



**UPAYA MENGATASI KETERLAMBATAN PROSES BONGKAR MUAT
PETI KEMAS PADA MV. IFAMA MAS
DI PELABUHAN**

SKRIPSI

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

Oleh

LELIANA FLORANTINA

NIT: 551811126577 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2023

HALAMAN PERSETUJUAN
UPAYA MENGATASI KETERLAMBATAN PROSES BONGKAR MUAT
PETI KEMAS PADA MV. IFAMA MAS DI PELABUHAN

Disusun oleh:

LELIANA FLORANTINA
NIT. 551811126577 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

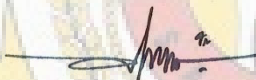
Semarang,2023

Dosen Pembimbing I

Materi

Dosen Pembimbing II

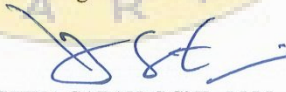
Metodologi dan Penulisan


Dr. Capt. ILHAM ASHARI, S.Si.T., M.M., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19791129 200502 1 001


PRADYOTO, S.PI., M.AP
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19610214 201510 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika


YUSTINA SAPAN, S.Si.T., M.M
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Leliana Florantina

NIT : 551811126577 N

Program Studi : NAUTIKA

Skripsi dengan Judul : “UPAYA MENGATASI KETERLAMBATAN PROSES BONGKAR MUAT PETI KEMAS PADA MV. IFAMA MAS DI PELABUHAN”

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,2023



Yang membuat pernyataan,

LELIANA FLORANTINA

NIT. 551811126577 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Kebahagiaan sesungguhnya ketika mampu mensyukuri setiap nikmat yang Allah SWT berikan.
2. Sebaik-baiknya manusia adalah yang bermanfaat bagi orang lain.
3. Kamu bisa melakukan apa saja, tapi tidak semuanya.



PRAKATA

Alhamdulillah, puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga dapat menyusun dan menyelesaikan penelitian yang berjudul "UPAYA MENGATASI KETERLAMBATAN PROSES BONGKAR MUAT PETI KEMAS PADA MV. IFAMA MAS DI PELABUHAN."

Penulisan skripsi ini disusun bertujuan untuk memenuhi persyaratan sebagai tugas akhir (semester VIII) Program Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Dan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang Nautika Program Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta petunjuk dari berbagai pihak dengan penuh kesabaran dan keikhlasan. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, MM., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Yustina Sapan, S.Si.T., M.M selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Dr. Capt. Ilham Ashari, S.Si.T., M.M., M.Mar, selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi atas arahan dan bimbingannya.
4. Bapak Pranyoto, S.PI., M.AP selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan atas arahan dan bimbingannya
5. Seluruh Jajaran Dosen, dan Staf Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu yang bermanfaat dalam penyusunan skripsi ini.
6. Ibu Nur Asiyah dan Bapak Hadi Supriyanto yang senantiasa memberikan dukungan dan doa agar peneliti dapat menggapai harapannya. Terimakasih sudah menjadi orang tua yang sempurna.
7. Seluruh kru MV. Ifama Mas

8. Semua pihak yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu, yang membantu dalam menyelesaikan penelitian ini.

Semoga segala bantuan yang telah diberikan kepada penulis menjadi amalan yang akan mendapatkan balasan dari Allah SWT. Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberikan pengetahuan yang baru serta bermanfaat bagi berbagai pihak.



ABSTRAKSI

Florantina, Leliana, 2023, “UPAYA MENGATASI KETERLAMBATAN PROSES BONGKAR MUAT PETI KEMAS PADA MV. IFAMA MAS di Pelabuhan”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Capt. Ilham Ashari, S.Si.T., M.M., M.Mar, Pembimbing II: Pranyoto, S.PI., M.AP.

Keterlambatan proses bongkar muat peti kemas bergantung pada sejumlah faktor. Ditemukan dalam pelaksanaan bongkar muat ada penambahan muatan tidak terduga. Pemasangan pengaman peti kemas banyak yang tidak sesuai, *crane* operator kurang memperhatikan atau kurang hati-hati saat bongkar muat peti kemas.

Tujuan penelitian ini adalah mengetahui apa saja faktor yang menyebabkan tidak lancarnya proses bongkar muat peti kemas serta upaya mengatasi keterlambatan proses bongkar muat peti kemas pada MV. Ifama Mas di pelabuhan. Metode digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif. Peneliti menggunakan metode wawancara, observasi, dokumentasi. Mualim I, Mualim III dan Bosun dilibatkan didalam wawancara untuk mendapatkan informasi terkait permasalahan yang diteliti.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan masalah faktor yang menyebabkan tidak lancarnya proses bongkar muat peti kemas adalah *bay plan* sering mengalami perubahan dimana sering terjadinya penambahan peti kemas yang tidak terduga dan kurangnya koordinasi antara pihak pelabuhan dan pihak kapal. Faktor-faktor lain yang menyebabkan tidak lancarnya proses bongkar muat peti kemas adalah Sumber Daya Manusia (SDM) kurang terampil. Upaya mengatasi keterlambatan bongkar muat peti kemas adalah melakukan perencanaan dan persiapan bongkar muat yang baik agar proses bongkar muat peti kemas berjalan dengan lancar, melakukan pengawasan dari pihak kapal kepada orang-orang yang bekerja di atas kapal.

Kata Kunci: keterlambatan, bongkar muat, peti kemas, kapal

ABSTRACT

Florantina, Leliana, 2023, “Efforts to Overcome the Lateness in Loading and Unloading Containers on MV. IFAMA MAS at the Harbor” Thesis, Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor I: Dr. Capt. Ilham Ashari, S.Si.T., M.M., M.Mar, Advisor II: Pranyoto, S.PI., M.AP.

The late process of loading and unloading containers depends on a number of factors. It was found that during the loading and unloading process there was an unexpected addition of cargo. The installation of many container guards is not appropriate, crane operators pay little attention or are not careful when loading and unloading containers.

The purpose of this study is to find out what are the factors that cause the process of loading and unloading containers to be smooth and to improve the smoothness of the process of loading and unloading containers on MV. Ifama Mas at the port. The method used in this research is descriptive qualitative method. Researchers used the method of interviews, observation, documentation. Mualim I, Mualim III and Bosun joined in the interview to obtain information related to the problem under study.

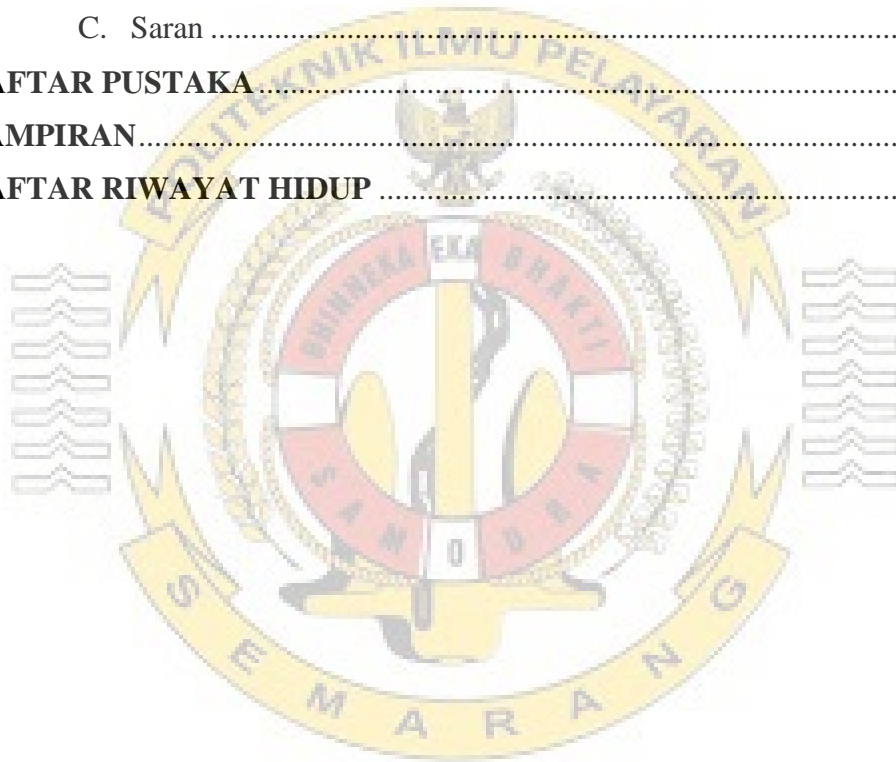
Based on the results revealed that factors that cause the process of loading and unloading containers became not smooth is the bay plan often changes, where unexpected additions of containers often occur and a lack of coordination between the port and the ship. Other factors that cause the container loading and unloading process not running smoothly are the lack of skilled Human Resources (HR). Efforts to improve the smoothness loading and unloading of containers are planning and preparing for good loading and unloading so that the container loading and unloading process goes well, Supervising the ship's side of the people working on the ship.

Keywords: lateness, loading and unloading, container, vessel

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	ii
HALMAN PERSETUJUAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iv
PRAKATA	v
ABSTRAKSI	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian	4
C. Rumusan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Hasil Penelitian	5
BAB II KAJIAN TEORI	7
A. Deskripsi Teori	7
B. Kerangka Penelitian	22
BAB III METODE PENELITIAN	Error! Bookmark not defined.
A. Metode Penelitian	Error! Bookmark not defined.
B. Tempat Penelitian	Error! Bookmark not defined.
C. Sampel Sumber Data Penelitian	Error! Bookmark not defined.
D. Teknik Pengumpulan Data	Error! Bookmark not defined.
E. Instrumen Penelitian	Error! Bookmark not defined.
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	Error! Bookmark not defined.
G. Uji Keabsahan Data	Error! Bookmark not defined.

