



**OPTIMALISASI PENGAWASAN PELASHINGAN PETI
KEMAS DI ATAS MV. TANTO KELUARGA**

SKRIPSI

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

Oleh

HENRY HANSEN ADHIGUNA

551811136811 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2022**

HALAMAN PERSETUJUAN
OPTIMALISASI PENGAWASAN PELASHINGAN PETI KEMAS DI
ATAS MV. TANTO KELUARGA

Disusun Oleh:

HENRY HANSEN ADHIGUNA
551811136811 N

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

Semarang, 05/07-2022

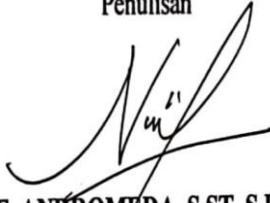
Dosen Pembimbing I

Materi


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

Dosen Pembimbing II

Penulisan


VEGA F. ANDROMEDA, S.ST, S.Pd, M.Hum
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19770326 200212 1 002

Mengetahui / Menyetujui
Ketua Program Studi
Nautika


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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Optimalisasi Pengawasan Pelashingan Peti Kemas Di Atas

MV. Tanto Keluarga” karya,

Nama : HENRY HANSEN ADHIGUNA

NIT : 551811136811 N

Program Studi : D.IV NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi NAUTIKA,

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Penguji I



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

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19760709 199808 1 001

Penguji II



Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19740614 199808 1 001

Penguji III



JANNY ADRIANI/DJARI, S.ST., M.M

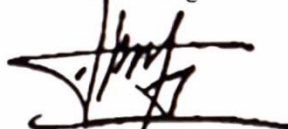
Penata (III/c)

NIP. 19800118 200812 2 002

Mengetahui.

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang



Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : HENRY HANSEN ADHIGUNA

NIT : 551811136811 N

Program Studi : D.IV NAUTIKA

Skripsi dengan judul “Optimalisasi Pengawasan Pelashingan Peti Kemas Di Atas MV. Tanto Keluarga”.

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

Semarang, 2022

Yang menyatakan,



HENRY HANSEN ADHIGUNA
NIT. 551811136811 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Akan selalu ada jalan menuju sebuah kesuksesan bagi siapapun, selama orang tersebut mau berusaha dan bekerja keras untuk memaksimalkan kemampuan yang ia miliki.
2. Lebih baik gagal setelah mencoba, dari pada gagal karena belum pernah mencoba
3. Berbagai peristiwa sulit akan mengajarkanmu bahwa kamu tidak memiliki siapapun kecuali Tuhan.

Persembahan:

1. Kedua orang tua penulis, Bapak Ondi Sihombing dan Ibu Herawati Manalu
2. Keluarga dan Saudara
3. Almamater saya, PIP Semarang

PRAKATA

Segala puji dan rasa syukur, yang penulis lakukan sebagai bentuk pujian kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul “Optimalisasi Pengawasan Pelashingan Peti Kemas Di Atas MV. Tanto Keluarga”.

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

Dalam penyusunan skripsi ini banyak hambatan serta rintangan yang penulis hadapi namun pada akhirnya dapat melaluinya berkat adanya bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Capt. Dian Wahdiana, M.M. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar, selaku Ketua Jurusan Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan Dosen Pembimbing materi yang dengan sabar dan tanggungjawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
3. Bapak Vega F. Andromeda, S.ST, S.Pd, M.Hum selaku Dosen Pembimbing penulisan yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.

4. Seluruh taruna-taruni PIP Semarang angkatan 55 yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi.
5. Seluruh senior dan staff di PT. Tanto Intim Line sewaktu saya praktik yang telah memberi semangat dan motivasi untuk terus belajar serta membantu kelancaran dalam penyusunan skripsi ini.
6. Seluruh Perwira dan Crew di atas kapal MV. Tanto Keluarga yang telah membantu kelancaran dalam penyusunan skripsi ini.
7. Teman dan sahabat saya yang telah mendukung saya dalam penyusunan skripsi ini.

Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri sendiri dan orang lain serta dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semarang, 2022

Penulis



HENRY HANSEN ADHIGUNA

NIT. 551811136811 N

ABSTRAKSI

Adhiguna, Henry Hansen, NIT. 551811136811 N, 2022, “*Optimalisasi Pengawasan Pelashingan Peti Kemas Di Atas MV. Tanto Keluarga*”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Dwi Antoro, MM., M.Mar., Pembimbing II: Vega F. Andromeda, S.ST, S.Pd, M.Hum.

Pengamanan dan pengikatan peti kemas di geladak kapal merupakan operasi yang sulit dalam hal lingkungan kerja. Buruknya pengaturan keselamatan di beberapa pelabuhan dan pekerjaan sering harus dilakukan dalam gelap, di bawah kondisi berangin dan hujan atau terkadang dingin. Kesulitannya sebagian besar disebabkan oleh peralatan *lashing*. Pengamanan peti kemas adalah tanggung jawab nakhoda kapal, yang dapat berarti bahwa ada perbedaan besar dalam cara pengoperasian yang dilakukan antara masing-masing kapal dan perusahaan pelayaran. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan pengawasan *pelashingan* muatan, kendala yang dialami saat pengawasan *pelashingan*, serta upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan pengawasan *pelashingan* muatan.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Pendekatan kualitatif merupakan suatu metode efektif dalam mengumpulkan induk data secara langsung dalam hal ini peneliti sebagai *instrument* kuncinya. Penelitian deskriptif kualitatif ini memiliki tujuan guna menganalisis hasil investigasi dari masalah yang sedang diteliti. Observasi, wawancara, dan dokumentasi dilakukan untuk mengumpulkan data. Untuk menguji keabsahan data, peneliti menggunakan *fishbone diagram*.

Hasil penelitian ini yaitu: 1) Pengawasan *pelashingan* muatan di kapal MV. Tanto Keluarga yaitu Mualim jaga terkadang hanya *standby* di tempat jaga tanpa melakukan pengecekan terhadap Juru mudi yang melakukan *pelashingan* serta Mualim jaga terkadang sibuk dengan urusan pribadi. 2) Kendala yang dialami saat proses pengawasan *pelashingan* muatan di MV. Tanto Keluarga diantaranya adalah kurangnya inisiatif Mualim yang bertugas jaga pelabuhan untuk mengetahui keadaan kapal, kurangnya ketersediaan alat-alat keselamatan di atas kapal, dan cuaca buruk yang dapat menghambat pengawasan *pelashingan*. 3) Upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan pengawasan *pelashingan* adalah dengan pelaksanaan *safety meeting* setiap 1 bulan sekali, meningkatkan efektivitas *log book* dan pemberian jadwal tugas jaga, pemberian informasi dan pedoman terhadap alat-alat pengamanan muatan, dan pemberian sanksi yang tegas bagi Mualim jaga dan Juru mudi jaga yang tidak melaksanakan dinas jaga dengan baik dan benar oleh Nakhoda.

Kata Kunci: Pengawasan, *pelashingan*, peti kemas

ABSTRACT

Adhiguna, Henry Hansen, NIT. 551811136811 N, 2022, “*Optimization of Lashing Supervision on MV. Tanto Keluarga*”, Thesis, Diploma IV Program, Nautical Department, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor (I): Capt. Dwi Antoro, MM., M.Mar., Advisor (II): Vega F. Andromeda, S.ST, S.Pd, M.Hum.

Container securing and binding on ship deck is difficult operation in terms of working environment. Poor safety arrangements in some ports and work often has to be done in the dark, under windy and rainy or sometimes cold conditions. The difficulty is mostly due to the *lashing* equipment. Safeguarding containers is the responsibility of the ship master, which can mean that there are major differences in the way operations are carried out between individual ships and shipping companies. This study aims to determine the problems that occur in the process of supervising the *lashing* of cargo.

