



**PENANGANAN KERUSAKAN KARGO KLINKER DI  
TERMINAL KHUSUS PT. SEMEN INDONESIA  
TUBAN  
SKRIPSI**

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

Oleh

**NUR SHOLIKIN**  
**NIT. 551811336996 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV  
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG  
TAHUN 2022**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**PENANGANAN KERUSAKAN KARGO KLINKER DI TERMINAL  
KHUSUS PT. SEMEN INDONESIA TUBAN**

**DISUSUN OLEH :**

**NUR SHOLIKIN**

**NIT. 551811336996 K**

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

**Dosen Pembimbing I**

**Materi**



**Okvita Wahyuni, S.ST. M.M**

**Penata Tk. 1 (III/d)**

**NIP. 19781024 200212 2 002**

**Dosen Pembimbing II**

**Metodelogi dan Penulisan**



**Retno Hariyanti. S.Pd. M.M**

**Penata Tk. 1 (III/d)**

**NIP. 19741018 199803 2 001**

**Mengetahui,**

**Ketua Program Studi**

**Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan**



**Dr. Nur Rohmah, S.E.M.M.**

**Penata Tk. 1 (III/d)**

**NIP. 19750318 200312 2 001**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Penanganan Kerusakan Kargo Kinker di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban” karya

Nama : NUR SHOLIKIN


NIT : 551811336996 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ....., tanggal.....2022

Semarang, .....2022

Penguji I



Retno Harivanti, S.Pd., M.M  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19741018 199803 2 001

Penguji II



Okvita Wahyuni, S.ST., M.M.  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19781024 200212 2 002

Penguji III



Tony Santiko, S.ST, M.Si., M.Mar. E  
Penata (III/c)  
NIP. 19760107 200912 1 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. Dian Wahdiana, MM

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19700711 199803 1 003

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : NUR SHOLIKIN

NIT : 551811336996 K

Program Studi : TALK (Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan)

Skripsi dengan judul "PENANGANAN KERUSAKAN KARGO KLINKER DI TERMINAL KHUSUS PT. SEMEN INDONESIA TUBAN"

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,.....

Yang membuat pernyataan,



**NUR SHOLIKIN**

NIT. 551811336996 K

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. “Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya. Ia mendapat pahala (dari kebajikan) yang diusahakannya dan ia mendapat siksa (dari kejahatan) yang dikerjakannya.” (QS. Al-Baqarah:286)
2. “Perbanyak bersyukur, kurangi mengeluh. Buka mata, jembarkan telinga, perluas hati. Sadari kamu ada pada sekarang, bukan kemarin atau besok, nikmati setiap momen dalam hidup, berpetuaglah..” (Ayu Estiningtyas)
3. “*Great things are not done by impulse, but by a series of small things brought together.*” (Vincent Van Gogh)

### Persembahan:

1. Orang tua tercinta, Bapak Ruslan dan Ibu Rukmiasih terima kasih telah menjadi motivator terbesar dalam hidupku yang tak pernah jemu mendo'akan dan menyayangiku, atas semua pengorbanan dan kesabaran mengantarkanku sampai kini. Tak pernah cukup ku membalas cinta bapak ibu padaku.
2. Mas Kusnan, Almh. Mbak Sri Nasih, dan Almh. Mbah Hj. Ramisih yang saya sayangi.
3. Almamaterku PIP Semarang



4. Ibu Retno Hariyanti, S.Pd. M.M., selaku Dosen Pembimbing Penulisan Skripsi yang telah memberi dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
5. Pimpinan beserta Karyawan Perusahaan PT. Varia Usaha Bahari Tuban yang telah memberikan kesempatan pada Penulis untuk melakukan penelitian dan praktek di pelabuhan.
6. Seluruh Jajaran Staff dan Pegawai di PT. Varia Usaha Bahari Tuban serta para pekerja di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban.
7. Semua pihak dan rekan-rekan yang telah memberikan motivasi serta membantu penulis dalam penyusunan Skripsi ini.

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

Semarang,.....

Penulis



**NUR SHOLIKIN**

**NIT. 551811336696 K**

## ABSTRAKSI

**Nur, Sholikin**, 2022, 551811336996, “*Penanganan Kerusakan Kargo Klinker di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban*”, Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Okvita Wahyuni, S.ST. M.M., Pembimbing II: Retno Hariyanti, S.Pd. M.M.

Kerusakan kargo klinker menyebabkan kualitas kargo klinker menurun bahkan rusak. Menurunnya kualitas atau rusaknya kargo klinker disebabkan karena kargo klinker berada di ruang terbuka dan tidak mendapatkan penanganan yang tepat dan sesuai prosedur sehingga kargo klinker memiliki resiko tinggi terkena air. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui proses penanganan kerusakan kargo klinker, untuk mengetahui faktor yang menyebabkan kargo klinker mengalami kerusakan, dan untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk menangani kerusakan kargo klinker.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan mendeskripsikan penanganan kerusakan kargo klinker di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi, dan dokumentasi.

Proses penanganan kerusakan kargo klinker adalah memastikan kargo klinker dalam kondisi rusak dan diketahui oleh pihak kapal serta mengonfirmasi ke pihak *shipper* disertai bukti foto kargo klinker yang rusak dengan jelas. Faktor yang menyebabkan kargo klinker mengalami kerusakan adalah penumpahan kargo klinker yang terlalu banyak, perlengkapan yang sudah tidak layak, dan permukaan *jetty* yang tidak merata. Upaya yang dilakukan untuk menangani kerusakan kargo klinker adalah dengan melakukan pengaturan dan pengawasan penumpahan kargo klinker, pengecekan, perawatan dan pembaharuan perlengkapan yang sudah tidak layak, penggunaan alas untuk kargo klinker di *jetty*. PT. Varia Usaha Bahari selaku perusahaan bongkar muat harus meningkatkan kualitas pelayanan dan pengawasan serta koordinasi dengan pihak yang terkait terhadap kegiatan pemuatan kargo klinker ke kapal agar kegiatan dapat berjalan dengan lancar, PT. Semen Indonesia Tuban selaku pemilik Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban sebaiknya dapat memperbaharui cara pemuatan kargo klinker, sehingga tidak terjadi risiko ketika terjadi hujan seperti sebelumnya dan *jetty* yang ada di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban yang khususnya di bagian Kade B4 dapat diperbaiki, agar dapat memperlancar pelaksanaan pemuatan kargo klinker sehingga tidak lagi terjadi kerusakan kargo klinker karena kondisi *jetty* yang tidak merata.

**Kata Kunci:** Penanganan kerusakan, kargo rusak, klinker

## **ABSTRACT**

**Nur, Sholikin**, 2022, 551811336996, “*Handling Clinker Cargo Damage at the Special Terminal of PT. Semen Indonesia Tuban*”, Thesis. Diploma IV Program, Port and Shipping Management, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Lecturer I: Okvita Wahyuni, S.ST. M.M., Lecturer II: Retno Hariyanti, S.Pd. M.M.

*Damage to clinker cargo causes the quality of clinker cargo to decrease and even damage. The decline in quality or damage to the clinker cargo is caused by the clinker cargo being in an open space and not receiving proper handling and according to procedures so that the clinker cargo has a high risk of being exposed to water. The purpose of this study was to determine the process of handling damage to clinker cargo, to determine the factors that caused clinker cargo to be damaged, and to determine the efforts made to deal with damage to clinker cargo.*

*This study uses a qualitative descriptive method by describing the handling of clinker cargo damage at the Special Terminal of PT. Semen Indonesia Tuban. Data collection was done by interview, observation, and documentation.*

*The process of handling damage to clinker cargo is to ensure that the clinker cargo is in a damaged condition and is known by the ship and confirms to the shipper accompanied by clear photo evidence of damaged clinker cargo. Factors that cause clinker cargo to be damaged are the spilling of too much clinker cargo, improper equipment, and uneven jetty surface. Efforts are being made to deal with damage to clinker cargo by regulating and supervising the spillage of clinker cargo, checking, maintaining and updating equipment that is no longer suitable, and using a pedestal for clinker cargo in the jetty. PT. Varia Usaha Bahari as a loading and unloading company must improve the quality of service and supervision and coordination with related parties for loading clinker cargo to ships so that activities can run smoothly, PT. Semen Indonesia Tuban as the owner of the Special Terminal for PT. Semen Indonesia Tuban should be able to update the method of loading clinker cargo, so that there is no risk when it rains like before and the jetty at the PT. Semen Indonesia Tuban, especially in the Kade B4 section, can be repaired, in order to facilitate the loading of clinker cargo so that there is no longer any damage to clinker cargo due to uneven jetty conditions.*

**Keywords:** *Damage handling, damaged cargo, clinker*



## DAFTAR ISI

|                                    |      |
|------------------------------------|------|
| HALAMAN JUDUL.....                 | i    |
| HALAMAN PERSETUJUAN.....           | ii   |
| HALAMAN PENGESAHAN.....            | iii  |
| HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN .....  | iv   |
| HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN..... | v    |
| PRAKATA.....                       | vi   |
| ABSTRAKSI.....                     | viii |
| <i>ABSTRACT</i> .....              | ix   |
| DAFTAR ISI.....                    | x    |
| DAFTAR TABEL.....                  | xi   |
| DAFTAR GAMBAR.....                 | xii  |
| DAFTAR LAMPIRAN.....               | xiii |
| BAB I . PENDAHULUAN                |      |
| A. Latar Belakang.....             | 1    |
| B. Fokus Penelitian.....           | 3    |
| C. Rumusan Masalah .....           | 4    |
| D. Tujuan Penelitian .....         | 4    |
| E. Manfaat Penelitian .....        | 5    |
| BAB II. KAJIAN TEORI               |      |
| A. Deskripsi Teori.....            | 6    |
| B. Kerangka Penelitian.....        | 12   |