BAB IV HASIL PENELITIAN	Error! Bookmark not defined.
A. Gambaran Konteks Penelitian	Error! Bookmark not defined.
B. Deskripsi Data.....	Error! Bookmark not defined.
C. Temuan	Error! Bookmark not defined.
D. Pembahasan Hasil Penelitian	Error! Bookmark not defined.
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	34
A. Simpulan	34
B. Keterbatasan Penelitian.....	34
C. Saran	35
DAFTAR PUSTAKA	58
LAMPIRAN	67
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	69



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu**Error! Bookmark not defined.**

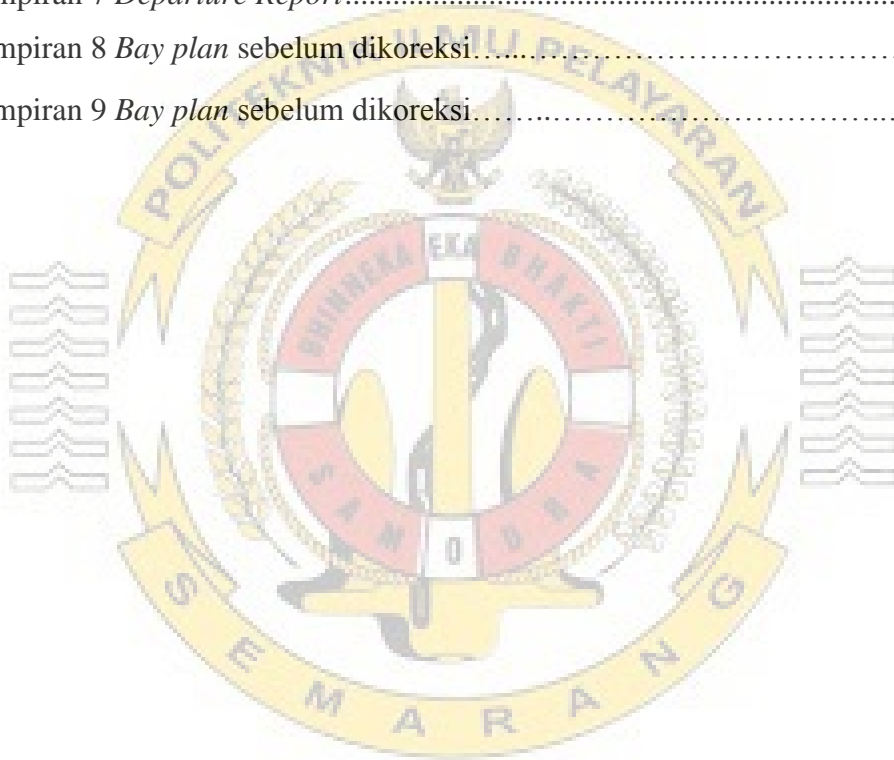


DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Penomoran <i>Bay</i>	19
Gambar 2.2 Penomoran <i>Tier</i> dan <i>Row</i>	20
Gambar 2.3 Kerangka Penelitian	23
Gambar 3.1 Teknik Triangulasi	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.1 MV. Ifama Mas	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.2 Ship Particular MV. Ifama Mas	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.3 Palka MV. Ifama Mas	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.5 Muatan Susulan MV. Ifama Mas	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.6 Peti Kemas Rusak.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.7 Peti Kemas 3 Tier tidak dilashing	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.8 Metode <i>Lashing Bar</i> Peti Kemas 2 Tier	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.9 Metode <i>Lashing Bar Container</i> 3 Tier	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.10 Penempatan Alat <i>Lashing</i>	Error! Bookmark not defined.

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship Particular</i> MV. Ifama Mas	59
Lampiran 2 <i>Crew list</i> MV. Ifama Mas	60
Lampiran 3 <i>Arrival Report</i> MV. Ifama Mas	61
Lampiran 4 Rincian Muatan Awal	62
Lampiran 5 Rincian Final	63
Lampiran 6 <i>Sailing Order</i>	64
Lampiran 7 <i>Departure Report</i>	65
Lampiran 8 <i>Bay plan</i> sebelum dikoreksi	74
Lampiran 9 <i>Bay plan</i> sebelum dikoreksi	75



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kapal peti kemas adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut barang atau muatan dalam bentuk atau ukuran *container* intermodal. Peti kemas adalah suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali dan dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya dengan aman dan menghindari terjadinya kerusakan pada muatan. Mula-mula yang dimuat dalam peti kemas ialah barang-barang elektronik, kamera, peralatan laboratorium yang kecil tetapi mempunyai nilai yang tinggi. Sekarang hampir semua komoditi dimuat ke dalam peti kemas, seperti minyak dalam *tank container*, minuman dalam kaleng, tekstil, pakaian jadi, keramik, peti teh, kopi curah, tembakau dan lain-lain.

Hadirnya sistem pengangkutan dengan menggunakan peti kemas maka banyak bermunculan kapal-kapal yang khusus digunakan untuk mengantarkan muatan peti kemas dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar yang dituju sebagai sarana transportasi barang. Dalam upaya mengatasi arus barang di dunia internasional, sistem peti kemas ini mampu mengemas muatan dengan aman dan pemindahan serta ruang geraknya lebih cepat.

Menurut Siana (2020: 4) kita dapati bahwa dengan menggunakan sistem peti kemas maka keuntungan-keuntungan yang dapat diperoleh adalah sebagai berikut:

1. Bongkar muat dapat dilakukan dengan cepat dan aman.

2. Biaya *stevedor* kecil (buruh sedikit).
3. Pelayanannya mudah.
4. Mengurangi resiko kerusakan dan pencurian.
5. Bisa untuk angkutan *door to door service*.

Dalam proses bongkar muat mengetahui cara penanganan dan karakteristik muatan dapat membantu proses bongkar muat dengan waktu seefisien dan semaksimal mungkin secara lancar dan dapat tercapai apabila semua pihak terkait menyadari akan tanggung jawab dan tugasnya masing-masing. Namun dalam kenyataannya yang terjadi ketika kegiatan penanganan muatan masih terdapat banyak hal yang tidak memenuhi persyaratan yang ada, sehingga menghambat proses bongkar muat.

MV Ifama Mas merupakan kapal dibawah manajemen PT. Temas Shipping yang mengangkut peti kemas, yang dimana tempat peneliti melakukan praktik laut dan penelitian. Sebelum melakukan proses bongkar muat dilakukan adanya proses pembuatan *bay plan*, yang dimana *bay plan* adalah kunci utama dalam angkutan peti kemas melalui kapal agar ruang palka dapat dibagi dengan ketentuan serta pemisahan tempat sesuai ketentuan. Namun peneliti sering menemukan bahwa *bay plan* sering mengalami perbaikan. Prosedur kerja yang kurang baik dan proses pembuatan *bay plan* yang kurang sempurna mengakibatkan *delay* pada kapal.

Sistem pengangkutan barang dengan peti kemas juga diperlukan suatu sistem pengamanan ketika muatan sudah di atas kapal, yaitu salah satunya *lashing* yang harus dilakukan pada setiap muatan. *Lashing* ini sedikit berbeda dengan yang ada di kapal-kapal konvensional. Pengaturan dan pengamanan peti kemas yang baik dan memenuhi aturan pemuatan secara

langsung menjamin keselamatan muatan itu sendiri, semua hal yang berkaitan dengan pemuatan, pengaturan, dan sistem pengamanan peti kemas di atas kapal harus sesuai dengan aturan dan kemampuan kapal. Pada contoh yang terjadi, walaupun ukuran dan bentuk dari pengaman muatan sudah sesuai dengan aturan, pada sepatu *container (mid lock)* yaitu salah satu jenis dari sepatu *container* (peralatan pengamanan untuk mengikat dasar peti kemas dengan badan kapal) namun pada pengaturan penataan untuk peti kemas tidak sesuai, karena banyak dari buruh tidak mengikat semua dasar peti kemas sehingga peti kemas tidak kokoh menempel dengan badan kapal. Contoh lain adalah pada pemasangan alat *lashing* pada peti kemas banyak yang tidak sesuai, yang seharusnya *tier* dipasang *long lashing bar*, banyak buruh yang memasang menggunakan *short lashing bar*, sehingga tidak mampu menahan dan mengunci peti kemas pada badan kapal dengan baik. Hal ini tentu saja sangat membahayakan kelangsungan pelayaran pada saat diperjalanan. Demikian pula saat proses bongkar muat buruh yang bertugas atau operator dari *gantry crane* kurang memperhatikan atau kurang hati-hati saat bongkar muat peti kemas dari kapal atau pada saat memasukkan peti kemas ke kapal sehingga mengakibatkan peti kemas tersebut rusak.

Peneliti melakukan penelitian selama praktik laut di kapal MV. Ifama Mas yang berkaitan dengan proses bongkar muat peti kemas bahwa permasalahan ini diambil dari *survey* lapangan langsung, selama diatas kapal sistem pemuatan tidak sesuai prosedur yang ada. Pada pelabuhan yang disinggahi proses bongkar muat banyak mengalami permasalahan yang disebabkan oleh orang-orang yang terlibat dalam proses bongkar muat kurang

terampil. Pengetahuan tentang aspek peti kemas dan kapal khusus peti kemas kurang dikuasai serta prosedur kerja kurang baik.

