



**PENANGANAN MUATAN DI ATAS *HATCH COVER* KAPAL
BULK CARRIER JENIS PANAMAX DI MV. VEGA ROSE**

SKRIPSI

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

Oleh

MUHAMMAD HARRY INDRA KUSUMA

551811136835 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2022

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENANGANAN MUATAN DI ATAS *HATCH COVER* KAPAL
BULK CARRIER JENIS *PANAMAX* DI MV. VEGA ROSE**

Disusun oleh:

MUHAMMAD HARRY INDRA KUSUMA

NIT. 551811136835 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang 11-07-2022.....

Dosen Pembimbing I

Materi

Capt. MUSTAMIN, M.Pd., M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 19681227 199903 1 001

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan

VEGA F. ANDROMEDA, S.ST., M.Hum.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19800118 200212 1 002

Mengetahui dan Menyetujui,
KETUA PROGRAM STUDI
NAUTIKA

Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Penanganan Muatan Di Atas *Hatch Cover* Kapal *Bulk Carrier* Jenis *Panamax* Di MV. *Vega Rose*” karya,

Nama : Muhammad Harry Indra Kusuma

NIT : 551811136835 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi NAUTIKA,
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari *Jumat*..., Tanggal...*15 Juli 2022*

Semarang, ...*15 Juli 2022*...

Penguji 1



YUSTINA SAPAN, S.ST., M.M

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19771129 200502 2 001

Penguji 2



Capt. MUSTAMIN, M.M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 19681227 199903 1 001

Penguji 3



RETNO HARIYANTI, S.Pd., M.M

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19741018 199803 2 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, MM

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Harry Indra Kusuma

NIT : 551811136835

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan Judul : “Penanganan Muatan Di Atas *Hatch Cover* Kapal *Bulk Carrier* Jenis *Panamax* Di MV. *Vega Rose*”

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, 15 Juli 2022

Yang membuat pernyataan,




M. HARRY INDRA KUSUMA
NIT. 551811136825

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Selalu melibatkan **ALLAH** dalam setiap kegiatan yang kita lakukan.
2. Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya(QS. Al-Baqarah 286).
3. Sesungguhnya setelah kesulitan ada kemudahan (QS. Al-Insyirah 6).
4. Selalu melakukan yang terbaik dalam setiap melakukan sesuatu, dengan **berdoa, ikhtiar, dan tawakal**.

Persembahan:

1. Allah SWT yang selalu memberikan anugerah dan kenikmatannya sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Orang tua saya tercinta, Bapak Endang Sudrajat dan Alm. Ibu Endang Sulistyowati.
3. Capt. Dian Wahdiana, MM selaku direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Capt. Mustamin, M.Pd.,M.Mar selaku dosen pembimbing I.
5. Bapak Vega F. Andromeda, S.ST.,S.Pd., M.Hum. selaku dosen pembimbing II.
6. Rekan-rekan dan almamater saya, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

PRAKATA



Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan anugerah-Nya, sehingga tugas skripsi dengan judul “Penanganan Muatan Di Atas *Hatch Cover* Kapal *Bulk Carrier* Jenis *Panamax* Di MV. Vega Rose” dapat diselesaikan dengan baik, guna memenuhi salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang bagi Taruna Program Diploma IV Jurusan Nautika yang telah melaksanakan praktek laut di kapal-kapal pelayaran niaga.

Dalam penelitian ini tentunya tidak terlepas dari dorongan dan bimbingan berbagai pihak. Maka dari itu, pada kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Capt. Dian Wahdiana MM, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, M.M, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. Mustamin, M.Pd.,M.Mar selaku Dosen Pembimbing I yang telah sabar dalam memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan penelitian ini.

4. Bapak Vega F. Andromeda, S.ST.,S.Pd.,M.Hum. selaku dosen pembimbing II yang dengan sabar telah menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing peneliti dalam menyusun penelitian ini.
5. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan penelitian ini.
6. Bapak Endang Sudrajat dan Alm. Ibu Endang Sulistyowati selaku orang tua yang selalu memberikan doa dan dukungannya.
7. Osaka Asahi Kaiun.Co.Ltd dan crew MV. Vega Rose yang sudah banyak memberikan ilmu dan pengalaman kepada peneliti pada saat praktik laut.
8. Seluruh taruna-taruni PIP Semarang angkatan 55 yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi.

Peneliti menyadari masih banyak kekurangan dalam penyusunan penelitian ini. Sehingga peneliti sangat berharap agar pembaca dapat memberikan kritik dan saran agar di masa depan peneliti dapat menjadi lebih baik lagi dalam penyusunan karya ilmiah. Semoga penelitian ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan bagi pembaca.

Semarang,

2022

Penulis

M. HARRY INDRA KUSUMA

NIT. 551811136835 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	v
HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN	vi
PRAKATA	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAKSI	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I: PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian	5
C. Rumusan Masalah	6
D. Tujuan Penelitian	6
E. Manfaat Penelitian	7
BAB II : KAJIAN TEORI	
A. Deskripsi Teori	8
B. Kerangka Pikir	18
BAB III : METODE PENELITIAN	
A. Metode Penelitian	20
B. Tempat Penelitian	21
C. Sumber Data Penelitian	22
D. Teknik Pengumpulan Data	24
E. Instrumen Penelitian	29
F. Teknik Analisis Data Kualitataif	30
G. Pengujian Keabsahan Data	33

BAB IV : HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Konteks Penelitian	35
B. Deskripsi Data	36
C. Temuan	39
D. Pembahasan Hasil Penelitian	44

BAB V : SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	66
B. Keterbatasan Penelitian	67
C. Saran	68

DAFTAR PUSTAKA	70
-----------------------------	-----------

LAMPIRAN-LAMPIRAN	72
--------------------------------	-----------

DAFTAR RIWAYAT HIDUP	88
-----------------------------------	-----------



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka pikiran	19
Gambar 3.1 Triangulasi dengan tiga sumber data	34
Gambar 4.1 Lambang Perusahaan	37
Gambar 4.2 MV. Vega Rose	38
Gambar 4.3 Muatan Truk di atas <i>hatch cover</i> palka nomor satu	42
Gambar 4.4 Kerusakan truk di atas <i>hatch cover</i> palka nomor satu	45
Gambar 4.5 <i>Toolbox meeting</i>	51
Gambar 4.6 Berlayar pada cuaca buruk	54
Gambar 4.7 Pengecekan <i>lashing</i> muatan	56
Gambar 4.8 <i>Turn Buckle</i>	57
Gambar 4.9 <i>Wire Rope</i>	57
Gambar 4.10 <i>Shackle lashing</i>	58
Gambar 4.11 Penutup (<i>cover</i>)	60
Gambar 4.12 <i>Safety meeting, toolbox meeting</i>	61
Gambar 4.13 <i>Shipping Order</i>	62

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu	35
Tabel 4.2 <i>Ship Particular</i> MV.Vega Rose.....	39



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara I	72
Lampiran 2 Wawancara II.....	74
Lampiran 3 Wawancara III.....	76
Lampiran 4 Wawancara IV.....	77
Lampiran 5 Wawancara V.....	79
Lampiran 6 <i>Crew List</i>	80
Lampiran 7 <i>Ship Particular</i>	81
Lampiran 8 <i>Stowage Plan</i>	82
Lampiran 9 Prosedur Penanganan Muatan MV.Vega Rose.....	83
Lampiran 10 Dokumentasi.....	85
Lampiran 11 <i>Shipping Order</i>	86
Lampiran 12 SK Turnitin.....	87

ABSTRAKSI

Harry Indra Kusuma, Muhammad 551811136835 N, 2022, “Penanganan Muatan Di Atas *Hatch Cover* Kapal *Bulk Carrier* Jenis *Panamax* Di MV. *Vega Rose*”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Mustamin, M.Pd., M.Mar Pembimbing II: Vega F. Andromeda, S.ST., S.Pd., M.Hum.

Dalam melaksanakan pengaturan dan penanganan muatan yang baik adalah penanganan yang sesuai dengan prosedur yang dilaksanakan secara terencana, terjadwal, dan serta berkesinambungan. Namun, ditemukannya ketidak sesuaian dalam penanganan dan penempatan muatan yang berada di *deck/hatch cover* dan adanya kerusakan terhadap muatan pada saat MV. *Vega Rose* memuat muatan di pelabuhan muat Confedien, China membuktikan bahwa dalam pelaksanaan penanganan muatan di atas *deck/ hatch cover* belum maksimal. Hal ini bertujuan untuk menghindari terkendalanya proses bongkar muat dan menghindari kerugian finansial maupun waktu pada pihak kapal serta kepada pihak perusahaan pelayaran. Penelitian dilakukan paada 16 November 2020 sampai 17 Agustus 2021.

Dalam melaksanakan penyusunan penelitian ini, peneliti menggunakan metode deskriptif kualitatif. Sumber data penelitian berasal dari observasi, dokumentasi, dan wawancara terhadap Nahkoda, *Chief officer*, *Third officer*, *Boatswain*, dan *Able Seamen*. Hal ini dilakukan untuk menggali informasi terkait faktor-faktor yang memepengaruhi penanganan muatan di atas *deck/hatch cover*, cara menjaga muatan, dan mengetahui bagaimana tindakan yang tepat bila ada kerusakan muatan. Setelah megetahui informasi tersebut, peneliti mengolah data untuk menyelesaikan permasalahan yang ditemukan, Sedangkan untuk menguji keabsahan data, peneliti melakukan metode triangulasi sumber data.

Dari hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa pada saat melaksanakan penelitian di MV. *Vega Rose*. Dalam pelaksanaan penanganan muatan di atas *deck/hatch cover*, faktor internal dan eksternal sangat mempengaruhi dalam penanganan muatan di atas *deck/hatch cover*. Hal tersebut juga berpengaruh dalam menjaga keamanan muatan yang bertujuan untuk menjaga muatan agar tetap dalam kondisi yang baik selama proses berlayar dari pelabuhan muat menuju pelabuhan bongkar. Dan bila terjadi kerusakan terhadap muatan, pembuatan berita acara dan komunikasi dengan pihak *charter/owner* adalah tindakan yang dilaksanakan guna menunjang dalam proses penanganan muatan terkhusus muatan yang dimuat di atas *deck/hatch cover*.

Kata kunci: Penanganan muatan, Muatan, *Hatch Cover*.

ABSTRACT

Harry Indra Kusuma, Muhammad 551811136835 N, 2022, "*Handling of Loads on Hatch Covers of Panamax Type Bulk Carriers in MV. Vega Rose*", Diploma IV Program, Nautical Study Program, Marine Science Polytechnic Semarang, Advisor I: Capt. Mustamin, M.Pd., M.Mar Advisor II: Vega F. Andromeda, S.ST., S.Pd., M.Hum.