### BAB III. METODE PENELITIAN

|  |    |
|--|----|
| A. Metode Penelitian.....                | 17 |
| B. Tempat Penelitian.....                | 18 |
| C. Sampel Sumber Data Penelitian.....    | 19 |
| D. Teknik Pengumpulan Data.....          | 21 |
| E. Instrumen Penelitian.....             | 23 |
| F. Teknik Analisis Data Kualitatif ..... | 25 |
| G. Pengujian Keabsahan Data.....         | 26 |

### BAB IV. HASIL PENELITIAN

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| A. Gambaran Konteks Penelitian..... | 29 |
| B. Deskripsi Data.....              | 31 |
| C. Temuan.....                      | 42 |
| D. Pembahasan Hasil Penelitian..... | 46 |

### BAB V. PENUTUP

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| A. Simpulan.....              | 57 |
| B. Keterbatasan Penelitian 58 |    |
| C. Saran.....                 | 58 |

|                      |    |
|----------------------|----|
| DAFTAR PUSTAKA ..... | 60 |
|----------------------|----|

|               |    |
|---------------|----|
| LAMPIRAN..... | 61 |
|---------------|----|

|                           |    |
|---------------------------|----|
| DAFTAR RIWAYAT HIDUP..... | 76 |
|---------------------------|----|

## DAFTAR GAMBAR

|              |  |    |
|--------------|--|----|
| Gambar 2.1.  | Kerangka Penelitian.....                                     | 16 |
| Gambar 4.1.  | Logo PT. Varia Usaha Bahari.....                             | 33 |
| Gambar 4.2.  | Bagan Struktur Organisasi PT. Varia Usaha Bahari.....        | 35 |
| Gambar 4.3.  | Gambar Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban.....        | 39 |
| Gambar 4.4.  | Sketsa Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban.....        | 40 |
| Gambar 4.5.  | Struktur Organisasi Terminal Khusus PT. Semen Indonesia..... | 41 |
| Gambar 4.6.  | <i>Jetty</i> Yang Tergenang Air.....                         | 44 |
| Gambar 4.7.  | Kargo Klinker Mengalami Kerusakan.....                       | 45 |
| Gambar 4.8.  | Berita Acara Pengembalian Kargo Klinker.....                 | 46 |
| Gambar 4.9.  | Kargo Klinker Yang Rusak.....                                | 48 |
| Gambar 4.10. | Bukti Foto Kargo Klinker Yang Sudah Rusak.....               | 49 |
| Gambar 4.11. | Kargo Klinker Menumpuk Terlalu Banyak.....                   | 50 |
| Gambar 4.12. | Perlengkapan Yang Kurang Layak.....                          | 52 |
| Gambar 4.13. | Permukaan <i>Jetty</i> Yang Tidak Merata.....                | 53 |
| Gambar 4.14. | Penggunaan Alas Kargo Klinker.....                           | 56 |

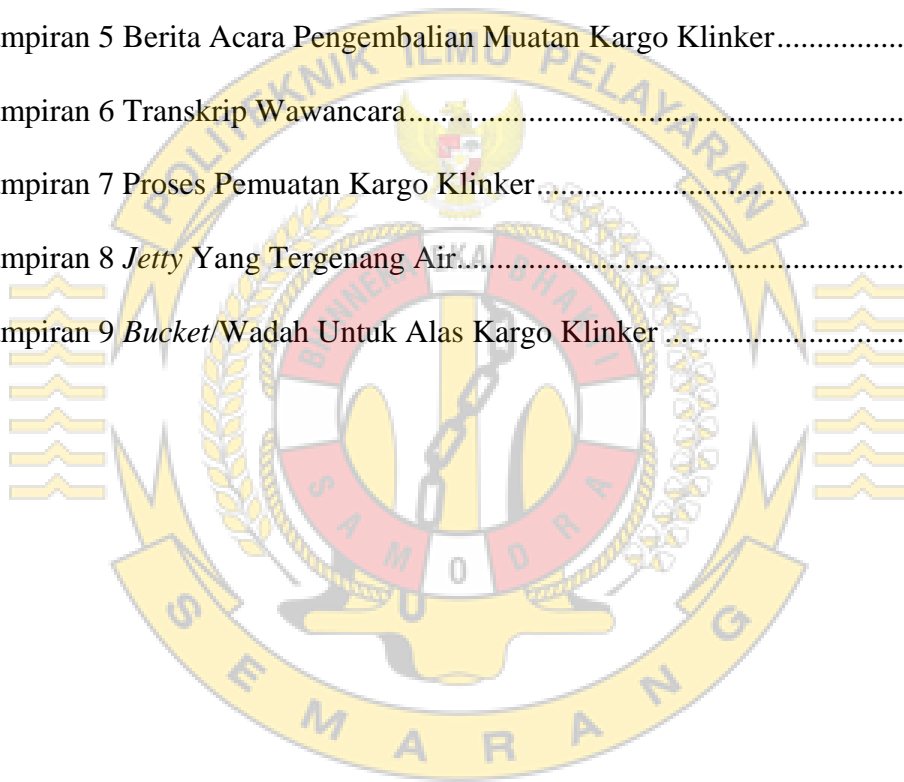
## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1. Tabel Perbandingan Penelitian Terdahulu dan Penelitian Sekarang ... 31



## DAFTAR LAMPIRAN

|  |    |
|--|----|
| Lampiran 1 <i>Statement Of Fact</i> MV. Tan Binh 234.....      | 61 |
| Lampiran 2 <i>Daily Report</i> MV. Tan Binh 234.....           | 62 |
| Lampiran 3 <i>Draft Survey</i> MV. Tan Binh 234.....           | 65 |
| Lampiran 4 <i>Stowage Plan</i> MV. Tan Binh 234.....           | 66 |
| Lampiran 5 Berita Acara Pengembalian Muatan Kargo Klinker..... | 67 |
| Lampiran 6 Transkrip Wawancara.....                            | 68 |
| Lampiran 7 Proses Pemuatan Kargo Klinker.....                  | 73 |
| Lampiran 8 <i>Jetty</i> Yang Tergenang Air.....                | 74 |
| Lampiran 9 <i>Bucket/Wadah</i> Untuk Alas Kargo Klinker.....   | 75 |





# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Perkembangan industri semen dari pemerintah ini juga diikuti dengan berkembangnya industri semen dari pihak swasta yang ditunjukkan dengan berdirinya PT. Semen Nusantara, PT. Indocement, PT. Semen Bosowa. Sebagai salah satu negara berkembang, Indonesia sedang menggiatkan usaha pembangunan dari segi infrastruktur. Melalui pembangunan infrastruktur yang merata di seluruh wilayah Indonesia diharapkan dapat menjadikan hubungan yang kuat antar wilayah Indonesia, menurunkan biaya logistik, memperkecil kesenjangan sosial serta membantu dalam meningkatkan kualitas hidup masyarakat Indonesia, yang bertujuan pada meningkatnya daya saing dan pertumbuhan ekonomi guna mencapai Indonesia sebagai negara maju.

Semen merupakan salah satu komoditi yang menjadi penopang pembangunan infrastruktur di Indonesia. pembangunan infrastruktur yang sedang digiatkan oleh pemerintah Indonesia mengakibatkan meningkatnya produksi semen dalam rangka memenuhi permintaan semen yang semakin meningkat di beberapa wilayah Indonesia.

Peningkatan permintaan komoditi semen di Indonesia membuktikan bahwa pentingnya peran industri semen dalam pembangunan. Hal ini membuat pemerintah Indonesia mendirikan pabrik-pabrik semen dibawah naungan (Badan Usaha Milik Negara) BUMN Bahan baku

utama semen adalah klinker, yang mana bahan klinker ini memiliki sifat yang mudah rusak jika terkena air. Untuk mencegah kerusakan kargo klinker membutuhkan penanganan yang benar dan sesuai dengan prosedur yang telah disepakati khususnya saat kondisi hujan sehingga dapat mencegah terjadinya kerusakan dan juga menjamin kelancaran proses pemuatan kargo klinker dari dermaga ke kapal.

Dalam proses kegiatan pemuatan kargo klinker dari dermaga ke kapal PT. Semen Indonesia bekerjasama dengan PT. Varia Usaha Bahari Tuban yang merupakan anak perusahaan dari PT. Semen Indonesia. PT. Varia Usaha Bahari Tuban bergerak di bidang bongkar muat dan memiliki tanggung jawab dalam melaksanakan proses pemuatan kargo klinker dari dermaga ke kapal. Proses pemuatan kargo klinker dilakukan secara manual dan tidak menggunakan *conveyor*.

Berdasarkan pengalaman penulis selama melaksanakan penelitian pemuatan kargo klinker dilakukan secara manual yaitu dengan menggunakan *shore grab* yang dikaitkan dengan *crane* kapal. Dalam proses pemuatan kargo klinker secara manual ini mengakibatkan risiko kerusakan kargo klinker lebih besar karena kargo klinker berada di ruang terbuka yang memiliki risiko tinggi jika terkena air. Pada saat penulis melaksanakan penelitian, terdapat suatu kejadian yaitu kargo klinker terkena air, sehingga kargo klinker menjadi rusak, mengeras atau menggumpal seperti bentuk bongkahan batu sehingga klinker tidak dapat di muat ke kapal karena sudah tidak memiliki kualitas yang baik lagi.