Pengawasan saat bongkar muat maupun pengecekan peti kemas dan peralatannya harus selalu dilakukan secara teratur selama perjalanan sampai kapal tiba di pelabuhan yang dituju. Berdasarkan permasalahan tersebut, maka peneliti mengangkat permasalahan tersebut dalam skripsi yang berjudul: “Upaya Mengatasi Keterlambatan Proses Bongkar Muat Peti Kemas pada MV. Ifama Mas di Pelabuhan.”

B. Fokus Penelitian

Supaya penelitian lebih rinci terhadap permasalahan yang ingin dibahas, sehingga peneliti akan membahas berkaitan dengan penyebab tidak lancarnya proses bongkar muat dan upaya untuk meningkatkan keterlambatan bongkar muat peti kemas pada MV. Ifama Mas di Pelabuhan.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan di atas, maka peneliti mengidentifikasi pokok-pokok permasalahan yang dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana proses bongkar muat peti kemas pada MV. Ifama Mas?
2. Bagaimana upaya mengatasi keterlambatan proses bongkar muat peti kemas pada MV. Ifama Mas?

D. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui proses bongkar muat peti kemas agar kegiatan bongkar muat dapat berjalan dengan lancar.

2. Untuk mengetahui upaya mengatasi keterlambatan proses bongkar muat peti kemas guna meminimalisir adanya keterlambatan bongkar muat peti kemas.

E. Manfaat Hasil Penelitian

1. Manfaat Teoritis

- a. Membagikan pengalaman peneliti, khususnya kepada pembaca yang belum memiliki pengalaman tentang tata cara pemuatan peti kemas sebelumnya agar setidaknya memiliki pengetahuan tentang proses pemuatan peti kemas yang baik dan benar.
- b. Menambah pengetahuan, wawasan serta manfaat pembaca tentang proses peningkatan kualitas dari buruh sebuah pelabuhan.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi peneliti, mampu memaparkan ilmu serta pengalaman yang sudah didapat ketika peneliti melakukan praktik laut dan sebagai salah satu syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) di bidang Nautika.
- b. Bagi taruna taruni sebagai wawasan tambahan serta gambaran sebelum melakukan praktik laut dan persiapan menghadapi dunia kerja.
- c. Bagi Perusahaan, penelitian ini adalah solusi dalam menambah kesiapan dan kemampuan awak kapal, dan juga untuk mempelajari lebih dalam tata cara prosedur pemuatan peti kemas di atas *deck* secara baik dan benar.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Pembuatan skripsi ini peneliti menggunakan buku-buku untuk mengambil dan memilih teori-teori sebagai sarana penunjang untuk memudahkan dalam memahami skripsi ini.

Menurut Ervianto (2016: 34) keterlambatan adalah sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan. Keterlambatan bongkar muat peti kemas di terminal mirah ini terjadi karena adanya kesalahan dalam kegiatan bongkar maupun muat di lapangan penumpukan dan mengakibatkan ekspedisi dikenakan denda atau pinalti dan berpengaruh terhadap pendapatan. Menurut penelitian Aang Munawar Soleh (2018: 31) menunjukkan bahwa keterlambatan berpengaruh signifikan terhadap pendapatan. Sedangkan menurut Agus Setiawan (2018: 110) menyatakan bahwa keterlambatan tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan.

1. Jenis-jenis Peti Kemas

Menurut Armadi (2018: 6), Peti kemas atau *container* adalah kotak besar berukuran kotak yang terbuat dari besi atau logam yang dibuat menurut *standard* dimensi yang tahan cuaca yang berfungsi untuk mengangkut dan memuat muatan yang dapat diangkut atau dipindahkan ke

tempat yang jauh dan dapat berpindah dari satu mode transportasi ke mode transportasi lainnya dengan mudah tanpa harus mengeluarkan isi di dalam peti kemas. Hal-hal yang berkaitan dengan ukuran-ukuran, definisi-definisi, jenis-jenis dan lain sebagainya ditetapkan oleh ISO (*International Standard Organisation*), karena pada mulanya peti kemas dibangun dari berbagai macam ukuran yang tidak seragam. Menurut Armadi (2018: 16) ciri peti kemas sebagai alat transportasi dinyatakan sebagai "*The containers are made sturdy and strong and equipped with doors that are locked from the outside. All parts of the container including the door are united and cannot be removed or opened from the outside.*" Berdasarkan pernyataan tersebut dapat disimpulkan bahwa peti kemas memiliki sejumlah ciri diantaranya:

- a. Terbuat atau dibuat dari bahan yang kokoh dan kuat
- b. Dilengkapi dengan pintu yang dapat dikunci dari luar
- c. Semua bagiannya termasuk pintu dibuat menyatu dan tidak dapat dilepas atau dibongkar dari luar

Menurut Winarno, dkk (2018: 67) berdasarkan maksud penggunaannya, jenis peti kemas dapat dibedakan menjadi sebagai berikut:

- a. *General Cargo Container*

General cargo container adalah peti kemas tertutup dengan pintu di bagian belakang yang digunakan untuk mengangkut muatan umum atau semua muatan kering yang tidak memerlukan perlakuan khusus dan telah dikemas. *General cargo container* ada yang

berukuran 20'x8'x8'6" yang mempunyai volume dalam 31.8m³ dan dapat menampung muatan maksimum 18.350 Kg. Sedangkan kontainer yang berukuran 40'x8'x8'6" mempunyai volume dalam 68 m³ dengan kapasitas muat maksimum 27.000 Kg.

b. *Dry Bulk Container*

Dry bulk container adalah peti kemas yang terdapat lubang-lubang di atas dan di bawahnya untuk masuk dan keluarnya muatan dan dipergunakan untuk mengangkut muatan curah kering yang tidak dikemas seperti tepung, gandum, dan lain-lain.

c. *Thermal Container*

Thermal container adalah peti kemas yang di dalamnya terdapat pengatur suhu untuk menghindari kerusakan muatan dan dipergunakan untuk mengangkut muatan yang memerlukan perlakuan khusus. Sesuai dengan fungsinya maka jenis peti kemas ini terdiri atas:

- 1) *Insulated container*
- 2) *Refrigerated (reefer) container*
- 3) *Heated container*

Contoh muatan: Sayur-sayuran, hasil laut, buah-buahan, dan lain-lain.

d. *Open Top Container*

Open top container adalah peti kemas yang memiliki pintu di bagian belakang yang dilengkapi dengan penutup yang terbuat dari terpal untuk melindungi muatan dari pengaruh cuaca, dan biasanya digunakan untuk mengangkut muatan yang memiliki ukuran yang

tingginya melebihi ukuran tinggi peti kemas. Contoh: mesin-mesin, alat-alat berat, dan lain-lain.

e. *Open Side Container*

Open side container adalah suatu peti kemas yang terbuka pada bagian samping dan atasnya dengan penutup yang terbuat dari terpal. Biasanya digunakan untuk memuat barang yang lebih lebar atau lebih tinggi dari ukuran peti kemas.

2. Jenis-jenis Kapal Peti Kemas

Menurut Prabowo (2020: 7), kapal pengangkut peti kemas adalah sebuah kapal yang dirancang khusus untuk dapat mengangkut peti kemas. Biasanya pada kapal-kapal ini akan dilengkapi dengan alat-alat untuk dudukan serta penahan peti kemas (*container base cone*) sering disebut sepatu *container*. Begitu juga untuk kekuatan geladaknya harus cukup kuat menahan peti kemas yang diangkutnya. Kapal pengangkut peti kemas dapat dibedakan sebagai berikut:

a. *Kapal Semi Container*

Kapal *semi container* adalah kapal yang biasa digunakan untuk mengangkut peti kemas Bersama-sama dengan muatan yang tidak dimuat dalam peti kemas (*break bulk*), dengan kata lain muatan yang dibungkus secara konvensional. Pada bagian-bagian palka atau 14 ruang muat dari kapal ini terdapat lubang-lubang untuk pemasangan *base cone* bila akan dimuati peti kemas yang juga terdapat di atas geladaknya. Kapal-kapal jenis ini biasanya tidak

dipasang *cell guide*, karena bila dipasang akan menghalangi muatan *break bulk* serta ruangan untuk *break bulk cargo*nya akan berkurang.

b. Kapal *Full Container*

Kapal jenis ini digunakan hanya untuk mengangkut peti kemas. Pada ruangan-ruangan muat sudah dipasang *cell guide* sehingga peti kemas yang akan dimuat ke dalam ruang muat dapat dengan mudah diarahkan melalui *cell guide*. Di atas geladak kapal biasanya juga dipasang *cell guide*. Selain berfungsi untuk mengarahkan peti kemas pada tempat kedudukannya di dalam palka (*in hold*) dan di atas palka (*on deck*), *cell guide* juga berfungsi sebagai penahan peti kemas terhadap gaya-gaya kapal yang timbul pada saat kapal berlayar di laut bebas.

