



**ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES BONGKAR MUAT  
KONTAINER DI ATAS KAPAL MV. MERATUS KENDARI 1**

**SKRIPSI**

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

**Disusun Oleh :**

**YUDHA KURNIAWAN**  
**NIT. 551811126609 N**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG  
PROGRAM DIPLOMA IV**

**2023**



**ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES BONGKAR MUAT  
KONTAINER DI ATAS KAPAL MV. MERATUS KENDARI 1**

**SKRIPSI**

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

**Disusun Oleh :**

**YUDHA KURNIAWAN**  
**NIT. 551811126609 N**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG  
PROGRAM DIPLOMA IV**

**2023**

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES BONGKAR MUAT  
KONTAINER DI ATAS KAPAL MV. MERATUS KENDARI I

Disusun Oleh :

YUDHA KURNIAWAN  
NIT. 551811126609 N


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

Semarang, Januari 2023

Dosen Pembimbing I  
Materi


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

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan

  
PRANTOTO, S.Pi., M.AP.  
Pembina Utama MadyaTk. (IV/d)  
NIP. 19610214 201510 1 001

Mengetahui,

Ketua Jurusan Nautika

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

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES BONGKAR MUAT  
KONTAINER DI ATAS KAPAL MV. MERATUS KENDARI 1" karya,

Nama : YUDHA KURNIAWAN

NIT : 551811126609

Program Studi : NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi NAUTIKA, Politeknik Ilmu  
Pelayaran Semarang pada hari Jumat, tanggal 3 Februari 2023

Semarang, 29 Januari 2023

### PENGUJI

Penguji I : Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.

Pembina Tk.I (IV/b)

NIP. 19700711 199803 1 003



Penguji II : Dr. Capt. ILHAM ASHARI, S.Si.T, M.M, M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 19570427 199603 1 001



Penguji III : PURWANTONO, S.Psi.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19661015 199703 1 002



Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.

Pembina Tk.I (IV/b)

NIP. 19700711 199803 1 003

## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : YUDHA KURNIAWAN

NIT : 551811126609 N

Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul "ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES BONGKAR MUAT KONTAINER DI ATAS KAPAL MV. MERATUS KENDARI 1" adalah benar hasil karya saya dan bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini.

Bilamana terbukti jiplakan dari orang lain, maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru atau menerima sanksi lain.

Semarang, <sup>29</sup> Januari 2023

menyatakan,  
  
YUDHA KURNIAWAN  
NIT. 551811126609 N

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### Motto :

- Keberhasilan sejati dimulai dengan doa, dicapai dengan perjuangan dan jangan berhenti berlari sebelum mencapai garis akhir tujuan.
- Orang yang terkuat bukanlah yang selalu menang, melainkan orang yang tetap tegar ketika terjatuh.
- Tua itu pasti, dewasa adalah pilihan.

### Persembahan :

1. Bapak (Supriyanto) dan Ibuk (Suranti) tercinta yang selalu memberikan kasih sayang, bimbingan, nasehat, semangat, dan doanya yang tak terhingga untuk kesuksesan.
2. Kakakku (Distian kurniawan), yang selalu memberikan doa dan semangatnya yang sangat berarti. *Thanks Brother.*
3. Dosen pembimbing I Dr. Capt. ILHAM ASHARI, S.Si.T, M.M, M.Mar dan pembimbing II PRANYOTO, S.Pi., M.AP terima kasih pak atas semua bimbingannya.
4. Untuk perwira-perwira PIP Semarang, sukses selalu.
5. Untuk kapal MV. Meratus Kendari 1 yang menjadi tempat saya dalam melaksanakan praktek laut.
6. PIP Semarang yang telah membesarkan saya sampai saya menjadi seperti ini, banyak hal yang bisa saya dapat. 4,5 tahun saya ditempa. Terima kasih PIP Semarang.

## PRAKATA

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-Nya yang melimpah, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul, “**ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES BONGKAR MUAT KONTAINER DI ATAS KAPAL MV. MERATUS KENDARI 1**”. Maksud dan tujuan dari penulisan skripsi ini adalah dalam rangka menyelesaikan tugas akhir Semester VIII (semester akhir) program Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, selain itu adalah sebagai syarat untuk mendapatkan ijazah Sarjana Sains Terapan.

Data yang penulis tuangkan dalam penulisan skripsi ini merupakan hasil yang diperoleh selama melaksanakan Praktek Laut dan dari beberapa buku-buku referensi yang ada kaitannya dengan objek yang penulis lakukan.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis telah mendapatkan banyak bimbingan dan bantuan baik moril maupun materiil dari berbagai pihak, untuk itu penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada :

1. Yth. Capt. Dian wahdiana, M.M. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberi ijin untuk menyelesaikan skripsi ini.
2. Yth. Yustina Sapan, S.Si.T., M.M. selaku ketua prodi jurusan Nautika.

3. Yth. Dr. Capt. Ilham Ashari, S.Si.T, M.M, M.Mar selaku dosen pembimbing materi skripsi.
4. Yth. Bapak Pranyoto, S.Pi., M.AP. selaku dosen pembimbing metodologi penulisan.
5. Seluruh awak kapal MV. Meratus Kendari 1 yang banyak membantu penulis selama penulis melaksanakan Praktek Laut.
6. Keluarga serta rekan-rekan Taruna dan Taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang Angkatan LV khususnya kelas N VIII B.
7. Seluruh rekan-rekan di mess KEDU ETHNIC.
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu yang telah memberikan motivasi, semangat, dan doanya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Apabila ada kata-kata yang tidak berkenan dari penulisan skripsi ini, penulis mohon maaf yang sebesar-besarnya, dan penulis berharap saran dan masukan yang bersifat membangun dari pembaca guna kesempurnaan dan kualitas skripsi ini. Akhir kata, semoga skripsi ini berguna bagi kita semua. Amin.

Semarang,

Januari 2023

Penulis



**YUDHA KURNIAWAN**  
**NIT. 551811126609 N**



## ABSTRAKSI

**Kurniawan, Yudha**, 551811126609 N, 2023, “Analisis Keterlambatan Proses Bongkar Muat Kontainer Di Atas Kapal MV. Meratus Kendari 1”, 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.

Dinas jaga pada kapal umumnya terbagi menjadi dua yaitu dinas jaga laut dan dinas jaga pelabuhan. Dinas jaga laut adalah dinas jaga yang dilaksanakan ketika kapal sedang berlayar. Saat melaksanakan dinas jaga laut tindakan yang harus dilakukan antara lain memperhatikan bahaya-bahaya navigasi, menjaga kapal agar tidak terjadi tubrukan, pengoperasian alat-alat navigasi, mengisi *log book* harian. Saat kapal ditambat di dermaga, berlabuh, bermanuver untuk masuk atau keluar pelabuhan, membongkar muatan, dan menerima atau menurunkan pilot. Dinas jaga harus di atas kapal harus dilaksanakan secara bertanggung jawab.

Dalam penulisan tugas akhir, peneliti mencoba untuk memecahkan sebuah permasalahan yang terjadi di atas kapal agar tidak terjadi permasalahan yang serupa dikemudian hari dan juga sebagai ilmu jika ada kejadian serupa di kapal lain.

Penelitian yang dilakukan peneliti adalah menggunakan penelitian melalui pendekatan kualitatif karena akan menyajikan data yang diperoleh secara deskriptif atau membuat gambaran tentang situasi atau keadaan dan lebih banyak melakukan observasi terhadap objek dan orang-orang yang terkait dengan objek.

Berdasarkan permasalahan di atas maka hasil yang dapat diambil dari penelitian mengenai pelaksanaan tugas jaga di atas kapal MV. Meratus Kendari 1 terdapat potensi keterlambatan selama bongkar muat peti kemas. Salah satu kendalanya adalah kurangnya disiplin awak kapal dalam menjalankan tugas jaga sesuai prosedur, serta kurangnya koordinasi antar anggota tim jaga selama tugas jaga dan saat pergantian jam jaga, kurangnya pemahaman awak kapal tentang jenis dan kegunaan peralatan bongkar muat di bagian *deck* selama pemuatan di kapal MV. Meratus Kendari 1 yang dapat mengakibatkan kematian dan menyebabkan keterlambatan.

**Kata Kunci :** Keterlambatan bongkar muat kontainer

## ABSTRACT

**Kurniawan, Yudha**, 551811126609 N, 2023, “Analysis Of Delays In The Loading and Unlocking Process Of Containers On The MV. Meratus Kendari 1”, 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.

The watchkeeping on ships is generally divided into two, namely the sea guard service and the port watchkeeping. Marine watchkeeping is carried out when the ship is sailing. When carrying out the sea watchkeeping the actions that must be taken include paying attention to navigational hazards, watchkeeping the ship so that there are no collisions, operating navigational equipment, filling out the daily log book. When the ship is moored at the wharf, anchors, maneuvers to enter or exit the port, unloads cargo, and accepts or disembarks pilots. Guard duty must be carried out on the ship in a responsible manner.

In writing the final assignment, researchers try to solve a problem that occurs on board so that similar problems do not occur in the future and also as knowledge if there is a similar incident on another ship.

Research conducted by research is using research through qualitative approach because it will present the data obtained descriptively or make a picture of a situation or situation and make more observations of objects and people related to objects.

Based on problems above, the results that can be drawn from research regarding the implementation of watchkeeping on board the MV. Meratus Kendari 1 there is potential for delays during loading and unloading of containers. One of the obstacles is the crew's lack of discipline in carrying out watchkeeping according to procedure, as well as the lack of coordination between members of the watch team watchkeeping and during shift shifts, lack of crew understanding of the types and uses of loading and unloading equipment on the deck during loading on the MV. Meratus Kendari 1 which can result in death and cause delays.