Menyadari rentannya sifat dari bahan klinker itu sendiri membuat PT. Semen Gresik yang sekarang menjadi PT. Semen Indonesia Tuban melakukan upaya dengan cara pada saat cuaca sedang tidak mendukung, *Foreman* memberikan arahan untuk menutup tumpukan klinker tersebut menggunakan terpal yang sudah disediakan sebelum terjadinya hujan. Selain itu, upaya yang dilakukan oleh *Foreman* adalah berkoordinasi dengan pihak trucking untuk mengatur masuknya armada *truck* ke dermaga. Sehingga *truck* yang akan masuk ke dermaga tidak terlalu banyak untuk mengantisipasi terjadinya hujan.

Berdasarkan dengan permasalahan yang di alami penulis selama melaksanakan penelitian, penulis membahas permasalahan ini ke dalam penelitian yang berjudul **“Penanganan Kerusakan Kargo Klinker di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban”**.

#### **B. Fokus Penelitian**

Fokus penelitian ini bertujuan guna membatasi studi kualitatif serta membatasi penelitian untuk memilih antara data yang relevan dan data yang tidak relevan (Moleong, 2017). Penelitian ini dilaksanakan di PT. Varia Usaha Bahari Tuban yang termasuk bagian dari PT. Semen Indonesia Logistik (SILOG) yang menjalankan bisnisnya pada bidang bongkar muat, mulai dari tanggal 01 Agustus 2020 sampai dengan 01 Agustus 2021. Fokus penelitian ini yaitu tentang Penanganan Kerusakan Kargo Klinker di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban.

### C. Rumusan Masalah

Dalam proses penulisan sebuah penelitian, perumusan masalah adalah salah satu hal yang penting. Karena perumusan masalah memberikan kemudahan dalam melaksanakan penelitian serta memudahkan dalam menemukan jawaban. Berdasarkan dari pengalaman penulis selama melaksanakan penelitian dan latar belakang yang sudah di sebutkan, terdapat suatu permasalahan yang akan di jadikan rumusan masalah dalam pembuatan penelitian ini. Perumusan masalah adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana proses penanganan muatan kargo klinker di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban?
2. Faktor apa saja yang menyebabkan kargo klinker mengalami kerusakan di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban?
3. Upaya apa yang dilakukan untuk menangani kerusakan kargo klinker di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban?

### D. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui proses penanganan kargo klinker di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban.
2. Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan kargo klinker mengalami kerusakan di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban.

3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk menangani kerusakan kargo klinker di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban.

#### **E. Manfaat Hasil Penelitian**

Berdasarkan hasil penelitian yang penulis laksanakan, penulis berharap dapat memberikan manfaat untuk pihak-pihak terkait. Adapun manfaat dari penelitian sebagai berikut:

1. Manfaat secara teoritis
  - a. Untuk memberikan informasi dan pengetahuan bagi pembaca, dan menambah hasil koleksi untuk perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang mengenai proses penanganan kargo klinker.
  - b. Sebagai referensi ilmu pengetahuan di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang mengenai proses penanganan kerusakan kargo klinker yang dapat di terapkan di PT. Semen Indonesia Tuban.
2. Manfaat secara praktis

Bagi perusahaan dapat menjadi pertimbangan yang efisien untuk memecahkan masalah kelancaran dalam proses penanganan kerusakan kargo klinker di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban.



## **BAB II**

### **KAJIAN TEORI**

#### **A. Deskripsi Teori**

##### **1. Penanganan**

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) penanganan yang berasal dari kata dasar tangan. Penanganan mempunyai arti sebuah tindakan yang dilakukan dalam melakukan sesuatu. Penanganan juga dapat diartikan sebuah proses, cara, perbuatan menangani sesuatu yang sedang dialami.

Penanganan kerusakan kargo klinker pada saat proses pemuatan kargo klinker harus dilaksanakan secara tepat dan sesuai dengan prosedur karena kargo klinker ditempatkan di ruang terbuka yang memiliki risiko sangat tinggi terjadinya kerusakan kargo klinker. Penanganan yang tidak tepat dan tidak sesuai prosedur dapat menyebabkan kerusakan kargo klinker pada saat proses pemuatan kargo klinker sehingga kargo klinker harus dipisahkan dengan kargo lain dengan tujuan dikeringkan di dermaga atau dikembalikan ke pabrik dan tidak dapat dimuat ke kapal.

##### **2. Kerusakan Kargo**

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) kerusakan merupakan keadaan dimana sesuatu sudah tidak dapat diambil manfaatnya dan sukar untuk diperbaiki karena menurunnya kualitas

benda yang terjadi karena adanya beberapa faktor yang mengakibatkan kerusakan terhadap benda tersebut.

Menurut Sugiyono (2018:13) kerusakan merupakan keadaan dimana suatu benda sudah tidak sempurna atau sudah tidak sesuai dengan keadaan awalnya yang menyebabkan turunnya kualitas dari muatan. Kerusakan kargo klinker pada proses pemuatan harus di cegah meskipun dalam taraf yang kecil, karena dapat menurunkan kualitas kargo klinker dan dapat mengakibatkan timbulnya kerusakan pada kargo klinker yang lainnya.

Rusaknya kargo klinker pada saat proses pemuatan kargo klinker menyebabkan kualitas kargo klinker menurun bahkan rusak. Menurunnya kualitas atau rusaknya kargo klinker disebabkan karena kargo klinker berada di ruang terbuka dan tidak mendapatkan penanganan yang tepat dan tidak sesuai prosedur sehingga kargo klinker memiliki risiko tinggi terkena air.

### 3. Klinker

Klinker merupakan bahan “setengah jadi” selama produksi semen. Klinker terbentuk dari beberapa macam *calcium silikat* seperti *alite*, *aluminoferrite aluminat*, *belite*, dan *calcium tricalcium*. Pembakaran dilakukan dalam dua tahapan yaitu pembakaran yang dilakukan di *preheater* (proses kalsinasi) dan pembakaran yang dilakukan di *kiln*. Klinker memiliki bentuk butiran kecil dengan diameter 0-40 mm (Yanuar, 2018).

International Maritime Solid Bulk Cargoes (*IMSBC*) Code (2017) menyebutkan bahwa klinker dibentuk dengan cara membakar batu kapur yang dicampur dengan tanah liat. Dari proses pembakaran, maka menghasilkan butiran-butiran dengan tekstur kasar yang kemudian dihancurkan menjadi butiran halus yang kemudian menjadi semen.

Klinker termasuk ke dalam muatan yang tidak mempunyai bahaya yang khusus dan tidak mudah untuk terbakar. Tetapi penanganan dalam pemuatan klinker harus dilaksanakan secara tepat mengingat kargo klinker termasuk ke dalam muatan yang mudah mengeras jika terkena air.

#### **4. Kargo**

Kargo merupakan muatan (*thing/goods*) yang dikirim melalui jalur udara, laut, atau darat untuk diperdagangkan, baik antar wilayah/kota di dalam negeri maupun antar negara (internasional) atau yang dikenal dengan istilah *eksport-import* (Warpani, 2018:05).

Jenis muatan kapal sangat beraneka ragam. Muatan yang diangkut oleh kapal terbagi menjadi beberapa golongan menurut sifatnya (kualitas-nya) yaitu *wet* kargo (muatan basah), *dry* kargo (muatan kering), *dirty/dusty* kargo (muatan berdebu/kotor), *clean* kargo (muatan bersih), *odorous* kargo (muatan berbau), *delicate* kargo (muatan bagus/enak), *dangerous* kargo (muatan berbahaya).

Muatan kapal laut (kargo) dibedakan menurut beberapa pengelompokan sesuai dengan jenis pengapalan, jenis kemasannya, dan sifat dari muatan itu sendiri (Arwinas, 2001:9).

a. Pengelompokan muatan (kargo) menurut jenis pengapalan dapat dibagi sebagai berikut :

1. Muatan Sejenis

Muatan sejenis merupakan muatan (kargo) yang dimuat ke kapal secara bersamaan dalam suatu kompartemen atau palka tanpa adanya penyekat muatan dan dimuat dalam bentuk curah maupun dengan kemasan tertentu.

2. Muatan Campuran

Muatan campuran ini terdiri dari beberapa jenis dan Sebagian besar muatan menggunakan kemasan dalam bentuk *bag*, *drum*, dan *pallet*. Muatan campuran juga disebut *general kargo*

b. Pengelompokan muatan (kargo) menurut kemasannya :

1. Muatan Curah

Muatan curah atau *bulk kargo* merupakan muatan yang terdiri dari suatu muatan yang tidak dikemas dan dikapalkan secara sekaligus dalam jumlah yang besar. Muatan curah dibagi menjadi sebagai berikut :

## 2. Muatan Curah Dalam Bentuk Cair

Muatan curah dalam bentuk cair ialah muatan curah yang memiliki bentuk cair yang dikapalkan dengan menggunakan kapal khusus yang disebut dengan kapal *tanker*. Contoh muatan curah dalam bentuk cair ini adalah *crude palm oil*, *chemical*.