3. Alat *Lashing* Peti Kemas

Setelah peti kemas dimuat di dalam palka maupun di atas palka kapal, sebaiknya segera *dilashing* agar susunan peti kemas tidak runtuh dan menjadi satu kesatuan dengan badan kapal. Menurut Abrori (2017: 20) alat-alat *lashing* yang dijumpai di atas kapal antara lain:

a. *Single Bridge Base Cone*

Alat ini biasanya digunakan pada bagian dasar susunan peti kemas. Untuk penempatan di dalam dasar palka yang bagian bawahnya 15 dimasukkan ke dalam lubang penahan *base cone*, sedangkan untuk penempatan di atas geladak biasanya digunakan

jenis yang bagian bawahnya datar di mana nantinya dimasukkan ke penahan yang terdapat di atas tutup palka.

b. *Double Bridge Base Cone*

Alat ini biasanya dipasang pada bagian dasar dari deretan peti kemas ditengah-tengah dimana alat ini mengikat dua buah peti kemas sekaligus.

c. *Double Stacking Single Bridge Cone*

Alat ini berbentuk kerucut dengan pengikat atau penahan peti kemas terdapat di bagian atas dan bawah. Biasanya dipakai untuk penyusunan peti kemas ditingkat kedua di sisi paling luar, baik di muka atau belakang.

d. *Double Stacking Double Bridge Cone*

Alat ini terdiri dari 4 buah kerucut dimana 2 buah terpasang menghadap ke atas dan 2 buah lainnya menghadap ke bawah. Biasanya dipasang pada tingkat kedua susunan peti kemas di bagian tengah dimana akan mengikat 2 buah peti kemas yang saling berdampingan, baik peti kemas di bawah untuk *cone* yang menghadap ke bawah dan peti kemas di atas untuk *cone* yang menghadap ke atas, dengan demikian alat ini dapat mengikat 4 buah peti kemas sekaligus.

e. *Deck Pin* atau *Deck Locking Pin*

Kegunaan alat ini untuk menahan bagian dasar peti kemas setelah dimasukkan ke dalam *base cone*.

f. *Pigeon Hook*

Alat ini berfungsi sebagai tempat untuk mengaitkan *lashing bar*.

g. *Corner Casting Pin*

Cara penggunaan alat ini dengan cara memasukkan salah satu ujung kelubang sisi dari *corner casting* peti kemas dan ujung lainnya yang berada di bagian luar digunakan sebagai tempat untuk mengaitkan *lashing bar*.

h. *Twist Lock*

Alat ini berfungsi untuk mengikat peti kemas yang disusun menumpuk ke atas.

i. *Mid Lock*

Alat ini dipasang paling bawah yang berfungsi untuk menempelkan peti kemas pada badan kapal.

j. *Screw Bridge Fitting*

Alat ini dipasang di bagian paling atas dari peti kemas yang dapat mengikat 2 buah peti kemas sekaligus, dengan cara memutar pengencangnya yang berada di bagian tengah, bila pengencangnya diputar maka kedua ujung alat ini akan saling merapat.

k. *Turn Buckle*

Alat ini dipasang di geladak di tempat lashingan yang berada di deck. Bentuknya berupa dua batang berulir dimana ujung bagian bawah mempunyai ikatan berbentuk segel yang dikaitkan ditutup palka dan ujung yang lainnya dipasangkan pada ujung dari *lashing*

bar. Bila bagian tengah diputar maka kedua batang akan mengencang atau mengendur.

l. *Lashing Bar*

Alat ini berupa batang besi yang mempunyai ukuran panjang bermacam–macam, tergantung pada susunan ke beberapa susunan peti kemas yang akan dilashing.

m. *Extention Hook*

Alat ini digunakan untuk menyambung *lashing bar* yang tidak mencukupi untuk melashing peti kemas *high cube*. *Extention hook* berbentuk seperti di salah satu ujung dan ujung lainnya terdapat mata, alat ini akan dikaitkan kemata bagian bawah dari *lashing bar* sedangkan ujung lain dikaitkan dengan *turn buckle*.

n. *Lashing Point*

Lashing Point terletak pada tempat dimana corner casting bertumpu dimana selalu ada lubang untuk mengaitkan *turn buckle*.

1) Ukuran Peti Kemas Berdasarkan Standar ISO

Berdasarkan standar *International Standart Organization (ISO)* telah menetapkan ukuran-ukuran dari peti kemas adalah sebagai berikut:

a) Peti kemas 20 kaki (*twenty footer container*) yang mempunyai dimensi ukuran:

Panjang (20`)	:	6	m
Lebar (08`)	:	2.4	m

Tinggi	:	2.4	m
Daya angkut maksimum	:	18	Ton
Berat kosong peti kemas	:	2-2.5	Ton

b) Peti kemas 40 kaki (*fourty footer container*) yang mempunyai dimensi ukuran:

Panjang (40`)	:	12	m
Lebar (08`)	:	2.4	m
Tinggi	:	2.4	m
Daya angkut maksimum	:	30.4	Ton
Berat kosong peti kemas	:	3.5	Ton

2) Ukuran Peti Kemas Yang Tidak Sesuai Ukuran Standar

a) Peti kemas 10 kaki (*ten footer container*) yang mempunyai ukuran:

Panjang (45`)	:	3	m
Lebar (08`)	:	2.4	m
Tinggi	:	2.8	m
Daya angkut maksimum	:	8	Ton
Berat kosong peti kemas	:	1-1.2	Ton

b) Peti kemas 45 kaki (*fourty five footer container*) yang mempunyai ukuran:

Panjang (45`)	:	14	m
Lebar (08`)	:	2.4	m
Tinggi	:	2.8	m

Daya angkut maksimum	:	32.5	Ton
Berat kosong peti kemas	:	4.8	Ton

4. Konstruksi Peti Kemas

Konstruksi Peti kemas secara definisi yaitu terdiri dari berbagai macam-macam alat dan ukuran dalam penanganannya dan penataannya (Aziz Rohman, 2019: 10) konstruksi tersebut yaitu meliputi:

a. Dinding-dinding (*Walls*)

Konstruksi peti kemas yang terdiri dari dinding-dinding jenis ini tidak diperlukan kerangka, pada bagian ini tidak banyak menahan beban.

b. Tiang-tiang Pojok (*Corner Post*)

Pada peti kemas kekuatan terbesar yaitu ditahan oleh tiang-tiang pojok tapi dari itu sebaiknya untuk menghindari kerusakan pada peti kemas sebaiknya peti kemas yang beratnya lebih diletakkan di bawah dan yang lebih ringan diletakkan di atas.

c. *Corner Casting*

Corner casting yaitu bagian paling pokok dari peti kemas, terletak di siku-siku dari peti kemas. *Corner casting* dipasang di bagian atas dan di bagian bawah dari setiap *corner post*.

d. *Container Doors*

Container doors yaitu memiliki dua buah pintu yang terletak disalah satu ujung peti kemas. Mempunyai fungsi yaitu untuk memudahkan pada saat menyusun muatan ke dalam peti kemas.

5. Sistem Penandaan *Container*

Menurut Aziz Rohman (2019:12) sistem penandaan *container* pada kode pemilik (*owner's code*) sebagai berikut:

a. Kode:

Terdiri dari 4 huruf, berakhir dengan huruf U

Contoh:

CCCU: Perusahaan: *Compas Container*

Inc.

CLOU: Perusahaan: *Container Leasing*

b. Nomor Seri: Nomor Seri (*serial number*) terdiri dari 6 angka

Nomor seri yang dimulai dengan angka 2 (seperti 222020) menunjukkan *container* berukuran 20', sedangkan *container* yang berukuran 40' dimulai dengan angka 4.

6. Biro Klasifikasi

Tiap-tiap *container* mencantumkan biro klasifikasi dimana *container* di daftar, tanda klasifikasi dipasang pada pintu *container*.

7. Kode Negara

Kode negara adalah untuk mengetahui di negara mana *container* itu di daftar.

Contoh: FR 2250.

Ini berarti bahwa *container* itu didaftar di France (Perancis), ukuran 20', tinggi *container* 8'6", tipe *open-top* dengan pintu pada salah satu atau kedua ujungnya. Letak *country code* biasanya dibawah *owner's code*.

8. Pelat Pemilik

Pelat pemilik menunjukkan siapa pemilik *container* tersebut, tahun dan tempat pembuatan *container*.

9. *Stowage Plan*

Menurut Fakhruorri (2017: 37) *stowage plan* adalah bagan perencanaan pemuatan barang diatas kapal yang dibuat sebelum kapal melakukan proses bongkar muat. Dalam *stowage plan* ini terdapat nama pelabuhan bongkar, berat, posisi muatan tersebut di atas kapal. Muallim satu yang bertugas membuat rencana pemuatan diatas kapal yang berkoordinasi dengan pihak darat yaitu kantor cabang atau agen kapal, juru muat lapangan dengan memperhitungkan stabilitas kapal. Dalam proses pemuatan *stowage plan* dibagi menjadi dua macam, yaitu:

a. *Tentative Stowage Plan*

Tentative stowage plan adalah rencana pemuatan yang masih sementara atau masih gambaran sebelum pemuatan sesungguhnya dilakukan, tujuannya untuk memberi panduan antara muallim jaga dengan juru muat.