In carrying out the regulation and good handling of cargo, handling is following procedures that are carried out in a planned, scheduled, and sustainable manner. However, discrepancies were found in the handling and placement of cargo on the deck/hatch cover and damage to the cargo during MV. Vega Rose loading cargo at the Confedien loading port, China proves that in the implementation of cargo handling on the deck/hatch cover it is not optimal. This aims to avoid problems in the loading and unloading process and to avoid financial and time losses on the ship's side as well as on the shipping company. The study was conducted from November 16, 2020, to August 17, 2021.

In carrying out the preparation of this research, the researcher used a qualitative descriptive method. Sources of research data come from observations, documentation, and interviews with the captain, chief officer, third officer, Boatswain, and Able Seamen. This is done to dig up information related to the factors that affect the handling of cargo on the deck/hatch cover, how to maintain the load, and to find out how to take the right action if there is damage to the cargo. After knowing the information, the researcher processes the data to solve the problems found. Meanwhile, to test the validity of the data, the researcher uses the triangulation method of data sources.

From the results of the study, it can be concluded that when carrying out research in MV. Vega Rose. In the implementation of cargo handling on the deck/hatch cover, internal and external factors greatly affect the handling of cargo on the deck/hatch cover. This also has an effect on maintaining cargo security which aims to keep the cargo in good condition during the sailing process from the loading port to the unloading port. And if there is damage to the cargo, making minutes and communication with the charter/owner are actions taken to support the process of handling cargo, especially cargo loaded on the deck/hatch cover.

Keywords: Cargo Handling, Cargo, Hatch Cover

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Rata-rata kesalahan pada penanganan muatan yang sering dijumpai dalam kegiatan bongkar muat di atas kapal antara lain kurangnya standar operasional ketika aktivitas bongkar muat itu sendiri, serta kesalahan penempatan muatan ketika bongkar muat yang berakibat ketidak stabilan pada kapal dan mempengaruhi terhadap keselamatan berlayar kapal itu sendiri. Sehingga dengan adanya hal tersebut perlu menjadi perhatian khusus bagi seluruh awak kapal agar proses penanganan muatan dapat terlaksana dengan efektif serta mengutamakan keselamatan muatan, pekerja, dan kapal itu sendiri.

Sesuai hasil observasi yang dilaksanakan peneliti di atas kapal *bulk carrier* jenis *panamax* di MV. Vega Rose yang terhitung pada tanggal 16 November 2020 sampai 17 Agustus 2021, peneliti melakukan penelitian mengenai penanganan muatan yang berada di atas *deck* dan *hatch cover*. Penempatan dan penanganan muatan yang tepat dan kepatuhan terhadap peraturan pelayaran secara langsung memastikan keselamatan muatan itu sendiri, tetapi dalam praktiknya, ada kalanya pengangkutan, peraturan, dan segala sesuatu yang terkait dengan sistem pengikatan kargo di atas kapal tidak sesuai dengan aturan dan kemampuan kapal.

Ketika peneliti melaksanakan penelitian di MV. Vega Rose. Kapal yang memuat muatan di Confeidian, China berupa *coil steel*, rel kereta api, dan

beberapa truk berlayar menuju Mozambik, pada saat proses bongkar berlangsung pada pukul 20.00 LT proses bongkar mengalami kejanggalan berupa rusaknya muatan yang berada di atas *hatch cover*. Kerusakan yang ditemukan ialah berupa rusaknya bagian *body* truk yang di muat diatas palka nomor satu. Ini terjadi karena adanya hantaman ombak selama berlayar, kurangnya *maintenance* terhadap lashingan muatan, dan adanya ketidak sesuaian penataan di atas *deck/hatch cover*. Setelah di telusuri oleh peneliti, hal itu terjadi di akibatkan karena perjalanan jauh yang memakan waktu hingga 1 bulan 10 hari dari *port* Confeidian, China menuju Mozambik sehingga muatan yang berada di *hatch cover* mengalami kerusakan. Hal ini di picu oleh kesalahan dalam pengaturan penanganan muatan dan pengamanan muatan yang tidak sesuai prosedur sebagaimana yang telah peneliti sertakan pada lampiran-lampiran, sehingga timbul kerusakan pada muatan yang berada di atas *deck/hatch cover*.

Optimalisasi kapasitas angkutan laut diperlukan untuk menciptakan penanganan kargo yang baik yang bertujuan untuk mengirimkan barang sebanyak mungkin ke tujuan secara efektif dengan waktu yang tepat, dengan kerusakan kargo yang seminimal mungkin. Pelangsungan muatan yaitu tahapan pemindahan barang di atas kapal, dermaga atau sebaliknya, penentuan jumlah muatan berdasarkan pengukuran dan perhitungan selama pemuatan muatan (Fakhrurrozi, 2017: 19). Saat menangani muatan lewat laut, setiap pengirim memiliki tanggung jawab dan kewajiban untuk memastikan keamanan angkutan. Apabila terjadi kerusakan, seperti terbakarnya muatan yang

membawa barang-barang berbahaya, siapa yang bertanggung jawab atas kerusakan tersebut dan berapa kerugian yang terjadi di atas kapal.

Menurut Soewondo (2016:33), penanganan muatan yaitu pengelolaan barang yang dimuat dan dibongkar dari sarana pengangkut. Bongkar Muat merupakan pemindahan muatan di atas kapal guna disimpan di pemilik kapal atau diangkut langsung ke lokasi barang pemilik, melewati peralatan bongkar muat di marina dan di kapal melalui dermaga pelabuhan (F.D.C. Sudjarmiko, 2015). Selanjutnya menurut Arso Martopo dan Soegiyanto (2004:07), penataan dan teknologi kapal merupakan salah satu kompetensi pelaut dan meliputi beberapa aspek seperti bongkar muat, pemeliharaan pelabuhan bongkar muat. tujuan. Tetapi dalam praktiknya, aspek-aspek tersebut tidak dilaksanakan dengan baik sehingga mempengaruhi kepentingan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal. Bongkar muat barang dari kapal, termasuk bongkar muat, penanganan muatan dan penerimaan/pengiriman.

Dari pengertian di atas, peneliti menyimpulkan bahwa penanganan kapal yakni operasi bongkar muat yang dilakukan di atas kapal selama kapal di pelabuhan. Didasari oleh keterangan di kapal, aktivitas bongkar muat kapal dari kapal ke dermaga atau sebaliknya meningkat. Guna mempercepat tahapan bongkar muat, membutuhkan anggota dan pekerja atau buruh bongkar muat yang memiliki keahlian dan sarana dan prasarana penanganan yang baik dalam kondisi baik agar dapat melakukan bongkar muat dengan lancar.

Di era *modern* saat ini, dunia maritim memegang peranan penting dalam pembangunan ekonomi global. Tahapan pengangkutan barang dari suatu tempat

ke tempat lain bisa dilangsungkan melalui berbagai moda transportasi, dan sarana penunjang proses pendistribusian barang bisa dilangsungkan melalui jalur darat, udara atau laut. Meskipun ada banyak moda transportasi di dunia seperti sepeda motor, truk, kereta api atau pesawat terbang, namun moda transportasi laut adalah moda yang sering digunakan untuk memindahkan barang antar pulau di seluruh dunia dengan aman, selamat dan ekonomis.

Moda laut yakni moda transportasi yang efektif dan efisien untuk mengirim segala macam kebutuhan manusia dari suatu tempat ke suatu tempat lainnya di seluruh dunia memakai cara yang aman, melimpah serta relatif lebih murah. Riske (2005) menyatakan bahwa pada prinsipnya klasifikasi angkutan jalur air dibagi menjadi dua kategori yaitu moda laut (*ocean transport*) dan angkutan perairan pedalaman (*inland water transport*). Selanjutnya, angkutan air adalah angkutan melalui sungai, danau atau kanal. Angkutan laut adalah angkutan pada samudera, laut, dan pelayaran pantai.

Saat ini guna melengkapi permintaan pasar yang meningkat, terdapat para pengusaha banyak mendistribusikan barang mereka lewat jasa maritim. Hal ini terlihat jelas melalui proses impor dan ekspor dalam industri perdagangan dunia yang sebagian besar menggunakan transportasi laut. Oleh karena itu, penggunaan transportasi laut memegang peranan penting terhadap perkembangan perekonomian global khususnya di bidang maritim. Mengetahui betapa pentingnya peranan moda laut, kapal menjadi salah satu transportasi laut yang hingga saat ini masih terus digunakan untuk memenuhi kegiatan distribusi logistik di dunia.

Kapal merupakan salah satu angkutan laut yang harus diselenggarakan dalam suatu sistem transportasi nasional yang terintegrasi dan harus mampu memberikan pelayanan transportasi yang seimbang sesuai dengan kebutuhan dan ketersediaan yang aman, mudah dijangkau, terpadu, memadai, teratur, lancar, cepat dan pengiriman mudah. Peran lintas batas wilayah nasional dan internasional harus diperkuat, karena digunakan sebagai usulan guna mendukung dan mendorong pembangunan nasional dan pengembangan kapal yang memiliki karakteristik transportasi nasional dan menjangkau seluruh wilayah melalui jalur perairan. (Nisa, A. dan Humaira, S., 2015).

Maka atas dasar dari pengalaman peneliti pada saat melaksanakan penelitian, dan didasarkan oleh beberapa pertimbangan, serta mengingat peranan penting kesuluruhan di atas, maka peneliti menjadikan judul skripsi:

”Penanganan Muatan Di Atas *Hatch Cover* Kapal *Bulk Carrier* Jenis *Panamax* Di MV. Vega Rose”.

B. Fokus Penelitian

Penelitian ini memakai pendekatan kualitatif, yaitu sebuah penelitian yang memprioritaskan kekuatan deskriptif. Jadi, penelitian kualitatif adalah tahapan dicarinya data guna mengerti pemersalahan sosial yang berdasarkan dari penelitian yang menyeluruh (*holistic*), dibuat dari beberapa kata, serta didapatkan dari kondisi yang alami. Fokus penelitian memusatkan pandangan sebagai pedoman terhadap sebuah penelitian sebagai langkah mengumpulkan keterangan atau informasi, lalu sebagai pedoman ketika membahas atau

menganalisis, maka didapatkan hasil yang diinginkan dan tidak terjadi pengembangan dalam pembahasan permasalahan.