## 3. Muatan Curah Kering

Muatan curah kering yaitu muatan curah dalam bentuk padat seperti serbuk, biji, butiran yang dalam proses untuk pemuatan atau pembongkarannya dilaksanakan dengan cara mencurahkan muatan ke dalam palka yang dibantu dengan menggunakan alat-alat khusus. Contoh muatan curah kering antara lain biji gandum, jagung, pasir, semen, klinker.

## 4. Muatan Curah Gas

Muatan curah gas merupakan muatan curah yang berbentuk gas yang dimampatkan. Contoh muatan curah dalam bentuk gas yaitu gas alam, *Liquid Petroleum Gas* (LPG).

### c. Muatan Peti Kemas

Yaitu muatan yang dimuat dalam suatu wadah/tempat yang terbuat dari besi, baja, aluminium yang digunakan sebagai tempat untuk menyimpan dan menghimpun barang. Adapun jenis-jenis dari *container* (peti kemas) adalah sebagai berikut:



### 1. *Container General Kargo*

Yaitu peti kemas atau *container* yang memiliki fungsi untuk mengangkut muatan yang bersifat umum atau yang disebut dengan (*general kargo*).

### 2. *Thermal atau Insulated Container*

Yaitu peti kemas atau *container* yang dilengkapi dengan pengatur suhu ruangan peti kemas. *Thermal* atau *Insulated Container* digunakan untuk memuat muatan yang tidak memiliki masa keawetan yang lama. Seperti sayur, buah, daging, ikan.

### 3. *Tank Container*

Yaitu peti kemas atau *container* yang memiliki bentuk berupa tangki yang ditempatkan dalam sebuah rangka peti kemas yang dipergunakan *bulk liquid* (muatan cair) ataupun *bulk gas* (gas).

## 5. Terminal Khusus

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2017 tentang Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri Pasal 1 (ayat 3) “Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.”

PT. Semen Indonesia memiliki pelabuhan sendiri yaitu Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban yang berada di wilayah Kabupaten Tuban, Jawa Timur. Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban bertujuan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang hasil penunjang pada kegiatan industri semen sehingga dalam pendistribusian bahan baku maupun hasil produksi yang dilakukan oleh PT. Semen Indonesia dapat berjalan dengan lancar.

### **B. Kerangka Penelitian**

Kerangka penelitian adalah sebuah model konseptual perihal bagaimana teori saling berkaitan dengan faktor yang sudah diidentifikasi sebagai hal yang penting. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kerangka berpikir adalah sebuah pemahaman yang menjadi landasan pemahaman-pemahaman yang lain, sebuah pemahaman yang menjadi dasar dan menjadi pondasi untuk setiap pemikiran atau suatu proses dari keseluruhan penelitian yang dilakukan (Sugiyono & Sekaran, 2018:88). Dalam penganalisaan masalah yang akan dibahas dan supaya susunan pemahaman penelitian ini dapat dipahami secara sistematis serta mudah untuk dimengerti, maka dibuatlah kerangka penelitian.

Dalam proses kegiatan pemuatan kargo klinker di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban bekerjasama dengan PT. Varia Usaha Bahari Tuban bergerak di bidang bongkar muat dan memiliki tanggung jawab

untuk melaksanakan proses pemuatan kargo klinker dari dermaga ke kapal.

Proses pemuatan kargo klinker dilakukan secara manual dan tidak menggunakan *conveyor*. Kargo klinker yang merupakan bahan baku utama dalam pembuatan semen termasuk ke dalam muatan yang sifatnya mudah rusak atau menggumpal. Ada faktor-faktor yang menyebabkan kerusakan kargo tersebut di antaranya adalah :

1. Penumpahan muatan kargo klinker di *jetty* yang terlalu banyak

Penumpahan muatan kargo klinker di *jetty* yang terlalu banyak atau dumping *truck* pada saat kargo akan dimuat ke kapal dengan menggunakan *grab* atau *ship crane*.

2. Perlengkapan yang kurang layak

Perlengkapan yang kurang layak salah satu faktor yang menyebabkan kerusakan kargo klinker. Perlengkapan yang dimaksud adalah terpal yang digunakan untuk menutupi kargo klinker ketika hujan.

3. Permukaan *jetty* yang tidak merata

Permukaan *jetty* yang tidak merata di beberapa bagian *jetty* Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban yaitu pada kade B4 terdapat beberapa bagian yang tidak rata, hal ini menyebabkan air menggenang pada saat hujan. Hal ini menjadi penghambat dalam proses pemuatan kargo klinker. Setelah diketahui faktor-faktor penyebab tersebut maka dilakukan penanganan kerusakan kargo

klinker di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban. Penanganan tersebut adalah memastikan kargo klinker dalam kondisi rusak dan di ketahui oleh pihak kapal, pada saat terjadi hujan kargo klinker yang tidak tertutup oleh terpal yang disediakan, maka kargo klinker tersebut akan terkena air dan mengalami kerusakan dikarenakan kargo klinker yang sifatnya mudah rusak jika terkena air, kargo klinker yang sudah rusak ini nantinya akan dikembalikan ke pabrik dan pihak kapal pun akan menolak jika kargo klinker yang sudah rusak tetap dimuat ke kapal karena sudah tidak memiliki kualitas yang baik untuk dimuat ke kapal.

Mengonfirmasi ke pihak *shipper* di sertai bukti foto yang jelas, sebelum kargo kargo dikembalikan ke pabrik maka dari pihak PBM mengirim bukti foto kargo klinker yang sudah rusak tadi dengan jelas untuk dikonfirmasi ke pihak *shipper* bahwa kargo klinker yang sudah rusak tersebut benar-benar sudah tidak layak untuk di muat ke kapal dan akan dikembalikan ke pabrik. Setelah di jelaskan faktor dan proses, tibalah upaya untuk menangani kerusakan kargo klinker di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban. Ada beberapa upaya yang dilakukan untuk menangani kerusakan kargo klinker sebagai berikut :

a. Pengaturan dan pengawasan penumpahan muatan kargo klinker

Pengaturan dan pengawasan peumpahan muatan kargo klinker pengaturan dan pengawasan dilaksanakan oleh *Foreman* yang bertugas di lapangan. *Foreman* akan berkoordinasi dengan pihak

pengatur *truck* untuk mengatur masuknya armada *truck* ke dermaga sehingga tidak banyak *truck* yang masuk ke dermaga.

- b. Pengecekan, perawatan dan pembaharuan perlengkapan yang kurang layak

salah satu faktor yang menyebabkan rusaknya muatan klinker yaitu perlengkapan yang dimaksud adalah terpal yang digunakan untuk menutup muatan kargo klinker ketika hujan.

- c. Penggunaan alas untuk kargo klinker di *jetty*

Penggunaan Alas untuk kargo klinker di *jetty* ketika hujan turun mengakibatkan permukaan dermaga menjadi tergenang air. PT. Varia Usaha Bahari Tuban selaku perusahaan bongkar muat menggunakan alas terpal dan bucket. *Bucket* yaitu sebuah bak yang berbentuk balok hanya memiliki dua sisi. Bak ini dibuat dari bahan besi yang digunakan dengan tujuan untuk menampung muatan kargo klinker yang ditumpahkan dari *truck* sebelum dimuat ke kapal.

Untuk mencegah terjadinya kerusakan kargo klinker dibutuhkan penanganan yang tepat dan sesuai prosedur yang telah di sepakati khususnya pada saat kondisi hujan sehingga dapat mencegah terjadinya kerusakan dan juga menjamin kelancaran proses pemuatan kargo klinker dari dermaga ke kapal.





Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Berdasarkan penjelasan mengenai permasalahan “Penanganan Kerusakan Kargo Klinker di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban” dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Proses penanganan kerusakan kargo klinker di Terminal Khusus PT.

Semen Indonesia Tuban adalah sebagai berikut :

a. Memastikan kargo klinker dalam kondisi rusak dan diketahui oleh pihak kapal.

b. Mengonfirmasi ke pihak *shipper* disertai bukti foto kargo klinker yang rusak dengan jelas dan protes ke pihak kapal.

2. Faktor yang menyebabkan kargo klinker mengalami kerusakan di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban adalah sebagai berikut:

a. Kargo klinker yang menumpuk terlalu tinggi dan dapat mengakibatkan kargo klinker tidak tertutup terpal dengan baik.

b. Perlengkapan yang sudah tidak layak dipakai atau rusak.

c. Permukaan *jetty* di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban khususnya pada bagian Kade B4 yang tidak merata.

3. Upaya yang dilakukan untuk menangani kerusakan kargo klinker di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban adalah sebagai berikut:

- a. Pengecekan, perawatan dan pembaharuan perlengkapan yang sudah tidak layak dipakai yang disebut dengan terpal.
- b. Pengawasan dan pengaturan kargo klinker supaya muatan tidak menumpuk terlalu tinggi sehingga dapat memudahkan saat penutupan kargo klinker ketika terjadi hujan dengan menggunakan terpal.
- c. Penggunaan alas untuk kargo klinker berupa terpal dan *bucket* atau sebuah wadah yang berbentuk balok besar supaya permukaan bawah kargo klinker ketika dibongkar dari armada atau *truck* tidak menyentuh permukaan *jetty*.

## **B. Keterbatasan Penelitian**

Berdasarkan pengalaman yang penulis dapatkan selama penelitian, terdapat keterbatasan yang penulis alami. Hal ini diharapkan dapat menjadi pembelajaran bagi penulis yang akan melaksanakan penelitian yang akan datang. Adapun keterbatasan dalam penelitian ini adalah :

1. Penelitian hanya terfokus pada kerusakan yang terjadi pada kargo klinker dan tidak pada muatan lain.
2. Penelitian hanya dilaksanakan di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban.