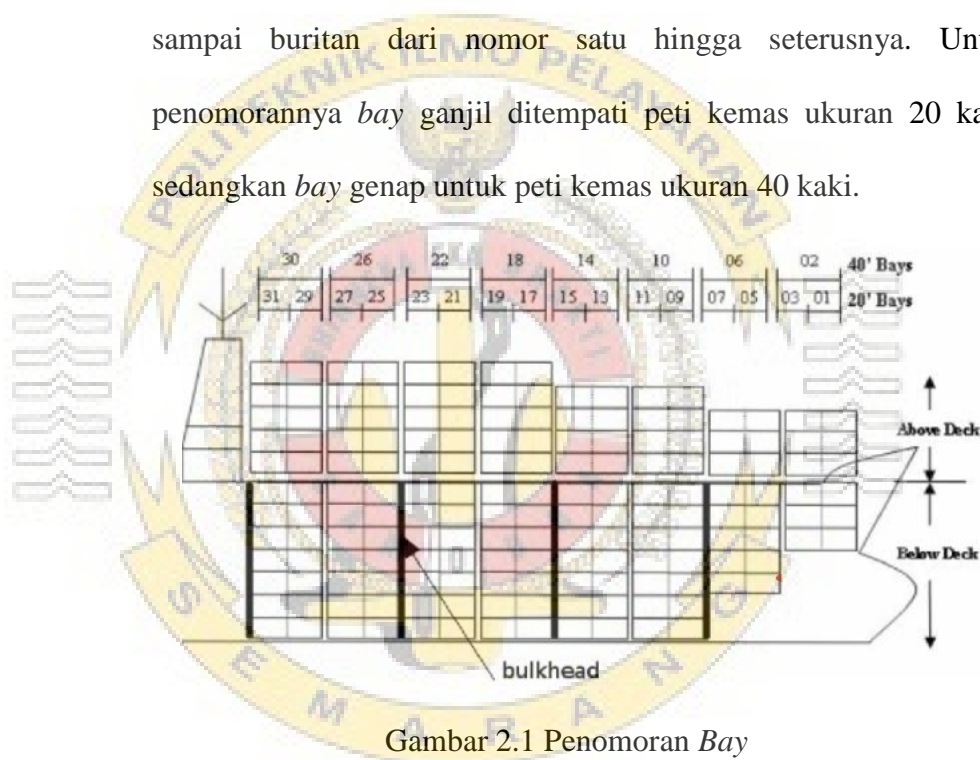
b. *Final Stowage Plan*

Final stowage plan adalah penempatan posisi muatan akhir, dan peti kemas siap untuk dimuat. Fungsi dari *stowage plan* adalah untuk mengetahui pelabuhan muat, pelabuhan bongkar serta posisi peti kemas diatas kapal. *stowage plan* dalam perencanaan muatan peti kemas sering disebut sebagai *container bay plan*.

c. *Bay Plan Container*

Bay plan adalah bagan perencanaan yang berupa panduan bagi mualim jaga untuk mengatur penempatan muatan yang mengacu terhadap *stowage plan* agar efisien saat proses pembongkaran muatan di tempat tujuan.

- 1) *Bay* adalah pembagian muatan secara membujur dari haluan sampai buritan dari nomor satu hingga seterusnya. Untuk penomorannya *bay* ganjil ditempati peti kemas ukuran 20 kaki, sedangkan *bay* genap untuk peti kemas ukuran 40 kaki.



Gambar 2.1 Penomoran Bay

Sumber: <https://www.semanticscholar.org/paper/Including-Containers-with-Dangerous-Goods-in-the-Kebedow-Open/72da0b8f1fc01514703103a01cd0d16712573aba/figure/0>

[Containers-with-Dangerous-Goods-in-the-Kebedow-](https://www.semanticscholar.org/paper/Including-Containers-with-Dangerous-Goods-in-the-Kebedow-Open/72da0b8f1fc01514703103a01cd0d16712573aba/figure/0)

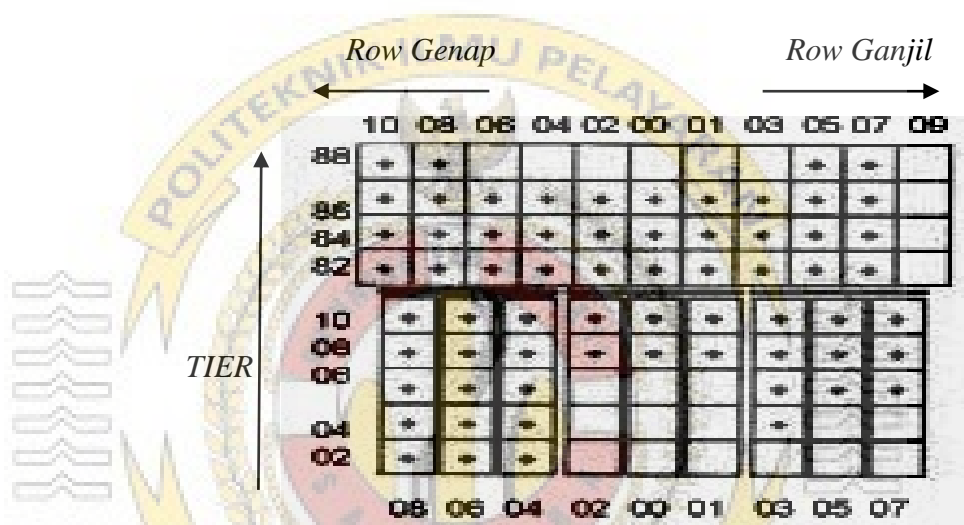
[Oppen/72da0b8f1fc01514703103a01cd0d16712573aba/figure/0](https://www.semanticscholar.org/paper/Including-Containers-with-Dangerous-Goods-in-the-Kebedow-Open/72da0b8f1fc01514703103a01cd0d16712573aba/figure/0)

- 2) *Row* adalah pembagian muatan secara melintang dari tengah ke kiri untuk *row* genap dan dari tengah ke kanan untuk *row* ganjil. Dihitung dari tengah kapal (*center line*) dengan nomor 00. Lebar *row* adalah sama dengan lebar peti kemas.

3) *Tier* adalah pembagian susunan muatan peti kemas secara *vertical*.

Untuk penomorannya dibagi menjadi dua yaitu:

- a) Peti kemas yang dimuat di dalam palka penomorannya genap dari 02, 04, 06 dan seterusnya dihitung dari bawah ke atas.
- b) Peti kemas yang dimuat di atas palka penomorannya genap dari 82, 84, 86, dan seterusnya hingga ke atas.



Gambar 2.2 Penomoran *Tier* dan *Row*

Sumber: MV. Ifama Mas *Cargo Securing Manual Book*

Dalam penanganan muatan terutama terutama pada saat kegiatan muatbongkar banyak hal yang perlu diperhatikan, diantaranya peralatan, *bay plan*, keadaan kapal diusahakan dalam posisi *even keel* (perbedaan *draft* depan dan *draft* belakang sama dengan nol), serta *pelashingan* khususnya untuk muatan yang terletak di atas geladak. Sehingga dengan memperhatikan hal tersebut diharapkan kegiatan bongkar-muat dapat berjalan cepat, aman serta terkendali.

Bay plan peti kemas adalah bagan pemuatan peti kemas secara membujur, melintang dan tegak. Membujur ditandai dengan nomor *bay* mulai dari depan ke belakang, dengan catatan nomor ganjil untuk peti kemas ukuran 20 kaki dan nomor genap untuk peti kemas ukuran 40 kaki. *Tier* dihitung dari atas ke bawah. Melintang ditandai dengan nomor *row* dimulai dari tengah dan dilihat dari belakang.

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

Bay plan biasanya berbentuk buku dengan lembaran-lembaran untuk masing-masing *bay*. Dengan banyaknya jenis peti kemas yang dimuat, didalam *Bay plan* peti kemas diberi tanda-tanda jumlah dan posisinya sesuai *bay*, *row*, atau *tier*. Apabila pemuatan dan pembongkaran dilakukan di beberapa pelabuhan yang berlainan, maka untuk membedakan antara peti kemas yang dibongkar atau dimuat di tiap-tiap pelabuhan diberi warna yang berbeda dan juga tanda yang jelas agar regu jaga mengerti bagian mana yang dibongkar dan bagian mana yang boleh dimuat.

10. Definisi Operasional

Upaya memudahkan pembahasan skripsi dengan judul yang dimaksud diatas, maka disusunlah pengertian dan istilah yang terdapat dalam pembahasan skripsi pada tiap bab, diantaranya sebagai berikut:

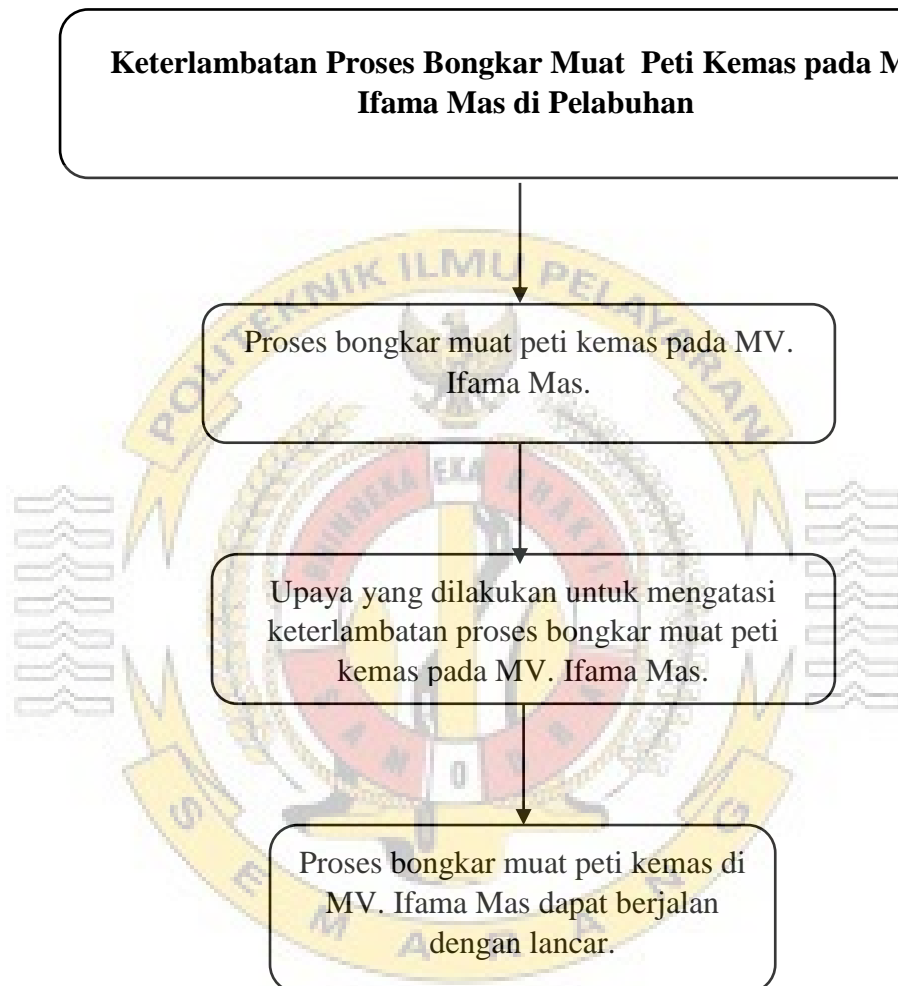
- a. *Over carriage cargo* adalah keadaan dimana suatu muatan terbawa melewati pelabuhan bongkarnya, karena kelalaian dalam membongkar.