Fokus penelitian berguna dalam keterbatasan topik penelitian yang dikutip, kelebihan lainnya yakni peneliti tidak terikat dengan banyaknya data yang didapatkan di lapangan. Penetapan fokus penelitian lebih menitikberatkan pada tingkat kebaruan informasi yang tersedia dalam konteks ekonomi dan sosial. Keterbatasan penelitian kualitatif didasarkan pada tingkat kepentingan, *urgency*, dan kredibilitas masalah yang akan dipecahkan. Penelitian ini berfokus dalam penanganan muatan di atas *deck/hatch cover* di MV. Vega Rose.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang sudah dijabarkan dapat disimpulkan permasalahan dalam skripsi ini dirumuskan sebagai berikut:

1. Apa faktor-faktor yang mempengaruhi penanganan muatan di atas *deck/hatch cover* kapal jenis *panamax* di MV. Vega Rose?
2. Bagaimana menjaga muatan tetap aman di atas *deck/hatch cover* kapal *bulk carrier* jenis *panamax* di MV. Vega Rose?
3. Bagaimana tindakan yang dilakukan apabila terjadi kerusakan terhadap muatan di atas *deck/hatch cover*?

D. Tujuan Penelitian

Dimulai oleh latar belakang yang sudah diuraikan diatas yang nantinya menjadi landasan yang didasari oleh penelitian ini dan pengembangan

penelitian guna mencapai tujuan. Serta menganalisis dan mengidentifikasi permasalahan yang mengakibatkan adanya kerusakan muatan diatas *deck/hatch cover*. Seperti yang dijabarkan di bawah ini:

1. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penanganan muatan di atas *deck/hatch cover* di MV. Vega Rose.
2. Untuk mengetahui bagaimana menjaga muatan tetap aman di atas *deck/hatch cover* di MV. Vega Rose.
3. Untuk mengetahui tindakan yang di lakukan apabila terjadi kerusakan terhadap muatan di atas *deck/hatch cover* di MV. Vega Rose.

E. Manfaat Penelitian

Dengan dilaksanakan penelitian ini, peneliti berkeinginan adanya berbagai manfaat, antara lain:

1. Manfaat secara teoritis:
 - a. Menambahkan perbendaharaan karya ilmiah dikalangan taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, terkhusus jurusan Nautika.
 - b. Diberikannya gagasan terhadap masyarakat pelaut dan khususnya dunia pendidikan.
2. Manfaat secara praktis:
 - a. Teruntuk tenaga kerja, hasil penelitian ini bisa dipakai sebagai arahan guna mengetahui bagaimana penangan di atas *deck/hatch cover*.
 - b. Crew di atas kapal dapat diketahui bagaimana penanganan muatan di atas *deck/hatch cover* sesuai dengan prosedur.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Kajian teori ini termasuk sumber teori yang melandasi suatu penelitian, sumber teori dapat meneruskan kerangka atau dasar guna mengkaji secara sistematis landasan suatu masalah, juga dibutuhkan guna mengetahui perkembangan dari ilmu yang mempunyai kaitan dengan penelitian. Bab ini akan menjelaskan tentang teori dan definisi pendukung yang berkaitan dengan judul, sebagai berikut:

1. Penanganan

Penanganan mempunyai arti penanganan yang asalnya dari kata tangan. Penanganan adalah untuk menunjukkan bahwa telah bekerja keras guna menyelesaikan sesuatu. Pengolahan juga dapat diartikan sebagai tahapan, langkah atau tindakan menghadapi sesuatu yang dialami.

Menurut buku “*Penanganan Muatan*” karya Arso Martopo dan Soegiyanto (2009:07), penanganan muatan adalah istilah untuk keterampilan seorang pelaut, pengetahuan mengenai bongkar muat mutan dari sebuah kapal sedemikian rupa sehingga memenuhi lima prinsip pemuatan yang baik. Untuk itu, perwira kapal harus mempunyai wawasan teoritis dan praktis yang memadai mengenai jenis muatan, perencanaan muatan, penggunaan alat bantu pemuatan dan ketentuan lain yang terkait dengan keselamatan kapal dan muatan. Ketika melangsungkan penanganan muatan, persyaratan untuk

mengamankan kapal, mengamankan muatan, melindungi awak dan pekerja, bongkar muat yang cepat dan sistematis dan menggunakan ruang muatan semaksimal mungkin harus dipenuhi. Prinsip utama pemuatan yaitu:

a. Melindungi awak kapal dan buruh

Hal ini mengartikan suatu upaya untuk menjamin keselamatan awak kapal dan buruh pada saat melangsungkan operasi bongkar muat.

b. Melindungi Kapal

Hal ini berarti menjadi sebuah upaya untuk menjamin keselamatan kapal selama operasi bongkar muat maupun ketika pelayaran, contohnya dengan dijaganya kestabilan kapal.

c. Melindungi muatan

Berdasarkan dengan regulasi internasional, bahwa perusahaan pelayaran atau pihak pengangkut berkewajiban atas keselamatan dan kelengkapan muatan dari kapal muat sampai kapal bongkar.

d. Melakukan muat bongkar secara cepat dan sistematis

Dijaganya supaya muatan teratur guna menghindari adanya *longhatch, overcarriage, overstowage*.

e. Mencegah terjadinya ruang rugi

Pada saat melaksanakan pemuatan perlu dijalankan *full and down*, yakni keadaan sebuah ruangan bisa diisi seluruhnya dengan muatan dan kapal bisa dimuat sampai sarat maksimum.

2. Muatan

Menurut Sudjadmiko (2011:64), muatan termasuk barang dan barang dagangan dari semua jenis yang dikirim ke pengangkut untuk dimuat ke kapal dan diserahkan kepada orang atau badan mana pun di pelabuhan tujuan.

Menurut Fakhturrozzi (2018:6), barang kapal merupakan objek pengangkutan dalam sistem angkutan laut, dan dengan mengangkut muatan tersebut, perusahaan angkutan niaga dapat memperoleh keuntungan berupa uang hasil penambangan (*cargo*), yang sangat menentukan. Membiayai kelangsungan hidup dan kegiatan pelabuhan perusahaan.

Berdasarkan *Safety Of Life at Sea* (SOLAS) (1974) Bab VI, pengangkutan muatan (*carriage of cargoes*), memuat ketentuan mengenai persiapan ruang muat, penanganan muatan, pengaturan muatan termasuk keselamatan muatan. Penggolongan muatan didasari oleh jenis pengapalan yakni:

a. Muatan Sejenis (*Homogenous Cargo*)

Semua kargo yang diangkut secara bertepatan dalam komponen atau palka dan dimuat dalam jumlah besar atau dalam paket yang ditentukan, tanpa bercampur dengan kargo lain yang tidak terbagi.

b. Muatan campuran (*Heterogenous Cargo*)

Pengiriman ini datang dalam berbagai jenis dan pada umumnya dikenal atau dibundel (tas, palet, drum) juga disebut pengiriman regular.

1) Penggolongan muatan didasari oleh macam kemasannya

a) Muatan curah (*bulk cargo*)

Kargo merupakan muatan yang dibawa dalam jumlah besar melalui laut. Menurut Sudjatmiko (2011: 67), kargo curah (*bulk cargo*) yakni muatan yang berisi dari kargo yang tidak dikemas yang diangkut dalam jumlah besar pada satu waktu. Menggabungkan dua pendapat di atas, bisa ditarik kesimpulan bahwa muatan curah ini dimuat di ruang tunggu tanpa kemasan dan umumnya dimuat dalam jumlah besar yang homogen.

b) Muatan curah kering (*dry bulk cargo*)

Merupakan muatan curah padat dalam bentuk bijibijian, serbuk, bubuk, butiran dan sebagainya yang dalam pembuatan/pembongkaran dilakukan dengan mencurahkan muatan ke dalam palka dengan menggunakan alat-alat khusus. Contoh muatan curah kering antara lain biji gandum, kedelai, jagung, pasir, semen, klinker, soda dan sebagainya.

c) Muatan curah cair (*liquid bulk cargo*)

Yaitu muatan curah dalam bentuk cair yang dibawa dengan kapal khusus yang disebut kapal tanker minyak. Misalnya muatan curah cair ini termasuk bahan bakar, *crude palm oil* (CPO), bahan kimia cair.

d) Muatan curah gas

Merupakan muatan curah ketika bentuk gas yang dikompresi, misalnya gas alam (LPG).

e) Muatan Peti Kemas

Merupakan muatan berupa wadah yang dari baja, besi, aluminium yang dipakai guna menyimpan atau memperhadapkan barang

2) Penggolongan muatan didasari oleh sifat muatan :

a) Muatan Sensitif

Muatan sensitif adalah muatan kimia yang sangat sensitive baik oleh bekas muatan ataupun udara sehingga memerlukan penanganan secara khusus.

b) Muatan Mengganggu

Jenis muatan ini dapat merusak/membuat bau jenis barang lainnya, atau dapat merusak muatan itu sendiri.

c) Muatan Berbahaya

Muatan yang tergolong mudah menimbulkan bahaya ledakan maupun kebakaran. Penanganan muatan terhadap muatan berbahaya lebih diperhatikan.

d) Muatan Berharga

Muatan yang dimuat secara bersamaan dalam satu palka dan tidak dicampur dengan muatan lainya.

e) Muatan Rahasia

Muatan yang sangat rahasia dan hanya pihak berwenang saja yang berlaku.

f) Muatan Dingin

Muatan yang perlu ruang pendingin khusus pada saat dimuat di atas kapal dengan alat pendingin

g) Muatan Hewan/Ternak

Muatan yang berisikan hewan ternak atau makhluk hidup yang dimuat di atas kapal.

3. *Hatch Cover* (Penutup Ruang atau Palka)

Pemilihan desain penutup palka yang terpenting dalam struktur kapal curah yakni untuk mencegah masuknya air dan melindungi kargo dari kerusakan eksternal (Um & Roh, 2015).

Kami memahami bahwa palka memainkan peran yang penting dalam struktur pengangkut curah untuk melindungi kargo dari kerusakan eksternal. Kerusakan eksternal melibatkan muatan yang bercampur dengan partikel di luar palka, berupa air laut dari gelombang yang menghantam geladak kapal atau air hujan dan panas matahari yang dapat merusak muatan.

Hatch cover memiliki fungsi untuk melindungi muatan dari air, panas dan cuaca, selain guna memperkuat struktur kapal dan menambah ruang muat, karena bisa dimuat dari atas (Suyono, 2012). *Hatch cover* atau penutup palka atau panel harus dari konstruksi yang kokoh, kedap air dan dirancang guna melindungi muatan di palka. Selain itu, sistem buka dan tutup penutup *hatch cover* dapat dirancang untuk menghemat waktu saat membuka dan menutup. Sehingga diperlukan alat untuk mengoperasikan penutup palka agar dapat membuka dan menutup penutup palka agar lebih hemat waktu.

