUHAMMAD SANG MELILAH	M	20-Dec-90	27-Sep-20	INDONESIA	ATT 162202092910415	9-Feb-23	56	AL 244691020918184720	F 340350	C 395941	21-Jul-22
8	BUD HENDRIYAN	M	28-Mar-79	29-Jun-21	INDONESIA	ATT 162202092910415	13-Oct-25	60	AL 244691020918184720	F 021027	B 802719	30-Aug-22
9	SODIKIN	M	17-Sep-75	20-Jun-21	INDONESIA	EST 621129102910817				F 110244		5-Mar-23
10	KRISTIAN HELMI MANLICH	M	21-Oct-98	15-May-21	INDONESIA	RTG 620203040300519		68	AL 244701020918184720	O 011441	C 446405	10-Nov-23
11	HANKELWANA	M	5-Mar-82	29-Jun-21	INDONESIA	RTG 620203040300519		64	AL 24410020918184720	O 433705	B 662287	15-Jun-22
12	YURI RAJANI	M	7-Jun-97	13-Jul-20	INDONESIA	RTG 620203040300519		61	AL 24410020918184720	F 286451	B 749263	15-Nov-22
13	ERWIN PATINDUAN	M	27-May-95	3-Jun-20	INDONESIA	RTG 620203040300519		51	AL 24410020918184720	F 071345	C 074941	27-Sep-22
14	DEBEV WANG MELKORSA	M	20-May-99	28-May-21	INDONESIA	ANT 162202092910415	15-Jan-25	45	AL 24410020918184720	F 104081	C 457432	11-May-23
15	MUSLIM ABDULJAH	M	20-Aug-97	8-Apr-21	INDONESIA	RTG 620203040300519		67	AL 24410020918184720	F 044150	C 462061	26-Jul-22
16	AUSTINUS SUKHO	M	6-Aug-96	29-Jun-21	INDONESIA	RTG 620203040300519		65	AL 24410020918184720	F 044150	C 462061	26-Jul-22
17	MUHAMMAD SHOFIULLOH	M	11-Sep-98	30-Jun-20	INDONESIA	BS7 621148220300119		55	AL 24410020918184720	F 320251	C 739342	16-Feb-23
18	DWI PRAYOGI	M	28-Mar-79	29-Jun-21	INDONESIA	BS7 621148220300119		63	AL 24410020918184720	F 171041	C 653618	2-Mar-21
19	RIKY HILMAMATI	F	11-Sep-90	28-Aug-20	INDONESIA	BS7 621148220300119		62	AL 24410020918184720	F 32176	C 678740	25-Sep-21
20	MEL TRIAL BAYUPAR	M	2-Mar-99	27-Sep-20	INDONESIA	BS7 621148220300119		53	AL 24410020918184720	F 340268	C 705707	26-Mar-23
21								57		F 32731	C 646475	1-Jul-23
22										F 32731	C 7030719	3-Mar-23
23										F 32731	C 646475	13-Jul-2025

Owners/Master/Agent/Charterer
 (Name & Sign / Nama & Tanda Tangan)

 CAPT. YULCHAIDIR
 Stamp

I Certify that the above information is to the best of my knowledge and belief, true in every particular /
 Saya menjamin bahwa informasi tersebut di atas adalah benar dan sesuai dengan data yang valid di atas kapal
 Date this / tanggal dibuat : 08 JULI 2021
 Note : *) deleted as appropriate / hapus yang tidak sesuai

LAMPIRAN 3
TRANSKRIP WAWANCARA 1

Informan 1

Nama : Yulchaidir
Jabatan : Nakhoda
Tanggal : 25 Mei 2022
Tempat : MV. Sungai Mas

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Rizky : Selamat pagi capt terimakasih telah meluangkan waktunya untuk melakukan tanya jawab mengenai penelitian saya pak. Mohon ijin bertanya capt

Capt. Yulchaidir : Iya bagaimana det

Rizky : Sebelumnya, capt. Yulchaidir sudah berapa lama menjabat sebagai nakhoda di kapal MV. Sungai Mas ini capt?

Capt. Yulchaidir : Saya sudah sekitar 9 bulan di kapal ini det, kalau di kapal container saya sudah 5 tahunan det

Rizky : Baik capt, selama capt menjadi seorang nakhoda apa saja kendala yang capt alami terkait dengan muatan capt?