This study uses a qualitative method. Qualitative approach is an effective method in collecting the main data directly, in this case the author is the key instrument. This qualitative descriptive research has the aim of analysing the results of the investigation of the problem being studied. Observations, interviews, and literature studies were conducted to collect data. To test the validity of the data, researchers used fishbone diagrams.

This result of this research are : 1) Supervision of cargo *lashing* on MV. Tanto Keluarga, that is officer on duty stand by at the guard area without checking other crews who do training and officers on duty is busy with personal matters. 2) Constraints experienced during the process of supervising the *lashing* of cargo in MV. Tanto Keluarga, the lack of initiative officers on duty to find out the condition of the ship, the lack of availability of safety equipment on board, and bad weather which can hinder the supervision of the harbor. 3) The efforts made to optimize the supervision of the *lashing* are by holding safety meetings every 1 month, increasing the effectiveness of the log book and providing guard duty schedules, providing information and guidance on cargo security tools, and imposing strict sanctions for guard officers and able on duty. who did not carry out the duty of care properly and correctly by the skipper.

Keywords: *Supervision, lashing, container*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian	4
C. Rumusan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	5
BAB II. KAJIAN TEORI.....	6
A. Deskripsi Teori.....	6
B. Kerangka Penelitian.....	16

BAB III. METODE PENELITIAN	18
A. Metode Penelitian.....	18
B. Tempat Penelitian.....	19
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	20
D. Teknik Pengumpulan Data.....	20
E. Instrumen Penelitian	22
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	22
G. Pengujian Keabsahan Data.....	24
BAB IV. HASIL PENELITIAN.....	26
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	26
B. Deskripsi Data	27
C. Temuan.....	30
D. Pembahasan Hasil Penelitian	39
BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....	52
A. Simpulan.....	52
B. Keterbatasan Penelitian	53
C. Saran.....	53
DAFTAR PUSTAKA.....	55
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	57
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	63

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Tabel Perbandingan penelitian terdahulu dan sekarang.....	27
Tabel 4.2 Tabel <i>Ship Particulars</i> MV. Tanto Keluarga.....	28
Tabel 4.3 Tabel <i>Crew List</i> MV. Tanto Keluarga	29
Tabel 4.4 Tabel Pedoman wawancara dengan <i>Chief Officer</i> dan Juru mudi 3 .	32
Tabel 4.5 Tabel Pedoman wawancara dengan Juru mudi 1 dan Juru mudi 2	34
Tabel 4.6 Tabel Pedoman wawancara dengan <i>Chief Officer</i> dan Juru mudi 3 .	37



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Penelitian	16
Gambar 4.1 MV. Tanto Keluarga	29
Gambar 4.2 Juru mudi jaga Bermain <i>Handphone</i>	33
Gambar 4.3 Crew kapal Tidak Menggunakan Alat Keselamatan.....	36
Gambar 4.4 Kurangnya peralatan <i>Lashing</i> Di Atas MV. Tanto Keluarga.....	38
Gambar 4.5 <i>Fishbone Diagram</i>	40
Gambar 4.6 Mualim Jaga Dan Juru mudi Jaga Hanya Duduk Di <i>Main Deck</i> Tengah	42
Gambar 4.7 Juru mudi Tidak Menggunakan Alat Keselamatan.....	43
Gambar 4.8 Sebelum Perubahan <i>Bay Plan</i>	45
Gambar 4.9 Sesudah Perubahan <i>Bay Plan</i>	45
Gambar 4.10 Kegiatan <i>Safety Meeting</i> MV. Tanto Keluarga	49

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Crew List</i> MV. Tanto Keluarga	57
Lampiran 2	<i>List Of Equipment Lashing</i>	58
Lampiran 3	<i>Principles Of Stowage</i>	61
Lampiran 4	Lembar Hasil Turnitin	62



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pengamanan dan pengikatan peti kemas di geladak kapal merupakan operasi yang sulit dalam hal lingkungan kerja. Ada masalah besar selama pemuatan dan pelepasan peti kemas. Bongkar muat yang melakukan pekerjaan ini, dikenal sebagai *rigger*. Juru ikat (*rigger*) merupakan tenaga kerja yang memiliki kekuatan dan memiliki kapabilitas untuk melaksanakan pengikatan materi atau benda dengan mendukung kelancaran operasional bongkar muat. *Rigger* harus mengerjakan tumpukan peti kemas yang seringkali tingginya 13 meter atau lebih di atas geladak kapal. Buruknya pengaturan keselamatan di beberapa pelabuhan dan pekerjaan sering harus dilakukan dalam gelap, di bawah kondisi berangin, dan hujan atau terkadang dingin. Kesulitannya sebagian besar disebabkan oleh peralatan *lashing*. Keragaman besar perangkat yang digunakan menimbulkan masalah besar. Pengamanan peti kemas adalah tanggung jawab Nakhoda kapal, yang dapat berarti bahwa ada perbedaan besar dalam cara pengoperasian yang dilakukan antara masing-masing kapal dan perusahaan pelayaran. Masalah bisa muncul juga selama transportasi laut dan peti kemas bisa hilang di laut lepas. Standarisasi peralatan ini penting, untuk menghindari beberapa masalah. Rencana yang terdiri dari pekerjaan, aturan, struktur,

kapasitas dan semua unsur yang digunakan untuk mengamankan peti kemas akan disajikan dengan pedoman yang jelas untuk penggunaannya.¹

Kapal *container* merupakan kapal yang dibangun khusus mengangkut *container* atau peti kemas begitu juga tipe kapal ini sedang digiatkan pembuatannya oleh pemerintah. Kapal peti kemas ini didambakan bisa mewujudkan salah satu dari strategi pemerintah dalam pemerataan dan melancarkan distribusi logistik nasional. Alur berlayar yang dilewati oleh kapal peti kemas ini menyebar dari barat sampai timur pulau di Indonesia, melewati 24 pelabuhan penting pembantu tol laut dan sejumlah pelabuhan perintis, terlebih menyebar hingga ke daerah tersisih sampai melahirkan kapal peti kemas. Ini nantinya akan dijalankan melalui bermacam area laut di Indonesia dari area laut dengan gelombang tenang sampai area laut dengan tinggi gelombang yang menggapai skor 6 Skala Beaufort. Pasti pada keadaan perairan itu kapal didesak supaya bisa berlayar pada gelombang yang tinggi serta akan mempengaruhi kebijakan kapal. Dicemaskan kapal akan menghadapi gerak *rolling* yang tinggi ketika kapal melewati perairan dengan gelombang tinggi, yang mana semakin tinggi gerak *rolling*/oleng akan bisa berdampak pada berkurangnya stabilitas kapal dan kecakapan kapal yang mengakibatkan kapal bisa mengancam bagi *crew* maupun materi yang diangkut. Kejadian kapal peti kemas akibat gelombang tinggi pernah terjadi pada kapal peti kemas Rena milik Mediteranian Shipping Company pada tahun 2011.

¹ 1999 - Taylor & Francis LD Andersson - Teknologi, Hukum dan Asuransi, "FULLTEXT01.Pdf," n.d.

Pastinya skor investasi yang sangat tinggi untuk sebuah kapal maupun materi yang diangkut merupakan pertimbangan penting, sehingga perhitungan yang cermat dan dugaan fungsional yang benar pada kapal peti kemas itu sepenuhnya bisa dilaksanakan. Supaya mencegah kejadian yang tidak diinginkan itu, maka dibutuhkan adanya peninjauan dalam penjadwalan untuk meluaskan materi *bilge keel* pada kapal kontainer ini. *Bilge keel* merupakan *roll damping system* yaitu komponeen tambahan yang diatur pada lambung kapal yang berada pada elemen *bilge* kapal. Tujuan dari pembuatan *bilge keel* ini untuk diperlukan elemen ini bisa mengatur stabilitas kapal saat kejadian oleng atau *rolling* serta dimanfaatkan untuk mengurangi dampak gerakan *rolling* pada kapal.