Lubang palka di belakang harus memiliki desain yang tidak melebihi beban di geladak atau mengganggu proses bongkar muat. Jenis-jenis *hatch cover* yakni:

a. *Hatch Cover Pontoon*

Jenis *hatch cover* ini yaitu panel penutup palka. Itu terbuat dari pelat baja yang dipasang secara horizontal di atas ruang kargo atau palka. Dalam hal pembukaan dan penutupan manual dengan mengangkat dengan derek atau derek laut. Menurut Soekarsono (2011), buka tutup jenis ini dilangsungkan secara manual dengan mengangkatnya dengan derek kapal. Tipe ini membutuhkan waktu lama guna dibuka karena harus diangkat satu per satu memakai kruk.

b. *Hatch Cover Hidraulik*

Menurut Soekarsono (2011) macam penutup palka ini ditemukan pada kapal dengan ukuran sampai DWT 6.000 ton dan kapal dengan ukuran layar terbatas atau kapal dari tahun 1980-an. Jenis penutup palka ini mempunyai berbagai panel guna menutupi ruang kargo. Tetapi jalannya tutup *hidraulik* dinilai lebih efektif karena proses buka tutup ditopang oleh mesin *hidraulik*. Mesin *hidraulik* merupakan sisi dari penutup palka berupa pompa minyak pelumas bertekanan tinggi, merupakan perangkat penggerak utama untuk membuka dan menutup penutup palka, dan terhubung ke perangkat penggerak tipe winch dengan tabung. dari besi.

Secara umum ada dua jenis penutup palka *hidraulik* penutup palka *hidraulik* lipat dan penutup palka *hidraulik* berguling (*side rolling*). Penutup palka *hidraulik* lipat terdiri dari empat panel penutup palka silang yang dibagi menjadi dua bagian depan dan belakang yang dihubungkan oleh engsel. Di bagian bawah panel, sistem *hidraulik* terhubung untuk membuka dan menutup panel. Ujung panel terbuka dan panel ditarik ke depan. Penutup rana (bergulir ke samping) terdiri dari panel penutup palka yang dibagi menjadi dua bejana yang berpotongan secara horizontal (garis tengah). Setiap panel penutup dihubungkan oleh rantai perantara atau sproket, yang membuka dan menutup secara lateral menggunakan penutup palka alat berat sebagai tenaga penggerak.

4. Definisi Kapal *Bulk Carrier*

Menurut Laksono (2015:38), kapal curah yakni jenis kapal yang tidak membawa muatan dalam jumlah besar atau dalam bentuk kemasan. Kapal pengangkut curah rata-rata memiliki panjang lebih dari 100 meter dan biasanya cukup besar. Kapal jenis ini diklasifikasikan menjadi kapal khusus seperti kapal pengangkut LNG, kapal kimia dan kapal tanker minyak.

Hal ini disebabkan kapal jenis ini mendapat perlakuan khusus dalam pemeliharaan, survey dan inspeksi yang dilaksanakan oleh inspektur, seperti pengecekan ruang muat yang dipilih guna kapal yang berusia di atas 10 tahun. Selain itu, *bulk carrier* dinilai dari struktur lambung dan memiliki struktur lambung di mana struktur horizontal sisi lambung dan struktur longitudinal bagian bawah dan geladak dicampur. struktur interkostal.

pemasangan. Kapal *bulk carrier* dibagi dalam beberapa golongan standar yakni:

a. *Handy size*

Ini adalah kapal curah dengan kategori bobot mati (DWT) 10.000 hingga 50.000 ton. Draft kapal yang dangkal memungkinkan kapal jenis ini untuk memasuki pelabuhan lain di dunia. Kapal dalam kategori ini dengan bobot mati kurang dari 30.000 ton juga disebut *handies*, dan kapal dengan bobot mati antara 40.000 dan 60.000 ton juga disebut *handymaxes*.

b. *Lakesizes*

Bisa disebut juga *Lakers*. Kapal *bulk carrier* kategori *handy size* dengan bobot mati 20,000 sampai 27,000 ton; Macam kapal *bulk carrier* terbesar yang bisa lewat jalur laut St.Lawrence yang menyaratkan draft maksimum kurang dari 7.925 meter.

c. *Panamax*

Kapal *bulk carrier* terbesar (dengan lebar sekitar 32.2 meter) yang bisa melebihi Terusan Panama. Ini adalah kapal curah yang lebih besar dari ukuran portabelnya karena dirancang guna dimensi maksimum (biasanya lebar maksimumnya) yang bisa melewati Terusan Panama. Panjang maksimum (LOA) kapal adalah 289,5 m, balok maksimum adalah 32,2 m, draft maksimum adalah 12,04 m dan tonase dari 50.000 hingga 100.000 ton. Kapal curah Panama menggunakan kargo curah dalam jumlah besar seperti batu bara,

bauksit dan bijih besi sebagai alat transportasi dengan jarak angkut yang jauh.

d. *Over-Panamax*

Kapal curah adalah kapal dengan balok lebih besar dari kapal curah *Panamax* dengan bobot mati antara 80.000 dan 120.000 ton. Post Panamaxes merupakan bunker berukuran guna melewati gerbang baru Terusan Panama yang diperluas, dijadwalkan selesai pada tahun 2015.

e. *Capesize*

Kapal *bulk carrier* pengangkut barang curah dengan berat antara 100.000-180.000 ton. Serat penuh sekitar 17m, awalnya dengan kapasitas beban antara 100.000 - 140.000. dan baru-baru ini guna kapal baru dengan fokus yang lebih besar pada bobot mati 140.000-160.000 ton. Berdasarkan hal tersebut, kapal hanya dapat berlabuh di beberapa pelabuhan di dunia dan dapat memasuki pelabuhan Richards Bay di Afrika Selatan.

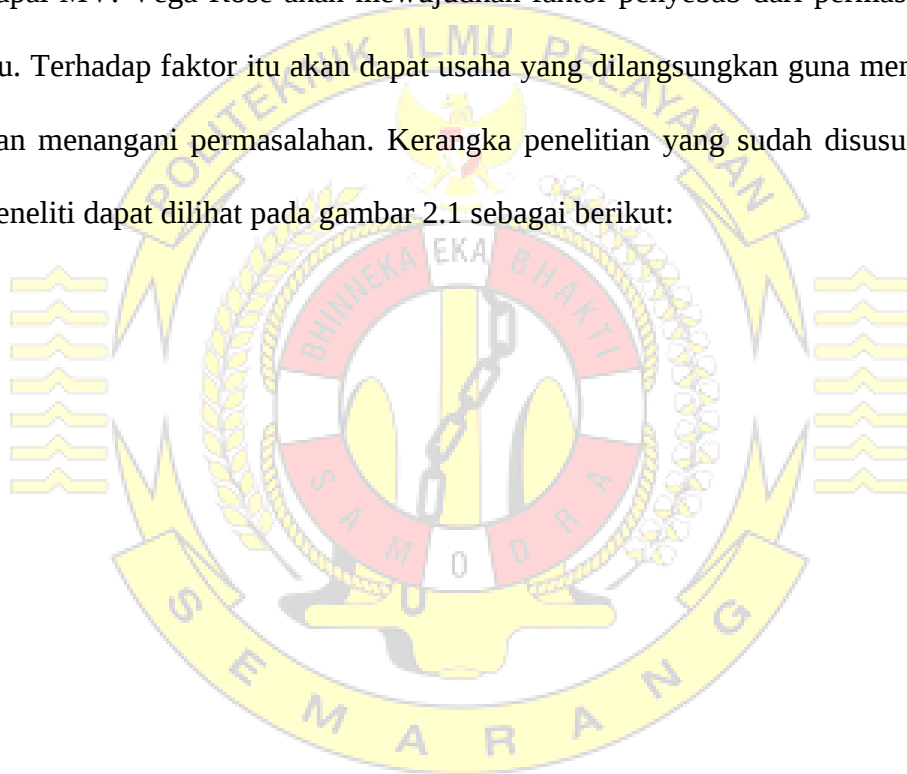
f. *Dunkerquemax*

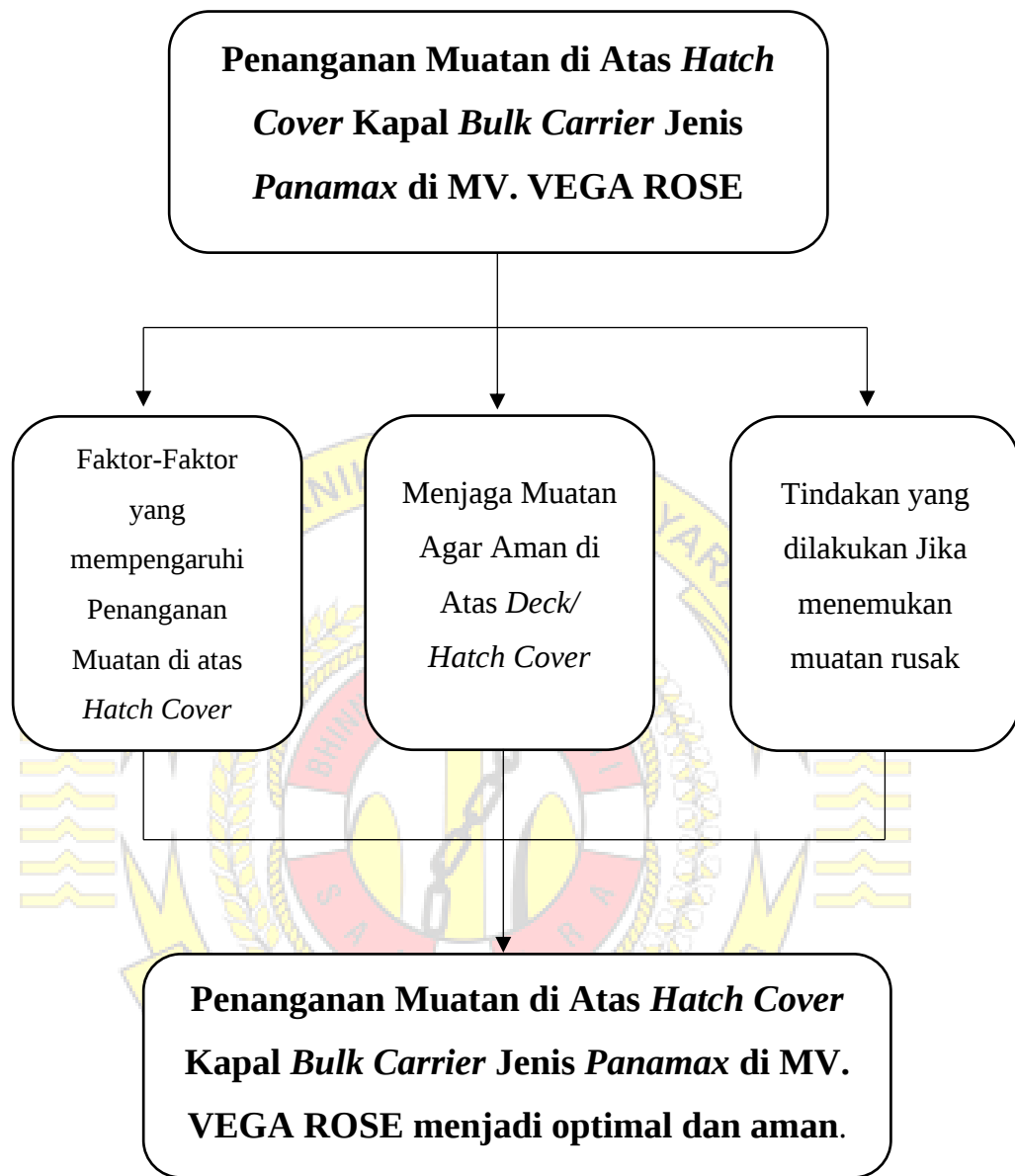
Ini adalah kapal curah terbesar yang dapat memasuki pelabuhan Dunkirk, Perancis, dan beratnya sekitar 170.000 ton. Ada nama dagang khusus lainnya yang diberikan kepada pengangkut curah yang dirancang dan dioptimalkan untuk melayani pelabuhan tertentu.