Capt. Yulchaidir : Banyak det kendala terkait muatan seperti stabilitas kapal, *long hatch* , *over stowage* dan terutama masalah *container* rusak

Rizky : *Container* rusak yang seperti apa capt?

Capt. Yulchaidir : Ketika proses bongkar muat itu ada beberapa *container* rusak yang diangkut keatas kapal tanpa sepengetahuan pihak kapal dan tidak adanya *damage report* ataupun dokumentasi yang mampu memperkuat *container* tersebut sudah rusak dari pihak pelabuhan

Rizky : Apakah hal tersebut menjadikan masalah yang serius capt?

Capt. Yulchaidir : Tentu saja det, *container* yang rusak itu akan dikomplain di pelabuhan tujuan apalagi kalau muatan yang didalamnya itu rusak

Rizky : Apakah kondisi *container* tersebut sudah rusak dari pelabuhan atau terminal peti kemas itu sendiri?

Capt. Yulchaidir :Iya det biasanya *container* itu sudah rusak dari sananya. Selain itu banyak juga ditemukan *container* yang sebenarnya sudah tidak laik angkut.

Rizky : Apakah ada mekanisme dalam pengawasan *container* ketika sebelum dan sesudah dibongkar muat capt?

Capt. Yulchaidir : Tentu ini seharusnya menjadi tanggung jawab dari mualim jaga serta ABK jaga dalam melakukan pengawasan *container* yang akan dimuat keatas kapal, apakah kondisinya ada yang rusak, sobek, berlubang, mengembung dan yang lainnya

Rizky : Baik capt terimakasih banyak atas informasinya capt

Capt. Yulchaidir : Iya det sama-sama



LAMPIRAN

TRANSKRIP WAWANCARA 2

Informan 2

Nama : Debora Wentuk

Jabatan : Chief Officer

Tanggal : 19 Mei 2021

Tempat : MV. Sungai Mas

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

Rizky : Selamat sore chief, terimakasih sudah bersedia meluangkan waktunya untuk melakukan tanya jawab terkait penelitian saya chief. Mohon ijin bertanya

Chief Debora : Selamat sore det, ada apa?

Rizky : Sebelumnya saya mau berterima kasih sama chief karena telah bersedia untuk saya wawancarai. Untuk chief sendiri telah bekerja di kapal ini berapa lama chief?

Chief Debora : Saya jadi chief officer di kapal ini sudah sekitar 10 bulan dulu saya onboard beda sebulan dengan sama capt. Yulchaidir

Rizky : Selama chief di kapal ini apa kendala terbesar yang chief alami dalam menangani muatan di kapal ini?

Chief Debora : Banyak si det kendala di kapal ini terutama stabilitas kapal soalnya kan ballastnya ga pernah dipakai karena pipa pipanya bocor jadi mengatur stabilitas kapalnya agak susah karena hanya mengandalkan muatannya itu sendiri

Rizky : Selain itu apakah masih ada masalah lain chief?

Chief Debora : Selain masalah stabilitas ini masalah yang sering terjadi adalah *container* rusak yang lolos diangkut ke atas kapal tanpa adanya *damage report*, sedangkan *damage report* itu penting sebagai bukti bahwa kerusakan *container* bukanlah kesalahan dari pihak kapal. Karena kita sebagai pihak pengangkut bertanggung jawab penuh terhadap muatan yang telah diangkut dan berada di atas kapal dari muatan diletakkan pertama kali di kapal sampai muatan dibongkar di pelabuhan tujuan.

Rizky : Apakah ada kendala ketika pelaksanaan pengawasan terhadap *container* yang dibongkar atau dimuat ke atas kapal chief sehingga banyak *container* rusak yang lolos dan dimuat ke atas kapal ?

Chief Debora : Ada det itu tergantung di pelabuhannya sendiri, untuk yang pengawasannya paling sulit itu di Pelabuhan Tanjung Priok soalnya kan biasanya kita kejar target waktu disana jadi langsung memakai 4 unit *container crane* (cc) serta

bongkar muatnya itu langsung 2 *container* sehingga menyulitkan untuk pengawannya karena kan kita kan yang jaga pelabuhan hanya 3 *crew* dan itupun tidak hanya mengawasi cobtaiber tapi juga mengawasi tali tali tambat kapal juga

Rizky : Apakah sudah ada yang dilakukan untuk mencegah kejadian itu supaya tidak terjadi chief?