Kejadian peti kemas jatuh ke laut juga terjadi di MV. Tanto Niaga milik perusahaan PT. Tanto Intim Line. Namun MV. Tanto Niaga saat itu bertubrukan dengan MV. Mitra Ocean di alur pelayaran Karang Jamuang pada tahun 2009. Saat itu MV. Tanto Niaga hendak ingin berlabuh jangkar, tetapi jangkar terlambat untuk di *lego* dan terjadilah *accident* tubrukan dengan kapal MV. Mitra Ocean yang saat itu sedang berlabuh jangkar di area dekat MV. Tanto Niaga. Selanjutnya dicek, diperoleh sobek pada lambung kiri bagian depan dari MV. Tanto Niaga dengan panjang lebih dari 1 meter serta pada palka no. 2 bagian kiri robek sepanjang lebih dari 3 meter yang berdampak pada kapal bocor dan miring sampai berdampak sejumlah peti kemas jatuh ke laut.

Berkaitan dengan permasalahan yang terjadi, peneliti tertarik untuk mengkaji dan menganalisis masalah tersebut dan menuangkan dalam skripsi yang berjudul: "Optimalisasi Pengawasan *Pelashingan* Peti Kemas Di Atas MV. Tanto Keluarga"

B. Fokus Penelitian

Mempertimbangkan akan luasnya pandangan-pandangan terhadap masalah yang ada, maka ketika menyusun dan memudahkan pemahaman skripsi ini peneliti memberikan fokus penelitian yang dapat disediakan besertakan oleh wawasan dan bibliografi atau kepustakaan yang berurusan dengan materi ini yang bisa dibentuk menjadi sumber data dan yang berkaitan dengan pengawasan *pelashingan* peti kemas.

C. Rumusan Masalah

Mengikuti latar belakang masalah yang telah peneliti jabarkan, sehingga bisa dipetik sejumlah permasalahan yang akan membentuk pertanyaan dan memerlukan jawaban, setelah itu segera dikupas pada analisa materi setelah itu pada skripsi ini.

1. Bagaimana pengawasan *pelashingan* muatan yang dilakukan di MV. Tanto Keluarga?
2. Apa saja yang menjadi kendala dalam upaya pengawasan *pelashingan* muatan di kapal MV. Tanto Keluarga?
3. Upaya-upaya apa saja yang dilakukan untuk mengoptimalkan pengawasan *pelashingan* muatan di kapal MV. Tanto Keluarga?

D. Tujuan Penelitian

Saat penulisan skripsi ini, maksud yang mau digapai, meliputi :

1. Untuk memahami proses pengawasan *pelashingan* muatan yang dilakukan di MV. Tanto Keluarga.
2. Untuk mengetahui berbagai macam kendala dalam upaya pengawasan *pelashingan* muatan MV. Tanto Keluarga.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilaksanakan agar mengoptimalkan pengawasan *pelashingan* muatan di kapal MV. Tanto Keluarga.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, manfaat dari penelitian yang akan dicapai yaitu:

1. Manfaat Secara Teoritis yaitu untuk memajukan pandangan dan pemahaman yang dinantikan bisa berfungsi sebagai materi bacaan, acuan dan refrensi bagi Taruna, Dosen, serta para peneliti.
2. Manfaat Secara Praktis yaitu sebagai bahan peninjauan dan evaluasi ketika kegiatan *pelashingan* muatan berlangsung, sehingga bisa meningkatkan kelancaran dan keamanan muatan ketika kapal sedang berlayar.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Dalam hal ini, peneliti segera menjelaskan konsep yang relevan serta fakta yang terjadi diatas kapal, hal ini bermaksud agar menyederhanakan pemahaman pada konsep ini, maka refrensi yang didapat meliputi sejumlah refrensi jurnal yang membantu agar menangani masalah, termasuk kegiatan pengawasan *pelashingan* yang dilaksanakan oleh Mualim dan *crew*, konsep tersebut diantaranya:

1. Peti Kemas

Peti kemas adalah suatu ragam media perlengkapan pengangkutan, dengan ciri atau sifat-sifat. Sifat-sifat *container* yaitu *Non-Collapsible freight container*, merupakan *container* yang dibangun dengan wujud kaku (*rigid*) dan memiliki instrumen yang diatur secara benar, dan sifat *collapsible freight container*, merupakan *container* yang dibangun dengan wujud kaku, namun instrumen yang dapat dibobol dan diatur lagi dengan tangkas (*knocked-down system*).²

Peti kemas pada mulanya digunakan oleh Angkatan Bersenjata milik United States sewaktu memindahkan peralatan perangnya diakhir perang dunia kedua. Pengangkutan barang-barang dagangan dengan menetapkan

² M.Mar Capt. H. Moh Aziz Rohman, MM., *PENANGANAN DAN PENGATURAN MUATAN*, 1st ed. (Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2019).

container dimulai juga di Amerika Serikat ketika tahun 1950-an oleh Firma Mc Lean Trucking Company, pemiliknya adalah wirausaha bernama Malcolm Mc Lean. Dalam bidang transportasi kita ketahui bahwa dengan memperkecil proses penanganan terhadap barang muatan maka biaya transportasi akan semakin kecil, dan karena itu timbulah gagasan untuk mengadakan pelayanan pengangkutan barang dari gerbang ke gerbang atau *door to door service* melalui sistim peti kemas. Untuk pengembangan pelayanan melewati laut sehingga tahun 1957 Mc Lean membayar industri pelayaran "Pan Atlantic Steamship- Company" setelah itu mengalihkan urutan tempat muatan kapal-kapalnya merupakan sistim petikemas dengan membangun sel-sel peti kemas dan setelah itu Perusahaan itu menjadi asal mula dari layanan darat laut.

Implementasi sistim pengangkutan oleh peti kemas di Indonesia semenjak tahun 1970-an dikala pengurusannya masih secara umum, dan semenjak itu dimulailah pembentukan Pelabuhan peti kemas di Tanjung Priok yang dilengkapi dengan kran-kran khusus yakni portal *crane* dan truk-truk khusus pengangkat peti kemas termasuk alat-alat lainnya yakni *transtainer*, *top loader*, *stradale carrier* dan lain sebagainya. Setelah sukses dengan pelabuhan peti kemas di Tanjung Priok, maka menyusulah selanjutnya pembangunan pelabuhan peti kemas di Belawan Surabaya dan Semarang. Bahkan terakhir di Bandung telah didirikan Terminal peti kemas atau *Inland Container Depot* (ICD) untuk pengumpulan barang-barang ekspor yang nantinya diangkut dengan kereta api atau truk ke Jakarta. Pada prinsipnya

sistim peti kemas di Indonesia harus menumbuhkan meskipun dengan sistim tersebut akan mengurangi implementasi tenaga kerja atau buruh di Pelabuhan. Namun dalam implementasinya harus ada kesetaraan dengan menumbuhkan sistim petikemas tidak berarti menghilangkan sistim pengangkutan secara umum.³

Arus pemasaran ditengah-tengah negara maju dan negara-negara yang lagi bertumbuh dan adanya pengembangan, membuat pemakaian peti kemas lebih cepat bertumbuh. Apabila menatap kepada pertumbuhan dan riwayat tumbuhnya peti kemas yang mengawali pada masa perang dunia kedua, di mana separuh peralatan perang dan mesin di kirim dengan menetapkan media atau sarana peti kemas sepenuhnya yakni berfungsi mencukupi keperluan perang dengan tujuan memimpin pertempuran. Pengalaman ini meliputi ilmu yang tidak bisa diabaikan, serta pemanfaatan akan keberadaan dan kegunaan peti kemas bukan saja agar bermaksud bertempur tetapi khususnya untuk tujuan damai, dan untuk mewujudkan kesejahteraan. Peti kemas yang merupakan satu komponen untuk penjagaan material dalam angkutan serta menjadikan beban yang cukup berat, akan membutuhkan jasa atau bantuan serta komponen dalam proses muat bongkar dari dan ke kapal, bongkar muat ke dan dari atas truk pengangkut, meskipun pengirimannya dari pelabuhan ke tempat penerima bahan dan sebagainya. Dengan demikian seluruh pelabuhan yang sudah bertumbuh selaku