Keywords: Delay in loading and unloading of containers

## DAFTAR ISI

|                                   |      |
|-----------------------------------|------|
| HALAMAN JUDUL .....               | i    |
| HALAMAN PERSETUJUAN.....          | ii   |
| HALAMAN PENGESAHAN .....          | iii  |
| HALAMAN PERNYATAAN .....          | iv   |
| MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....        | v    |
| PRAKATA .....                     | vi   |
| ABSTRAKSI.....                    | viii |
| ABSTRACT .....                    | ix   |
| DAFTAR ISI.....                   | x    |
| DAFTAR TABEL .....                | xiii |
| DAFTAR FOTO .....                 | xiv  |
| DAFTAR LAMPIRAN .....             | xv   |
| BAB I PENDAHULUAN.....            | 1    |
| A. Latar Belakang.....            | 1    |
| B. Fokus Penelitian.....          | 2    |
| C. Rumusan Masalah.....           | 3    |
| D. Tujuan Penelitian .....        | 3    |
| E. Manfaat Hasil Penelitian ..... | 4    |
| BAB II KAJIAN TEORI .....         | 5    |

|  |                                     |
|--|-------------------------------------|
| A. Deskripsi Teori.....                      | 5                                   |
| 1.    Pengertian Dinas Jaga .....            | 5                                   |
| 2.    Tugas jaga saat di pelabuhan .....     | 5                                   |
| 3.    Melaksanakan jaga deck.....            | 6                                   |
| 4.    Bongkar muat.....                      | 8                                   |
| 5.    Peti Kemas .....                       | 9                                   |
| B. Kerangka Penelitian.....                  | 16                                  |
| BAB III METODE PENELITIAN .....              | Error! Bookmark not defined.        |
| A.    Metode Penelitian .....                | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |
| B.    Tempat Penelitian .....                | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |
| C.    Sumber Data Penelitian/Informan .....  | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |
| D.    Teknik Pengumpulan Data.....           | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |
| E.    Instrumen Penelitian .....             | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |
| F.    Analisis Data.....                     | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |
| G.    Penguji Keabsahan Data .....           | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |
| BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN ..... | Error! Bookmark not defined.        |
| A.    Gambaran Konteks Penelitian .....      | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |
| B.    Deskripsi Data .....                   | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |
| C.    Temuan.....                            | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |

|                                  |                                     |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| D. Hasil Penelitian.....         | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |
| <b>BAB V PENUTUP .....</b>       | <b>64</b>                           |
| A. Simpulan .....                | 64                                  |
| B. Keterbatasan Penelitian.....  | 65                                  |
| C. Saran .....                   | 65                                  |
| <b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>      | <b>67</b>                           |
| <b>LAMPIRAN .....</b>            | <b>69</b>                           |
| <b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....</b> | <b>82</b>                           |



## DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Hasil Kajian Peneliti..... **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 2 *Crew List*..... **Error! Bookmark not defined.**



## DAFTAR FOTO

|  |                                     |
|--|-------------------------------------|
| Gambar 2. 1 Berat dan ukuran standard peti kemas 20' dan 40' .....                             | 10                                  |
| Gambar 2. 2 <i>Dry Storage Container</i> .....   | 11                                  |
| Gambar 2. 3 <i>Flat Rack Container</i> .....   | 12                                  |
| Gambar 2. 4 <i>Open Top Container</i> .....  | 13                                  |
| Gambar 2. 5 <i>Tunnel Container</i> .....  | 14                                  |
| Gambar 2. 6 <i>Double Doors Container</i> .....  | 14                                  |
| Gambar 2. 7 <i>Refrigerated ISO Container</i> .....  | 15                                  |
| Gambar 2. 8 <i>Tank Container</i> .....  | 16                                  |
| Gambar 2. 9 Kerangka Pikiran .....   | 18                                  |
| Gambar 3. 1 Triangulasi.....   | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |
| Gambar 4. 1 Logo Perusahaan.....   | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |
| Gambar 4. 2 Kapal MV. Meratus Kendari 1 .....  | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |
| Gambar 4. 3 <i>Port Log</i> MV. Meratus Kendari 1 ....   | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |
| Gambar 4. 4 isi <i>Port Log</i> MV. Meratus kendari 1.   | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |
| Gambar 4. 5 MV. Meratus Kendari 1 saat melakukan kegiatan bongkar muat di<br>banjarماسin ..... | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |

## DAFTAR LAMPIRAN

|   |    |
|---|----|
| Lampiran 1 <i>Crew List</i> .....             | 69 |
| Lampiran 2 <i>Ship Particular</i> .....       | 70 |
| Lampiran 3 Dokumentasi Peneliti .....         | 73 |
| Lampiran 4 Hasil Wawancara .....              | 74 |
| Lampiran 5 <i>Master Standing Order</i> ..... | 79 |
| Lampiran 6 Hasil Turnitin.....                | 80 |





# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Dinas jaga pada kapal umumnya terbagi menjadi dua yaitu dinas jaga laut dan dinas jaga pelabuhan. Dinas jaga laut adalah dinas jaga yang dilaksanakan ketika kapal sedang berlayar. Saat melaksanakan dinas jaga laut tindakan yang harus dilakukan antara lain memperhatikan bahaya-bahaya navigasi, menjaga kapal agar tidak terjadi tubrukan, pengoperasian alat-alat navigasi, mengisi *log book* harian. Saat kapal ditambatkan di dermaga, berlabuh, bermanuver untuk masuk atau keluar pelabuhan, membongkar muatan, dan menerima atau menurunkan pilot. Dinas jaga harus di atas kapal harus dilaksanakan secara bertanggung jawab.

Beberapa hal yang harus dilakukan oleh perwira jaga, antara lain adalah pemahaman mengenai tujuan diadakannya tugas jaga dan pengamatan yang sesuai dengan P2TL (Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut).

Standar Operasional Prosedur (SOP) saat serah terima tugas jaga, menetapkan jam jaga, dan menunjuk perwira jaga dan tim jaga, *bridge management*, kesehatan tim jaga, rancangan pelayaran.

Dinas jaga pelabuhan harus dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab. Dalam situasi ini, memiliki daya ketahanan fisik yang kuat sangat penting untuk pengawasan atau kegiatan membantu dinas jaga pelabuhan. Agar dinas jaga pelabuhan bisa efektif, selalu memperhatikan kesiapan

anggota yang akan melaksanakan tugas jaga. Pengaturan tugas jaga pelabuhan dimaksudkan untuk memastikan bahwa semua kegiatan yang ada di kapal berjalan dengan baik. Setiap 24 jam atau 1 hari, semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira atau bawahan jaga wajib istirahat selama 10 jam. Hanya ada maksimal 2 periode maksimal untuk membagi jam istirahat ini, yang masing-masing harus berlangsung setidaknya 6 jam. Namun dalam keadaan darurat, situasi pelatihan, atau kondisi operasional yang mendesak, peraturan ini boleh untuk tidak diikuti.

Saat penulis melaksanakan praktek laut dan penelitian di kapal MV. Meratus Kendari 1 yang pada saat itu sedang bersandar di pelabuhan, maka penulis menemukan adanya beberapa permasalahan terkait dengan kurang efektifnya pelaksanaan dinas jaga pelabuhan pada saat proses bongkar muat, hal tersebut dapat menyebabkan kesalahan dalam pemuatan, dan juga dapat mengurangi kesiapan regu jaga saat melaksanakan tugas jaga pelabuhan sesuai peraturan yang ada.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penulis memilih judul **“ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES BONGKAR MUAT KONTAINER DI ATAS KAPAL MV. MERATUS KENDARI 1”**.

## **B. Fokus Penelitian**

Penelitian skripsi ini mengenai penyebab keterlambatan kegiatan bongkar muat di atas kapal MV. Meratus Kendari 1 terhadap permasalahan di dalam regu jaga ( *officer*, juru mudi, dan cadet jaga ). fokus penelitiannya

bertujuan mengoptimalkan tugas jaga *crew* pada proses bongkar muat agar tidak terjadi keterlambatan pengiriman muatan.

### C. Rumusan Masalah

Berdasarkan penelitian penulis pada saat penelitian diatas kapal permasalahan yang timbul adalah kurangnya koordinasi tugas jaga pada satu regu (antara perwira, juru mudi, dan cadet jaga) pada satu periode jaga. Pada saat menjalankan tugas jaga di kapal KM. Meratus Kendari 1, masing-masing anggota tim jaga bertanggung jawab atas tugas yang berbeda. Hal tersebut menyebabkan masing-masing anggota (perwira, juru mudi, taruna) terlalu sibuk dengan pekerjaannya masing-masing sehingga pengawasan selama proses bongkar muat di kapal menjadi kurang terkoordinasi. Hal ini membuat pengawasan selama proses bongkar muat di kapal yang seharusnya dilakukan oleh tim jaga menjadi kurang optimal.

Berdasarkan identifikasi permasalahan tersebut, maka penulis merumuskan beberapa masalah yang akan dibahas sebagai berikut :

1. Apa penyebab keterlambatan proses bongkar muat kontainersaat pelaksanaan dinas jaga di MV. Meratus Kendari 1 ?
2. Upaya apa yang dilakukan untuk mengoptimalkan dinas jaga di MV. Meratus Kendari 1 ?

### D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah :

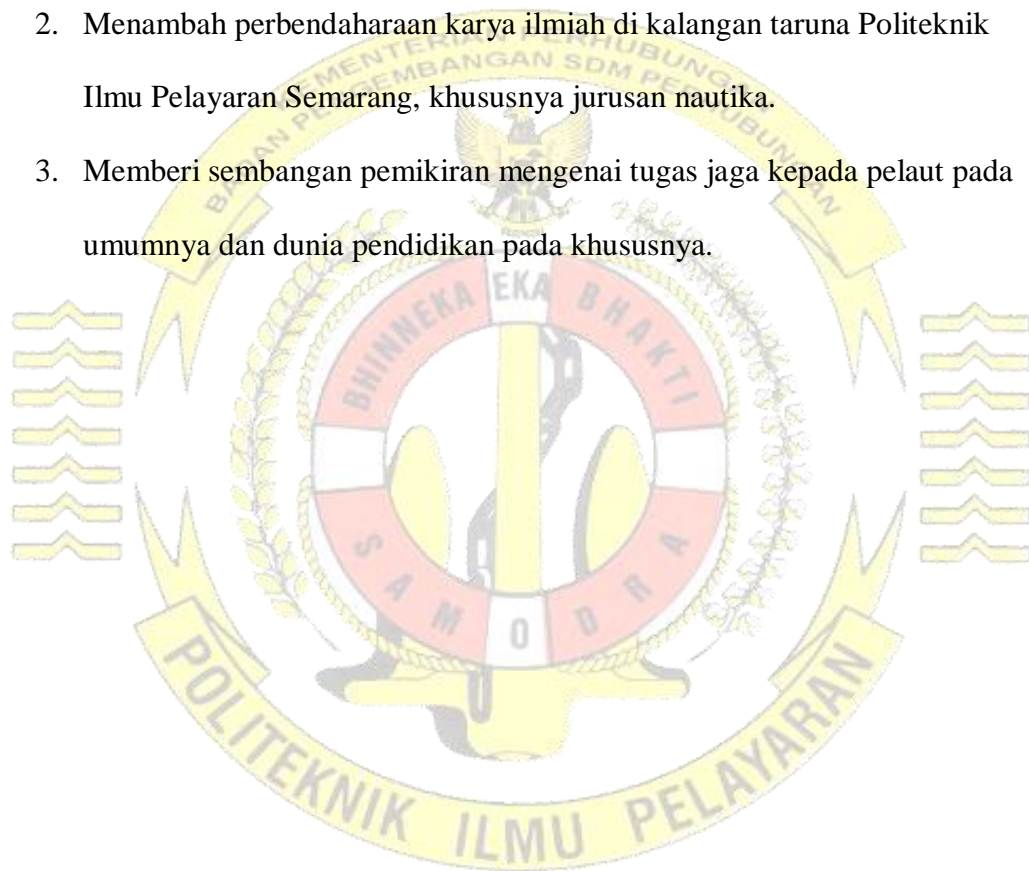
1. Mengetahui penyebab keterlambatan proses bongkar muat kontainer di MV. Meratus Kendari 1.

2. Mengetahui cara untuk mengoptimalkan dinas jaga saat proses bongkar muat di MV. Meratus Kendari 1 ?

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

Manfaat yang dapat penulis ambil dalam penelitian ini adalah :

1. Membantu pekerjaan tugas jaga kapal saat di pelabuhan dan mematuhi aturan yang ada.
2. Menambah perbendaharaan karya ilmiah di kalangan taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, khususnya jurusan nautika.
3. Memberi sembangn pemikiran mengenai tugas jaga kepada pelaut pada umumnya dan dunia pendidikan pada khususnya.



## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

##### 1. Pengertian Dinas Jaga

Dinas jaga merupakan tanggung jawab mengenai keamanan di pelabuhan atau tempat-tempat yang digunakan untuk kegiatan pengiriman barang melalui transportasi laut guna mencegah atau meminimalkan bahaya pencurian atau bahaya lain yang berkaitan dengan hal tersebut (Branch, 2014).

Berdasarkan definisi diatas, dapat disimpulkan bahwa dinas jaga merupakan pekerjaan/kegiatan jaga yang dilakukan crew kapal untuk menjaga situasi dan kondisi tetap aman dan terkoordinasi, sesuai dengan SOP yang berlaku di atas kapal dan menjaga seluruh fasilitas kapal agar terhindar dari bahaya atau pengerusakan yang dapat menimbulkan kerugian dari kedua belah pihak.

##### 2. Tugas jaga saat di pelabuhan

Pada tiap kapal yang bersandar dengan aman sesuai situasi-situasi normal di pelabuhan, tugas jaga yang diatur oleh Nakhoda/Mualim 1 untuk tujuan keselamatan seluruh *crew* kapal harus diberikan secara tepat dan efektif. Untuk kapal yang mengangkut barang berbahaya, mudah terbakar, beracun, atau barang khusus lainnya, jenis sistem propulsi atau peralatan bantu tertentu, atau kargo khusus lainnya, persyaratan mungkin diperlukan. (Djoko Subandrijo, 2007:88).

### 3. Melaksanakan jaga deck

Menuru (Subandrijo, 2007). Perwira yang bertugas jaga harus :

- a. Melakukan pengecekan keliling kapal secara berkala untuk memastikan kapal dalam keadaan aman.
- b. Menaruh perhatian khusus pada :
  - 1) Kondisi (*gangway*) jalan sempit yang dipasang untuk akses naik turun crew kapal atau buruh pelabuhan, tros-tros pengepil dan rantai jangkar dalam kondisi aman, terutama saat di dermaga terjadi pasang surut air laut dengan perubahan yang besar. Pastikan berfungsi normal dengan mengambil tindakan pencegahan yang diperlukan.
  - 2) Sarat, untuk menghindari senget atau trim yang berbahaya saat memindahkan kargo atau mengisi air ballast, pertimbangkan draft, jarak bebas di bawah lunas, dan keadaan umum kapal.
  - 3) Keadaan laut dan cuaca.
  - 4) Kepatuhan terhadap semua hukum dan peraturan yang mengatur keselamatan dan perlindungan kebakaran.
  - 5) Air got di tanki-tanki tidak bocor.
  - 6) Semua orang di kapal, terutama yang berada di ruang sempit atau tertutup dalam pengawasan yang aman.
  - 7) Lampu-lampu dan isyarat-isyarat bekerja normal dari pemasangan dan pembunyian.

- c. Ambil tindakan pencegahan yang tepat untuk melindungi kapal, awak kapal, dan kargo dalam cuaca buruk atau setelah mendapat peringatan di atas kapal.
- d. Mengambil tindakan untuk mencegah kerusakan lingkungan dari kapal.
- e. Memberikan bantuan kepada kapal atau individu yang membutuhkan.
- f. Jika baling-baling sedang berputar, tindakan pencegahan dilakukan untuk menghindari kecelakaan atau kerusakan.
- g. Tidak di perkenankan untuk jaga apabila terdapat crew yang tidak sehat,.
- h. Masukkan semua peristiwa penting terkait kapal di jurnal yang diberikan.

Menurut program diklat pemutakhiran ANT – III Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang (2006:18). Saat kapal bongkar muat, Mualim

jaga mempunyai tugas dan tanggung jawab sebagai berikut :

- a. Perhatikan prinsip pemuatan saat membaca *Stowage Plan* muatan yang dimuat dan di bongkar.
- b. Mengontrol bekerjanya peralatan muat bongkar seperti blok, segel ganco, tali *guy*, tali muat.
- c. Pengawasan penggunaan peralatan seperti balok, ganco *seal*, tali, dan tali bongkar muat saat bongkar muat.
- d. Membuat *ship's condition* dan membaca *draft*.

- e. Perlindungan area sekitar palka, pencurian *Lashing*, penghitungan, dan pemasangan tindakan pengamanan seperti jaring dan pemisah dan lain-lain.

#### 4. Bongkar muat

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 33 (2001) Kegiatan bongkar muat barang di dalam dan di luar kapal meliputi stevedoring, yaitu memindahkan barang dari palka kapal ke dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*) dan *cargodoring*, yaitu memindahkan barang dari dermaga di atas kapal. lambung kapal ke gudang/tempat penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*). dan kegiatan penerimaan dan pengiriman barang dilakukan dengan truk atau sebaliknya dari gudang atau lapangan. Bongkar-Muat menurut PP. No. 17/1988 didefinisikan sebagai “Suatu kegiatan jasa yang bergerak dan membongkar maupun memuat benda atau barang yang dilakukan baik dari kapal atau ke kapal dan meliputi beberapa kegiatan seperti *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving delivery*”.

Keputusan Menteri Perhubungan berdasarkan Undang-undang No.21 Tahun 1992, KM No.14 Tahun 2002, Bab I Pasal 1, bongkar muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari kapal atau ke kapal dan meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang-barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya



(*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang atau lapangan di bawa ke atas truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*). Menurut KM No.25 Tahun 2002 Pasal 1 Tentang Pedoman dasar Perhitungan Tarif Pelayaran Jasa Bongkar Muat dari dan ke kapal di pelabuhan :

- a. *Stevedoring* adalah proses penggunaan derek kapal atau derek darat untuk memuat produk ke atas kapal atau membongkar muatan sampai ditempatkan di palka kapal.
- b. *Cargodoring* adalah memindahkan barang dari dermaga ke gudang atau lapangan untuk di atur penyusunannya atau sebaliknya, dan membebaskan muatan dari *rope* yang ada di pelabuhan atau di atas kapal.
- c. *Receiving/delivery* adalah mengangkut produk dari tempat penimbunan/tempat penimbunan ke gudang, kemudian meletakkannya di atas kendaraan sampai tersusun rapi atau sebaliknya.

#### 5. Peti Kemas

Peti kemas didefinisikan dari kata “peti” dan “kemas”. Peti merupakan suatu kotak berbentuk geometrik yang terbuat dari bahan alam (kayu, besi, baja, dll). Kemas sendiri merupakan suatu hal yang berhubungan dengan kemasan. Jadi peti kemas adalah suatu kotak besar berbentuk persegi panjang, yang mana terbuat beberapa campuran baja dan tembaga atau bahan lainnya (aluminium, kayu/*fiber glass*) yang tahan

terhadap suatu iklim maupun cuaca. Dimana hal tersebut digunakan untuk tempat pengangkutan dan penyimpanan barang yang berfungsi untuk melindungi serta mengurangi terjadinya kehilangan maupun kerusakan barang, agar nantinya pengangkutan bisa dengan mudah tanpa harus mengeluarkan isinya.

Berat dan ukuran standard peti kemas pada dasarnya telah distandarisasi oleh *International Organization for Standardization (ISO)*.

Berat dan ukuran standard peti kemas 20' dan 40'

|   |                          |                         |                            |                    |
|---|--------------------------|-------------------------|----------------------------|--------------------|
| <b>20 feet<br/>Flat Rack<br/>(22PC)</b> | <b>Dimensi Container</b> | <b>Lebar</b>            | <b>Tinggi</b>              | <b>Panjang</b>     |
|   | Bukaan Pintu (feet)      | NA                      | NA                         |                    |
|   | Bukaan Pintu (meter)     | NA                      | NA                         |                    |
|   | Dimensi Interior (feet)  | 8'                      | 7' 3 7/8"                  | 19' 9 3/4"         |
|   | Dimensi Interior (meter) | 2.438 m                 | 2.233 m                    | 5.638 m            |
|   | <b>Berat Container</b>   | <b>Max Gross</b>        | <b>Berat Kosong (Tara)</b> | <b>Max Payload</b> |
|   | Berat di lbs             | 99,200 lbs              | 6,400 lbs                  | 92,800 lbs         |
|   | Berat di kg              | 45,000 kg               | 2,900 kg                   | 42,100 kg          |
|   | <b>Volume Container</b>  | <b>feet Kubik (CFT)</b> | <b>Meter Kubik (CBM)</b>   |                    |
|   | Kapasitas beban          | 1,154.3 Feet Kubik      | 32.7 Meter Kubik           |                    |
| <b>40 feet<br/>Flat Rack<br/>(42PC)</b> | <b>Dimensi Container</b> | <b>Lebar</b>            | <b>Tinggi</b>              | <b>Panjang</b>     |
|   | Bukaan Pintu (feet)      | NA                      | NA                         |                    |
|   | Bukaan Pintu (meter)     | NA                      | NA                         |                    |
|   | Dimensi Interior (feet)  | 7' 4"                   | 7' 5 1/2"                  | 39' 3 7/8"         |
|   | Dimensi Interior (meter) | 2.23 m                  | 2.27 m                     | 11.98 m            |
|   | <b>Berat Container</b>   | <b>Max Gross</b>        | <b>Berat Kosong (Tara)</b> | <b>Max Payload</b> |
|   | Berat di lbs             | 98,326 lbs              | 12,897 lbs                 | 85,429 lbs         |
|   | Berat di kg              | 44,600 kg               | 5,850 kg                   | 38,750 kg          |
|   | <b>Volume Container</b>  | <b>feet Kubik (CFT)</b> | <b>Meter Kubik (CBM)</b>   |                    |
|   | Kapasitas beban          | 1,860 Feet Kubik        | 52.7 Meter Kubik           |                    |

<https://boksman.com/blog/6-standar-ukuran-container>

Gambar 2. 1 Berat dan ukuran standard peti kemas 20' dan 40'

## 1. Jenis-jenis peti kemas

### a. *Dry Storage Container*



Gambar 2. 2 *Dry Storage Container*

Jenis pertama dari jenis-jenis peti kemas dan kegunaannya merupakan *General Purpose Container* atau juga dikenal sebagai “*Dry Storage Container*“. Peti kemas pengiriman jenis ini adalah yang paling umum digunakan. Peti kemas tersedia dengan berbagai dimensi dan telah distandarisasi oleh ISO. Peti kemas yang digunakan untuk pengiriman bahan kering dan datang dalam ukuran 10 *feet*, 20 *feet*, dan 40 *feet*. Peti kemas ini sepenuhnya tertutup, terlindungi dan dapat bertahan pada unsur-unsur cuaca tertentu, peti tersebut memiliki atap, dinding samping dan lantai yang kaku. Peti kemas “*dry storage*” merupakan jenis peti yang paling umum digunakan. Sehingga container ini digunakan untuk memuat sebagian besar jenis kargo yang normal. Selain itu, *General Purpose Container* jenis ini adalah memiliki adaptasi seperti *liner-bags* atau *flexi-tank* untuk pengiriman beberapa jenis kargo berjenis curah cair atau kargo curah kering.

b. *Flat Rack Container*



Gambar 2. 3 *Flat Rack Container*

*flat rack container* ini memiliki sisi yang dapat dilipat ke bawah untuk membuat rak datar. Kontainer jenis ini ideal untuk pengiriman barang dalam jumlah besar seperti mesin berat, kendaraan dalam trek, gulungan besar, dan material konstruksi karena dindingnya cukup stabil untuk mengamankan kargo. Beberapa 40 ft flat rak peti kemas pengiriman cocok untuk membawa sebanyak 45 metrik ton kargo.