Chief Debora : Tentu sudah saya tekankan dengan mualim, AB dan *Cadet* jaga agar mengawasi *container* yang akan dimuat ke atas kapal ketika proses bongkar muatnya, apakah ada suatu kecelakaan atau kesalahan yang dilakukan oleh pihak perusahaan bongkar muat atau tidak

Rizky : Baik chief terima kasih banyak untuk informasinya

TRANSKRIP WAWANCARA 3

Informan 3

Nama : Akbar Rahman Ismail

Jabatan : Second Officer

Tanggal : 21 Mei 2021

Tempat : MV. Sungai Mas

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Rizky : Selamat siang cond, terimakasih sudah bersedia meluangkan waktunya untuk melakukan tanya jawab terkait penelitian saya. Mohon ijin bertanya

Second Akbar : Selamat siang det, mau tanya apa?

Rizky : Sebelumnya saya mau berterima kasih karena *second* telah bersedia untuk saya wawancarai. *Second* sudah berapa lama kerja di kapal ini?

Second Akbar : Saya sudah 5 bulan di kapal ini det

Rizky : Selama *second* di kapal ini apakah ada masalah dalam melakukan jaga pelabuhan?

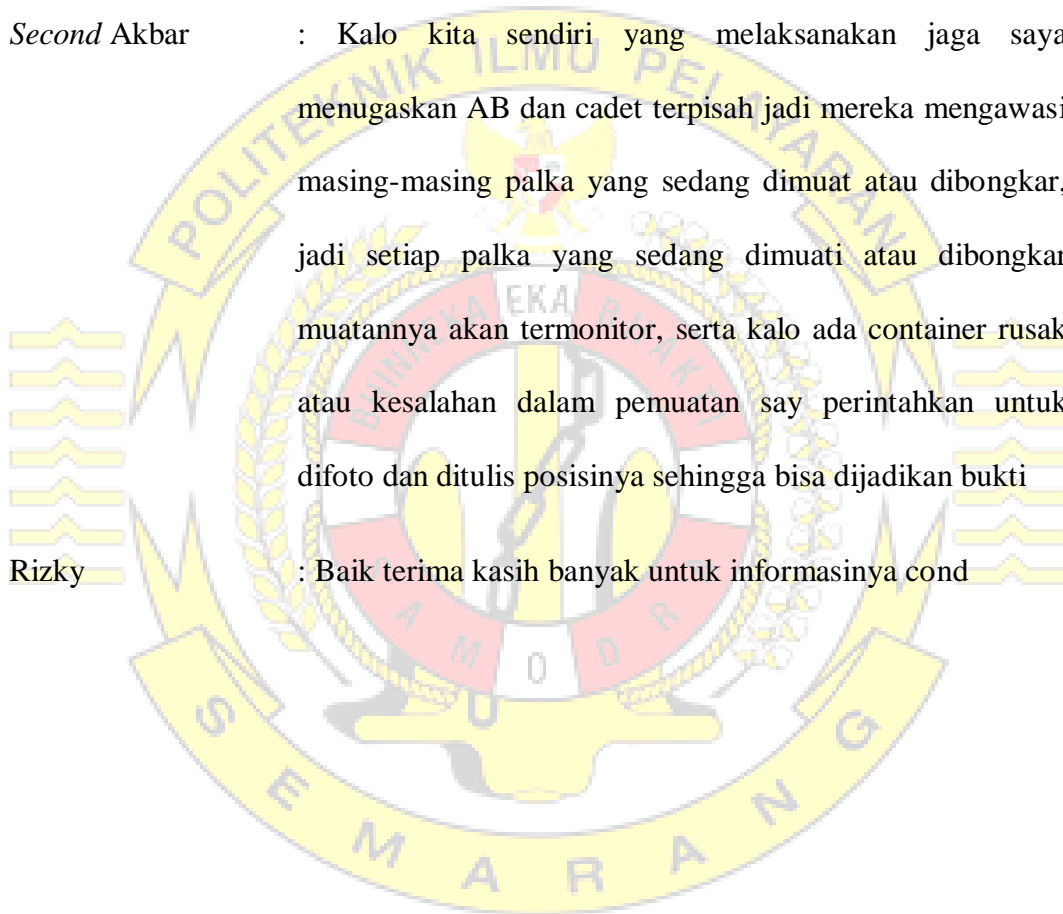
Second akbar : Masalah yang sering saya hadapi itu det biasanya *container* yang naik itu keadaan *container* yang rusak det dan terkadang tidak termonitor sama kita karena kan

terbatasnya gerak kita karena kita ngga hanya mengawasi muatan aja det tapi juga mengawasi kondisi kapal dan tros dan *spring line* juga.