³ Capt. A.H. TUMBEL, *PETIKEMAS DAN PENANGANANNYA* (Jakarta: CV. Permai 1, Jakarta, 1991).

internasional, akan mencukupi dirinya dengan berbagai sarana pelabuhan yang wajibnya tersedia. Media *crane container*, media angkut peti kemas, *highways*. *Highways* yaitu perkembangan-perkembangan secara langsung juga memberikan pengaruh untuk membangun kapal-kapal khusus peti kemas agar dapat melakukan cara angkutan muatan yang efektif. Angkutan peti kemas sebelumnya dalam jumlah yang tidak begitu banyak dengan kapal-kapal angkut biasa namun keadaan ini tidak bisa dipertahankan terus-menerus, maka dicarikan cara-cara angkutan yang efektif untuk melayani arus permintaan angkutan dengan peti kemas yang dapat sekaligus mengangkut 500-1000 produk peti kemas parameter 20 kaki. Hal tersebut diharapkan dapat melakukan muat bongkar dengan cepat di pelabuhan, maka perlu tersedianya *crane container* yang dipersiapkan di pelabuhan atau di atas kapal yang bersangkutan. Agar tak memicu gangguan ketika proses bongkar muat, maka sarana penyokong pekerjaan *stevedoring* adalah tersedia sarana bagi *stevedoring* seperti *gantry crane*, *forklift container*, sarana *open storage* untuk penumpukan peti kemas, pangkalan peti kemas, sarana truk *trailer*.

Pada perkembangan penggunaan peti kemas telah memberikan keuntungan bagi dunia perdagangan internasional. Ini dikarenakan perdagangan dan pengiriman material sebagian besar melalui jalur laut, termasuk menggunakan peti kemas. Bahwa maksud utama dari pengangkutan barang dengan menetapkan peti kemas adalah menyingkir dari kehancuran

material dan perampokan, memperbanyak frekuensi kapal di pelabuhan akibat tingginya bongkar muat, penghematan biaya kapal.⁴

2. Pengawasan

Pengawasan dibutuhkan untuk meninjau hingga tak tercapai kesalahan dari wujud yang akan diraih, dan dari ketentuan yang sudah ditentukan. Pengawasan juga berarti pekerjaan revisi dan penggantian terhadap wujud dan ketentuan yang ditemukan subversif. Berkurangnya komposisi pengawasan akan meningkatkan timbulnya kecerobohan dan penyalahgunaan yang bisa menyebabkan kemerosotan bagi sisi terkait atau masyarakat luas.⁵ Sifat-sifat pengawasan, diantaranya:

- a. *fact finding*, yakni kewajiban pengawasan wajib mendapatkan realita tentang bagaimana kewajiban digerakan dalam organisasi.
- b. *preventif* yaitu prosedur pengawasan yang dilakukan guna menghindari munculnya kesalahan dari ketentuan yang telah ditetapkan.
- c. pengawasan dihadapkan pada pekerjaan yang sedang beroperasi.
- d. pengawasan agar menumbuhkan daya guna yang tak dapat dilihat sesuai dengan wujudnya.
- e. pengawasan hanya saja media yang dikelola dan tata usaha, oleh sebab itu perwujudan pengawasan harus menggampangkan terlaksananya suatu wujud.

⁴ S.H. Drs. Sudarsono, *OPERASI PETI KEMAS DAN PERTANGGUNGANNYA* (Jakarta: PT. RINEKA CIPTA, 1994).

⁵ Neneng Nurhasanah, "Pengawasan Islam Dalam Operasional Lembaga Keuangan Syariah," *MIMBAR, Jurnal Sosial dan Pembangunan* 29, no. 1 (2013): 11.

- f. prosedur pengawasan wajib berdaya guna dan tidak boleh hingga mengekang daya pengembangan efektivitas.
- g. pengawasan bukan dirancang untuk menetapkan prosedur yang tak sesuai jika ada ketidak beresan, Meskipun mendapatkan hal yang tak sesuai.
- h. pengawasan wajib berkarakter memandu supaya para pelaksana menumbuhkan kekuatannya agar melaksann akan kewajiban yang ditetapkan untuknya.

3. Pelashingan

Pengikatan (*lashing*) muatan benar diperlukan untuk *cargo* di atas kapal supaya *cargo* tidak bisa bergerak dan tak menghancurkan *cari* lain atau mengalihkan stabilitas kapal. Muatan peti kemas di atas dek tingkat pertama serta tingkat kedua, di ikat menggunakan ikatan khusus untuk peti kemas, sementara itu yang di atasnya hanya di kunci menggunakan media kunci (*twistlock*). Agar membuat muatan tak beralih, maka butuh adanya penguatan atau *lashing* supaya muatan yang sudah di isi terus tangguh dan bersatu melalui tubuh kapal. Alat-alat *lashing* yang digunakan di kapal MV. Tanto Keluarga yaitu:

a. Base Twist Lock

Alat ini berfungsi untuk mengikat peti kemas yang disusun menumpuk ke atas (mulai dari *tier* 2). Gambar dan jumlah *base twist lock* tertera dalam lampiran 2.

b. *Twist Lock*

Kegunaannya hampir sama dengan *base twist lock*, hanya terdapat perbedaan untuk *twist lock* mulai dari *tier* 3. Gambar dan jumlah *twist lock* tertera dalam lampiran 2.

c. *Single Cone*

Alat ini digunakan pada bagian dasar susunan peti kemas. Untuk penempatannya di dalam dasar palka yang bagian bawahnya dimasukkan ke dalam lubang penahan *base cone*, sedangkan untuk penempatan di atas geladak biasanya digunakan jenis yang bagian bawahnya datar dimana nantinya dimasukkan ke penahan yang terdapat di atas tutup palka. Gambar dan jumlah *single cone* tertera dalam lampiran 2.

d. *Double Cone*

Alat ini di pasang pada bagian dasar dari deretan tengah-tengah peti kemas dimana alat ini mengikat 2 buah peti kemas sekaligus. Gambar dan jumlah *double cone* tertera dalam lampiran 2.

e. *Short Lashing Bar*

Alat ini berupa batang besi pendek yang digunakan untuk mengikat peti kemas pada tingkatan/*tier* pertama. Gambar dan jumlah *short lashing bar* tertera dalam lampiran 2.

f. *Long Lashing Bar*

Alat ini berupa batang besi panjang yang digunakan untuk mengikat peti kemas pada tingkatan/*tier* dua dan seterusnya. Gambar dan jumlah *long lashing bar* tertera dalam lampiran 2.

g. *Turnbuckle*

Alat ini digunakan untuk mengikat muatan pada *lashing bar* yang sudah terpasang. Cara mengikatnya adalah diputar ke arah kanan sampai terikat kencang. Gambar dan jumlah *turnbuckle* tertera dalam lampiran 2.

h. *Bridge Fitting*

Alat ini di pasang di bagian paling atas dari peti kemas yang dapat mengikat 2 buah peti kemas sekaligus, dengan cara memutar pengencangnya yang berada di bagian tengah, bila pengencangnya di putar maka kedua ujung alat ini akan saling merapat. Gambar dan jumlah *bridge fitting* tertera dalam lampiran 2.