- b. *Over stowae cargo* adalah keadaan dimana suatu muatan akan dibongkar berada di bagian bawah dari muatan pelabuhan berikutnya.
- c. *Stowage factor* adalah jumlah ruangan dalam *cft* atau *cbm* yang digunakan untuk memadatkan muatan seberat 1 ton.
- d. *Full and down* adalah suatu keadaan dimana kapal dimuatai hingga seluruh ruang muat penuh dan mencapai sarat maksimum yang diijinkan.
- e. *Capacity plan* adalah bagian kapal yang berisi data-data tentang kapasitas ruang muat, daya angkut, ukuran palka, dan tangka, *deadweight scale*, *free board*, letak titik berat palka atau tangka.
- f. *Deck load capacity* adalah kemampuan sebuah geladak untuk menahan beban muatan di atasnya, dinyatakan dalam ton/m² atau *Ibs/ft²*.
- g. *Container bay plan* adalah suatu bagan penempatan *container* didalam palka dan diatas geladak, dengan urutan *bay* ganjil/genap dihitung dari depan, *row* ganjil/genap dihitung dari tengah dan dilihat dari belakang, *tier in hold and on deck*.

B. Kerangka Penelitian

Agar penyampaian penelitian lebih mudah dipahami serta runtut, adapun salah satu penggambaran konsep pemikiran dapat dipaparkan dalam bentuk kerangka berfikir. Tujuan dari kerangka penelitian ini adalah untuk dapat memaparkan pembahasan dari skripsi ini, maka dibuat suatu kerangka penelitian terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok, berdasarkan masalah yang akan diangkat maka yang dikemukakan sebagai alternatif

sebagai penyelesaian masalah sehingga muncul solusi yang menjadi pilihan sebagai penyelesaian masalah. Dari uraian tersebut dapat dilihat suatu bagian



kerangka penelitian secara garis besar.

Gambar 2.3 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan teknik analisa, temuan, pembahasan hasil penelitian yang sudah dijelaskan oleh peneliti tentang faktor yang menyebabkan tidak lancarnya proses bongkar muat peti kemas pada MV. Ifama Mas dan Upaya Mengatasi Keterlambatan Proses Bongkar Muat Peti Kemas pada Mv. Ifama Mas di Pelabuhan, didapat kesimpulan sebagai berikut:

1. Penyebab keterlambatan bongkar muat peti kemas adalah *bay plan* sering mengalami perubahan dimana sering terjadinya penambahan peti kemas yang tidak terduga dan kurangnya koordinasi antara pihak pelabuhan dan pihak kapal. Faktor-faktor lain yang menyebabkan tidak lancarnya proses bongkar muat peti kemas adalah Sumber Daya Manusia (SDM) kurang terampil.
2. Upaya mengatasi keterlambatan bongkar muat peti kemas adalah melakukan perencanaan dan persiapan bongkar muat yang baik agar proses bongkar muat peti kemas dapat berjalan dengan lancar. Melakukan pengawasan dari pihak kapal kepada orang-orang yang bekerja di atas kapal. Serta memberikan pendidikan dan pelatihan kepada orang-orang yang terlibat bekerja di atas kapal dari pelabuhan.

B. Keterbatasan Penelitian

Keterbatasan penelitian merupakan hal-hal yang sebenarnya tercakup di dalam keluasan lingkup penelitian tapi karena terdapat kesulitan-kesulitan metodologis atau prosedural tertentu sehingga tidak dapat dicakup di dalam

penelitian dan di luar kendali peneliti. Adapun keterbatasan penelitian dalam penelitian ini yaitu:

1. Pembahasan dalam permasalahan hanya membahas tentang orang-orang pelabuhan yang terlibat dalam proses bongkar muat.
2. Peneliti hanya melakukan wawancara kepada pihak kapal, dikarenakan saat itu pandemi *Covid-19* sehingga peneliti terbatas melakukan penelitian dan wawancara serta larangan untuk turun dari kapal dan berinteraksi dengan orang luar.
3. Kurangnya dokumentasi pada saat proses bongkar muat

C. Saran

Berdasarkan penelitian yang dilakukan peneliti tentang cara mengatasi keterlambatan dan Upaya Mengatasi Keterlambatan Proses Bongkar Muat Peti Kemas pada MV. Ifama Mas di Pelabuhan, sebagai langkah perbaikan peneliti memberikan saran kepada pihak kapal, pihak pelabuhan, pembaca dan semua yang terlibat dalam penelitian ini untuk menambah wawasan, adapun saran yang diberikan yaitu:

1. Melakukan koordinasi berkala antara pihak kapal dengan pihak pelabuhan berkaitan dengan muatan dan menginformasikan apabila ada perubahan muatan agar dapat ditanggapi dengan tepat oleh pihak kapal.
2. Memberikan pendidikan dan pelatihan kepada orang-orang yang terlibat bekerja di atas kapal dari pelabuhan, agar mendapatkan tenaga kerja yang terampil dan professional.

3. Pihak kapal melakukan pengawasan terhadap kegiatan bongkar muat peti kemas serta melakukan pengawasan pekerja buruh yang bekerja di atas kapal secara terus menerus.



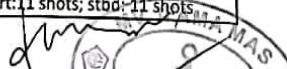
DAFTAR PUSTAKA

- Abrori, Mokhammad. 2017. *Jurnal Saintek Maritime Volume XVI Nomor 2*.
- Arsyad, A. 2011. *Media Pembelajaran*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Armadi, Riky. 2018. *Efficiency Analysis of Operational Performance in Container Terminal: A Case Study in BICT Container Terminal, North Sumatera, Indonesia*. Rotterdam: Erasmus University Rotterdam.
- Moleong, Lexy J. (2012). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Aziz Moh, Rohman. 2019, *Penanganan dan Pengaturan Muatan Untuk Diklat ANT-III*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Fakhrurrrzi. 2017. *Penanganan, Pengaturan dan Pengamanan Muatan Kapal*. Semarang: Akademi Pelayaran Niaga Indonesia (AKPELNI).
- Prabowo, Guntoro. 2020. *Hubungan Free Surface Effect Dengan Stabilitas Kapal KM. SELILI BARU*. Surabaya: Politeknik Pelayaran Surabaya.
- Siana, Isnaeni. 2020. *Upaya Penanganan Shortage Container Dalam Penyediaan Container Ekspor Oleh PT.ADIL BERKAH BERDIKARI*. Semarang: Universitas Maritim AMNI (UNIMAR AMNI) Semarang.
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*. Bandung: CV.Alfabeta.
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: CV.Alfabeta.
- Warul Walidin, Saifullah, & Tabrani. 2015. *Metodologi Penelitian Kualitatif & Grounded Theory*. Aceh: FTK Ar-Raniry Press.
- Winarno, Purwantini, Astono. 2018. *Penanganan Muatan Berbahaya di Terminal Peti Kemas Semarang*. Volume 9. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Yusuf, A. M. 2014. *Kuantitatif, Kualitatif, & Penelitian Gabungan*. Jakarta: Kencana.

Lampiran 1 *Ship Particular* MV. Ifama Mas**PT TEMAS SHIPPING**

Together Build The Nation

MV. IFAMA MAS				
PARTICULARS			COMMUNICATION	
CALL SIGN	YDIW2	MOBILE PHONE	NONE	
IMO NUMBER	9164251	FLEET BROADBAND	+(870) 19216801	
OFFICIAL NUMBER	HK-4106	FLEET 77 PHONE (MASTER)	N/A	
LOYDS NUMBER	9164251	FLEET 77 PHONE (BRIDGE)	N/A	
PANAMA ID NUMBER	N/A	IRIDIUM PORTABLE	N/A	
SUEZ ID NUMBER	N/A	IRIDIUM RPS BEAM 100	N/A	
PORT OF REGISTRY	JAKARTA	INMARSAT C #1	452504874	
NATIONALITY	INDONESIA	INMARSAT C #2	452504875	
CLASIFICATION	CCS	DSC / MMSI	525119190	
TYPE	CONTAINER			
OWNER	PT.TEMAS SHIPPING			
CHARTERER	PT.TEMAS SHIPPING			
OPERATOR	PT.TEMAS SHIPPING			
BUILDER	China Shipbuilding Corp.	CARGO GEAR / EQUIPMENT		
LAUNCHED	Jul 17, 1998	Crane No. 1	50ton SWL from 3m - 20m	
DELIVERED	Nov 03, 1998		40ton SWL from 3m - 26m	
DIMENSION		Crane No. 2	30ton SWL from 3m - 30m	
LENGTH OVER ALL	155.0			
LENGTH Between Perpendicular	145.0	CARGO SPACE		
BREADTH (Moulded)	25.0	TEUs	1092	
DEPTH (Moulded)	13.9	FEUs	564	
DEPTH (Upper Deck/DK #12)	14.1	Reffers	206	
DEPTH (Bridge Deck/DK 'B')	30.55	PROPULSION / MACHINERY		
DRAFT (Ballast)	6.61	Main Engine	MCR: 9990kw @ 127 RPM	
AIR DRAFT (keel to mast)	42.5	Hitachi-man	CSR: 11543ps @ 120.3 RPM	
Fresh Water Allowance : 184 mm / 7.24 in		7SS0 MC-C	HFO cons : 34.4 tons/day	
TONNAGES		Propeller	Single 5 blade propeller	
	Gross	Net	Dia : 5.61m; pitch : 4773.3mm	
International '69	14120	6004	10 Tons @ 871 BHP	
Suez	14888.5	12192.56	640 kW input	
Panama	48088.933	12501.61	1650mm x 4 blades	
WEIGHT / DISPLACEMENT (In metric tons)		Auxiliary Engine	3 sets ; Rating 1518.75 Kva	
	Draft (m)	Disp	DWT	@ 900 RPM; cons: 1740ps
Top Fresh	9.897	24277	18156	@ 900 RPM
Fresh	9.699	23650	17529	Rudder
Tropical	9.713	24286	18165	angle : 2 x 27°
Summer	9.515	23647	17525	Mooring Winch
Winter	9.317	23012	16891	12 ton x 15m/min
Light ship	3.128	6121	N/A	Anchor Winch
Block Coefficient : 0.699				20 ton x 9m/min
Keel Laid : Apr 08, 1998				64mm dia
				Anchor Chain
				Port: 11 shots; stbd: 11 shots