Rizky : Lalu apa upaya yang sudah second lakukan untuk mengurangi adanya *container* yang rusak tersebut cond?\

Second Akbar : Kalo kita sendiri yang melaksanakan jaga saya menugaskan AB dan cadet terpisah jadi mereka mengawasi masing-masing palka yang sedang dimuat atau dibongkar, jadi setiap palka yang sedang dimuati atau dibongkar muatannya akan termonitor, serta kalo ada container rusak atau kesalahan dalam pemuatan say perintahkan untuk difoto dan ditulis posisinya sehingga bisa dijadikan bukti

Rizky : Baik terima kasih banyak untuk informasinya cond



LAMPIRAN
TRANSKRIP WAWANCARA 4

Informan 4

Nama : Niki Irawan
Jabatan : AB
Tanggal : 24 Mei 2022
Tempat : MV. Sungai Mas

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Rizky : Selamat pagi bang terimakasih sudah bersedia wawancara mengenai penelitian saya bang.

AB Niki : Iya det ada yang bisa saya bantu?

Rizky : Izin bang sebelumnya mau tanya abang di kapal ini sudah berapa lama?

AB Niki : Saya sudah 10 bulan di kapal ini det

Rizky : Untuk bulan ini bang niki jaga jam berapa?

AB Niki : Saya jaga 12-4 sama *Second Akbar*

Rizky : Selama bang Niki melakukan jaga pelabuhan 12-4 apa kesulitan yang sering dijumpai bang?

AB Niki : Untuk jaga pelabuhan banyak masalah yang saya temui det, seperti twist lock yang macet di container sehingga tidak bisa diangkat oleh spreader, dan juga masalah terbesarnya itu *container* rusak det

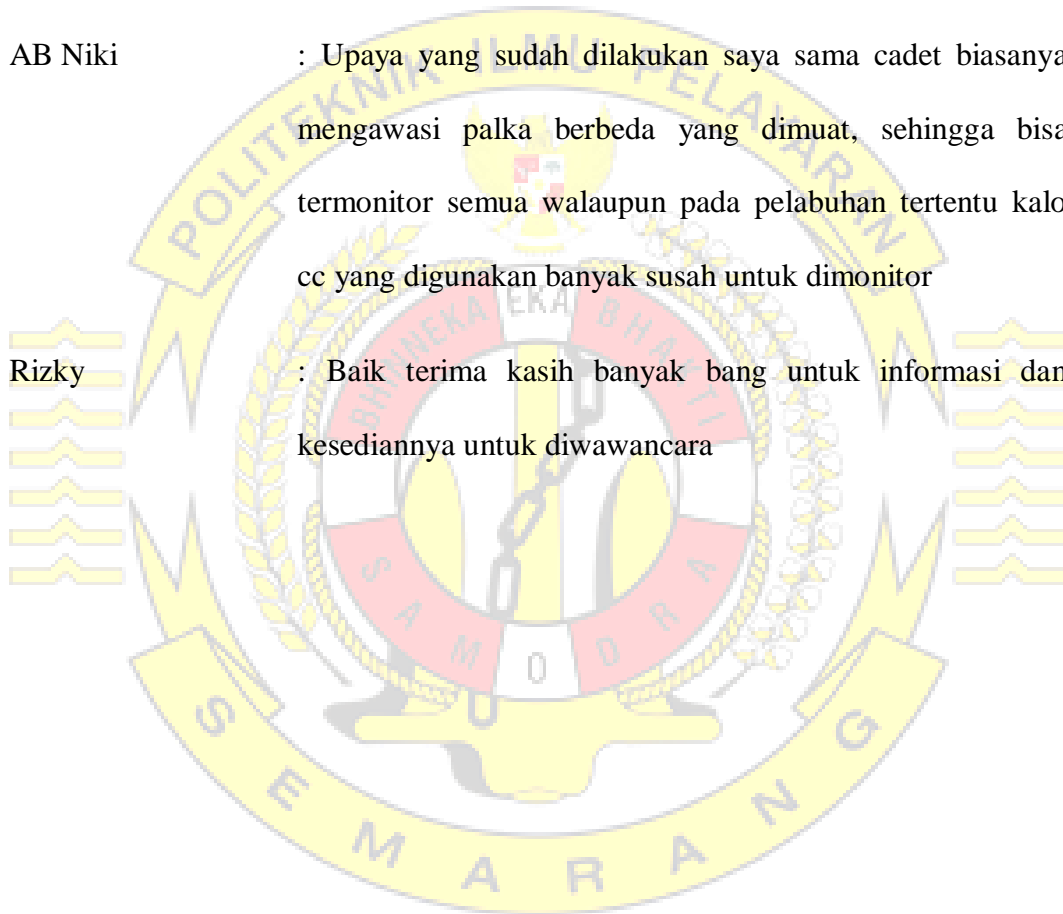
Rizky : *Container* rusak yang seperti apa bang?


