



**PERISTIWA TUBRUKAN ANTARA MV. TANTO
MITRA DENGAN TONGKANG MBP 1515 DI ALUR
SUNGAI BARITO**

SKRIPSI

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

Oleh

ANDIKA NUR WIJAYA

NIT. 561911117040 N

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV NAUTIKA
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2023**

HALAMAN PERSETUJUAN

**PERISTIWA TUBRUKAN ANTARA MV. TANTO MITRA DENGAN
TONGKANG MBP 1515 DI ALUR SUNGAI BARITO**

Disusun Oleh :

ANDIKA NUR WIJAYA

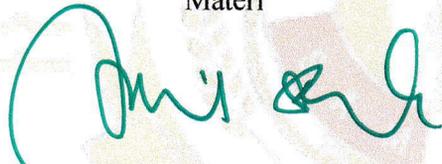
NIT. 561911117040 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, 21 Juni.....2023

Dosen Pembimbing I
Materi



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

Pembina (IV/a)

NIP. 19681227 199903 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



PRANYOTO, 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 Tingkat I (III/d)

NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “PERISTIWA TUBRUKAN ANTARA MV. TANTO
MITRA DENGAN TONGKANG MBP 1515 DI ALUR SUNGAI BARITO”

Karya,

Nama : ANDIKA NUR WIJAYA

NIT : 561911117040.N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi D-IV Nautika,
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Kamis, tanggal ..20..Juli..2023.

Semarang, ..20..Juli..2023.....

PENGUJI

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

Pembina (IV/a)

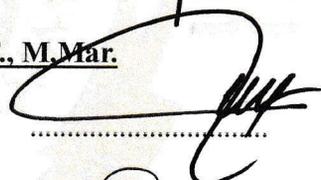
NIP. 19791129 200502 1 001



Penguji II : Capt. SEMUEL PALEMBANGAN, M.T., M.Mar.

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19710902 200212 1 001



Penguji III : PRITHA KURNIASIH, M.Sc.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831220 201012 2 003



Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M. H., M. Mar.

Pembina Tingkat. I (IV/b)

NIP. 19730704 199803 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

N a m a : ANDIKA NUR WIJAYA

NIT : 561911117040 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul judul **“PERISTIWA TUBRUKAN ANTARA MV. TANTO MITRA DENGAN TONGKANG MBP 1515 DI ALUR SUNGAI BARITO”**

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, 20 Juli 2023

Yang membuat pernyataan,



ANDIKA NUR WIJAYA

NIT. 561911117040.N

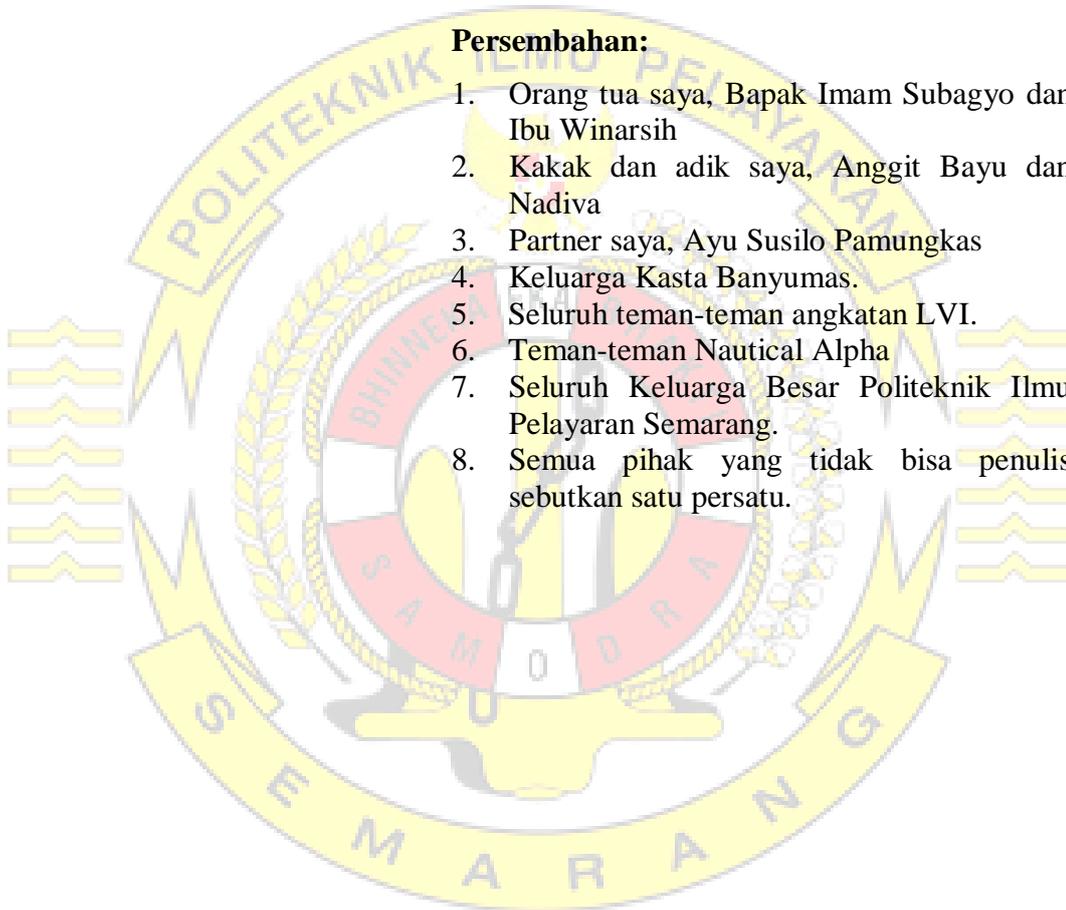
MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Kualitas seseorang dapat diukur dengan bagaimana dia dapat meninggalkan sesuatu yang tidak bermanfaat baginya.
2. Tidak semua yang dapat dihitung dapat diperhitungkan, dan tidak semua yang diperhitungkan dapat dihitung. Semua tentang rasa.
3. Dirimulah yang tau tentang dirimu dengan baik. Kenali dirimu dan berbuat lebih baik.