 CAPT. WISMART MARTHIN
 MASTER
 KARTA

Lampiran 2 Crew list MV. Ifama Mas

PT TEMAS SHIPPING		S		SET								
		Release : 11 Dec 2017		Rev 01 : 1 Dec 2019								
<p>039 CREW LIST</p>												
<p>Name of Vessel : IFAMA MAS</p> <p>Flag / Bendera : INDONESIA</p> <p>Call Sign / Tanda Panggilan : YDIW12</p> <p>Grt / Nrt : 14120</p> <p>Arrival Date / Tanggal Tiba : 28/09/2021</p> <p>Dep Date / Tgl Berangkat : LINKOWS</p> <p>Last Port of Call / Pel Asal : BELAWAN</p>		<p>Voy. No.</p> <p>Agent Details :</p> <p>Agent PIC Name : Agent Contact No : Ship Type / Tipe Kapal Email of ship Next Port of Call / Pel Tujuan</p>		<p>Master Name : WISMART MARTHIN</p> <p>Owner / Operator : TEMAS TBK</p> <p>Charterer :</p> <p>Port of : BELAWAN</p>								
<p>IFAMA MAS</p> <p>INDONESIA</p> <p>YDIW12</p> <p>14120</p> <p>28/09/2021</p> <p>LINKOWS</p> <p>BELAWAN</p>		<p>TEMAS</p> <p>CONTAINER</p> <p>ifama.mas@temas.skytmail.com</p> <p>SINGAPORE</p>		<p>WISMART MARTHIN</p> <p>TEMAS TBK</p> <p>BELAWAN</p>								
No.	Name / Nama	Sex	Rank	Date of Birth / Tanggal Lahir	Date of Sign On / Tanggal Naik Kapal	Nationality / Kebangsaan	No. of C.O.C	Endorsement / Masa berlaku Perijinan	Body Temp / Suhu Tubuh	Agreement No. / No. PKL	Seaman's Book / Buku Pelaut	Travel Document / Paspor
			Jabatan	Tanggal	Tanggal		No. Jazrah				No.	Expiry Date
1	WISMART MARTHIN	M	MASTER	29-Oct-88	26-Feb-21	IDN	6202511753NT0215	4-Mar-24		AL 524/227/14/SYB.TPK/2021	F 304325	6-Dec-22
2	CHARLES RICHARD VALENTINO	M	CH OFF	21-May-77	9-Jun-21	IDN	6200108819N20216	27-May-26		AL 524/5571/6/SYB.TPK/2021	G 038096	16-Feb-24
3	NOVRETS KRISTANTO MANOPPO	M	2ND OFF	26-Nov-90	24-Mar-21	IDN	6200317727N30218	31-May-23		AL 524/230/14/SYB.TPK/2021	G 044015	8-Mar-24
4	ANTONIUS DICKY SATRIAJI	M	3RD OFF	2-Jun-94	24-Mar-21	IDN	6211820477N30317	4-Mar-25		AL 524/240/14/SYB.TPK/2021	D 075100	9-Jun-22
5	ALFRITUS MINGKI	M	CH ENG	26-Jun-88	26-Feb-21	IDN	6200003638T10116	5-Aug-21		AL 524/238/14/SYB.TPK/2021	F 344894	19-Jun-23
6	MARTHEN TANDI DATU	M	2ND ENG	2-Jul-74	24-Mar-21	IDN	620059000T20214	8-Oct-24		AL 524/229/14/SYB.TPK/2021	F 165461	19-Dec-23
7	ADITYA RAMADHAN	M	3RD ENG	1-Feb-95	7-Apr-21	IDN	62115550107133817	19-Jun-22		AL 524/231/14/SYB.TPK/2021	E 019388	16-Nov-22
8	AVIN BAGAS PRATAMA	M	4TH ENG	28-May-96	24-Mar-21	IDN	6211557817130318	23-Oct-23		AL 524/231/14/SYB.TPK/2021	E 019388	16-Nov-22
9	RENDRAH MARINDAT	M	BOATSWAIN	15-Apr-71	19-Aug-21	IDN	6206509973340217	-		AL 524/104/8/SYB.TPK/2021	G 0692653	22-Jun-24
10	LEONARDO NAIBAHO	M	AB	11-Feb-94	24-Mar-21	IDN	6211542933140217	-		AL 524/235/14/SYB.TPK/2021	E 017900	29-Sep-22
11	DANI YUSUF	M	AB	7-Jul-96	24-Mar-21	IDN	6211502396340317	-		AL 524/236/14/SYB.TPK/2021	D 053918	16-Mar-22
12	KISWANTORO	M	AB	12-Apr-79	7-Apr-21	IDN	62018289901340716	-		AL 524/234/14/SYB.TPK/2021	F 260062	16-Sep-22
13	MUHAMMAD ZIAUL KHARI	M	FOREMAN	2-Aug-89	24-Mar-21	IDN	6200388731420216	-		AL 524/234/14/SYB.TPK/2021	D 089665	25-Jun-22
14	HERMANTO PANJAITAN	M	OILER	26-May-92	24-Mar-21	IDN	620087531420217	-		AL 524/233/14/SYB.TPK/2021	F 343927	20-May-23
15	YUDDY MICHAEL BOBA	M	OILER	9-May-88	24-Mar-21	IDN	6201517147420717	-		AL 524/225/14/SYB.TPK/2021	F 050552	3-Aug-22
16	LUTFI UMALAKHOA	M	OILER	20-Jul-85	24-Mar-21	IDN	6202009091420217	-		AL 524/226/14/SYB.TPK/2021	F 339051	25-Aug-23
17	MISBACHUL MUNIR	M	OILER	1-Mar-77	31-May-21	IDN	62015559881010519	-		AL 524/58/8/SYB.TPK/2021	F 180635	26-Nov-21
18	DENNY DUONY MEMAH	M	COOK	25-Jun-71	27-Jul-21	IDN	6200257125420717	-		AL 524/4617/7/SYB.TPK/2021	G 067987	28-Jun-24
19	MUHAMMAD ILYAS	M	MESSBOY	29-Jun-95	24-Mar-21	IDN	621161074342020	-		AL 524/237/14/SYB.TPK/2021	F 030244	31-May-22
20	LELIANA FLORANTINA	F	DECK CADET	29-Nov-99	24-Apr-21	IDN	62120004116010320	-			G 011957	8-Jul-23
21	ANDI NUR FAJAR AWAL	F	ENGINE CADET	27-Jun-00	30-Jun-21	IDN	62119481316010419	-			F 328117	10-Feb-23
22	ILDA VIVI VERONICA	F	DECK CADET	2-Jul-98	30-Jun-21	IDN	6212004346012820	-			F 328117	10-Feb-23
23	HEGI PUTRA PRATAMA	M	ENGINE CADET	5-Jul-00	6-Sep-21	IDN	6212013585010520	-			F 328117	10-Feb-23



I Certify that the above information is to be the best of my knowledge and belief, true in every particular /
 Saya menjamin bahwa informasi tersebut di atas adalah benar dan sesuai dengan data yang valid di atas kapal
 Date this / tanggal dibuat : 28/09/2021
 Note: *) deleted as appropriate / hapus yang tidak sesuai

Scanned with CamScanner

Lampiran 3 *Arrival Report* MV. Ifama Mas

ARRIVAL REPORT OF :		MV.IFAMA MAS	
DESCRIPTION		INFORMATION	
A	ARRIVAL PORT - VOYAGE NUMBER	IDSUB	- 001/2021
	OHN	02-Jan-21	03.06
B	SBE	02-Jan-21	04.12
	STBY ANCHOR		
	LETGO ANCHOR		
	POB	02-Jan-21	04.54
	TUG LINE ON	02-Jan-21	07.20
	TUG LINE OFF	02-Jan-21	07.34
	FIRST LINE TO SHORE	02-Jan-21	07.27
	IN POSITION	02-Jan-21	07.35
	PILOT OFF	02-Jan-21	07.38
FWE	02-Jan-21	07.36	
C	ROB SBE		
	MFO		685.40 MT
	MDO		39.77 MT
	LO ME		12253 LTR
	LO AE		5486 LTR
	LO CYL		4106 LTR
	HYD CRANE		800 LTR
	HYD VALVE		200 LTR
	SUMP TANK		14800 LTR
	FW		56 T
D	ROB FWE		
	MFO		683.98 MT
	MDO		39.77 MT
	FW		56 T
E	DRAFT:	F	4.7
		M	5.5
		A	6.3
F	REMARKS	ALL SHIP CREWS ARE HEALTHY	