Jenis kedua dari beberapa jenis peti kemas dan kegunaannya memiliki sisi yang dapat dilipat. Dengan sisi yang dapat dilipat tersebut berguna dalam berbagai pengiriman beberapa macam barang atau digunakan untuk jenis pengiriman yang sederhana.

c. *Open Top Container*



Gambar 2. 4 *Open Top Container*

Jenis selanjutnya peti kemas merupakan *Open Top Container*. Peti kemas jenis ini memiliki atap convertible yang dapat dilepas pasang. Peti kemas ini cocok digunakan untuk kargo yang lebih-tinggi dan tidak dapat dimuat melalui pintu. Biasanya digunakan untuk mesin tinggi atau / produk jadi lainnya yang memiliki bentuk besar dan tinggi. Cocok untuk barang-barang yang pemuatannya hanya dapat dilakukan dengan derek atau jembatan bergulir. *Open Top Container* memiliki cincin yang dipasang pada rel sisi atas dan bawah dan pada tiap sudut untuk mengamankan kargo, peti jenis ini tersedia dalam ukuran 20 ft dan 40 ft. Dengan atap *convertible* yang dapat dilepas pasang untuk membuat bagian atas terbuka sehingga bahan tinggi apapun dapat dikirimkan dengan mudah.

d. *Tunnel Container*



Gambar 2. 5 *Tunnel Container*

Jenis peti kemas selanjutnya adalah "*Tunnel Container*". Peti kemas jenis ini memiliki pintu pada kedua ujung container. Hal ini sangat berguna untuk memuat barang dengan cepat.

e. *Double Doors Container*



Gambar 2. 6 *Double Doors Container*

Jenis peti ini memiliki dua pintu yang berada diujung peti, biasanya disebut dengan "wadah terowongan". peti kemas pintu ganda seperti ini sangat membantu bongkar muat barang dengan cepat, dan peti kemas membuat ruang yang lebih luas untuk barang-barang seperti baja dan besi.

Peti kemas ini memiliki dua set pintu yang dapat melindungi dari berbagai cuaca. Peti kemas ini disediakan dengan dua pintu dan cocok untuk memuat bahan konstruksi termasuk baja, besi dll dengan ukuran standar yaitu 20ft dan 40ft.

f. *Refrigerated ISO Container*



Gambar 2. 7 *Refrigerated ISO Container*

Selanjutnya merupakan *Refrigerated ISO Container* (urutan ke-7 dari jenis-jenis peti kemas dan kegunaannya ). Peti kemas adalah peti yang dapat digunakan untuk mengontrol ruangan pada suhu tertentu, dan digunakan untuk pengiriman zat yang mudah rusak seperti buah-buahan dan sayuran jarak jauh.

Sebuah peti kemas pengiriman ISO digunakan untuk barang yang harus disimpan dalam suhu tertentu, seperti daging, buah-buahan dan sayuran.

g. *Tank Container*



Gambar 2. 8 *Tank Container*

Jenis peti kemas ini digunakan oleh sebagian besar pengiriman bahan cair dan digunakan oleh sebagian besar industri pelayaran. Peti kemas umumnya terbuat dari baja kuat atau bahan anti korosif lainnya yang dapat digunakan untuk jangka panjang dan dapat melindungi material didalamnya. Peti kemas tangki (“*Tank Container*”), atau kapal tanker, terbuat dari baja kuat atau bahan anti-korosif lainnya untuk transportasi dan perlindungan bahan cair. Peti kemas tangki harus terisi maksimal 80% penuh untuk mencegah lonjakan berbahaya cairan dalam perjalanan, tetapi juga tidak boleh lebih dari 95% penuh sehingga tidak ada ruang yang cukup untuk ekspansi termal.

## B. Kerangka Penelitian

Dinas jaga memiliki tujuan untuk meminimalisir berbagai bahaya seperti bahaya pencurian, kebakaran, kerusakan kargo, atau masalah lainnya

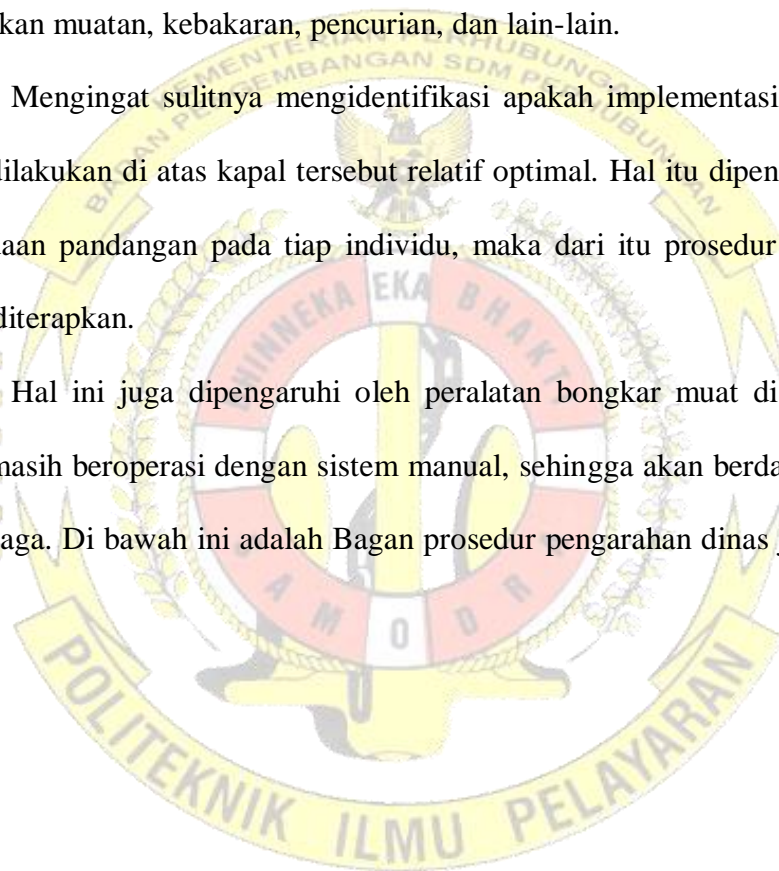


secara signifikan. Sehingga pada akhirnya akan tercapai keadaan yang aman dan terkendali seperti yang diharapkan oleh semua pihak.

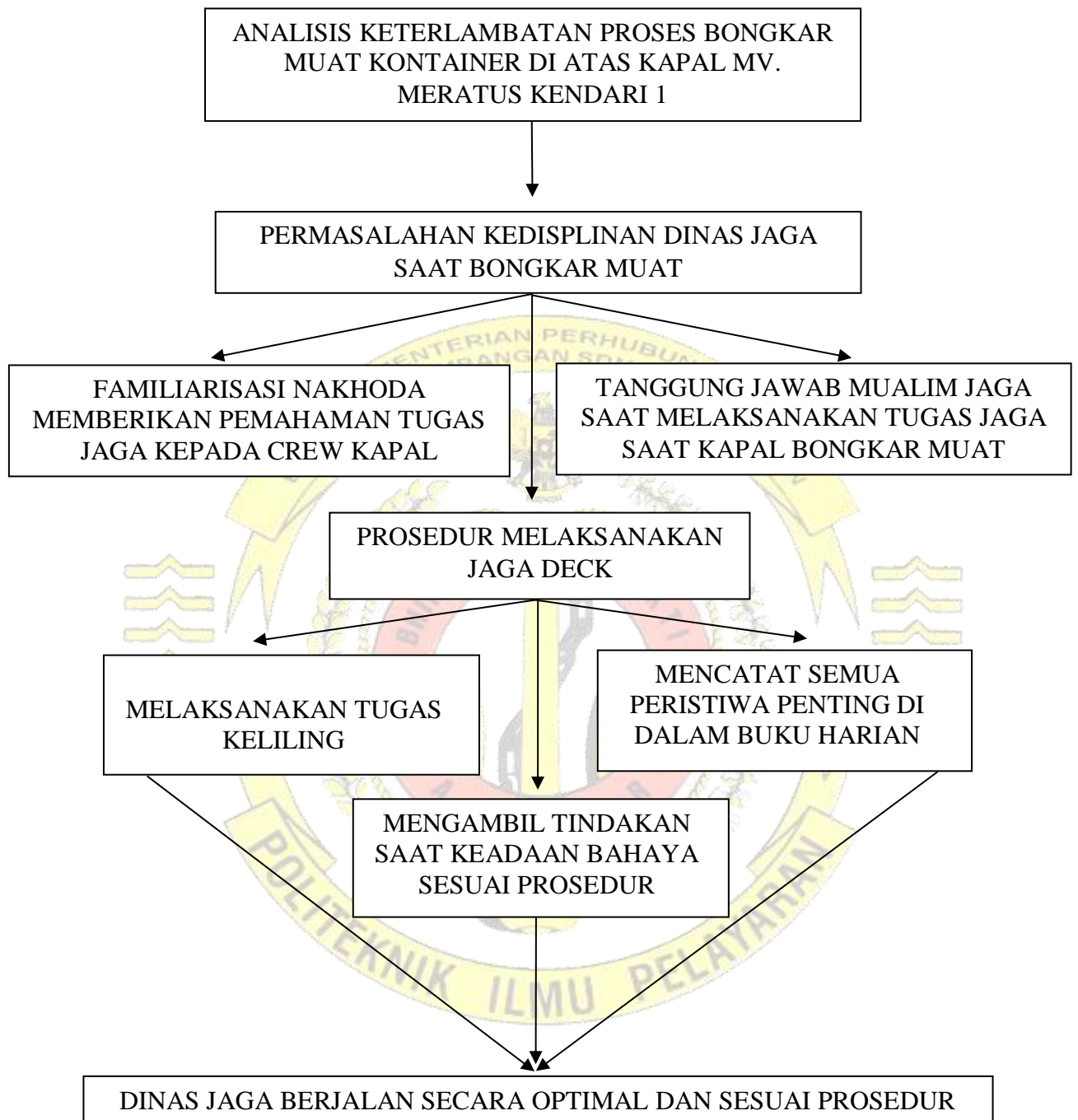
Namun, hal tersebut tidak mudah yaitu untuk menciptakan tuntutan dinas jaga yang efisien dan efektif. Pelaksanaan tugas jaga yang tidak sesuai dengan protokol yang telah ditetapkan yang dilakukan oleh perwira dan awak kapal dapat mengakibatkan kejadian yang seharusnya tidak terjadi, seperti kerusakan muatan, kebakaran, pencurian, dan lain-lain.

Mengingat sulitnya mengidentifikasi apakah implementasi dinas jaga yang dilakukan di atas kapal tersebut relatif optimal. Hal itu dipengaruhi oleh perbedaan pandangan pada tiap individu, maka dari itu prosedur *STCW' 95* harus diterapkan.

Hal ini juga dipengaruhi oleh peralatan bongkar muat di atas kapal yang masih beroperasi dengan sistem manual, sehingga akan berdampak pada tugas jaga. Di bawah ini adalah Bagan prosedur pengarahan dinas jaga di atas kapal.