i. *Turnbuckle Lock*

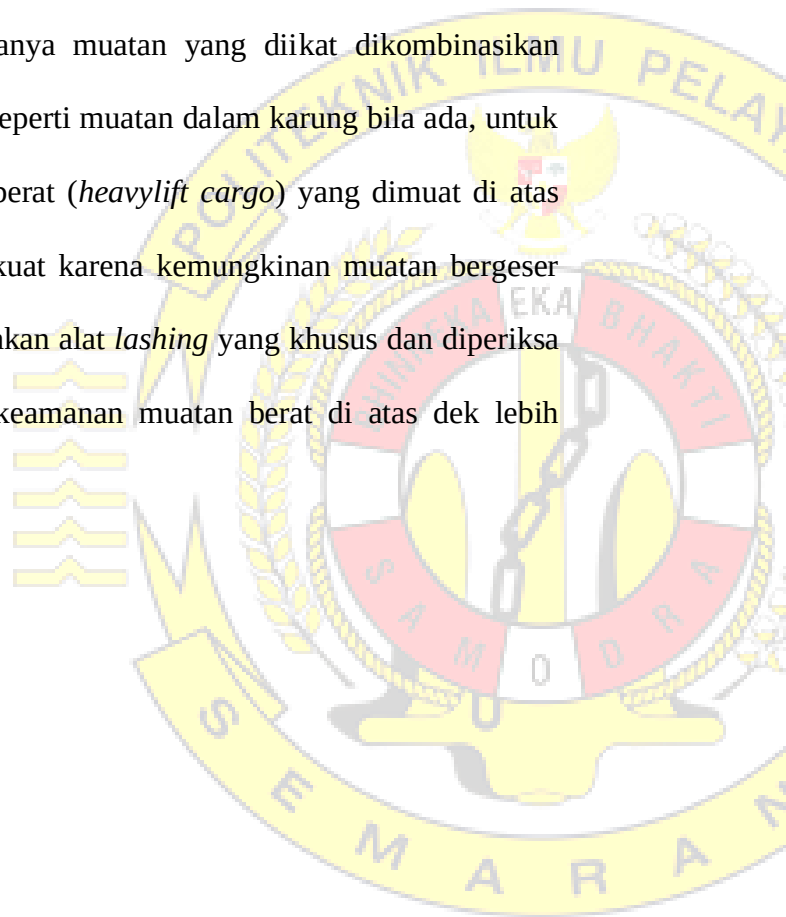
Alat ini adalah besi berbentuk seperti angka 4, digunakan untuk mengencangkan serta melonggarkan *turnbuckle* yang sudah terpasang dengan *lashing bar*. Gambar dan jumlah *turnbuckle lock* tertera dalam lampiran 2.

Pengikatan muatan di atas kapal, selain bergantung pada jenis muatannya, Juga bergantung pada letak muatannya di atas kapal. Barang-barang yang mudah bergerak, termasuk di dalam palka maupun di atas geladak, pada prinsipnya harus dikat dan diberi ganjalan yang baik sehingga tidak mudah bergerak. Hal ini harus dilakukan karena saat menghadapi ombak, barang di atas kapal kemungkinan dapat bergerak. Apabila muatan tidak dikat (*lashing*), kemungkinan besar muatan bergerak ke segala arah sehingga merusak muatan yang ada di sekitarnya.⁶

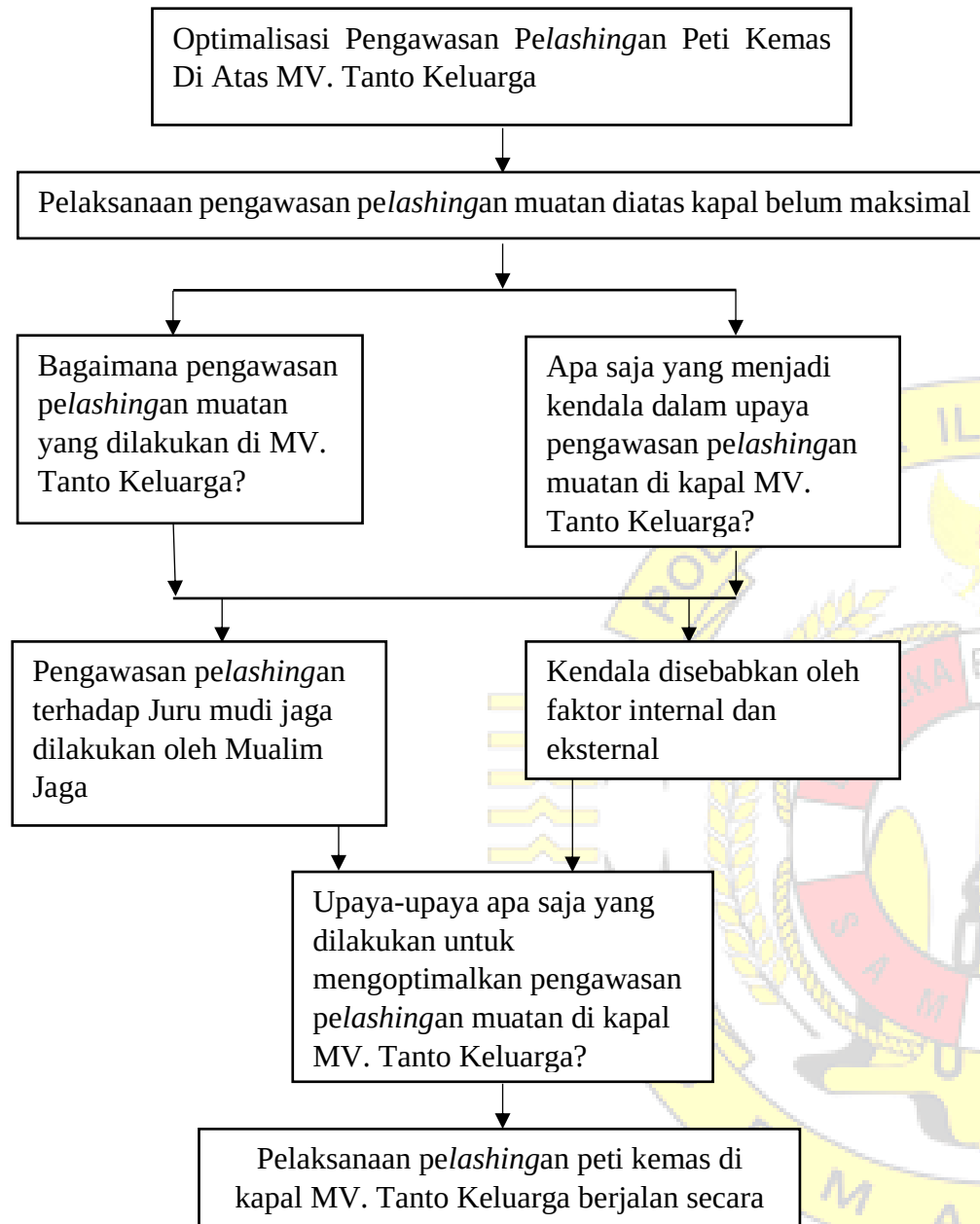
Kejadian ini sangat merugikan pemilik kapal karena kerusakan muatan kapal akan menimbulkan tuntutan kerugian dari pemilik barang (*cargo claim*). Pengikatan (*lashing*) muatan wajib dibutuhkan untuk muatan di kapal dan jenisnya bermacam-macam, terutama untuk muatan umum (*general cargo*). Pengikatan muatan di atas kapal, terutama muatan yang berlebih, sangat diperlukan agar muatan tidak dapat bergerak sehingga tidak merusak muatan lain atau mengubah stabilitas kapal. Pengikatan muatan di atas kapal dapat dilakukan dengan menggunakan tali kawat (*wire rope*) dengan ukuran diameter sesuai dengan berat barang yang akan diikat, atau tali khusus untuk *lashing*, yaitu kombinasi antara tali sisa dan tali kawat (*combination rope*) atau berbahan kawat setara dengan keperluan dan material yang akan diikat di atas kapal.

⁶ M.Mar Prof. Capt. Hananto Soewedo, *Penanganan Muatan Kapal (Cargo Handling) Di Pelabuhan & Peralatannya*, 1st ed. (Jakarta: Penerbit Buku Maritim Djangkar, 2016).