## **C. Saran**

Berdasarkan pengalaman dan masalah yang dibahas dalam penelitian ini maka penulis dapat memberikan saran sebagai berikut :

1. PT. Varia Usaha Bahari Tuban selaku perusahaan bongkar muat di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban, harus meningkatkan kualitas pelayanan dan pengawasan serta koordinasi dengan pihak yang terkait terhadap kegiatan pemuatan kargo klinker supaya kegiatan tersebut berjalan dengan lancar tanpa ada kendala apapun.
2. PT. Semen Indonesia Tuban selaku pemilik Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban, sebaiknya dapat memperbarui cara pemuatan kargo klinker, sehingga tidak terjadi risiko ketika terjadi hujan seperti sebelumnya.
3. *Jetty* yang ada di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban yang khususnya di bagian Kade B4 dapat diperbaiki, agar dapat memperlancar pelaksanaan pemuatan kargo klinker sehingga tidak lagi terjadi kerusakan kargo klinker karena kondisi *jetty* yang tidak merata.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ardianto, 2020. *Metode Penelitian Untuk Public Relations Kuantitatif dan Kualitatif*. Bandung: Simbiosis Rekatama Media.
- Arikunto, 2016 *Prosedur Penelitian Suatu pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Arwinas, 2001. *Muatan Curah*.
- Darmadi, Hamid. 2017. *Metode Penelitian Pendidikan dan Sosial*. Bandung: Alfabeta.
- Drs. Zuldafril, 2017. *Penelitian Kualitatif*.
- Edy Hidayat. 2017. *Pengoperasian Pelabuhan*. PT. Pelabuhan Indonesia (Persero)
- Gulo, 2018. *Metode Penelitian*. Jakarta: PT. Grasindo.
- Himawati, Fenti. 2018. *Metodologi Penelitian*. Depok: Rajawali Persada.
- Hadjar, 2016. *Dasar-dasar Metodologi Penelitian Kuantitatif Dalam Pendidikan*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Jaya.
- Moelong, L. J. 2017. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Murni, 2017. *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif & Penelitian Gabungan*. Jakarta: Prenadamedia Group.
- Neolaka, 2017. *Metode Penelitian dan Statistik*. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya.
- Novan Nico, 2016. *Metode Penelitian Kualitatif*. PT. Semen Indonesia Tuban (SIG).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2017. Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri. 08 Maret 2017. Lembaran Negara

Republik Indonesia. Jakarta.

Penanganan. 2016. Pada KBBI Daring. Diakses 17 Juli 2022, dari <https://kbbi.web.id/penanganan>.

Kerusakan. 2016. Pada KBBI Daring. Diakses 17 Juli 2022, dari <https://kbbi.web.id/rusak>.

Patton, 2020. *Metode Evaluasi Kualitatif*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

SILOG. 2015. "PT. Varia Usaha Bahari Tuban", <http://silog.co.id/pt-varia-usaha-bahari-vuba/>, diakses pada 15 Juni 2022 pukul 18.40.

Sugiyono, P. D. 2017. *Metode Penelitian Bisnis: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi, dan R&B*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. 2018. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Alfabeta

Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta

Sugiyono. 2017. *Statistika untuk Penelitian*. Bandung : CV Alfabeta.

Sugiyono. 2018. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&B*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. 2018. *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. Bandung: CV Alfabeta.

Sugiyono. 2017. *Metodelogi Penelitian Administrasi*. Bandung: Alfabeta

Sugiyono. 2018. *Metode Penelitian*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. 2018 . *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Suryabrata, Sumadi, 2018 *Metodologi Penelitian*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Widoyoko, 2018. *Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

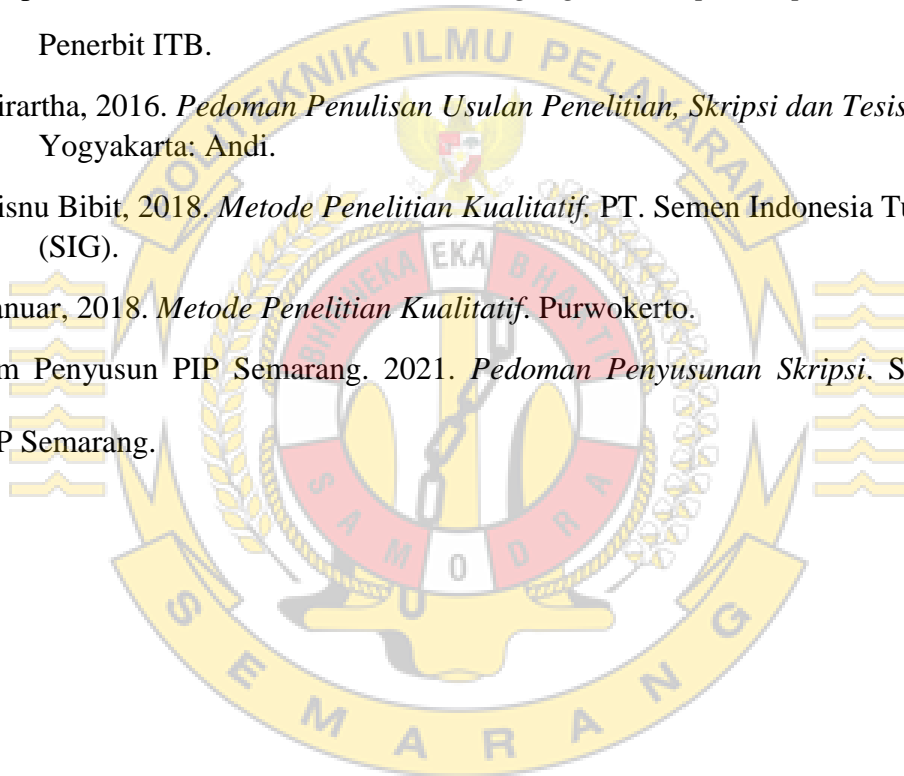
Warpani, 2018. *Merencanakan Sistem Pengangkutan eksport-import*. Bandung : Penerbit ITB.

Wirartha, 2016. *Pedoman Penulisan Usulan Penelitian, Skripsi dan Tesis*. Yogyakarta: Andi.

Wisnu Bibit, 2018. *Metode Penelitian Kualitatif*. PT. Semen Indonesia Tuban (SIG).

Yanuar, 2018. *Metode Penelitian Kualitatif*. Purwokerto.

Tim Penyusun PIP Semarang. 2021. *Pedoman Penyusunan Skripsi*. Semarang: PIP Semarang.





## LAMPIRAN 1

## STATEMENT OF FACT MV. TAN BINH 234



STEVEDORING COMPANY  
PT. VARIA USAHA BAHARI  
JL. VETERAN NO.171 A - GRESIK  
TELP. : 62-31-3987927  
FAX. : 62-31-3973410

## DAILY REPORT

Name of Vessel : MV. TAN BINH 234 Number : 1 ( one )  
Agent : PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA Date Activity : 18 - 19 March 2020  
Discharging Port : THILAWA Kind of Goods : Clinker In Bulk  
Loading Port : PT. SEMEN INDONESIA - Tuban

| Hatches | working-hours<br>from-to | gangs | Previous |     | Today's Total |           | Total Loading |           |
|---------|--------------------------|-------|----------|-----|---------------|-----------|---------------|-----------|
|         |                          |       | Truck    | M/T | Truck         | M/T       | Truck         | M/T       |
| 1       | 07.40 - 07.00            |       |          |     | 63            | 1,890.840 | 63            | 1,890.840 |
| 2       | 07.40 - 07.00            |       |          |     | 64            | 1,883.800 | 64            | 1,883.800 |
| 3       | 07.40 - 07.00            |       |          |     | 69            | 2,036.040 | 69            | 2,036.040 |
| 4       | 20.00 - 07.00            |       |          |     | 34            | 1,046.160 | 34            | 1,046.160 |
| 6       | 07.40 - 20.00            |       |          |     | 36            | 1,042.620 | 36            | 1,042.620 |
|         | TOTAL                    |       |          |     | 266           | 7,899.460 | 266           | 7,899.460 |

## TIME SHEET

| Working - hours<br>from - to | Stopped hours<br>from - to | REMARKS   |
|------------------------------|----------------------------|---|
| 17 March 2020                | 18.00                      | NOR Tendered  |
| 18 March 2020                | 01.24                      | Pilot on board  |
|                              | 02.54                      | Vessel alongside  |
|                              | 02.30 - 05.00              | Initial draft survey and hold inspection by ship and surveyor |
|                              | 06.00 - 07.00              | Waiting jetty dry and clean                                   |
|                              | 07.00 - 07.35              | Quarantine inspection on board                                |
|                              | 07.00 - 07.40              | Preparation loading by ship & stevedore for setting grabe     |
|                              | 07.40                      | Commenced loading (H 1.2.3.5)                                 |
|                              | 15.00 - 16.10              | Trouble crane no. 2   |
|                              | 16.00 - 16.10              | Resume loading (H 1.3.5)                                      |
|                              | 16.10 - 19.00              | Resume loading (H 1.2.3.5)                                    |
|                              | 19.00 - 20.00              | Stop loading due to rain                                      |
|                              | 20.00 - 20.40              | Resume loading (H 1.2.3.4)                                    |
|                              | 20.40 - 21.30              | Stop loading due to rain                                      |
|                              | 21.30 - 24.00              | Resume loading (H 1.2.3.4)                                    |
| 19 March 2020                | 00.00 - 02.50              | Resume loading (H 1.2.3.4)                                    |
|                              | 02.50 - 03.20              | Stop loading due to rain                                      |
|                              | 03.20 - 04.00              | Resume loading (H 1.2.3.4)                                    |
|                              | 04.00 - 07.00              | Stop loading due to rain                                      |
|                              |                            | Shift 1 : 4<br>Shift 2 : 4<br>Shift 3 : 4                     |