AB Niki : *Container* rusak yang tidak termonitor sama kita ketika jaga, jadi kapal itu lolos dan tidak diketahui yang jaga

Rizky : Lantas apakah ada upaya yang telah dilakukan untuk mengurangi kejadian tersebut bang?

AB Niki : Upaya yang sudah dilakukan saya sama cadet biasanya mengawasi palka berbeda yang dimuat, sehingga bisa termonitor semua walaupun pada pelabuhan tertentu kalo cc yang digunakan banyak susah untuk dimonitor

Rizky : Baik terima kasih banyak bang untuk informasi dan kesediannya untuk diwawancara



	FORMULIR USULAN JUDUL SKRIPSI	No SOP	F.PUDIR.1.PST.14
		Tgl ditetapkan	02 November 2015
		Revisike	00
		Tglrevisi	-
		Tgldiberlakukan	04 Januari 2016

LEMBAR USULAN JUDUL SKRIPSI

Nama Taruna : RIZKY RISMAWATI

NIT : 551811116536 N

Semester / Prodi : VII / NAUTIKA

Judul skripsi yang akan diajukan yaitu :

**“OPTIMALISASI PENERAPAN *DAMAGE REPORT* PADA BONGKAR MUAT *CONTAINER* DI
MV. SUNGAI MAS”**

RUMUSAN MASALAH:

1. Apa saja kendala saat penerapan *damage report* pada MV. Sungai Mas?
2. Bagaimana prosedur pelaksanaan *damage report* pada bongkar muat MV. Sungai Mas?
3. Upaya apa saja guna mengoptimalkan penerapan *damage report* pada MV. Sungai Mas?

DOSEN PEMBIMBING


Pembimbing I (Materi) : **Capt. SAMSUL HUDA, MM, M.Mar**
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19721228 199803 1 001

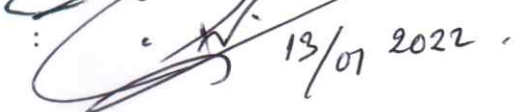
Pembimbing II (Metode Penulisan) : **PRANYOTO, S.Pi, M.AP.**
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19610214 201510 1 001

Mengetahui / Menyetujui

Pembimbing I :

Pembimbing II :


14/1/2022


13/01 2022

Semarang, 14 Januari 2022
Yang Mengajukan Judul


RIZKY RISMAWATI
NIT . 551811116536 N

Mengetahui / Menyetujui
KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA


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

18/01/22

LAMPIRAN 5

SURAT KETERANGAN CEK PLAGIASI

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 743/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2022**

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

Nama : RIZKY RISMAWATI
NIT : 551811116536 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN *DAMAGE REPORT* PADA BONGKAR MUAT CONTAINER DI MV. SUNGAI MAS

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 25 %* (Dua Puluh Lima Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 1 Juli 2022
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN

ALFI MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

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

LAMPIRAN 6

DAMAGE REPORT & KERUSKAKAN CONTAINER

PT. TEMAS SHIPPING
 Jl. Yos Sudarso Kav. 33,
 Jakarta Utara 14350 - Indonesia
 Phone : (021) 4302388 (Hunting)

Date : 17 SEPTEMBER 2021
 Port of : TANJUNGPINANG

CONTAINER DAMAGE REPORT (ON VESSELS)