### Bagan Prosedur Pengarahan Dinas Jaga di Atas Kapal



Gambar 2. 9 Kerangka Pikiran

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Simpulan

Berikut kesimpulan yang diambil oleh penulis dari berbagai uraian yang telah dibahas pada penerapan dinas jaga pelabuhan selama proses bongkar muat di atas kapal MV. Meratus Kendari 1, yaitu :

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan mengenai pelaksanaan dinas jaga pelabuhan saat proses bongkar muat di MV. Meratus Kendari 1 pada bab sebelumnya, maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Dalam pelaksanaan tugas jaga di atas kapal MV. Meratus Kendari 1

terdapat potensi keterlambatan selama bongkar muat peti kemas. Salah satu kendalanya adalah kurangnya disiplin awak kapal dalam menjalankan tugas jaga sesuai prosedur, serta kurangnya koordinasi antar anggota tim jaga selama tugas jaga dan saat pergantian jam jaga.

Masalah lainnya adalah kurangnya pemahaman awak kapal tentang jenis dan kegunaan peralatan bongkar muat di bagian *deck* selama pemuatan di kapal MV. Meratus Kendari 1 yang dapat mengakibatkan kematian dan menyebabkan keterlambatan.

2. Dalam upaya mengatasi kendala-kendala guna mengoptimalkan

pelaksanaan dinas jaga pelabuhan saat proses bongkar muat di MV.

Meratus Kendari 1 yaitu dengan melaksanakan pertemuan rutin

(*meeting*) kemudian memberikan pengarahan dan penjelasan mengenai

dinas jaga, memutar tayangan atau slide yang berhubungan dengan

kegiatan bongkar muat serta akibat-akibat yang dapat ditimbulkan karena pelaksanaan tugas jaga tidak sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang telah ditetapkan, dan melakukan praktek berkaitan dengan dinas jaga.

## **B. Keterbatasan Penelitian**

Saat melakukan penelitian pasti ada keterbatasan yang dialami oleh penulis, beberapa keterbatasan penelitian yang penulis alami :

1. Keterbatasan waktu, dimana penulis hanya melakukan penelitian di kapal MV. Meratus Kendari 1 selama  $\pm$  7 bulan.
2. Diatas kapal hanya menganalisis dinas jaga yang tidak sesuai dengan prosedur yang ditetapkan.

## **C. Saran**

Penulis memberikan berbagai saran mengenai hasil yang ditunjukkan di atas, termasuk:

1. Seharusnya crew kapal MV. Meratus Kendari 1 menjaga ketertiban selama proses bongkar muat, melakukan dinas jaga pelabuhan sesuai dengan SOP yang telah ditetapkan, dan mempraktekkan peraturan yang telah diajarkan kepada seluruh Anak Buah Kapal (ABK). Nakhoda dan Muallim 1 selalu mengawasi pelaksanaan tugas jaga untuk mengurangi kesalahan tugas jaga atau pelaksanaan tugas tidak sesuai dengan SOP yang ditetapkan selama kegiatan bongkar muat.

2. Untuk menjamin tidak ada kesalahan lebih lanjut selama proses pemuatan di kapal, Nakhoda dan Muallim 1 memberikan pengetahuan tentang jenis dan penggunaan alat untuk bongkar muat, seperti (*Twistlock*) peti dan *lashing*.



## DAFTAR PUSTAKA

- A. Murni Yusuf. (2017). *No Title Metode Penelitian : Kuantitatif, Kualitatif, dan Penelitian Gabungan*.
- Branch. (2014). *Dictionary Of Shipping International Business Trade. Term And Abbrevations*, 114.
- Cholid Narbuko. (2013). *Metodologi Penelitian*. In *Metodologi Penelitian* (p. 72). Bumi Aksara,.
- Djam'an Satori, A. K. (2011). *Metode Penelitian Kualitatif*. In *Metode Penelitian Kualitatif*, 61.
- Fatoni, A. (2011). *Metodologi Penelitian Dan Teknik Penyusunan Skripsi*. In *Metodologi Penelitian Dan Teknik Penyusunan Skripsi*, 61.
- Hajar. Ibnu. (2017). *Dasar-dasar metodologi penelitian kualitatif dalam pendidikan*.
- Lapau, B. (2012). *Metode Penelitian Kesehatan Metode Ilmiah Penulisan Skripsi, Tesis, dan Disertasi*.
- Suteki, Galang Taufani, 2018, *Metodologi Penelitian Hukum, Filsafat, Teori dan Praktik*. Rajawali Pers, Depok.
- Subandrijo, C. D. (2007). *Corleg 1972 dan Dinas Jaga Anjungan*. 90.
- Sugiyono. (2016). *Metodologi Penelitian Kualitatif (Revisi)*. In *Metodologi Penelitian Kualitatif (Revisi)*. PT. Remaja Rosdakarya.
- Sugiyono. (2012). *memahami penelitian kualitatif*. Alfabeta.
- Yusuf, A. Muri, 2016, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif & Penelitian Gabungan*, Prenada Media.

Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. 270.

Suryabrata, S. (2014). *Metodologi Penelitian Cetakan Ke 25*.

Usman, H. (1996). *Metodologi Penelitian Sosial*.



## LAMPIRAN

### Lampiran 1 Crew List

**IMIGRATION REGULATIONS**  
**CREW LIST**

**Name Of Vessel / Nama Kapal** : MV. Meratus Kendari 1  
**Gross Tonnage / GT Kapal** : 5737 T  
**Agent In Port / Keagenan** : PT. Meratus Line  
**Owner's / Pemilik** : PT. Meratus Line  
**Date Of Arrival / Tanggal Tiba** : 26 AGUSTUS 2021  
**Date Of Departure / Tanggal Berangkat** : 25 AGUSTUS 2021


**Last Port / Pelabuhan Sebelumnya** : SURABAYA  
**Next Port / Pelabuhan Selanjutnya** : SURABAYA

| No | Name / Nama Awak     | Sex /         | Date of Birth / | Nationality / | Travel Document No / | Doc. Of Travel Exp       | Outlet on Board | Seafarer Code | No. PKL            | Date Of Sign On          | Certificate                  | Certificate Ref  |
|----|----------------------|---------------|-----------------|---------------|----------------------|--------------------------|-----------------|---------------|--------------------|--------------------------|------------------------------|------------------|
|    |                      | Jenis Kelamin | Tanggal Lahir   | Kebangsaan    | No Buku Pelaut       | Tgl Berakhir Buku Pelaut | Jabatan         | Kode Pelaut   |                    | Sertifikat (jasa Pelaut) | No. Sertifikat (jasa Pelaut) |                  |
| 1  | Capt.M.Zain          | M             | 23.06.1965      | Indonesia     | F 085708             | 27-Nov-2022              | Master          | 6200022663    | 577/PKL.SBA/V/2021 | 17.06.2021               | ANT - I                      | 6200022663N10214 |
| 2  | Udi Subekti          | M             | 07.06.1978      | Indonesia     | G 026845             | 21-Oct-2023              | Chief. Off      | 6201015078    | 488/PKL.SBA/V/2021 | 23.07.2021               | ANT - II                     | 6201015078N20321 |
| 3  | Andi Suyuli Ay       | M             | 23.04.1979      | Indonesia     | E 070507             | 22-Mar-2023              | 2nd. Off        | 6200103502    | 466/PKL.SBA/V/2021 | 25.05.2021               | ANT - III                    | 6200103502M30515 |
| 4  | Andi Prayogo         | M             | 30.09.1987      | Indonesia     | F 242201             | 4-Jul-2022               | 3rd. Off        | 6201196928    | 087/PKL.SBA/V/2021 | 03.09.2020               | ANT - III                    | 6201196928M30319 |
| 5  | Heri Kuswanto        | M             | 26.04.1974      | Indonesia     | E 155709             | 01.03.2022               | Ch. Eng         | 6200016138    | 577/PKL.SBA/V/2021 | 28.01.2021               | ATT - I                      | 6200016138T10217 |
| 6  | Moh. Hasanuddin      | M             | 23.02.1983      | Indonesia     | F 308487             | 17-Jan-2023              | 2nd.Eng         | 6200316206    | 274/PKL.SBA/V/2021 | 06.03.2020               | ATT - II                     | 6200316206T20318 |
| 7  | Ahmed Ulin Nuha      | M             | 05.05.1994      | Indonesia     | F 340771             | 17.11.2023               | 3rd. Eng        | 6202079282    | 275/PKL.SBA/V/2021 | 11.08.2021               | ATT - II                     | 6202079282T20521 |
| 8  | Lingga Juneffi S     | M             | 22.09.1994      | Indonesia     | F 032462             | 25-Jul-2022              | 4th. Eng        | 6211619085    | 088/PKL.SBA/V/2021 | 03.09.2020               | ATT - III                    | 6211619085T30320 |
| 9  | Langga Widyanto      | M             | 21.03.1989      | Indonesia     | D 049609             | 26-Feb-2022              | Ass.Elect       | 6201392115    | 287/PKL.SBA/V/2021 | 02.10.2020               | RASE                         | 6201392115A20119 |
| 10 | Sukarno              | M             | 22.12.1958      | Indonesia     | F 287814             | 17-Oct-2022              | Boatwain        | 6200138770    | 125/PKL.SBA/V/2021 | 12.02.2020               | RASD                         | 6200138770A30610 |
| 11 | Suryadi              | M             | 06.10.1994      | Indonesia     | G 085571             | 14-Jun-2024              | AB              | 6211533491    | 111/PKL.SBA/V/2021 | 06.07.2021               | RASD                         | 6211533491A30510 |
| 12 | Muliadi              | M             | 02.07.1993      | Indonesia     | F 200911             | 8-Feb-2024               | AB              | 6201332449    | 286/PKL.SBA/V/2021 | 27.06.2021               | RASD                         | 6201332449A30710 |
| 13 | Abdul Zaini Slamet   | M             | 05.08.1980      | Indonesia     | F 327880             | 6-Feb-2023               | AB              | 6200195103    | 613/PKL.SBA/V/2021 | 30.05.2021               | RASD                         | 6200195103M60507 |
| 14 | Jemil                | M             | 26.10.1970      | Indonesia     | F 076690             | 7-Nov-2022               | Other           | 6201309856    | 443/PKL.SBA/V/2021 | 27.07.2020               | RASE                         | 6201309856A20516 |
| 15 | Saiman Lukid         | M             | 27.10.1987      | Indonesia     | E 124733             | 5-Dec-2021               | Other           | 6200598246    | 290/PKL.SBA/V/2021 | 19/05/2021               | RASE                         | 6200598246A20516 |
| 16 | Abdul Faikhar Rizal  | M             | 18.02.1992      | Indonesia     | D 021069             | 17-Nov-2021              | Other           | 6201509261    | 285/PKL.SBA/V/2021 | 26.06.2020               | RASE                         | 6201509261A20520 |
| 17 | Salah                | M             | 14.01.1954      | Indonesia     | G 006308             | 3-Jun-2023               | Cook            | 6200155852    | 288/PKL.SBA/V/2021 | 27.07.2021               | BST                          | 6200155852T10519 |
| 18 | Yudha Kurniawan      | M             | 17.08.1999      | Indonesia     | G 012217             | 22-Aug-2023              | Deck Cadet      | 6211938618    | -                  | 14.03.2021               | BST                          | 6211938618T10319 |
| 19 | Muhammad Alwi Damank | M             | 05.02.1998      | Indonesia     | G 011861             | 6-Jul-2023               | Engine Cadet    | 6211937533    | -                  | 12.12.2020               | BST                          | 6211937533T10319 |