Acknowledge by,  
MV. TAN BINH 234

**M/V TAN BINH 234**  
C/O: .....

Chief Officer

Tuban, March 19, 2020  
PT. Varia Usaha Bahari

VARIA USAHA BAHARI

Gugust Mihard D  
Chief Foreman



## LAMPIRAN 2

## DAILY REPORT MV. TAN BINH 234



STEVEDORING COMPANY  
**PT. VARIA USAHA BAHARI**  
 JL. VETERAN NO.171 A - GRESIK  
 TELP. : 62-31-3987927  
 FAX. : 62-31-3973410

**DAILY REPORT**

Name of Vessel : MV. TAN BINH 234 Number : 1 ( one )  
 Agent : PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA Date Activity : 18 - 19 March 2020  
 Discharging Port : THILAWA Kind of Goods : Clinker In Bulk  
 Loading Port : PT. SEMEN INDONESIA - Tuban

| Hatches      | working-hours<br>from-to | gangs | Previous |     | Today's Total |                  | Total Loading |                  |
|--------------|--------------------------|-------|----------|-----|---------------|------------------|---------------|------------------|
|              |                          |       | Truck    | M/T | Truck         | M/T              | Truck         | M/T              |
| 1            | 07.40 - 07.00            |       |          |     | 63            | 1,890.840        | 63            | 1,890.840        |
| 2            | 07.40 - 07.00            |       |          |     | 64            | 1,883.800        | 64            | 1,883.800        |
| 3            | 07.40 - 07.00            |       |          |     | 69            | 2,036.040        | 69            | 2,036.040        |
| 4            | 20.00 - 07.00            |       |          |     | 34            | 1,046.160        | 34            | 1,046.160        |
| 5            | 07.40 - 20.00            |       |          |     | 36            | 1,042.620        | 36            | 1,042.620        |
| <b>TOTAL</b> |                          |       |          |     | <b>266</b>    | <b>7,899.460</b> | <b>266</b>    | <b>7,899.460</b> |

**TIME SHEET**

| Working - hours<br>from - to | Stopped hours<br>from - to | REMARKS   |
|------------------------------|----------------------------|---|
| 17 March 2020                | 16.00                      | NOR Tendered  |
| 18 March 2020                | 01.24                      | Pilot on board  |
|                              | 02.54                      | Vessel alongside  |
|                              | 03.20 - 05.00              | Initial draft survey and held inspection by ship and surveyer |
|                              | 06.00 - 07.00              | Waiting jetty dry and clean                                   |
|                              | 07.00 - 07.35              | Quarantine inspection on board                                |
|                              | 07.00 - 07.40              | Preparation loading by ship & stevadore for setting grabe     |
|                              | 07.40                      | Commenced loading (H 1.2.3.5)                                 |
|                              | 15.00 - 16.10              | Trouble crane no. 2   |
|                              | 15.00 - 16.10              | Resume loading (H 1.3.5)                                      |
|                              | 16.10 - 19.00              | Resume loading (H 1.2.3.5)                                    |
|                              | 19.00 - 20.00              | Stop loading due to rain                                      |
|                              | 20.00 - 20.40              | Resume loading (H 1.2.3.4)                                    |
|                              | 20.40 - 21.30              | Stop loading due to rain                                      |
|                              | 21.30 - 24.00              | Resume loading (H 1.2.3.4)                                    |
| 19 March 2020                | 00.00 - 02.50              | Resume loading (H 1.2.3.4)                                    |
|                              | 02.50 - 03.20              | Stop loading due to rain                                      |
|                              | 03.20 - 04.00              | Resume loading (H 1.2.3.4)                                    |
|                              | 04.00 - 07.00              | Stop loading due to rain                                      |
|                              |                            | Shift 1 : 4   |
|                              |                            | Shift 2 : 4   |
|                              |                            | Shift 3 : 4   |

Acknowledge by,  
 MV. TAN BINH 234

**M/V TAN BINH 234**  
 C/O:

Chief Officer

Tuban, March 19, 2020  
 PT. Varia Usaha Bahari

VARIA USAHA BAHARI

Gugust Mihard D  
 Chief Foreman










## LAMPIRAN 3

## DRAFT SURVEY MV. TAN BINH 234

| PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY<br>(VESSEL/BARGE) |                         |  |                      |
|--|-------------------------|---|----------------------|
| FILE / ORDER NO.                                       | : CARS OPT / III / 2020 |   |                      |
| APPLICANT  | : PT. SEMEN INDONESIA   |   |                      |
| CONSIGNEE  | : CLINKER IN BULK       |   |                      |
| VESSEL / VOYAGE  | : MV. TAN BINH 234      |   |                      |
| PORT   | : PEIUS - LUBAN         | TA  | : MAR. 18. 2020      |
| NATIONALITY/FLAG                                       | : VIETNAM               | B/L   | : 26 COTI. 530 MT    |
| DEADWEIGHT   | : 32 930.00 MT          | LIGHT SHIP  | : 6739.000 MT        |
| PORT OF REGISTRY                                       | : HAI PHONG             | CONSTANT  | : MT                 |
| FINDING  | INITIAL *)              | FINAL *)  |                      |
| Date and hour  | MAR. 18. 2020           | MAR. 18. 01.00 - 02.00  |                      |
| 1. Forward port  | 1.30                    | M/Ft  | 8.191 M/Ft           |
| Forward starboard                                      | 1.30                    | M/Ft  | 8.190 M/Ft           |
| Mean forward/forward correction                        | 1.300 / 1.290           | M/Ft  | 8.1905 / 8.1904 M/Ft |
| 2. After port  | 6.16                    | M/Ft  | 9.02 M/Ft            |
| After Starboard  | 6.16                    | M/Ft  | 8.98 M/Ft            |
| Mean after/after correction                            | 6.160 / 6.240           | M/Ft  | 9.000 / 9.004 M/Ft   |
| 3. Midship port  | 5.16                    | M/Ft  | 8.97 M/Ft            |
| Midship starboard                                      | 5.21                    | M/Ft  | 8.88 M/Ft            |
| Mean midship/midship correction                        | 5.185 / 5.185           | M/Ft  | 8.925 / 8.925 M/Ft   |
| 4. Mean draught  | 5.205                   | M/Ft  | 8.974 M/Ft           |
| 5. Mean of mean draught                                | 5.205                   | M/Ft  | 8.9395 M/Ft          |
| 6. Mean of Mean Corrected for deformation              | 5.205                   | M/Ft  | 8.9325 M/Ft          |
| 7. Displacement  | 19 587.170              | MT/LT   | 34 959.080 MT/LT     |
| 8. Trim correction : 1 <sup>st</sup>                   | - 219.990               | MT/LT   | - 0.302 MT/LT        |
| 2 <sup>nd</sup>  | 13.083                  | MT/LT   | 0.107 MT/LT          |
| • LBP/LPP  | 160.500                 | M/Ft  | 168.500 M/Ft         |
| • Trim (actual)  | 1.950                   | M/Ft  | 0.100 M/Ft           |
| • LCF  | - 4.717                 | M/Ft  | - 0.119 M/Ft         |
| • TPC / TPI  | 40.045                  | MT/LT   | 42.782 MT/LT         |
| • DIFFERENT MTC/MTI                                    | 11.595                  | MT/LT   | 36.164 MT/LT         |
| 9. Displacement for trim correction                    | 19 380.263              | MT/LT   | 34 958.885 MT/LT     |
| 10. List correction                                    | -                       | MT/LT   | - MT/LT              |
| 1. Displacement for list correction                    | 19 380.263              | MT/LT   | 34 958.885 MT/LT     |
| 12. Observe density                                    | 1.020                   | Kg/ltrs   | 1.0195 Kg/ltrs       |
| 13. Density correction                                 | - 94.528                | MT/LT   | - 187.584 MT/LT      |
| 14. Displacement for density correction                | 19 285.725              | MT/LT   | 34 771.301 MT/LT     |
| 15. Deductible weight                                  | 12 291.025              | MT/LT   | 1105.271 MT/LT       |
| • Ballast  | 11 347.980              | MT/LT   | 112.271 MT/LT        |
| • Fresh Water  | 75.000                  | MT/LT   | 157.700 MT/LT        |
| • Fuel Oil (MFO)                                       | 616.421                 | MT/LT   | 609.000 MT/LT        |
| • Diesel Oil (MDO)                                     | 237.974                 | MT/LT   | 236.800 MT/LT        |
| • Lubricating Oil (LO)                                 | 13.650                  | MT/LT   | 13.500 MT/LT         |
| • Others   | -                       | MT/LT   | - MT/LT              |
| 16. Net Displacement                                   | 6 994.700               | MT/LT   | 33 666.030 MT/LT     |
| 17. Cargo loaded / discharged                          | 26.671.220              | MT/LT   |                      |