Berdasarkan kapal (data kapal), ukuran MV.Vega Rose adalah 57.171 DWT pada kapal tempat peneliti melangsungkan penelitian, dan kapal MV.Vega Rose termasuk jenis *Panamax* dengan tonase 50.000 ton. - 100.000 ton.

B. Kerangka Penelitian

Supaya penulisan skripsi ini bisa mempunyai manfaat maka diberikan kerangka penelitian untuk memudahkan memahami mengenai permasalahan penanganan muatan di atas *hatch cover*. Didasari oleh kerangka penelitian yang peneliti buat, dapatt dipaparkan mulai dari fokus yang akan diulas yakni penanganan muatan di atas *hatch cover* kapal *bulk carrier* jenis *panamax* pada kapal MV. Vega Rose akan mewujudkan faktor penyebab dari permasalahan itu. Terhadap faktor itu akan dapat usaha yang dilangsungkan guna mencegah dan menangani permasalahan. Kerangka penelitian yang sudah disusun oleh peneliti dapat dilihat pada gambar 2.1 sebagai berikut:





Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Didasari dengan pembahasan yang sudah dijelaskan terhadap bab sebelumnya, dan didasari oleh hasil temuan atau data yang diperoleh peneliti di atas kapal yang berkaitan dengan penanganan muatan di atas *deck/ hatch cover* kapal *bulk carrier* jenis *panamax*, maka dapat disimpulkan diantaranya:

1. Dalam melaksanakan penanganan muatan di atas *deck/ hatch cover*, ada faktor-faktor yang mempengaruhi dalam pengaturan dan penanganan muatan yang di muat di atas *deck/ hatch cover*. Adanya faktor internal (dalam) dan eksternal (luar) sangat berpengaruh dalam penanganan muatan di atas *deck/hatch cover*. Faktor internal yang dimaksud yakni pembuatan *stowage plan*, persiapan awak kapal ketika proses pemuatan, dan peralatan perlindungan di atas kapal (*lashing equipment*). Sementara itu, faktor eksternal (luar) yang dapat mempengaruhi dalam penanganan muatan di atas *deck/hatch cover* adalah pengaruh cuaca buruk yang mengakibatkan rusaknya muatan.
2. Cara menjaga muatan yang dimuat di atas *deck/ hatch cover* kapal *bulk carrier* jenis *panamax* adalah dengan cara rutin memeriksa *lashing* muatan, adanya perencanaan dalam menjaga muatan dengan *cargo maintenance plan* yang dibuat oleh *chief officer* yang sesuai dengan prosedur, melindungi muatan dengan penutup/ *cover* agar terlindungi dari cuaca yang ekstrim dan

air laut, dibukanya aluran air (*scupper plug*) agar muatan yang dimuat di *deck* tidak tergenang oleh air, dan pengorganisasian awak kapal lewat adanya *safety meeting* dan *toolbox meeting*. Upaya-upaya tersebut adalah cara untuk menjaga muatan selama muatan berada di atas kapal dan untuk menghindari adanya kerusakan terhadap muatan yang bila mana terjadi dapat mengganggu proses bongkar muat di pelabuhan.

3. Tindakan yang dilakukan bila terjadi adanya kerusakan muatan yang di muat di atas kapal terkhusus guna muatan yang dimuat di atas *deck/hatch cover* adalah dengan cara membuat berita acara, melaporkan kepada pihak *charter* atau *owner*, mencari penyebab terjadinya kerusakan, dan melakukan evaluasi pada kinerja awak kapal dan proses pegaturan dan penanganan muatan itu sendiri.

B. Keterbatasan Penelitian

Ketika penelitian dilangsungkan oleh peneliti, peneliti menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini memiliki kekurangan karena adanya keterbatasan penelitian yang dihadapi oleh peneliti. Adapun keterbatasan peneliti yakni sebagai berikut:

1. Penelitian ini mempunyai keterbatasan dalam hal pengumpulan data, hal ini disebabkan banyaknya pekerjaan di atas kapal peneliti, sehingga dalam melaksanakan kegiatan wawancara hal tersebut mengganggu konsentrasi narasumber. Untuk menghindari hal tersebut, peneliti melaksanakan wawancara kepada narasumber dilakukan pada saat jam istirahat.

2. Sumber data terkait penelitian yang dilakukan oleh peneliti sangatlah kurang, hal ini dikarenakan tidak semua kapal jenis yang diteliti oleh peneliti melaksanakan kegiatan penanganan muatan yang di muat diatas *deck/hatch cover*.
3. Dalam pengumpulan data oleh peneliti melalui dokumentasi berbentuk foto yang telah didapatkan peneliti beberapa hilang dikarenakan *file* yang dikumpulkan berupa foto-foto mengalami *error*. Sehingga peneliti mengalami sedikit keterbatasan dalam pengumpulan data tersebut.

C. Saran

Setelah dilaksanakannya pembahasan terhadap uraian maalah yang ada, dan berbagai kesimpulan yang didapatkan oleh peneliti, maka peneliti akan memberikan saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi perusahaan dan pedoman pada saat melaksanakan penanganan muatan di atas *deck/ hatch cover* kapal *bulk carrier* jenis *panamax*, yaitu:

1. Pentingnya *stowage plan* dalam melaksanakan kegiatan penanganan muatan terkhususnya muatan yang dimuat di atas *deck/hatch cover*. pembuatan *stowage plan* sesuai prosedur dan keadaan lapangan sangat mempengaruhi demi kelancaran kegiatan bongkar dan muat di pelabuhan. Dan pada saat cuaca buruk, maka pengawasan terhadap muatan harus lebih ditingkatkan. Hal ini sangat penting dilakukan untuk selalu rutin melakukan pengecekan terhadap *lashing* muatan khususnya muatan yang

berada di *deck/hatch cover* dan untuk menghindari adanya kerusakan yang ditimbulkan dari cuaca buruk itu sendiri.

2. Dalam melaksanakan pengaturan penanganan muatan di atas kapal khususnya muatan yang dimuat di atas *deck/hatch cover* harus ditangani sesuai prosedur dan pemeliharaan yang semestinya. Disarankan guna semua awak kapal melangsungkan pekerjaan dan tanggung jawab sendiri-sendiri di atas kapal sesuai dengan standar operasional prosedur yang telah ditetapkan, sehingga tidak terjadi kesalahan ketika penanganan dan pemeliharaan muatan.
3. Menghindari adanya *cargo claim*, yakni memastikan muatan yang dimuat dalam kondisi sama dengan kondisi pertama kali dimuat di atas kapal. komunikasi dan kerjasama antar awak kapal, pelabuhan, dan perusahaan, serta pengawasan dan pengecekan muatan secara berkala guna memastikan muatan tetap aman dan dalam kondisi baik. Tiap halangan harus di laporkan kepada *chief officer* selaku penanggung jawab penanganan muatan di atas kapal, dan kemudian *chief officer* mengevaluasinya seluruhnya. Hal tersebut juga guna memperlancar kegiatan bongkar muat dan menjaga muatan tetap aman.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2013). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek* (Revisi). Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Adry.Bija.pada.<https://www.scribd.com/doc/60917268/RENCANA.PENGATURAN-MUATAN>
- Arso Martopo, dan Herry Gianto, (2004), *Pengoperasian Pelabuhan Laut*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Fakhturrozzi. (2018). *Penanganan,Pengaturan, dan Pengamanan Muatan Kapal*. Akademi Pelayaran Niaga Indonesia (AKPELNI), Semarang.
- Humaira, A. N. S. (2014). Penyelenggaraan Sistem Transportasi Air Terpadu Untuk *Implementation of Integrated Water Transport System for Accelerating*. *Warta Penelitian Perhubungan*, 27(1), 39–54.
- International Maritime Organization (IMO) (2018), *Safety of Life at Sea (SOLAS)*, Fourth Edition, Penerbit International Maritime Organization (IMO), London.
- Laksono, A. (2015). *Bulk Carrier*. Yogyakarta: CV Budi Utama.
- Martopo, A., & Soegiyanto. (2004). *Penanganan dan Pengaturan Muatan*. Semarang: Politeknik Ilmu PelayaranSemarang.
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (2012). *Analisis Data Kualitatif* (T. R. Rohidi (ed.)). Jakarta: UI Press.
- Miles,M.B, Huberman,A.M, dan Saldana,J. (2014). *Qualitative Data Analysis, A Methods Sourcebook*, Edition 3. USA: Sage Publications. Terjemahan Tjetjep Rohindi Rohidi, UI-Press.
- Moelong. (2017). *Analisis Data Kualitatif Teori Konsep dalam Penelitian Pendidikan*. Sekolah Tinggi Theologia Jaffray.
- NATASHA, J. (2021). *Penanganan Muatan Pada Reefer Container Selama*

Pelayaran Surabaya–Bitung Di Mv. Situ Mas. <http://repository.pip-semarang.ac.id/id/eprint/3120>

Nugrahani, F., & Hum, M. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif*.

Riske, A. (2005). *Persepsi Calon Pengguna dan Penentu Kebijakan terhadap Rencana Pengoperasian Angkutan Sungai DKI Jakarta*. Institut Teknologi Bandung.

Studi, P., Diploma, N., & Pelayaran, P. I. (2021). REFRIGATED CARGO CONTAINER DI MV PORT.

Sudjatmiko, F. D. C. (2015). *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: Akademika Pressindo.

Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sukmadinata, N. S. (2011). *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Remaja Rosadakarya.

Soewedo, Hananto. (2016). *Penangan Muatan Kapal*. Jakarta: Buku Maritim Djangkar

Um, T. S., & Roh, M. Il. (2015). Optimal dimension design of a hatch cover for lightening a bulk carrier. *International Journal of Naval Architecture and Ocean Engineering*, 7(2), 270–287. <https://doi.org/10.1515/ijnaoe-2015-0019>

Widoyoko, E. P. (2012). *Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Vega F. Andromeda, & Danang Wahyu Pratama. (2018). Penanganan Bongkar Muat Dengan Crane Kapal Di MV. ORIENTAL JADE. *Dinamika Bahari*, 8(2). <https://doi.org/10.46484/db.v8i2.73>

Lampiran 1

TRANSKRIP WAWANCARA

Narasumber I

Tanggal : 10 April 2021/ *at Sea*

Waktu : 19.30 – 20.30 LT

Responden I : Capt. Lee Yungsu

Jabatan : *Master*

1. Selama anda menjabat sebagai Nahkoda di kapal, bagaimanakah penanganan muatan yang sesuai prosedur untuk kapal jenis *panamax*?