**Catatan :** Jumlah awak kapal 19 orang termasuk Nakhoda.

**Acknowledged:**  
Harbour Master


BAJARMASIN 25 AGUSTUS 2021





Lampiran 2 Ship Particular

|                                  |                                  |  |
|----------------------------------|----------------------------------|--|
| <b>MERATUS</b><br>ASSET DIVISION | <b>SHIP PARTICULARS INTERNAL</b> | No. Form : AST-SPI-4.2-01-56<br>Revisi : 0<br>Tgl Revisi : 05/01/2015<br>Halaman : |
|                                  | <b>MV.MERATUS KENDARI 1</b>      |  |

|   |  |
|---|--|
| Ex. : DAGMAR.MSC Camargue.Ville de Mijo<br>Owner : Mandiri Abadi Sentosa<br>Operator : PT Meratus Line<br>Registry : Surabaya<br>IMO : 9064695<br>Call Sign : P N W H<br>Class : BKI<br>Flag : Indonesia<br>Official No : 2011 Ka.No 4439/ L<br>Class Notation : Klasifikasi Indonesia ( K.I )<br><br>Built (years / shipyard / hull.no) : 1993.MA WEI SHIPYARD, China Hull NR: VMV 427-1 |  |
|---|--|

| PRINCIPAL DIMENSIONS |            |               |            |           |           |             |          |
|----------------------|------------|---------------|------------|-----------|-----------|-------------|----------|
| LOA                  | : 120.16 m | LBP           | : 110.82 m | B (mid)   | : 19.60 m | Draft (S)   | : 6.16 m |
| H (mid)              | : 8.00 m   | Ballast Draft | : 3        | Air Draft | : 31.60 m | Light Draft | : 2.10 m |

| TONNAGE            |             |    |                      |
|--------------------|-------------|----|----------------------|
| GT                 | : 5737 MT   | NT | : 2962 MT            |
| Displacement (S/T) | : 10946 MT/ |    | Light Ship : 2859 MT |

| DEADWEIGHT & CAPACITIES |                      |                      |                      |                      |                      |                      |           |            |
|-------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------|------------|
| Deadweight (S)          | : 7416 MT            |                      |                      | Deadweight (T)       | : 5539 MT            |                      | TPC (S/T) | : 18.38 MT |
| Container Capacity      | 1 <sup>st</sup> tier | 2 <sup>nd</sup> tier | 3 <sup>rd</sup> tier | 4 <sup>th</sup> tier | 5 <sup>th</sup> tier | 6 <sup>th</sup> tier | Total     |            |
| Deck                    | 20'                  | 90                   | 94                   | 94                   | 84                   |                      | 362 Teus  |            |
|                         | 40'                  | 44                   | 44                   | 44                   | 36                   |                      | 168 Feus  |            |
| Hold                    | 20'                  | 64                   | 70                   | 70                   |                      |                      | 204 Teus  |            |
|                         | 40'                  | 30                   | 30                   |                      |                      |                      | 60 Feus   |            |
| Ship After              | 20'                  |                      |                      |                      |                      |                      |           |            |
|                         | 40'                  |                      |                      |                      |                      |                      |           |            |
| Total                   | 20'                  |                      |                      |                      |                      |                      |           |            |
|                         | 40'                  |                      |                      |                      |                      |                      |           |            |
| Reefer Container        | 23                   |                      |                      |                      |                      |                      | 23 Teus   |            |
| Homogeneous at 14 Ton   |                      |                      |                      | 390                  |                      |                      | Teus      |            |

| DECK & HATCHES        |          |            |           |             |
|-----------------------|----------|------------|-----------|-------------|
| Hatch Cover :         |          |            |           |             |
| Permissible Load      | Tank Top | Tween Deck | Main Deck | Hatch Cover |
| General               |          |            |           |             |
| Container 20' / Stack | 60       | Nil        | Nil       | 40          |

|                   |  |                     |  |
|-------------------|--|---------------------|--|
| Dibuat :          |  | Disahkan :          |  |
| Asset Evaluator : |  | Asset Coordinator : |  |
| Status Dok. :     |  | No. Kontrol :       |  |

No. Form : AST-FRM-4.2-01-06  
 Revisi : 0  
 Tgl Revisi : 15/09 2014

Dokumen ini tidak dapat diperbanyak tanpa ijin tertulis dari ASSET Division

|                                  |                                  |  |
|----------------------------------|----------------------------------|--|
| <b>MERATUS</b><br>ASSET DIVISION | <b>SHIP PARTICULARS INTERNAL</b> | No. Form : AST-SPI-4.2-01-56                       |
|                                  | <b>MV.MERATUS KENDARI 1</b>      | Revisi : 0<br>Tgl Revisi : 05/01/2015<br>Halaman : |

| CARGO HOLD CAPACITIES |         |   |   |     |   |   |         |   |   |    |   |   |       |
|-----------------------|---------|---|---|-----|---|---|---------|---|---|----|---|---|-------|
|                       | In Hold |   |   |     |   |   | On Deck |   |   |    |   |   | Total |
|                       | 1       | 2 | 3 | 4   | 5 | 6 | 1       | 2 | 3 | 4  | 5 | 6 |       |
| Grain (cbm)           |         |   |   |     |   |   |         |   |   |    |   |   |       |
| Bale (cbm)            |         |   |   |     |   |   |         |   |   |    |   |   |       |
| Container 20'         | 204     |   |   |     |   |   | 362     |   |   |    |   |   |       |
| Container 40' / Stack | 90      |   |   | Nil |   |   | Nil     |   |   | 60 |   |   |       |

| CARGO HANDLING |       |     |     |     |
|----------------|-------|-----|-----|-----|
| Number         | 1     | 2   | 3   | 4   |
| Maker / Model  | Crane | NIL | NIL | NIL |
| Capacity (SWL) | 24 MT | NIL | NIL | NIL |

| SPEED & CONSUMPTION |           |                |        |        |         |
|---------------------|-----------|----------------|--------|--------|---------|
| Speed :             | knots     | M / E (IFO : ) | A/E    | Boiler | FW      |
| At Sea :            | 9.5 Knots | 9.6 KL         | 32 Ltr |        | 6 t/day |
| In Port :           | 9.5 Knots | N/A            | 32 Ltr |        | 6 t/day |

| TANKS (CAPACITIES) |                        |               |                       |             |                    |
|--------------------|------------------------|---------------|-----------------------|-------------|--------------------|
| Ballast Water :    | 3195.03 m <sup>3</sup> | Fresh Water : | 106.59 m <sup>3</sup> | Dirty Oil : | 9 m <sup>3</sup>   |
| HFO :              | 517.93 m <sup>3</sup>  | MDO :         | 110.44 m <sup>3</sup> | LO / M/E :  | 7.9 m <sup>3</sup> |
| Biige Holding :    | 5 m <sup>3</sup>       | LO / A/E :    | 6.2 m <sup>3</sup>    |             |                    |

| RADIO & NAVIGATIONAL EQUIPMENT |                                       |                       |                   |
|--------------------------------|---------------------------------------|-----------------------|-------------------|
| RAA :                          | 1A-25                                 | ID for DSC :          |                   |
|                                |                                       | ID for Inmarsat :     | 45501895          |
|                                |                                       | MMSI :                | 525 025 066       |
| Selcall Nr. For NBDP :         |                                       | Sea Area :            | IOR & POR         |
|                                |                                       | Answer Back :         |                   |
| AIS                            | Furuno FA-100SN3539-9806              | VHF No.1              | FURUNO FM-8800S   |
| GPS 1                          | Furuno GP-32                          | VHF No.2              | SAMYUNG STR-6000A |
| GPS 2                          | Furuno GP-32                          | VHF No.3              | ICOM IC-M323      |
| GPS 3                          | Furuno GP-32                          | Emergency VHF GMDSS 1 | SAILOR SP3520     |
| Inmarsat-C 1 GMDSS             | Furuno FELCOM 15                      | Emergency VHF GMDSS 2 | SAILOR SP3520     |
| Inmarsat-C 2 GMDSS             | SAILOR TT-3000E                       | Emergency VHF GMDSS 3 | SAILOR SP3520     |
| SSAS                           | FALCOM 16                             | EPIRB                 | SAMYUNG           |
| MF/HF SSB Radio 1              | FURUNO FS 2570C                       | SART 1                | SAMYUNG SAR-09    |
| MF/HF SSB Radio 2              |                                       | SART 2                | SAMYUNG SAR-09    |
| Navtex Receiver                | FURUNO NX-700                         | Echo Sounder          | KODEN CVS-128     |
| Radar No.1                     | FURUNO X BAND FAR 2117                | Speed Log             | FURUNO DS-80      |
| Radar No.2                     | SPEERY MARINE S BAND                  | Gyro Compass          | TOKIMEC TG-5000   |
| VDR                            | SPEERY MARINE , Type VOYAGE MASTER II | Magnetic Std Compass  | SUNSTAR SSA2      |
| Auto Pilot                     | ANSCHUTZ KIEL                         | Facsimile Receiver    | NA                |

| SAFETY EQUIPMENT     |           |                |           |
|----------------------|-----------|----------------|-----------|
| Life Boat (Capacity) | 20 Person | Rescue Boat    | NIL       |
| Life Raft 1(P/)      | 20 Person | Life Raft 2(P) | 20 Person |

|                   |  |                     |  |
|-------------------|--|---------------------|--|
| Dibuat :          |  | Disahkan :          |  |
| Asset Evaluator : |  | Asset Coordinator : |  |
| Status Dok. :     |  | No. Kontrol :       |  |