Pengikatan tidak diperlukan untuk muatan karung, karena muatan ini dapat dipadatkan dengan baik di atas kapal dengan sistem pemadatan, dengan cara mengunci pinggir-pinggir muatan dengan karung. Apabila muatan dalam karung tidak muat dalam satu palka (hanya separuh palka), perlu diadakan pemagaran muatan (*shoring*) agar muatan tidak roboh. Muatan yang berbentuk drum perlu diikat dengan kuat agar tidak bergerak ke atas kapal. Untuk muatan lainnya, pengikatan harus diusahakan sedikit mungkin karena biayanya mahal, sehingga biasanya muatan yang diikat dikombinasikan dengan yang tidak perlu diikat, seperti muatan dalam karung bila ada, untuk menekan biaya. Untuk muatan berat (*heavylift cargo*) yang dimuat di atas dek, diperlukan pengikat yang kuat karena kemungkinan muatan bergeser sangat besar sehingga membutuhkan alat *lashing* yang khusus dan diperiksa oleh *cargo surveyor* sehingga keamanan muatan berat di atas dek lebih terjamin.

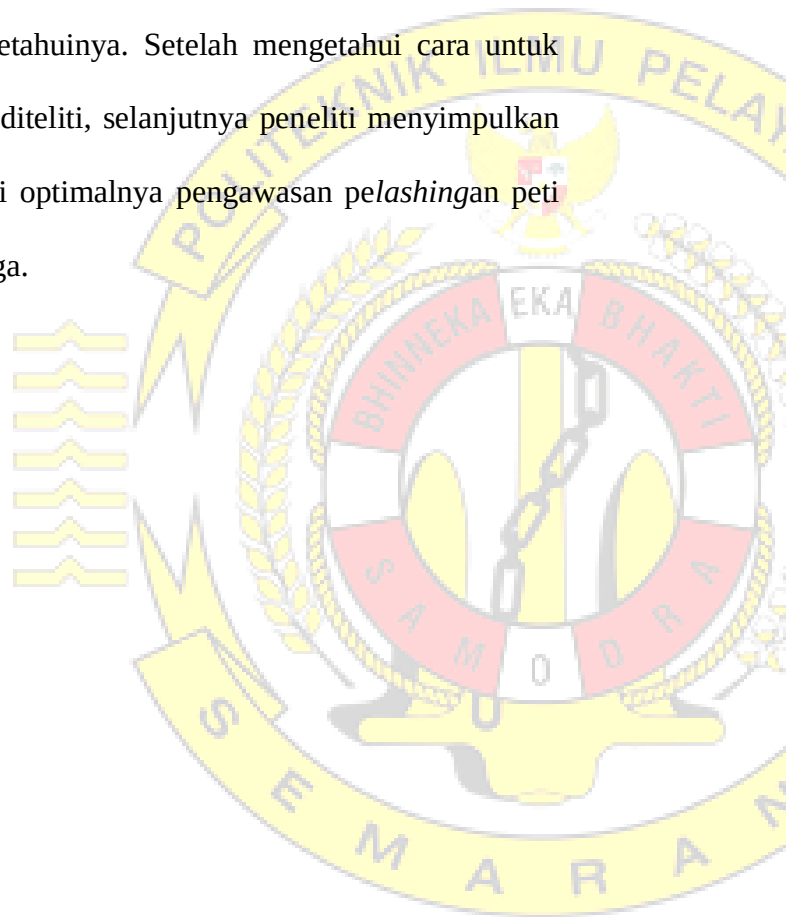


B. Kerangka Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

Berdasarkan kerangka penelitian tersebut, dapat dijelaskan dari topik yang dibahas yaitu Optimalisasi Pengawasan *Pelashingan* Peti Kemas Di Atas MV. Tanto Keluarga, sehingga peneliti mempunyai keinginan mengetahui pengawasan *pelashingan* yang dilakukan di atas kapal, kendala yang dialami dalam proses pengawasan *pelashingan*, dan upaya yang harus dilakukan untuk mengoptimalkan pengawasan *pelashingan*. Dengan adanya tiga parameter yang ingin diketahui, maka penulis menurunkan lagi supaya mudah untuk dapat mencari solusi dan mengetahuinya. Setelah mengetahui cara untuk mencari cara penyelesaian yang diteliti, selanjutnya peneliti menyimpulkan bahwa peneliti dapat mengetahui optimalnya pengawasan *pelashingan* peti kemas di atas MV. Tanto Keluarga.



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Adapun kesimpulan yang dapat diambil dari hasil penelitian yang telah dilaksanakan di MV. Tanto Keluarga adalah sebagai berikut :

1. Pengawasan *pelashingan* muatan yang dilakukan di MV. Tanto Keluarga yaitu Mualim jaga terkadang hanya *standby* di tempat jaga (*main deck tengah*) tanpa melakukan pengecekan terhadap Juru mudi yang melakukan *pelashingan* serta Mualim jaga terkadang sibuk dengan urusan pribadi seperti bermain *handphone*, makan, mandi, dan melakukan kegiatan lainnya yang seharusnya tidak dilakukan saat dinas jaga.
2. Kendala yang dialami dalam upaya pengawasan *pelashingan* muatan di MV. Tanto Keluarga diantaranya adalah kurangnya inisiatif Mualim yang bertugas jaga pelabuhan untuk mengetahui keadaan sekitar saat proses pengawasan *pelashingan*, kurangnya ketersediaan alat-alat keselamatan di atas kapal, dan cuaca buruk yang dapat menghambat pengawasan *pelashingan*.
3. Upaya-upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan pengawasan *pelashingan* muatan di kapal MV. Tanto Keluarga adalah pelaksanaan *safety meeting* di kapal setiap 1 bulan sekali, meningkatkan efektivitas *log book* dan pemberian jadwal tugas jaga, pemberian informasi dan pedoman terhadap alat-alat pengamanan muatan, dan pemberian sanksi yang tegas

bagi Mualim jaga dan Juru mudi jaga yang tidak melaksanakan dinas jaga dengan baik dan benar oleh Nakhoda.

B. Keterbatasan Penelitian

Penelitian dilakukan dengan metode kualitatif dan menggunakan data primer yang diambil secara langsung oleh peneliti tanpa melalui perantara. Keterbatasan pada penelitian ini meliputi subjektifitas yang ada pada peneliti. Untuk mengurangi bias maka dilakukan proses triangulasi, yaitu triangulasi sumber dan teknik. Triangulasi sumber yaitu menggali kebenaran informasi tertentu dengan menggunakan berbagai sumber data seperti dokumen, arsip, hasil wawancara, hasil observasi atau juga dengan mewawancarai lebih dari satu subjek yang dianggap memiliki sudut pandang yang berbeda, sedangkan triangulasi teknik dilakukan dengan cara *cross check* data dengan fakta dari informan yang berbeda dan dari hasil penelitian lainnya.

C. Saran

Berdasarkan pembahasan dan simpulan yang sudah dipaparkan sebagai langkah perbaikan di masa mendatang peneliti menyarankan beberapa hal yang diharapkan dapat mengatasi masalah-masalah yang ada, yaitu :

1. Sebaiknya dalam merekrut *crew* kapal pihak perusahaan harus mempertimbangkan kompetensi dan keahlian masing-masing *crew*. Selain itu perlu dilakukan *training* terhadap *crew* kapal yang akan bekerja di atas kapal mengenai pentingnya penerapan SOP (Standar Operasional Prosedur) demi keselamatan di atas kapal.

2. Untuk mencegah dampak yang ditimbulkan akibat tidak lengkapnya alat keselamatan, maka seharusnya *crew* kapal selalu memonitor dan mengontrol keadaan disekitar kapal saat proses bongkar muat guna tercapainya keamanan dan keselamatan diri *crew* kapal.
3. Agar proses pengawasan *pelashingan* berjalan optimal, *crew* kapal terutama Mualim harus memberikan semangat dan motivasi kerja kepada *crew* kapal supaya tidak ada permasalahan saat bertugas jaga, serta meningkatkan komunikasi antara Mualim dan *crew* kapal.