Jawab:

Baik *cadet*, selama saya menjabat sebagai Nahkoda di kapal, penanganan muatan yang sesuai prosedur adalah penanganan muatan yang memenuhi persyaratan melindungi awak kapal kita dan buruh, melindungi kapal, melindungi muatan, melaksanakan proses bongkar muat secara cepat dan sistematis, serta mencegah terjadinya ruang rugi.

2. Dalam pelaksanaan penanganan muatan di atas *deck/hatch cover*, faktor-faktor apa saja yang mempengaruhinya?

Jawab:

Dalam pelaksanaannya, kita dapat merasakan bahwa ada faktor dari dalam dan faktor dari luar. Faktor dari dalam adalah faktor yang kita dapatkan dari pihak kapal kita sendiri, seperti kesalahan penanganan muatan, kurang cakupnya awak kapal kita, dan alat *lashing* untuk muatan itu sendiri. Dan faktor dari luar adalah faktor dari luar kapal itu sendiri, faktor cuaca sangat mempengaruhi

pada saat kita memuat muatan yang seperti di atas kapal ini, yakni truk dan rel yang berada di atas *deck/hatch cover*.

3. Bagaimana cara menjaga muatan agar tetap aman untuk kita yang memuat berada di atas *deck/hatch cover*?

Jawab:

Karna adanya faktor dari dalam dan dari luar, kita harus mengupayakan untuk menjaga muatan agar terhindar dari adanya kerusakan muatan. Mengecek *lashing* muatan secara rutin dalam perjalanan menuju pelabuhan bongkar pada saat cuaca buruk, perencanaan untuk proses *maintenance* muatan yang bertujuan untuk hasil yang optimal dalam perawatan muatan, dan melindungi muatan dengan *cover* atau penutup. Namun cara ini harus memperhatikan muatan itu sendiri. Hal-hal itu adalah upaya untuk menjaga muatan dan menghindari adanya kerusakan muatan pada saat menangani muatan di kapal khususnya di atas *deck/hatch cover*.

4. Tindakan apa yang dilakukan bila ditemukannya kerusakan terhadap muatan yang kita muat?

Jawab:

Membuat berita acara adalah tindakan pertama saat kasus itu terjadi, dan kita harus mengkoordinasikan dengan pihak *charter/owner*. Namun prioritas utama adalah menghindari kerusakan terhadap muatan itu sendiri.

Master MV.Vega Rose



Lee Yungsu

Lampiran 2

TRANSKRIP WAWANCARA

Responden II

Tanggal : 19 Mei 2021/ *at Sea*

Waktu : 17.00 – 18.45 LT

Responden II : Ichsan Andriyanto

Jabatan : *Chief Officer*

1. Apakah faktor yang membuat adanya kerusakan terhadap muatan yang di muat di atas *deck/hatch cover*?

Jawab:

Muatan truk yang ditempatkan di atas *hatch cover* palka nomor satu akan rentan dengan rusaknya muatan dikarenakan penempatan dan penanganan muatan yang tidak sesuai, hal ini tidak memenuhi persyaratan penanganan muatan yang ideal dengan melindungi muatan dari pelabuhan muat menuju pelabuhan bongkar. Faktor cuaca yang buruk sangat berpengaruh dalam hal ini.

2. Bagaimana pengawasan ketika sedang memuat muatan yang ditempatkan di atas *deck/hatch cover*?

Jawab:

Seharusnya ketika muatan yang berada di atas *deck/hatch cover* dimuat, kru yang berjaga pada saat itu harus rutin untuk mengecek baik itu keadaan fisik, posisi muatan, serta *lashing* muatan sesuai dengan prosedurnya. Sehingga

bertujuan untuk menghindari adanya kesalahan dan kerusakan pada saat penanganan terhadap muatan tersebut.

3. Apakah alasan muatan diposisikan berada di ujung kapal? apakah itu aman untuk muatan?

Jawab:

Alasannya yakni untuk menjauhkan bahaya apabila terjadi kecelakaan terhadap muatan, muatan yang berada di atas *hatch cover* bisa terlepas dan akan membentur bagian akomodasi kapal. hal tersebut ditakutkan terjadi pada saat perjalanan yang kita tempuh dalam kurun waktu kurang lebih satu bulan sepuluh hari.

4. Bila terjadi kerusakan terhadap muatan, apa yang harus awak kapal lakukan?

Jawab:

Pertama, kita harus mendokumentasikan bukti tersebut untuk memperkuat bukti bila terjadi kerusakan terhadap muatan, dengan melaporkan kondisi aktual dalam berita acara dengan seijin *Master* kepada pihak *charter/owner*.

Chief Officer



Ichsan Andriyanto

LAMPIRAN 3**TRANSKRIP WAWANCARA**

Responden III

Tanggal : 25 Mei 2021/ *at Sea*

Waktu : 09.00 – 09.45 LT

Responden III : Yoyo Wirya

Jabatan : *Boastwain*

1. Apakah selama membawa muatan di atas *hatch cover* perlu di *maintenance*?

Jawab:

Umumnya, *maintenance* muatan bertujuan agar muatan tetap terjaga pada saat kapal berlayar. Melihat perjalanan dari pelabuhan muat yang berada di Confeidian, China menuju pelabuhan bongkar Beira, Mozambik menempuh waktu yang cukup lama. Dan kita tidak tau apa yang terjadi melihat kondisi perairan yang dilewati.

2. Bagaimana upaya untuk menjaga muatan yang dimuat di atas *deck/hatch cover*?

Jawab:

Sebelum melaksanakan pekerjaan, biasa kita laksanakan *toolbox meeting* dengan *chief officer* selaku penanggung jawab untuk penanganan muatan tersebut. Kita mengecek secara rutin setiap *lashing* muatan yang berada di atas *deck/hatch cover* untuk menjamin tetap terikat kencang dengan muatan.

Boastwain



Yoyo Wirya

LAMPIRAN 4

TRANSKRIP WAWANCARA

Responden IV

Tanggal : 21 Mei 2021/ *at Sea*

Waktu : 08.00 – 08.45 LT

Responden IV : Ivan Dhandi Zafriano

Jabatan : *Third Officer*

1. Bagaimana menurut *Thrid officer* faktor yang mempengaruhi adanya kesalahan saat penanganan muatan di atas *hatch cover*?

Jawab:

Faktor yang mempengaruhi ada dari dalam dan luar kapal. Namun, kita juga sebagai perwira jaga dan awak kapal yang bertugas jaga pada waktu itu harus selalu mengecek rutin keadaan muatan, posisi muatan, dan *lashing* muatan. Dalam setiap proses bongkar muat harus di perhatikan agar tidak terjadi kendala dan proses bongkar berjalan aman dan optimal.

2. Apa yang dilakukan oleh awak kapal yang bertugas jaga bila terjadi kerusakan muatan?

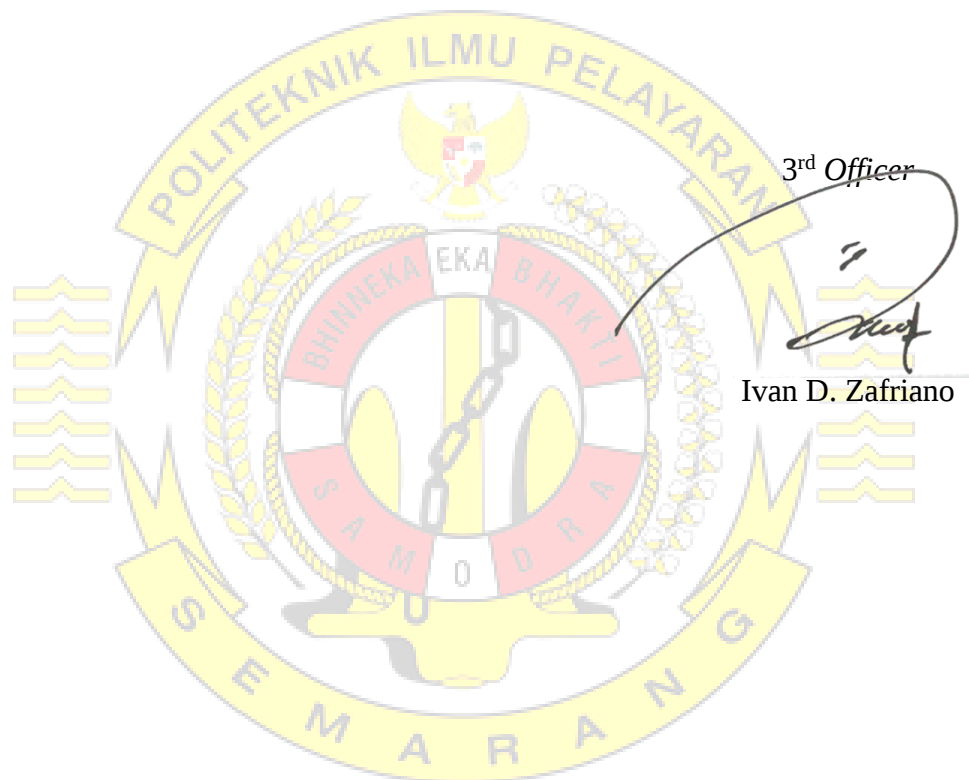
Jawab:

Setelah melakukan pengecekan secara berkala terhadap muatan, dan apabila ditemukan adanya kerusakan, kita sebagai yang bertugas jaga harus melaporkan kepada *chief officer* selaku penanggung jawab. Dan mendokumentasikan sebagai bukti kuat pada saat pembuatan berita acara.

3. Apakah upaya pemberian *safety meeting* dan *toolbox meeting* sangat berguna untuk awak kapal?

Jawab:

Safety meeting/toolbox meeting sangat penting dilaksanakan sebelum menjalankan pekerjaan. Hal ini guna menunjang kinerja awak kapal agar tidak terjadi kendala pada saat pekerjaan tersebut berlangsung.



Lampiran 5**TRANSKRIP WAWANCARA**

Responden V

Tanggal : 27 Mei 2021/ *at Sea*

Waktu : 09.00 – 09.45 LT

Responden V : Yobel Janta

Jabatan : *Able Seaman*

1. Bagaimana untuk upaya menjaga muatan selama pelayaran panjang pada muatan yang berada di atas *deck/hatch cover*?

Jawab:

Mengencangkan setiap *lashing* pada muatan, pada saat sebelum memulai pekerjaan pada pagi hari kita laksanakan pengecekan pada setiap *lashing* terhadap muatan itu sendiri. Tujuannya juga untuk berpatroli guna melaporkan kondisi terkini terhadap muatan yang berada di atas *deck/hatch cover* pada *chief officer*.