No. Form : AST-FRM-4.2-01-06  
Revisi : 0  
Tgl Revisi : 15/09 2014

Dokumen ini tidak dapat diperbanyak tanpa ijin tertulis dari ASSET Division

|                                  |                                  |  |
|----------------------------------|----------------------------------|--|
| <b>MERATUS</b><br>ASSET DIVISION | <b>SHIP PARTICULARS INTERNAL</b> | No. Form : AST-SPI-4.2-01-56                       |
|                                  | <b>MV.MERATUS KENDARI 1</b>      | Revisi : 0<br>Tgl Revisi : 05/01/2015<br>Halaman : |

|                        |                       |                       |                                |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------------|
| Life Raft 3 (S)        | 6 Person              | Life Raft 4 (S)       | -                              |
| Life Buoy              | 10 Pcs                | Life Jacket           | 27 Pcs                         |
| CO2 Fixed System       | 117 Pcs               | Emergency Fire Pump   | 3 Pcs                          |
| Man Over Board         | 2 Pcs Exp. 06-2024    | Fireman Outfit        | 3 Pcs                          |
| Line Throwing App.     | 4 Pcs Exp.02-2023     | Parachute Signal      | 10 Pcs Exp.02-2023             |
| EEBD                   | 8 Pcs Next.10-09-2021 | CO2 Portable          | 8 Pcs                          |
| Chemical Fire Fighting | -                     | Fire detection system | 67 Pcs Heat and Smoke Detector |
| Immersion Suits        | 22 Pcs                | Orange Smoke Signal   | 4 Pcs EXP. 02- 2023            |
| Red Hand Flare         | 12 Pcs Exp. 02-2023   |                       |                                |

| ENGINE      |                 |                       |               |                        |                       |
|-------------|-----------------|-----------------------|---------------|------------------------|-----------------------|
| Engine      | Main Engine     | A/E STB               | A/E Center    | A/E Port               | A/E Emergency         |
| Maker       | MAK             | MAN                   | NA            | MAN                    | MAN                   |
| Type        | 9M 453 C        | D 2540 MLE            | NA            | D 2840 LE              | D2866 LE              |
| No/Year     | 27129/1991      | 453514864101H/1991    | NA            | 9112804-S 10355 A/1991 | 39066130614101 / 1991 |
| Power/rpm   | 3300 KW/600     | 302 KW/1500           | NA            | 302 KW/1500            | 219 KW/1500           |
| Bore/stroke | 320 MM/420 MM   | 128/142 MM            | NA            | 128/142 MM             | 128/155 MM            |
| Generator   | AVK/DKBN 80/580 | STAMFORD/MHC 534 D 23 | NA            | STAMFORD/MHC 534 D 23  | STAMFORD/MHC 434 D 23 |
| KVA/RPM     | 550/1500        | 377,5/1500            | NA            | 377,5/1500             | 210/1500              |
| Volt/Hz/Amp | 400V / 50 / 794 | 400V / 50 / 545       | NA            | 400V / 50 / 545        | 400V / 50 / 303       |
| T/Charge    | Merk/type       | No seri               | Specification |                        |                       |
| M/E         | NAPIER/NA 355   |                       |               |                        |                       |
| A/E STB     | KKK GERMANY     | 7209 / K.28           |               |                        |                       |
| A/E CTR     | NA              |                       |               |                        |                       |
| A/E PS      | KKK GERMANY     | 7209 / K.28           |               |                        |                       |

| MACHINERIES |                             |   |  |
|-------------|-----------------------------|---|--|
| No.         | Machineries                 | Merk / Type                                       | Specification  |
| 1           | Injector Nozzle M/E         | MAK / D4 / 2 Lpa 087                              | 10 Hole  |
| 2           | Reduction Gearbox           | LOHMANN 2 STOLTERFOHT GCS 665                     | 1257 / 1991<br>3300 KW, 600 1/min  |
| 3           | Cooler Reduction Gearbox    | OGLTECHNIK / FKS 531                              | Press: SHELL SIDE 10 BAR , 7 BAR , TEMP : 80°C ,CONTENT: 38 LTR , 14 LTR |
| 4           | Coupling M/E                | VULKAN HERNE GERMAN Y RATO 3337, SERIES 2100      |  |
| 5           | Coupling A/E                |   |  |
| 6           | Lub Oil Filter M/E          | BOLL KIRCH FILTER BAU GMBH 6.61.07 GR.10          | NO. 232941/01<br>PRESS :10 BAR,TEMP : 80°C                               |
| 7           | Lub Oil Cooler              | GE AHLBORN GMBH & CO PLATE HEAT EXCHANGER VT.40   | NO.171/4162<br>PRESS : 10 BAR,TEMP : 70° C, 50° C                        |
| 8           | A/E Cooler                  | BOWMAN / 3071-3                                   |  |
| 9           | Nozzle Cooling water module |   |  |
| 10          | Propeller                   | HUB SIZE : 86 KS / 4, DIA : 3500                  | NO. 4 BLADES   |
| 11          | Propeller shaft seal        | CEDERVALL SONER AB.GOTEB TYPE : KR-702N / 200 KSM | ORG SWEDEN   |

|                   |                     |
|-------------------|---------------------|
| Dibuat :          | Disahkan :          |
| Asset Evaluator : | Asset Coordinator : |
| Status Dok. :     | No. Kontrol :       |