Ship Name : SUNGAI MAJ
 Voy No : 086 / 21
 Container No. : TEGU 700641
 Cell Position on Board : BAY 5 ROW 10 TIER 1 ON DECK

Seat No :
 Load Port : JAKARTA
 Disch. Port : BELAWAN
 Corrected by :

CONTAINER PREFIX & NUMBER	IN / OUT	SIZE	TYPE	LADER/MT	WEIGHT	SEAL NUMBER	CONDITION

DAMAGE TYPE CODES

- B - Bent/Bengkok
- Br - Broken/Pecah
- H - Hole/Berlobang
- C - Cut/Terpotong
- D - Dented/Perwok
- M - Missing/Hilang
- S - Scratch/Tergores
- T - Torn/Robek
- L - Leaking/Bocor
- F - Flat/Ringsek
- ⊙ - Bruised/Mengembung

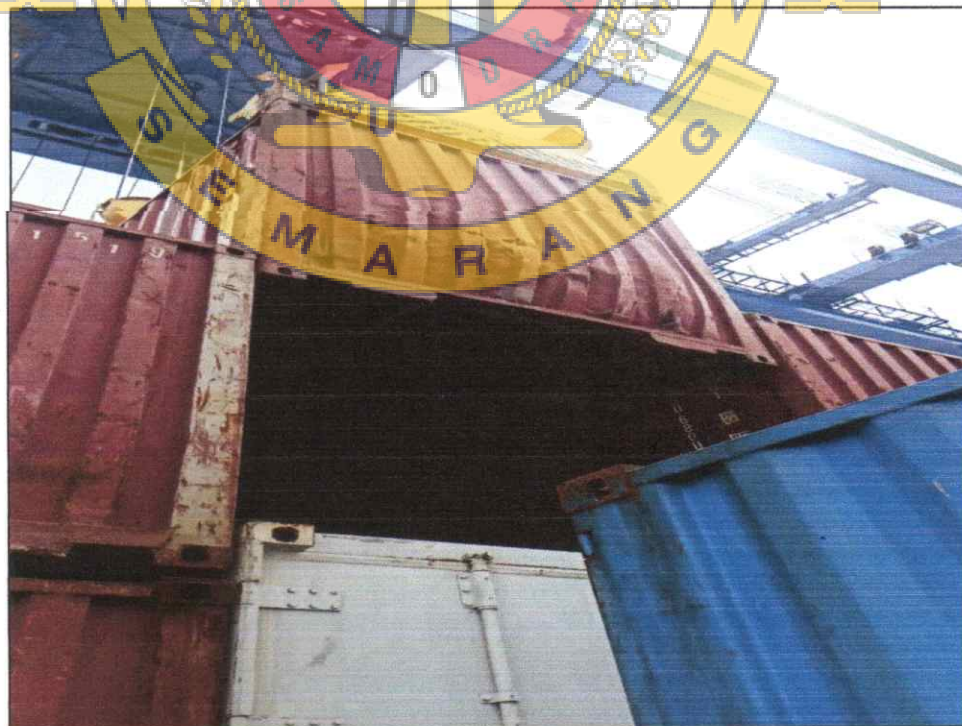
REMARKS: Please Put "X" work in damage position and "O" mark in DAMAGE TYPE CODES

Prepared by: *[Signature]* Knowledge: *[Signature]* Knowledge: *[Signature]*

Chief Officer: *[Signature]* Master: *[Signature]* Stevedoring Company / Foreman: *[Signature]*

White : Office File Red : C/O Yellow : Staff Coord.

Gambar kerusakan container



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Rizky Rismawati
2. Tempat, Tanggal Lahir : Batang, 11 September 2000
3. NIT : 551811116536 N
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Perempuan
6. Golongan Darah : O
7. Alamat : Plosowangi 03/03, Plosowangi, Tersono,
Batang
8. Nama Orang Tua :
Ayah : Mugiyono
Ibu : Kusnaeni
9. Riwayat Pendidikan :
SD : SD N 01 PLOSOWANGI 2006-2012
SMP : SMP N 03 TERSONO 2012-2015
SMA : SMA N 01 BAWANG 2018-2022
Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG 2018-2022
10. Praktek Laut :
Perusahaan Pelayaran : PT. TEMAS SHIPPING
Nama Kapal : MV. Sungai Mas
Masa Praktek : 28 Agustus 2020-09 Juli 2021