2. Apa saja peralatan *lashing* yang digunakan untuk menjaga muatan kita?

Jawab:

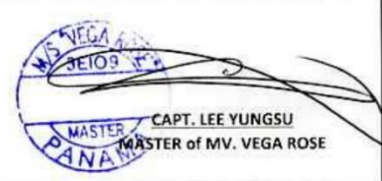
Pada saat kita membawa muatan yang berada di atas *deck/hatch cover* peralatan *lashing* yang digunakan yakni *turnbuckle*, *wire rope*, *shackle*. Dan kita harus senantiasa melakukan pengecekan terhadap *lashing* tersebut apakah masih terikat kencang terhadap muatan atau tidak. Hal ini bertujuan untuk menjaga muatan.

AB-A

Yobel Janta

Lampiran 6

IMO Crew List MV. Vega Rose

CREW LIST													
1. Name of ship		2. Port of Arrival / Departure		3. Date of Arrival / Departure		4. Nature and No. of identity documents (SEAMAN BOOK/EXPIRY)		5. Nature and No. of identity documents (SEAMAN BOOK/EXPIRY)		6. Date and Place of Embarkation			
VEGA ROSE		BEIRA, MOZAMBIQUE		6-Jun-21									
4. Nationality of ship		5. Port Arrived from		6. Nature and No. of identity documents (SEAMAN BOOK/EXPIRY)		7. Nature and No. of identity documents (SEAMAN BOOK/EXPIRY)		8. Date and Place of Embarkation					
PANAMA		DAR ES SALAAM, TANZANIA											
8. No	9. Family name, given names	10. Sex	11. Rank or Rating	12. Nationality	13. Date and place of birth	14. Nature and No. of identity documents (SEAMAN BOOK/EXPIRY)	15. Nature and No. of identity documents (SEAMAN BOOK/EXPIRY)	16. Date and Place of Embarkation					
1	LEE YUNGSU	M	MASTER	REP.OF KOREA	19-Apr-58 REP.OF KOREA	M70236688 20-Aug-28	B5091-04454 UNLIMITED	17-Apr-21 KWANGYANG, KOREA					
2	ICHSAN ANDRIYANTO	M	C/OFF	INDONESIA	16-Feb-75 JAKARTA	C 1982232 11-Mar-24	F 002998 13-Mar-22	15-Sep-20 LONG BEACH, U.S.A					
3	REYNOLD SIDABUTAR	M	2/OFF	INDONESIA	12-Oct-92 PEMATANGSIANTAR	B 8870873 15-Jan-23	F 263718 2-Aug-22	15-Sep-20 LONG BEACH, U.S.A					
4	IVAN DHANDI ZAFRIANO	M	3/OFF	INDONESIA	4-Jan-98 JAKARTA	B7495691 13-Jun-22	F 017522 2-May-22	16-Nov-20 BITUNG, INDONESIA					
5	BAG GYEONG DO	M	C/ENG	REP.OF KOREA	16-Apr-54 REP.OF KOREA	M05708250 5-Jun-30	B5055-01746 UNLIMITED	16-Nov-20 BITUNG, INDONESIA					
6	MUHAMMAD ABDUL SYUKUR NAS	M	1/ENG	INDONESIA	16-Jul-90 MAGELANG	C 3618515 14-May-24	E 093980 24-Jun-23	11-Dec-20 BATAM, INDONESIA					
7	IMRAL HUSNI RUDIawan	M	2/ENG	INDONESIA	15-Oct-63 JAKARTA	B 9989037 26-Mar-23	F 279828 3-Oct-22	16-Nov-20 BITUNG, INDONESIA					
8	EKA BACHTIAR	M	3/ENG	INDONESIA	6-Jun-96 JAKARTA	C 7309445 28-Aug-25	E 056220 9-Feb-23	14-Oct-20 YOKKAICHI, JAPAN					
9	YOYO WIRYA	M	BOSUN	INDONESIA	15-Apr-61 CIREBON	C 4491961 25-Jul-24	E 120318 22-Sep-23	14-Oct-20 YOKKAICHI, JAPAN					
10	FRANKY PARDOSI	M	AB/A	INDONESIA	28-Jun-82 GAROGA	C 1470387 19-Sep-23	E 079338 25-May-23	17-Apr-21 KWANGYANG, KOREA					
11	YOBEL JANTA	M	AB/B	INDONESIA	10-Oct-91 SERITI	C 6045114 16-Jan-25	F 098292 24-Jan-23	17-Apr-21 KWANGYANG, KOREA					
12	MOHAMMAD TOHIR	M	AB/C	INDONESIA	30-Apr-80 BANGKALAN	C 4679027 26-Aug-24	E 078979 30-Jun-23	16-Nov-20 BITUNG, INDONESIA					
13	ARNOL	M	OS/A	INDONESIA	29-Mar-96 BELOPA	C 5791571 18-Nov-24	F 159440 10-Feb-22	16-Nov-20 BITUNG, INDONESIA					
14	MUHAMMAD FIRDAUS	M	OS/B	INDONESIA	5-Apr-92 TEUEN GEULINGGAN	C 7387339 3-Nov-25	F 124950 14-Mar-23	16-Nov-20 BITUNG, INDONESIA					
15	VITTORIVO REVEN KOAGOUW	M	OS/C	INDONESIA	28-Mar-94 MANADO	C 7168608 22-Jul-25	G 018476 3-Nov-23	16-Nov-20 BITUNG, INDONESIA					
16	MURWAN BIN MURDIFI	M	OILER-A	INDONESIA	7-Jul-71 JAKARTA	B 5383226 4-Nov-21	E 126462 7-Oct-21	27-Jul-20 TABONHO, INDONESIA					
17	SAHRUDIN FACHRIZAL	M	OILER-B	INDONESIA	9-Feb-84 KUNINGAN	C 4273395 8-Jul-24	E 094194 15-Jul-23	14-Oct-20 YOKKAICHI, JAPAN					
18	RINO WARISMAN	M	OILER-C	INDONESIA	1-May-92 BANYUWANGI	C 6526151 10-Dec-25	F 104415 22-Mar-23	17-Apr-21 KWANGYANG, KOREA					
19	DEFRY ZULENDRA UTAMA	M	WIPER	INDONESIA	26-Dec-96 BANDUNG	B 6708659 14-Mar-22	E 120551 27-Sep-21	14-Oct-20 YOKKAICHI, JAPAN					
20	AKHMAD JAMALUDIN	M	C/COOK	INDONESIA	22-Jun-68 PANDEGLANG	C 5348345 16-Oct-24	E 103683 16-Oct-21	11-Dec-20 BATAM, INDONESIA					
21	ARDIANSYAH MENTE	M	M/MAN	INDONESIA	1-Jun-91 BABAKALO	C 4491286 23-Jul-24	F 244529 14-Jun-22	14-Oct-20 YOKKAICHI, JAPAN					
22	ASWIN DWI RAMADHAN	M	D/B-A	INDONESIA	27-Nov-00 JAKARTA	C 4679312 28-Aug-24	F 292891 28-Aug-24	16-Nov-20 BITUNG, INDONESIA					
23	MUHAMMAD HARRY INDRA KUSUMA	M	D/B-B	INDONESIA	14-Jun-00 KUDUS	C 6460050 27-Feb-25	G 011878 7-Jul-23	16-Nov-20 BITUNG, INDONESIA					
Closed with 23 members of crew including Master													
13. Date and signature by master, authorized agent or officer													
 CAPT. LEE YUNGSU MASTER of MV. VEGA ROSE													