No. Form : AST-FRM.4.2-01-06  
Revisi : 0  
Tgl Revisi : 15/09 2014

Dokumen ini tidak dapat diperbanyak tanpa ijin tertulis dari ASSET Division

Lampiran 3 Dokumentasi Peneliti



Sumber : Dokumentasi Peneliti



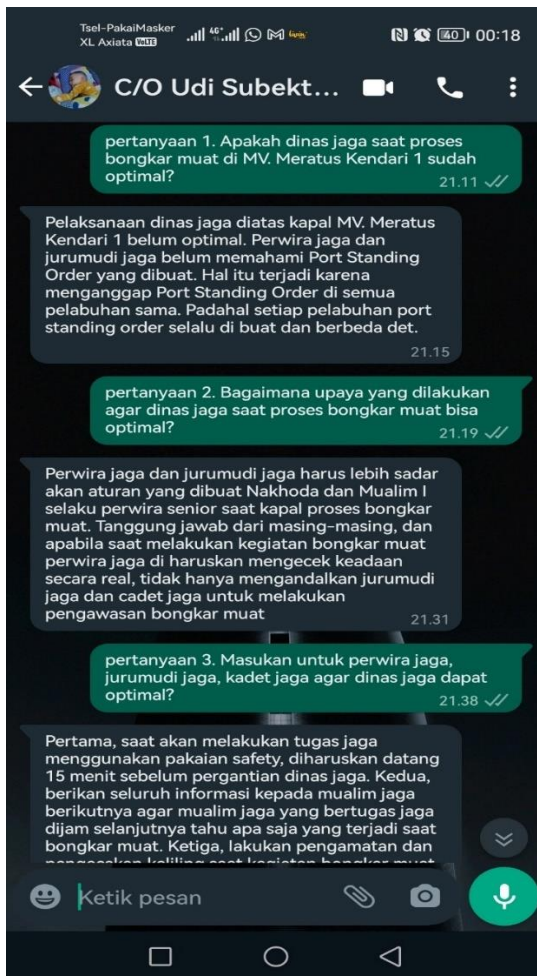
Sumber : Dokumentasi Peneliti

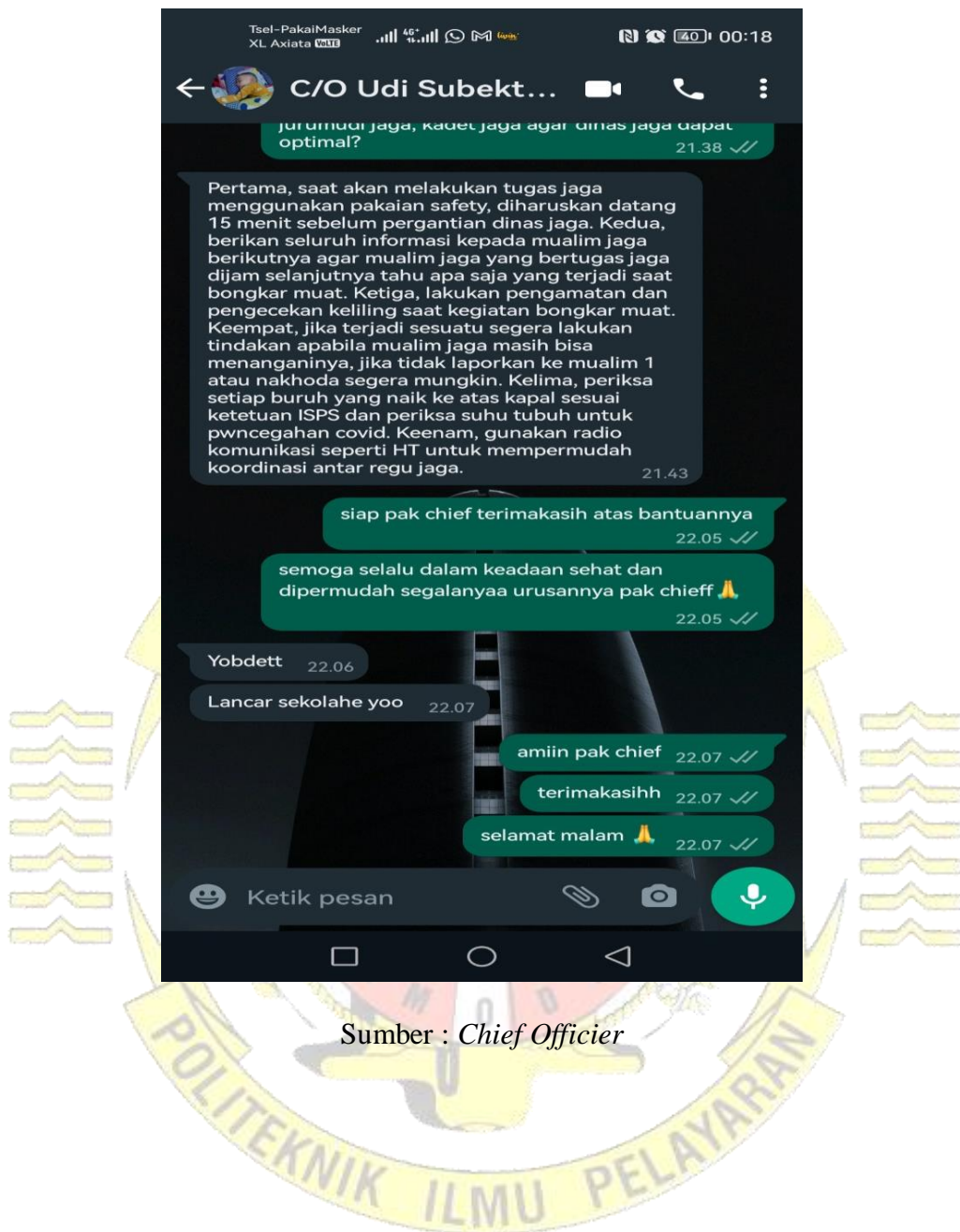
## Lampiran 4 Hasil Wawancara

### HASIL WAWANCARA

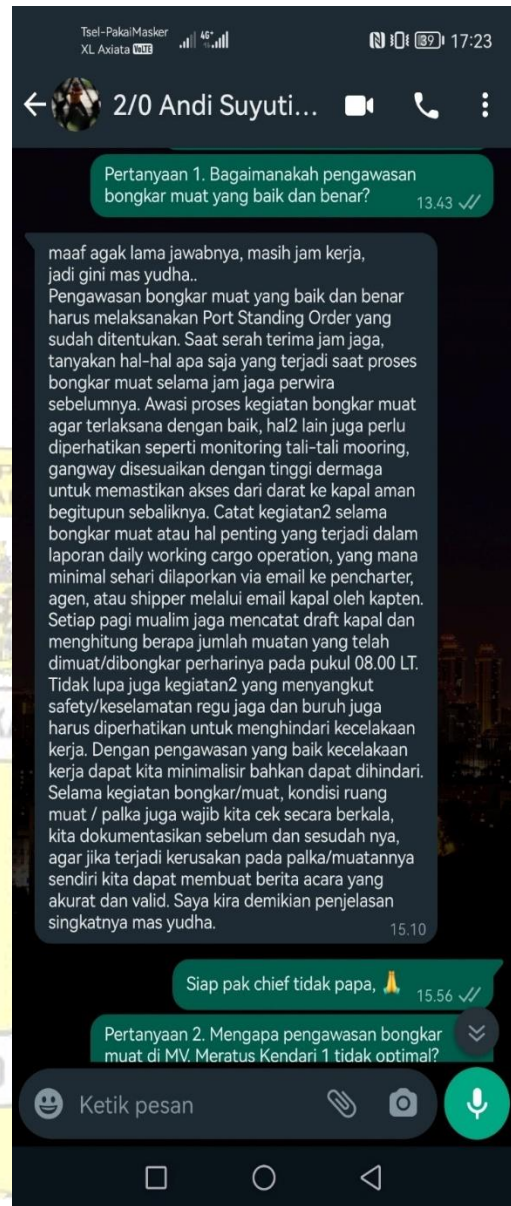
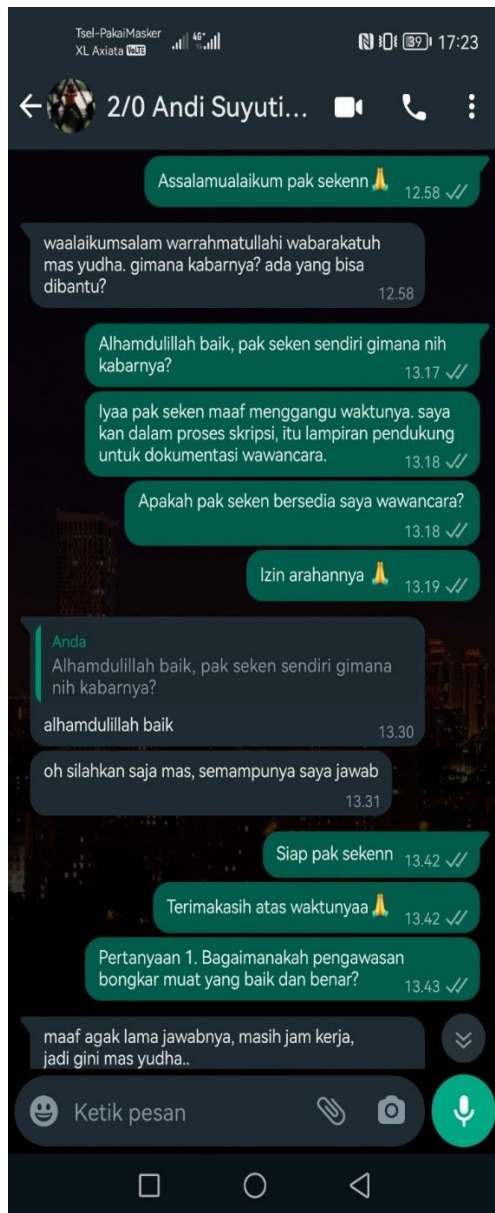
Tujuan wawancara dalam penelitian ini adalah untuk mendapatkan data dan informasi yang dapat dipercaya dan dipertanggungjawabkan kebenarannya untuk dipergunakan sebagai data pendukung dalam penyusunan skripsi. Berikut hasil wawancara yang dilakukan oleh penulis:



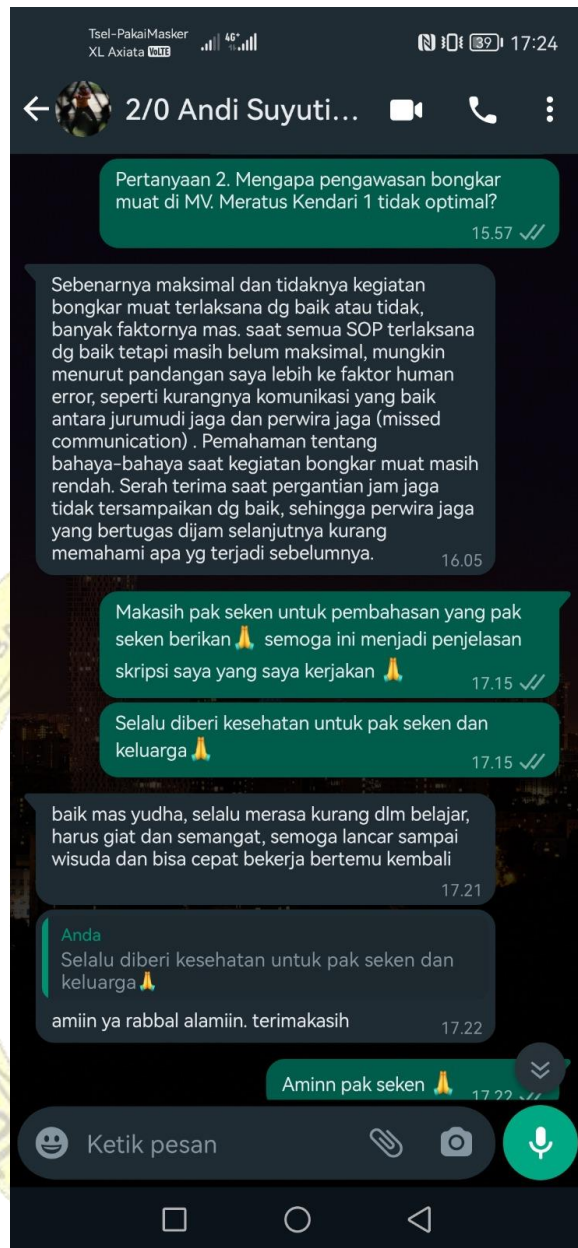




Sumber : *Chief Officier*







Sumber : *Second Officier*

## Lampiran 5 Master Standing Order



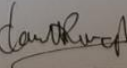
### **INSTRUKSI SAAT JAGA PELABUHAN KM.MERATUS KENDARI 1**


01. Mualim jaga **bertanggung jawab** saat jam jaganya terhadap setiap kegiatan saat kapal sandar dipelabuhan. Dalam melaksanakan tugasnya tersebut, Mualim jaga dibantu oleh 1 orang juru mudi jaga.
02. Saat kegiatan buka/tutup palka **harus diawasi langsung oleh Mualim / juru mudi jaga.**
03. Selalu **memperhatikan tangga gangway** terhadap pergerakan kapal, juga terhadap orang-orang yang naik/turun kapal. Laksanakan gangway watch dengan mengisi buku tamu terhadap tamu yang naik/turun kapal.
04. Dalam kegiatan bongkar/muat, **ikuti loading/discharging plan** yang telah disiapkan oleh mualim I dengan **memperhatikan secara teliti keadaan dari kapal beserta cargo** yang dimuat/bongkar serta jumlah cargo yang telah dimuat ataupun belum dibongkar dengan memberi tanda di loading/discharging plan.
05. Jika ada **bagian kapal yang rusak karena kegiatan bongkar/muat**, segera **beritahu stevedore (foreman)** untuk melihat kerusakan tersebut lalu **lapor mualim I** untuk dibuatkan Stevedore Damage Report.
06. Demikian juga jika **ada muatan yang rusak** agar segera **beritahu stevedore (foreman)** untuk melihat kerusakan tersebut, lalu **lapor mualim I** untuk dibuatkan Cargo Damage Report.
07. Jika sedang **pengoperasian ballast (buang/isi)** instruksikan juru mudi/kelasi sounding serta memonitor lambung tempat pembuangan (jika buang ballast) untuk mengantisipasi hal-hal yang tidak diinginkan.
08. **Catat dalam port log** setiap kegiatan saat kapal dipelabuhan sebagai berikut :
  - a. Waktu commenced/completed cargo activities.
  - b. Waktu started/finished cargo activities.
  - c. Waktu tidak ada cargo activities (rest time, waiting cargo/truck, weather, ship's trouble, dll).
  - d. Waktu pengoperasian ballast, pengisian air tawar, buka/tutup palka, dll yang dianggap perlu.
  - e. Cuaca (awan, angin, temp udara, tek udara) setiap 4 jam sesuai jam jaga pada deck log book.
  - f. Draft kapal setiap 4 jam jaga sesuai jam jaga deck log book serta saat completed cargo activities.
  - g. Hal-hal lain yang dianggap perlu / penting.
09. **Pengawasan terus menerus** saat kegiatan bongkar muat sedang berlangsung.
10. Lakukan **ronda keliling** secara terus menerus, terutama saat tidak ada kegiatan bongkar/muat. ( utamanya dari bahaya kebakaran ).
11. Perhatikan **kekencangan dari tali tambat kapal.**
12. **Jaga kebersihan** forecastle deck, main deck dan poop deck. ( waktu pagi hari poop deck disapu sebelum timbang terima jaga ).
13. Laksanakan tugas jaga dengan **teliti dan rasa tanggung jawab.** Utamakan Keselamatan.

Km. Meratus Kendari 1, Tgl. 16-12-2022



MUALIM I : Hussein 

MUALIM II : Rama Danny Pramudita 

MUALIM III : Andi Prayogo 

Lampiran 6 Hasil Turnitin

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK SIMILIARITY  
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING  
No. 1098/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/01/2023**

---

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

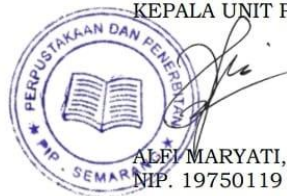
Nama : YUDHA KURNIAWAN  
NIT : 551811126609 N  
Prodi/Jurusan : NAUTIKA  
Judul : ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES BONGKAR  
MUAT KONTAINER DI ATAS KAPAL MV. MERATUS  
KENDARI 1

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

## ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES BONGKAR MUAT KONTAINER DI ATAS KAPAL MV. MERATUS KENDARI 1

### ORIGINALITY REPORT



### PRIMARY SOURCES

|   |   |     |
|---|---|-----|
| 1 | <a href="http://repository.pip-semarang.ac.id">repository.pip-semarang.ac.id</a><br>Internet Source | 10% |
| 2 | <a href="http://raficon.co.id">raficon.co.id</a><br>Internet Source                                 | 4%  |
| 3 | <a href="http://indonesoa.blogspot.com">indonesoa.blogspot.com</a><br>Internet Source               | 1%  |
| 4 | <a href="http://zombiedoc.com">zombiedoc.com</a><br>Internet Source                                 | 1%  |
| 5 | Submitted to Politeknik Ilmu Pelayaran<br>Semarang<br>Student Paper                                 | 1%  |
| 6 | Submitted to Universitas PGRI Palembang<br>Student Paper  | 1%  |
| 7 | <a href="http://123dok.com">123dok.com</a><br>Internet Source                                       | 1%  |
| 8 | Submitted to Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran<br>Jakarta<br>Student Paper                              | 1%  |

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Yudha Kurniawan
2. Tempat/Tgl. Lahir : Temanggung, 17 Juli 1999
3. Alamat : Nglarangan 02/04, Candimulyo, Kedu, Temanggung,  
Jawa Tengah
4. Agama : Islam
5. Nama Orang Tua
  - a. Ayah : Supriyanto
  - b. Ibu : Suranti
6. Riwayat Pendidikan :
  - a. SD Negeri 3 Candimulyo : 2006 - 2012
  - b. SMP Negeri 6 Temanggung : 2012 - 2015
  - c. SMA Negeri 1 Pringsurat : 2015 - 2018
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang : 2018 - 2023
7. Pengalaman Praktek Laut (PRALA) :
  1. MV. Karunia, PT. JAYA SAMUDERA KARUNIA
  2. MV. Meratus Kendari 1, PT. MERATUS LINE