DAFTAR PUSTAKA

- Capt. A.H. TUMBEL, *PETIKEMAS DAN PENANGANANNYA* (Jakarta: CV. Permai 1, Jakarta, 1991).
- Capt. H. Moh Aziz Rohman, MM., M.Mar, *PENANGANAN DAN PENGATURAN MUATAN*, 1st ed. (Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2019).
- Capt. Prof. Hananto Soewedo, M.Mar, *Penanganan Muatan Kapal (Cargo Handling) Di Pelabuhan & Peralatannya*, 1st ed. (Jakarta: Penerbit Buku Maritim Djangkar, 2016).
- Dr. Farida Nugrahani, M.Hum, *METODE PENELITIAN KUALITATIF Dalam Penelitian Pendidikan Bahasa* (Surakarta, 2014).
- Drs. Sudarsono, S.H, *OPERASI PETI KEMAS DAN PERTANGGUNGANNYA* (Jakarta: PT. RINEKA CIPTA, 1994)
- Fikri Hamidy, “Pendekatan Analisis Fishbone Untuk Mengukur Kinerja Proses Bisnis Informasi E-Koperasi,” *Jurnal Teknoinfo* 10, no. 1 (2016): 11.
- Haris Herdiansyah, *Metodologi Penelitian Kualitatif Untuk Ilmu-Ilmu Sosial*, 2nd ed. (Jakarta: Salemba Humanika, 2010).
- Ivanovich Agusta, “Teknik Pengumpulan Dan Analisis Data Kualitatif 1 Oleh Ivanovich Agusta,” no. 1998 (2003): 1–23.

“Metode Pengumpulan Data Kualitatif,” *Metode Pengumpulan Data Penelitian Kualitatif (Materi Kuliah Metodologi Penelitian PPs. UIN Maliki Malang)* (n.d.): 1–4.

Neneng Nurhasanah, “Pengawasan Islam Dalam Operasional Lembaga Keuangan Syariah,” *MIMBAR, Jurnal Sosial dan Pembangunan* 29, no. 1 (2013): 11.

S. Hadi, “Pemeriksaan Keabsahan Data Penelitian Kualitatif Pada Skripsi [Examination of the Validity of Qualitative Research Data on Thesis],” *Ilmu Pendidikan* 22, no. 1 (2016): 21–22.

Subandi, “Deskripsi Kualitatif Sebagai Satu Metode,” *Jurnal Harmonia* 11, no. 2 (2011): 173–179

Taylor & Francis LD Andersson - Teknologi, Hukum dan Asuransi (1999), “FULLTEXT01.Pdf,” n.d.

Lampiran 1 Crew List MV. Tanto Keluarga

Form 22
IMMIGRATION ACT
(CHAPTER 133)
IMMIGRATION REGULATIONS
CREW LIST

Name Of Vesse / Nama Kapal : TANTO KELUARGA	Voy. No. : 066/XII-2020
Flag/Bendera : INDONESIA	Ship Type/Tipe Kapal : CONTAINER
Call sign/Tanda Panggilan : Y C W N 2	Owner/Pemilik Kapal : PT. TANTOINTIM LINE
GT/ NT : 6812/3814	Agent/Agen : PT. TANTOINTIM LINE
Arrival Date/Tanggal Tiba : December 31, 2020	Last Port of Call/Pelabuhan Asal : Surabaya
Departure Dat /Tanggal Berangkat : December, 2020	Next Port of Call/Pelabuhan Tujuan : Ternate

No.	Name / Nama	Sex / Jenis Kelamin	Date of Birth / Tanggal Lahir	Nationality / Kebangsaan	Seaman Book No. / No. Buku Pelaut	Seaman Book Exp. Date/ Tanggal Berakhir Buku Pelaut	Duties on Board / Jabatan	Seafarer Code / Kode Pelaut	Agreement No / No. PKL	Date of Sign On / Tanggal Sign On	Certificate No./ No. Sertifikat (Jasas Laut)
1	Capt. Bayu Sochmawardi A	M	20-Apr-61	Indonesia	F 328312	March 6, 2023	Nakhoda	6201030058	549/PKL.SBA/XII/2020	23-Dec-20	6201030058N10116
2	Rudin ambo	M	5-May-74	Indonesia	F 208326	March 20, 2022	Mualim I	6201010123	171/PKL.SBA/XI/2020	5-Nov-20	6201010123N10216
3	Nur hadi	M	31-Mar-86	Indonesia	F 056468	August 8, 2022	Mualim II	6200346784	644/PKL.SBA/X/2020	21-Oct-20	6200346784M30116
4	Rendy Wijayanto	M	29-Sep-95	Indonesia	D 060641	April 22, 2022	Mualim III	6211408591	626/PKL.SBA/IX/2020	25-Sep-20	6211408591N20520
5	Wahid Abdullah	M	11-Mar-73	Indonesia	D 060962	May 6, 2021	KKM	6201023099	653/PKL.SBA/XI/2020	20-Nov-19	6201023099T20114
6	Budi Prabowo	M	11-Aug-88	Indonesia	E 147712	February 20, 2022	Masinis II	6201294500	652/PKL.SBA/XI/2020	5-Dec-19	6201294500T20115
7	Aldiano Delbeto Baryah	M	18-Oct-94	Indonesia	C 053839	April 24, 2021	Masinis III	6200353542	1769/PKL.SBA/III/2020	23-Mar-20	6200353542T20519
8	Fatoni	M	11-Nov-93	Indonesia	C 062232	May 12, 2021	Masinis IV	6202005146	627/PKL.SBA/XI/2020	7-Jan-20	6202005146T30117
9	Sukemi	M	29-Jun-71	Indonesia	D 070390	May 21, 2022	Electrician	6200486355	601/PKL.SBA/VIII/2020	28-Aug-20	6200486355E30218
10	Ngadimin	M	17-Apr-73	Indonesia	E 087701	June 21, 2021	Serang	6200122977	1770/PKL.SBA/III/2020	23-Mar-20	6200122977T340517
11	Hasanudin	M	31-Mar-79	Indonesia	G 008626	July 29, 2023	Jurumudi	6200155839	172/PKL.SBA/XI/2020	5-Nov-20	6200155839T340516
12	Zainal Fanani	M	11-Jul-78	Indonesia	E 114525	August 30, 2021	Jurumudi	6200567592	628/PKL.SBA/IX/2020	25-Sep-20	6200567592T340716
13	Nanang sumantri	M	25-Feb-74	Indonesia	F 221550	March 21, 2022	Jurumudi	6200127461	642/PKL.SBA/X/2020	21-Oct-20	6200127461T340516
14	Rijal kayama putra	M	25-Jul-95	Indonesia	F 307731	December 13, 2022	Juru Minyak	6211534807	641/PKL.SBA/X/2020	21-Oct-20	621153807T30319
15	Mardongan silitonga	M	20-Dec-88	Indonesia	F 109881	April 3, 2021	Juru Minyak	6200268954	173/PKL.SBA/XI/2020	5-Nov-20	6200268954T20215
16	Mohammad Holli	M	7-Dec-73	Indonesia	F 110714	April 7, 2021	Juru Minyak	6200509704	625/PKL.SBA/IX/2020	25-Sep-20	6200509704T20516
17	Suwaji	M	27-Jun-74	Indonesia	F 076624	November 3, 2022	K O K I	6211752505	548/PKL.SBA/XII/2020	28-Dec-20	6211752505T010517
18	Eko Yulianto	M	24-Jul-80	Indonesia	G 007459	August 10, 2023	Mess Boy	6200599062	657/PKL.SBA/XI/2020	29-Nov-20	6200599062T302020
19	Henry hansen adhiguna	M	12-Jul-99	Indonesia	G 012228	July 6, 2023	Cadet deck	6211903479	0	29-Nov-20	6211903479T010319
20	Gallo Akwila budiman	M	8-Feb-02	Indonesia	F 280346	October 8, 2022	Cadet Mesin	6211929632	0	29-Nov-20	6211903479T010319