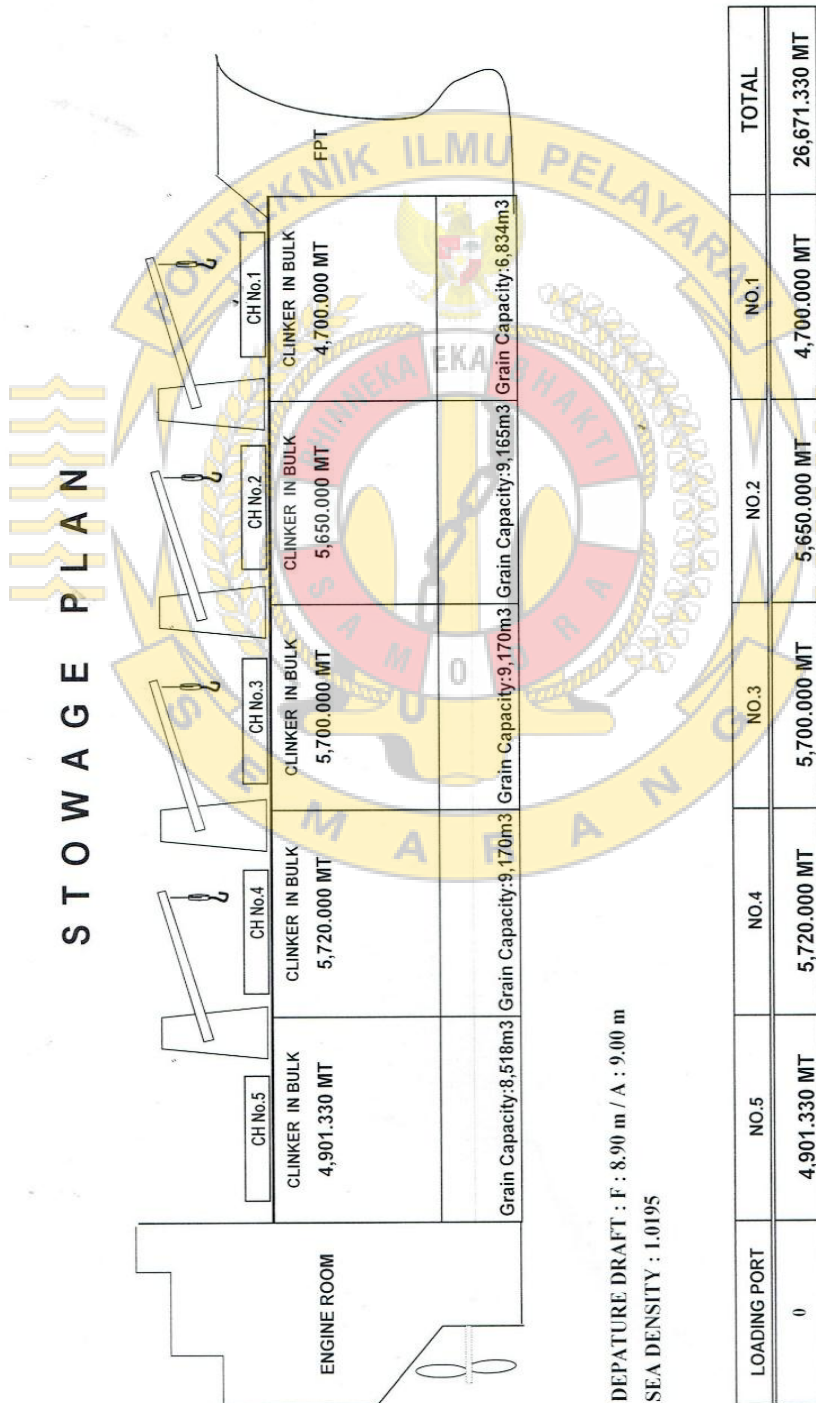
LAMPIRAN 4

STOWAGE PLAN MV. TAN BINH 234

M/V TAN BINH 234  
VIET NAM

VOY. NO. : 0420  
CARGO: CLINKER IN BULK  
QUANTITY : 26,671.330 MT

LOAD PORT: TURBAN-INDONESIA  
DISCH PORT: THILAWA - MYANMAR  
DATE: 21.MAR.2020



DEPARTURE DRAFT : F : 8.90 m / A : 9.00 m  
SEA DENSITY : 1.0195

NOTED BY: Capt. HOANG QUOC CUONG  
M.V. " TAN BINH 234

PREPARED BY: NGUYEN VAN THONG  
CHIEF OFFICER



## LAMPIRAN 5

## BERITA ACARA PENGEMBALIAN KARGO KLINKER



**PT VARIA USAHA BAHARI**

**PORT  
SERVICE  
COMPANY**

**BERITA ACARA**

Dengan ini bahwa PT. Varia Usaha Bahari menerangkan telah mengembalikan 4 unit armada yang tidak jadi dimuat yang tidak jadi dimuat oleh kapal MV. TAN BINH 234 pada tanggal 21 Maret 2020 dikarenakan muatan dalam keadaan basah adapun data asrmada berikut :

| NO | NOMOR POLISI | TONASE |
|----|--------------|--------|
| 1  | S 9651 UH    | 25.10  |
| 2  | W 9115 UG    | 29.14  |
| 3  | L 9013 UT    | 37.22  |
| 4  | L 9416 UR    | 35.94  |

Dengan berita acara ini dibuat dengan sesungguhnya, atas perhatian dan kerja samanya disampaikan terima kasih.

Tuban, 21 Maret 2020

VUBA

**VARIA USAHA BAHARI**

(GUGUST MIHARD DHIKO)

PT VARIA USAHA BAHARI  
Jl. Veteran No.171 A Gresik, Jawa Timur 61123  
Phone (031) 3987927  
Kantor perwakilan : Desa Glondong Gede No. 229  
Depan Balai Desa, Kec. Tambak Boyo, Kab. Tuban  
Phone. (0356) 411855

E-mail : vuba@silog.co.id

## LAMPIRAN 6

### TRANSKRIP WAWANCARA

#### Informan 1

Tanggal Wawancara : 05 Februari 2021

Tempat/ Waktu : Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban/ 09.00 WIB - selesai

#### Identitas informan

Nama : Heri

Jabatan : Foreman

Penulis : Assalamualaikum wr.wb, selamat pagi Bapak Heri, mohon maaf mengganggu waktunya bapak sebentar

Foreman : Waalaikumsalam wr.wb, iya selamat pagi juga det

Penulis : Mohon ijin pak, apakah pak Heri pagi ini lagi sibuk ?

Foreman : Kebetulan lagi tidak sibuk det, Ada apa det ?

Penulis : Iya pak, mohon ijin pak saya mau bertanya tentang proses penanganan kargo klinker yang mengalami kerusakan pak ?

Foreman : Oh gini det saya jelaskan prosesnya, untuk proses penanganan kerusakan kargo klinker itu yang pertama memastikan kargo klinker tersebut dalam kondisi rusak det dan diketahui oleh pihak kapal dalam bentuk basah atau menggumpal, yang kedua setelah itu mengonfirmasi ke pihak shipper disertai bukti foto yang jelas dan protes pihak kapal det

Penulis : Untuk dua penanganan tersebut apakah ada proses penanganan lain pak ?

Foreman : Oh ya ada satu lagi det maaf bapak lupa. Setelah dua proses penanganan tersebut untuk penanganan yang terakhir pihak shipper menyiapkan armada disertai data diri sopir, dan dibuatkan berita acara pengembalian kargo dari pihak pbm det.

Penulis : Oh jadi gitu ya pak, terimakasih sudah menjelaskan tentang prosesnya pak

Foreman : Iya sama-sama det kalau ada yang bingung sama ingin ditanyakan, tanyakan aja det gausah sungkan-sungkan

Penulis : Siap pak terimakasih banyak arahannya

Mengetahui,

Foreman



Heri  
VARIA USAHA BAHARI

**Informan 2**

**Tanggal Wawancara** : 20 Februari 2021

**Tempat/ Waktu** : Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban/ 13.00 WIB – Selesai

**Identitas Informan**

**Nama** : Joko Sutejo

**Jabatan** : Foreman

**Penulis** : Selamat siang Bapak Joko, mohon ijin apakah bapak sedang sibuk hari ini ?

**Foreman** : Selamat siang juga det, kebetulan tidak sibuk det. Ada apa ya ?

**Penulis** : Boleh saya meminta waktu bapak Joko untuk melakukan wawancara ?

**Foreman** : Boleh det, Wawancara apa tentang apa det ?

**Penulis** : Ijin pak, saya ingin bertanya mengenai faktor yang menyebabkan kargo klinker pada saat kondisi hujan pak ?

**Foreman** : Jadi gini det, untuk faktor penyebab rusaknya kargo klinker itu ada beberapa faktor det. Untuk faktor yang pertama adalah supir truck biasanya saling rebutan untuk melakukan penumpahan kargo klinker sehingga kargo klinker akan menumpuk terlalu tinggi tinggi mas, hal itu menyebabkan para buruh TKBM akan kesulitan untuk menutup kargo klinker dengan menggunakan terpal Ketika hujan.

**Penulis** : Untuk hal tersebut apakah dari bapak sendiri sudah mengarahkan ?

**Foreman** : Sudah det, tapi untuk mengatur para supir truck itu susah det. Soalnya mereka mendapatkan besaran upah tergantung berapa total tonase yang mereka dapat, jadinya para supir berusaha untuk mendapatkan total tonase yang banyak.