Lampiran 7

Ship's Particular

Ship's Particulars

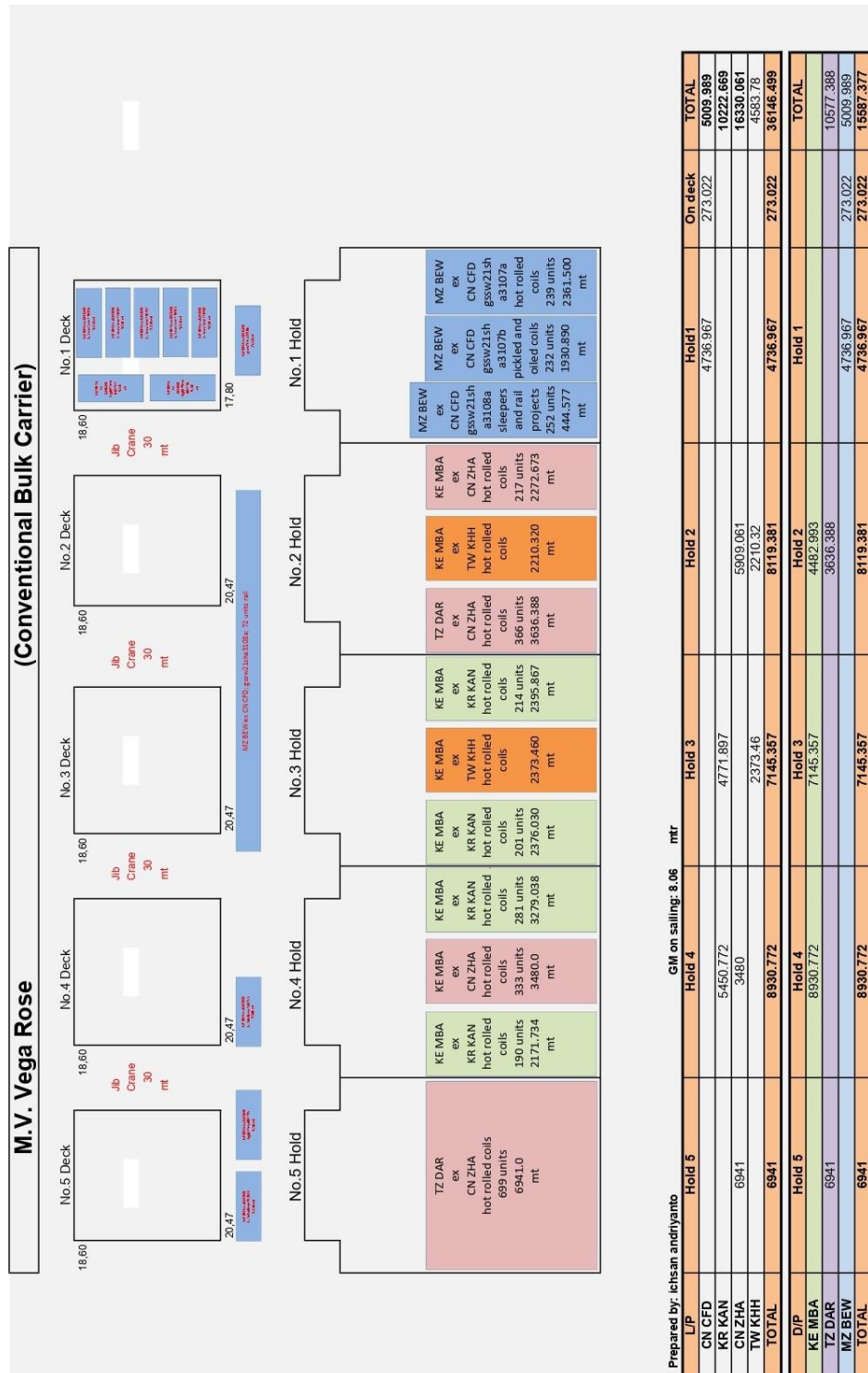
Ship Name	:	Vega Rose		
Port of Registry	:	Panama		
Registry Number	:	32502-07-C		
Registry Date of Issued	:	April 23, 2007		
Call Sign	:	3 E I O 9		
Official Number	:	32502-07		
IMO Number	:	9336866		
MMSI	:	372351000		
Type of Ship	:	Bulk Carrier		
Registered Owner	:	Rosex Company Limited		
Address	:	80 Broad Street, Monrovia Republic of Liberia		
Head Charterer	:	FEDNAV International Ltd.		
Operator	:	OSAKA ASAHI KAIUN, CO. LTD		
Classification	:	Nippon Kaiji Kyokai (070380)		
LOA	:	189.90 Mtrs		
LBP	:	185.00 Mtrs		
Breath	:	32.26 Mtrs		
Depth Moulded	:	17.80 Mtrs		
Total Depth	:	17.842 MPtrs		
Lightship	:	8,712 MT		
FWA	:	286mm		
Tonnage	Registered	Panama	Suez	
Gross	30,847 T	-	31,627.39 T	
Net	18,103 T	25,596 T	29,105.58 T	
Zone	Draft	Displacement	Deadweight	Freeboard
Tropical FW	: 13.068 Mtrs	65,844 MT	57,132 MT	4.774 Mtrs
Fresh Water	: 12.808 Mtrs	64,418 MT	55,706 MT	5.034 Mtrs
Tropical	: 12.782 Mtrs	65,883 MT	57,171 MT	5.060 Mtrs
Summer	: 12.522 Mtrs	64,423 MT	55,711 MT	5.320 Mtrs
Winter	: 12.262 Mtrs	62,964 MT	54,252 MT	5.580 Mtrs
Inmarsat	Phone: 773156355	Tlx C: 437235110	E-mail: vegarose@orcajpn.co.jp	
Builder	:	Kawasaki Shipbuilding Corp. Kobe Shipyard		
Place Built / Year Built	:	Kobe, Japan / 2007		
Keel Laying	:	December 21, 2004		
Launching	:	November 20, 2006		
Delivery	:	January 30, 2007 (Scheduled)		
Number of Hatch / Type	:	5 Hatches / MacGREGOR Cylinder Folding Type Hatch Covers		
Main Engine Maker / Type	:	KAWASAKI-MAN B&W 6S50MC-C		
M C O / 85% MCO	:	8,200 kW (bhp) x 110 rpm 6,970 kW (bhp) x 104 rpm		
Propulsion Type	:	5 Blades Solid Keyless Material		
No. Of Propeller	:	ONE (1)		
Ship Speed Endurance	:	14.6 kts		
Tank Capacity	:	M ³		
Fuel Oil	:	1,983.2 (100%)		
Diesel Oil	:	171.6 (100%)		
Fresh Water	:	330.2 (100%)		
Water Ballast	:	16,605.8		
Water Ballast in Hold No.3	:	13,517.3		
Distance from bridge to Bow:	161.90 Mtrs	To Stern:	28.00 Mtrs	
Highest point from keel to top of Radar Mast:		46.022 M		
Hatch Cover Top from Keel		20.472 M		
Hatch Coaming Top from Keel		19.572 M		



Capt. So Byoung Moon
Master

Lampiran 8

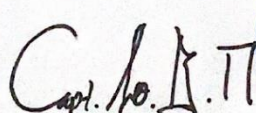
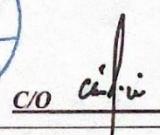
Stowage Plan



Lampiran 9

Prosedur Penanganan muatan MV.Vega Rose *During Load*.

STANDARD OPERATING PROCEDURE MV.VEGA ROSE

No.	Confirmation During Loading
	Procedure
1.	ハッチは、水密性、全体的なメンテナンスを確保するためにハッチカバーとハッチへのアクセスを毎日チェックする必要があり、ハッチの底はメンテナンスを確実にします。 <i>The hatch must be checked daily hatch cover and access to the hatch to ensure water tightness, overall maintenance, and hatch bottoms ensure maintenance.</i>
2.	デッキカーゴラッシングは毎日チェックされ、修理され、デッキレコードブックに記録されます。 <i>Deck cargo lashing is checked every day, repaired, and recorded in the Deck Record Book.</i>
3.	貨物の温度を要求し、少なくとも1日1回チェックして記録します。 <i>Require Cargo Temperature, checked and recorded at least once per day.</i>
4.	デッキ上の危険なペイロードは時間間隔で制御されます。 <i>Dangerous Payloads on the deck are controlled in time intervals.</i>
5.	必要に応じて貨物の換気が行われ、乾球温度と乾球湿度が完全に保たれ、湿度が維持および記録されます。 <i>Cargo ventilation is provided when needed, complete with wet & dry temperature, humidity is maintained and recorded.</i>
述べる (Remark)  <u>Master</u>   <u>C/O</u>	

Prosedur Penanganan Muatan MV.Vega Rose during discharge

STANDARD OPERATING PROCEDURE MV.VEGA ROSE

No.	Confirmation During Cargo Discharge
	Procedure
1.	排出操作は、すべての既知の要因を考慮して事前に計画する必要があります。 Discharge operations must be planned in advance by taking into account all known factors.
2.	荷降ろし時間制限、港湾制限、および追加の復原性要件を満たすことができるように、貨物の排出とバラストの積み込みの順序を事前に計画する必要があります。 The order of Cargo Discharge and Ballast Loading must be planned in advance to ensure that during unloading time limits, port limitations and additional ship stability requirements can be met.
3.	荷降ろしとバラストが計画通りに進んでいることを確認するために、定期的なドラフト調査を実施する必要があります。 Periodic draft surveys must be carried out to confirm that unloading and ballast are proceeding as planned.
4.	ハッチの開閉は、地域の規制と要件に準拠し、エージェンツまたは荷役作業員と調整する必要があります。 Open and close the hatch must comply with local regulations and requirements, coordinate with the agent or stevedores.
5.	貨物からの汚染物質は、プラスチックの分離やカバーなどの種類に応じて分離され、壊れたパッケージは港湾当局の調整により荷降ろしされます。 Pollutants from cargo are separated according to their types, such as plastic separations and coverings, and broken packaging is unloaded with the coordination of the port authorities
述べる (Remark)	
Master <u>Capt. S. A. T.</u>  <u>C/O a/c</u>	

Lampiran 10

Muatan yang dimuat diatas *Hatch Cover* palka nomor satu



Kerusakan pada muatan di atas *hatch cover* palka nomor satu



Lampiran 11

Shipping Order

唐山港中外运船务代理有限公司
CHINA MARINE SHIPPING AGENCY TANGSHAN PORT CO., LTD.

装 货 单
SHIPPING ORDER GSSW21SHA3109A

船名 Vessel Name **VEGA ROSE** 航次 Voy **202101** 目的港 Port **BEIRA, MOZAMBIQUE**

托运人 Shipper **SINOTRUK INTERNATIONAL**

收货人 Consignee **TII TRANSNOVATION MOZAMBIQUE CO, LIMITADA**

电话 TEL **00259840706898**

地址 ADD: **AV. RUA SAMORA MACHEL, BAIRRO MUNHAVA, N° S/N, CIDADE DA BEIRA, SOFALA**

电子邮箱 EMAIL: **SEAN.YUE@timintl.com**

接收人 Receive on board the undermentioned vessel and sign the accompanying receipt for the same.

标记及号码 Marks & Nos.	件数 Quantity	货名 Description of Goods	毛重公斤 Cross weight in Kilos	尺码 Measurement 立方公尺 CUM
SAME AS CONSIGNEE				
N/M	5 UNITS	TIPPER		
BRAND: SINOTRUK HOWO MODEL: ZZ3317N3567W CHASSIS NO.: ENGINE NO.: LZZ5EXSC5MN770484 210207016207 LZZ5EXSC7MN770485 210207016177 LZZ5EXSC9MN770486 210207016187 LZZ5EXSC0MN770487 210207011547 LZZ5EXSC2MN770488 210207011517			G.W.: 62.500MT N.W.: 62.500MT	

共计件数 (大写) **SHIPPED ON BOARD**
Total Number of Packages in Writing **FREIGHT PREPAID**

日期 Date **2021. 4. 13** 时间 Time **08:30** TOTAL SAY: FIVE UNITS ONLY.

装入何处 Stowed **Deck exposed to the weather & sea**

收货人 Received **5 UNITS** G.W.: **62.500MT**

理货员签名 Tallyed By **[Signature]** 经办人 Approved By **[Signature]**

LZZ5EXSC5MN770484
210207016207
got damage on the front fender of tires on left & right sides
2021. 04. 13

Lampiran 12

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 784/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2022**

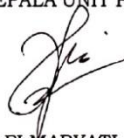
Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : MUHAMMAD HARRY INDRA KUSUMA
NIT : 551811136835 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : PENANGANAN MUATAN DI ATAS *HATCH COVER*
KAPAL *BULK CARRIER* JENIS *PANAMAX* DI MV. VEGA
ROSE

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 16 %* (Enam Belas Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 6 Juli 2022
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALFI MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

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

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Muhammad Harry Indra Kusuma
2. NIT : 551811136835 N
3. Tempat/ tanggal lahir : Kudus, 14 Juni 2000
4. Agama : Islam
5. Alamat : Jl. Mayor Kusmanto Gg.Kenanga RT 02/
RT 01 No.92 Pedawang, Kudus, Jawa
tengah
6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Endang Sudrajat
 - b. Ibu : Alm. Endang Sulistyowati
7. Riwayat Pendidikan
 - a. SDIT AL-ISLAM KUDUS : 2006-2012
 - b. SMPIT AL-ISLAM KUDUS : 2012-2015
 - c. SMA 1 BAE KUDUS : 2015-2018
 - d. D IV PIP SEMARANG : 2018-2022
8. Pengalaman Prala
 - a. Nama Kapal : MV. Vega Rose
 - b. Perusahaan : PT. Jasindo Duta Segara
 - c. Jenis Kapal : *Bulk Carrier*