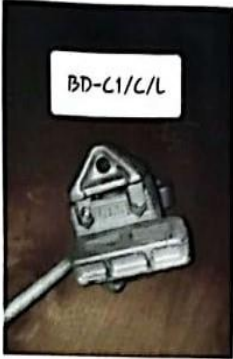
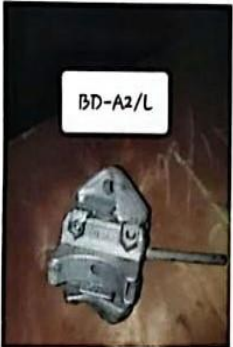
Total Crews : 20 Person (Included Master) / Total Awak : 20 Orang (Termasuk Nakhoda)

Acknowledge

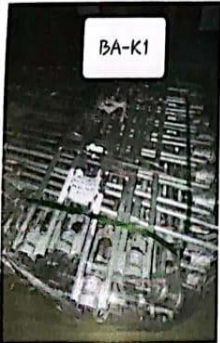
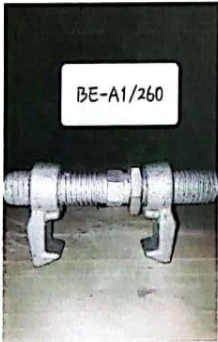
Harbour Master



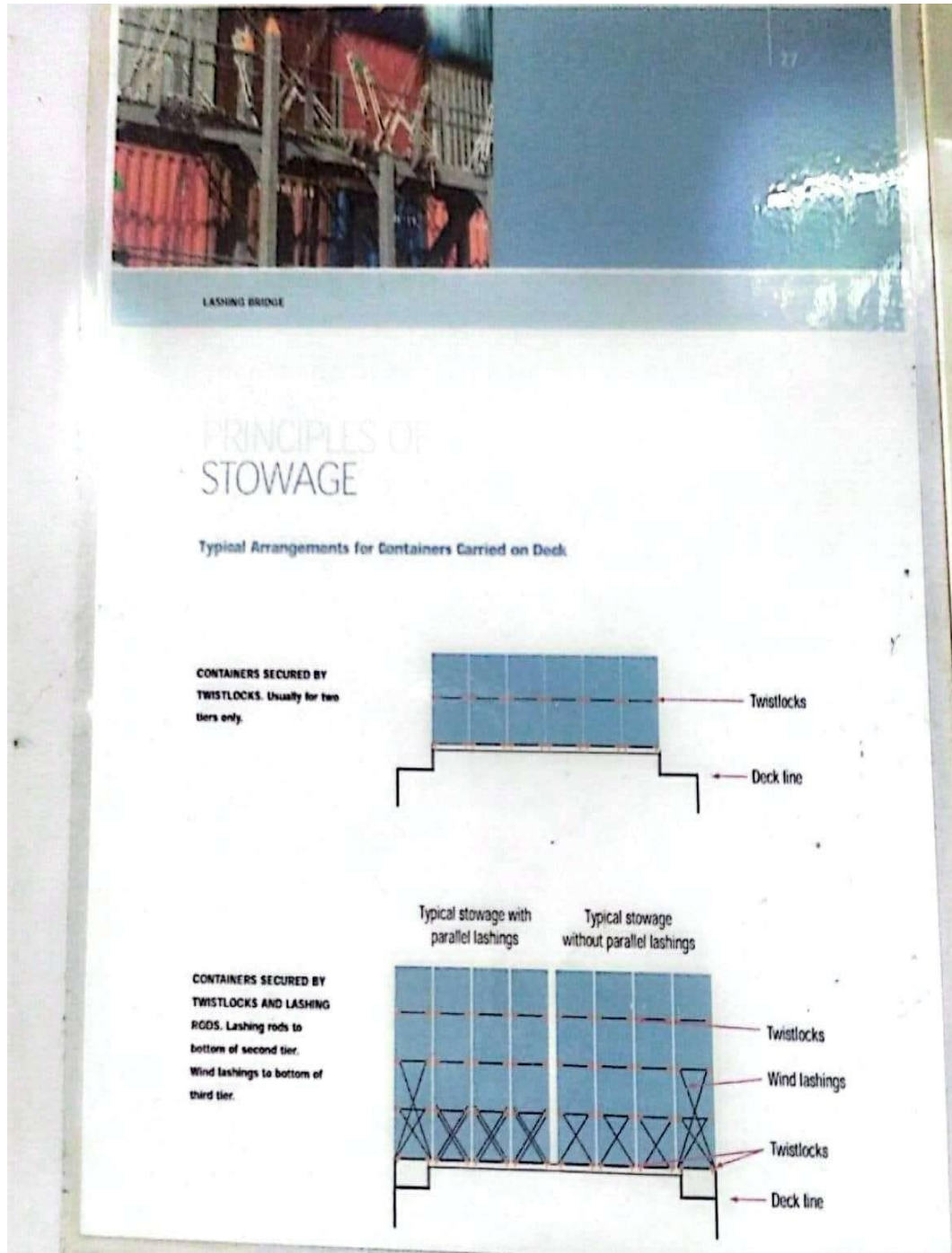
Lampiran 2 List Of Equipment *Lashing*

NAMA KAPAL : TANTO KELUARGA	
LASHING EQUIPMENT	
ITEM	QUANTITY
1. BASE TWIST LOCK 	416 PCS
2. TWIST LOCK 	584 PCS
3. SINGLE CONE 	336 PCS

NAMA KAPAL : TANTO KELUARGA	
LASHING EQUIPMENT	
ITEM	QUANTITY
4. DOUBLE CONE	288 PCS
	
5. SHORT LASHING BAR	112 PCS
	
6. LONG LASHING BAR	56 PCS
	

NAMA KAPAL : TANTO KELUARGA	
LASHING EQUIPMENT	
ITEM	QUANTITY
7. TURNBUCKLE 	168 PCS
8. BRIDGE FITTING 	144 PCS
9. TURNBUCKLE LOCK 	4 PCS
LAST UPDATE : 19 DESEMBER 2019	

Lampiran 3 Principles Of Stowage



Lampiran 4 Lembar Hasil Turnitin

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 735/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/06/2022**

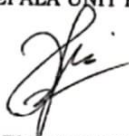
Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : HENRY HANSEN ADHIGUNA
NIT : 551811136811 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PENGAWASAN PELASHINGAN PETI
KEMAS DI ATAS MV. TANTO KELUARGA

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 14 %* (Empat Belas Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 30 Juni 2022
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALFI MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

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

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Henry Hansen Adhiguna
2. Tempat, Tanggal Lahir : Bekasi, 12 Juli 1999
3. NIT : 551811136811 N
4. Agama : Kristen Protestan
5. Jenis Kelamin : Laki-laki
6. Golongan darah : O
7. Alamat : Jl. Batu Giok VIII No. 186 Rawalumbu,
Bekasi
8. Nama Orang Tua :
 - 8.1 Ayah : Ondi Sihombing
 - 8.2 Ibu : Herawati Surtiani Manalu
9. 9. Alamat : Jl. Batu Giok VIII No. 186 Rawalumbu,
Bekasi
10. Riwayat Pendidikan :
 - 10.1 SD : SD Santa Lusia Bekasi (2005-2011)
 - 10.2 SMP : SMP Santa Lusia Bekasi (2011-2014)

- 10.3 SMA : SMAN 13 Bekasi (2014-2017)
- 10.4 Perguruan Tinggi : PIP Semarang (2018-2022)
11. Praktik Laut : PT. Tanto Intim Line