**Penulis** : Lalu apakah ada faktor lain selain faktor-faktor diatas pak ?

**Foreman** : Ada det, faktor selanjutnya itu ada di masalah terpal itu sendiri mas. Biasanya terpal yang kita gunakan itu rusak karena setelah dipakai tidak dilipat dan disimpan dengan benar oleh para buruh TKBM, sehingga terpal itu cepat rusak mas.

**Penulis** : Yang dimaksud bapak setelah terpal digunakan langsung disingkirkan begitu saja tanpa di lipat pak ?

**Foreman** : Benar det, Nah ada faktor selanjutnya juga ini det, ini terkait dengan struktur permukaan dermaga Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban yang tidak merata det, sehingga setelah hujan turun maka air akan menggenang.



- Penulis : Lalu bagaimana solusi bapak untuk sementara ini dalam menangani air yang menggenang tersebut ?
- Foreman : Biasanya saya akan memrintahkan para buruh TKBM untuk menyapu genangan air dan biasanya dibantu dengan menggunakan wheel loader det, tapi hasilnya masih kurang efektif juga det. Sehingga Ketika dilakukan pembongkaran kargo klinker dari truck maka bagian permukaan bawah klinker akan basah det.
- Penulis : Baik Pak Joko terimakasih banyak atas informasinya yang bermanfaat ini pak
- Foreman : Iya sama-sama det
- Penulis : Siap pak



**Informan 3**

**Tanggal Wawancara** : 20 Maret 2021

**Tempat / Waktu** : Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban / 15.00 WIB Selesai

**Identitas informan**

**Nama** : Ali Maksun

**Jabatan** : Mandor TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat)

**Penulis** : Selamat sore bapak

**Pak Ali** : Selamat sore det, ada apa det ?

**Penulis** : Saya ingin bertanya ke bapak mengenai pemuatan klinker ini pak

**Pak Ali** : Oh ya boleh det

**Penulis** : Mengenai kargo klinker yang terlalu menumpuk itu bagaimana ya pak ?

**Pak Ali** : Untuk permasalahan itu biasanya para supir truck saling rebutan det, jadi dari kita mengalami kendala untuk mengatur para supir truck itu. Akibatnya kargo klinker itu menumpuk terlalu tinggi det, dan ketika hujan turun itu parah buruh mengalami kesulitan untuk menutupi kargo klinker tersebut dengan menggunakan terpal karena terlalu tinggi.

**Penulis** : Jadi seperti itu ya pak, nah ketika jetty tergenang air mengapa pembersihan airnya kurang maksimal pak ?

**Pak Ali** : Untuk permasalahan jetty tidak semudah yang dibayangkan det, kita juga sudah berusaha semaksimal mungkin tapi memang dari permukaan jetty memang sudah tidak rata det dan tenaga buruh kerja kita juga terbatas det.

**Penulis** : Baik pak terimakasih atas informasinya pak

**Pak Ali** : Iya sama-sama det

Mengetahui

Mandor TKBM

  
VARIA SUJANA BAHARI

**Informan 4**

Tanggal Wawancara : 28 Maret 2021  
Tempat / Waktu : MV. TAN BINII 234 / 16.00 WIB – Selesai

**Identitas Informasi**

Nama : Twan Yen  
Jabatan : *Chief Officer*

Penulis : Selamat sore *Chief*

*Chief Officer* : Selamat sore pak. Ada apa pak?

Penulis : Jadi gini *Chief*, di jetty ada beberapa bagian kargo Klinker yang basah *Chief*.

*Chief Officer* : Oh iya tadi saya juga lihat di jetty, perintah dari *Captain* untuk kargo klinker yang basah tolong dikembalikan ke pabrik pak. Saya juga tidak berani tanggung jawab nanti di Pelabuhan bongkar jika ada kerusakan. Soalnya kalo basah seperti itu kualitasnya juga sudah beda dengan yang masih baik pak. Saya juga takut kalo ada yang sampe menempel di dalam palka, soalnya susah pada saat *cleaning* nanti


Penulis : Baik *Chief*

*Chief Officer* : Terimakasih pak

Penulis : Siap *Chief*

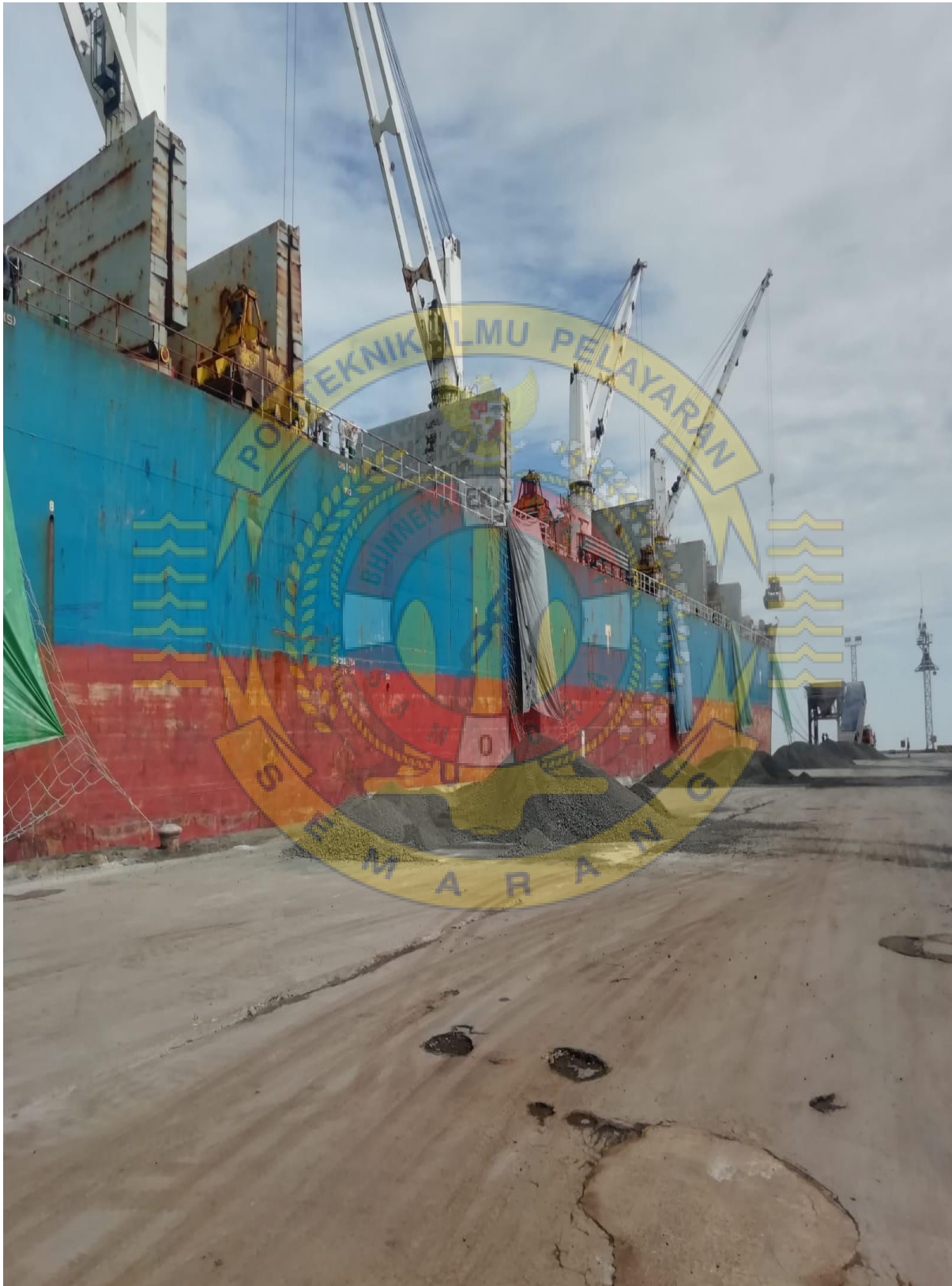
Mengetahui

*Chief Officer*

  
VARIA H...  
Twan yen

**LAMPIRAN 7**

**PROSES PEMUATAN KARGO KLINKER**





LAMPIRAN 8

**JETTY YANG TERGENANG AIR**





**LAMPIRAN 9*****BUCKET/WADAH UNTUK ALAS KARGO KLINKER***

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : NUR SHOLIKIN
2. Tempat dan Tanggal Lahir : REMBANG, 01 JANUARI 1999
3. NIT : 551811336996 K
4. Agama : ISLAM
5. Alamat Asal : DS. TANJUNGAN RT 06/RW 02, KEC. KRAGAN,  
KAB. REMBANG.
6. Nama Orang Tua
  - a. Ayah : RUSLAN
  - b. Ibu : RUKMIASIH
7. Riwayat Pendidikan
  - a. Sekolah Dasar : SD NEGERI 2 KEBLORAN
  - b. SMP : SMP NEGERI 1 KRAGAN
  - c. SMA : SMA NEGERI 1 KRAGAN
  - d. Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG
8. Pengalaman Praktek Darat (PRADA)
  - a. Perusahaan : PT. VARIA USAHA BAHARI TUBAN
  - b. Alamat Perusahaan : JL. RAYA GELONDONG, DS. GELONDONGGEDE,  
KEC. TAMBAKBOYO, KAB. TUBAN, JAWA  
TIMUR.