Lampiran 4 Rincian Muatan Awal

BELAWAN			
2.500	7		17.500
12.500	1		12.500
14.000		10	140.000
17.000	1		17.000
17.500	13		227.500
18.500	3		55.500
19.000		3	57.000
19.500	2		39.000
20.000	2		40.000
2.050	1		2.050
22.000	1	2	66.000
22.500	17		382.500
23.000		1	23.000
23.500	9		211.500
24.000		10	240.000
24.500	15		367.500
25.000		2	50.000
25.500	9		229.500
26.000		1	26.000
26.500	33		874.500
27.000		10	270.000
27.500	120		3.300.000
28.000		4	112.000
29.000		30	870.000
29.500		1	29.500
30.000		2	60.000
	234	76	7.720.050
TOTAL			7.720 TON
			310 BOX
			386 TEUS

Lampiran 5 Rincian Final

Terminal Teluk Lamong (TTL)

GENERALSTOWAGEPLAN

IMV: IFAMAMAS

VOYAGE NO: 001

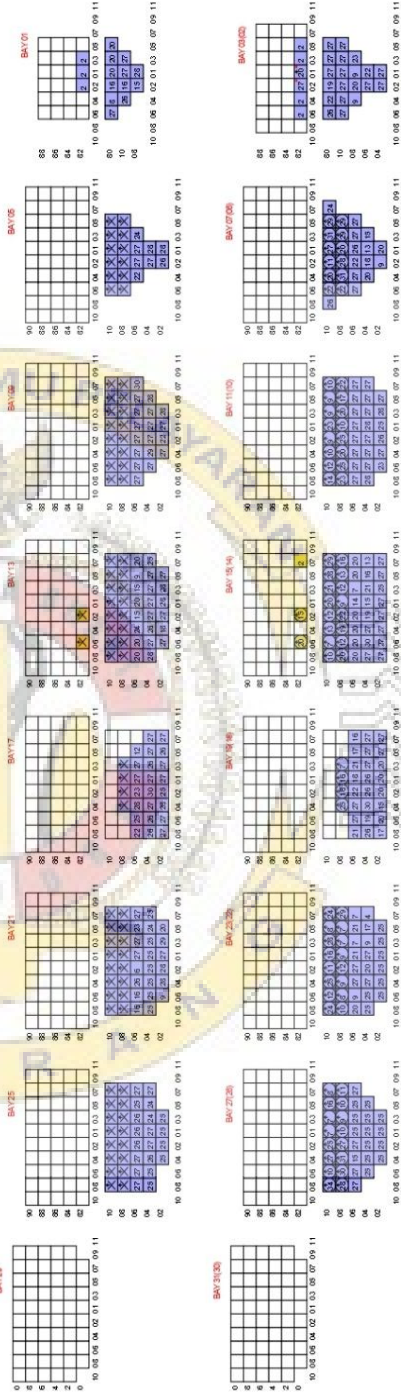
PORT OF LOADING: DSUB

SAILING DATE: 02/01/2021

■ Full Reefer

CHEF OFFICER

DISCHARGING		BLW	JKT	TOTAL
LONDONLY		20	40	20
DSUB	RCB	0	0	0
	FL	271	0	271
	MT	0	0	0
	RF	0	0	0
TOTAL		279	82	279



Lampiran 6 Sailing Order

**PT TEMAS SHIPPING**

Jl. Perak Timur no 216, Perak Utara, Kec Pabean Cantikan

SAILING ORDER

Bersama ini kami memberitahukan mengenai rencana pergerakan

Kade : TTL
 Kapal : KM IFAMA MAS
 Voyage : 0121
 Hari/Tanggal : Jumat, 02 Januari 2021
 Jam : 20:00 LT
 Tujuan : BELAWAN

Untuk itu mohon agar dipersiapkan segala sesuatunya mengenai pergerakan tersebut diatas 1 (satu) jam sebelumnya.

	ETA	02/01/21 05:00	LT	20 Full		40 Full		20 Mty		40 Mty	
				Plan	Act	Plan	Act	Plan	Act	Plan	Act
	ATA		LT								
	ETB	02/01/21 07:30	LT								
	ATB		LT								
BONGKAR				JML BONGKARAN	53	26		247			BOX
Mulai Bongkar				JML MUATAN (est)	234	76					BOX
Act Mulai Bongkar				TOTAL	287	102		247		-	BOX
				GRAND TOTAL Plan	636 BOX		738 TEUS				
				GRAND TOTAL Act	BOX		TEUS				
MUAT				ALAT BONGKAR MUAT							
Est Selesai Muat				HMC	2	UNIT					
Act Selesai Muat				RS		UNIT					
				TRUCK		UNIT					
				SL / FL		UNIT					
				BSH							
ETD				PLANNING	60	BOX/JAM					
ATD				ACTUAL		BOX/JAM					
				Est waktu B/M	11	Jam					
				Actual waktu B/M		Jam					

Demikian pemberitahuan ini kami sampaikan. Atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

Surabaya, 02 Januari 2021


 PT TEMAS Tbk
 Cab. Surabaya
Operasional

PBM

Nahkoda

NB: Perubahan jadwal akan diinformasikan secepatnya

Lampiran 7 Departure Report

DEPARTURE REPORT OF		MV . IFAMA MAS	
DESCRIPTION		INFORMATION (EXP)	
A	CARGO WORK : COMMENCE - COMPLETED	02-Jan 08.00 -	02-Jan 20.48
	DEPARTURE PORT - VOYAGE NUMBER	IDSUB -	001/2021
	OHN	02-Jan	21.00
	SBE	02-Jan	22.00
	PILOT ON BOARD	02-Jan	22.00
	SINGLE UP	02-Jan	22.02
	TUG LINE ON	02-Jan	22.01
B	CAST OFF	02-Jan	22.07
	TUG LINE OFF	02-Jan	22.16
	PILOT OFF	02-Jan	23.42
	STBY ANCHOR	-	-
	DROP ANCHOR	-	-
	HIBOB ANCHOR	-	-
	ANCHOR UP	-	-
	BOSV	03-Jan	00.36
C	ROB OHN		
	MFO		
	HSD		
D	ROB SBE		
	MFO	675.93 MT	
	HSD	39.70 MT	
	LO ME	12223 MT	
	LO AE	5350 LTR	
	LO CYL	4065 LTR	
	HYD	800 LTR/ 200 LTR (CRANE/VALVE)	
	SUMP TANK AE	14800 LTR	
	FW	148 T	
E	ROB FSA		
	MFO	673.48 MT	
	HSD	39.70 MT	
F	RECEIVED AT PORT		
	MFO		
	HSD		
	LOME		
	LO CYL		
	LOAE		
	HYD		
	FW	100 T	
G	TOTAL CARGO ON BOARD	361 box	443 teus
	20 FD	272 box	272 teus
	20 MT	7 box	7 teus
	20 FULL RF	box	- teus
	20 MT RF	- box	- teus
	OFFICE CONTAINER	- box	- teus
	40 FD	82 box	164 teus
	40 MT	box	- teus
	40 FULL RF	box	- teus
	40 MT RF	- box	- teus
	LOOSE CARGO	m ³	ton
H	TOTAL BALLAST		2200 T
	TOTAL CARGO ON BOARD		7964 T
	TOTAL CARGO IN HOLD		7866 T
	TOTAL CARGO ON DECK		98 T
	GM		3.3
I	TOTAL CARGO DISCHARGED AT PORT	326 box /	352 teus
J	TOTAL CARGO LOAD AT PORT	361 box /	443 teus
K	DRAFT :		
	F		7.10
	M		7.55
	A		8.00
L	NEXT PORT NAME		IDBLW
	DISTANCE TO NEXT PORT		1112 NM
	ETA NEXT PORT	06-Jan	02.00 LT
	SPEED		15 KT
M	REMARKS :		

Lampiran 9 bay plan sesudah dikoreksi



Surat Keterangan Hasil Cek Plagiasi

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK SIMILIARITY
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 1088/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/01/2023**

Petugas cek *similarity* telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : LELIANA FLORANTINA
NIT : 551811125677 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KELANCARAN BONGKAR MUAT PETI KEMAS PADA MV. IFAMA MAS DI PELABUHAN

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 18 %* (Delapan Belas Persen).

Hasil cek *similarity* yang terdata di atas semata-mata hanya untuk mengecek duplikasi tulisan.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 27 Januari 2023
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALFI MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

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

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama : Leliana Florantina
 NIT : 551811126577 N
 Tempat/Tanggal lahir : Jepara, 29 November 1999
 Jenis kelamin : Perempuan
 Agama : Islam
 Nama Orang Tua
 a. Nama Ayah : Hadi Supriyanto
 b. Nama Ibu : Nur Asiyah

Riwayat Pendidikan

- a. SD Negeri 1 Dermolo, Lulus Tahun 2006
- b. MTsN 1 Jepara, Lulus Tahun 2015
- c. SMAN 1 Bangsri, Lulus Tahun 2018
- d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Pengalaman Praktik Laut

Kapal : 1. MV. Segara Mas
 2. MV. Ifama Mas
 Perusahaan : PT. Temas Shipping
 Alamat : Jl. Yos Sudarso Kav. 33 Sunter Jaya, Jakarta Utara