Persembahan:

1. Orang tua saya, Bapak Imam Subagyo dan Ibu Winarsih
2. Kakak dan adik saya, Anggit Bayu dan Nadiva
3. Partner saya, Ayu Susilo Pamungkas
4. Keluarga Kasta Banyumas.
5. Seluruh teman-teman angkatan LVI.
6. Teman-teman Nautical Alpha
7. Seluruh Keluarga Besar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
8. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.



PRAKATA

Segala puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga peneliti dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi ini yang berjudul “Peristiwa Tubrukan Antara MV. Tanto Mitra Dengan Tongkang MBP 1515 di Alur Sungai Barito”. Skripsi ini disusun dan diajukan untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang Nautika Program Diploma IV (D.IV), di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

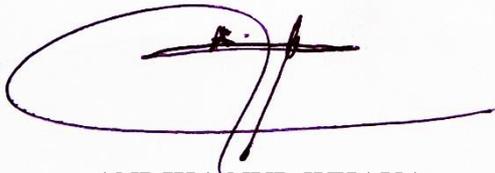
Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Yth. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M. Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth. Ibu Yustina Sapan, S.ST, MM selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
3. Yth. Bapak Capt. Mustamin, M.Pd., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Yth. Bapak Pranyoto S.Pi., MA.P. selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.
5. Yth. Seluruh Jajaran Dosen, Staff dan Pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

6. Yth. Seluruh Jajaran Perwira Pusbangkatarsis (Pusat Pembangunan Karakter Taruna dan Perwira Siswa).
 7. Seluruh Kru kapal MV. Tanto Mitra yang sangat membantu dan memberikan kesempatan serta pengetahuan kepada peneliti pada saat melaksanakan Praktek Laut.
 8. Kedua orang tua saya, Bapak Imam Subagyo dan Ibu Winarsih serta kakak dan adik saya, Anggit Bayu Setyawan dan Nadiva Cahya Utami yang selalu memberi semangat dan motivasi
 9. Partner saya Ayu Susilo Pamungkas yang selalu memberi semangat, doa dan dukungan secara penuh dalam menyelesaikan skripsi ini.
 10. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang membantu terselesaikannya penulisan skripsi ini.
- Akhirnya, tersirat harapan semoga kedepannya, isi yang terkandung dalam skripsi ini dapat memberikan pengetahuan baru yang bermanfaat bagi banyak pihak, terutama bagi pembaca.

Semarang, 20 Juli 2023

Penulis



ANDIKA NUR WIJAYA

NIT. 561911117040.N

ABSTRAK

Wijaya, Andika Nur. 2023, NIT: 561911117040.N, “*Peristiwa Tubrukan Antara MV. Tanto Mitra Dengan Tongkang MBP 1515 Di Alur Sungai Barito*”, Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Mustamin, M.Pd., M.Mar., Pembimbing II: Pranyoto, S.Pi.,MA.P.

Tubrukan pada saat melewati alur pelayaran sempit adalah kecelakaan yang sering terjadi oleh kapal laut. Hal ini terjadi karena beberapa hal diantaranya faktor dari *human error*, ramainya alur pelayaran dan lebarnya alur. Salah satunya yaitu saat kapal melewati alur sungai. Seperti yang di alami MV. Tanto Mitra terjadinya tubrukan dengan kapal tongkang batubara di alur sungai Barito, Kalimantan Selatan. Dalam berolah gerak dalam alur pelayaran sempit harus sesuai dengan aturan yang berlaku, sehingga tidak akan terjadi keadaan darurat tersebut .

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif yang langsung menghasilkan data dari lokasi penelitian serta berdasarkan fakta-fakta yang terjadi dan dialami oleh peneliti di atas kapal. Dalam hal ini peneliti mengumpulkan data dengan cara pendekatan terhadap objek melalui observasi, wawancara secara langsung terhadap subjek penelitian yang dipilih serta dokumentasi dan studi pustaka.

Hasil penelitian disimpulkan peristiwa tubrukan MV. Tanto Mitra dengan tongkang MBP 1515 karena terjadinya olah gerak secara tiba-tiba, alur sungai Barito yang sempit, dangkal dan ramai serta kurangnya komunikasi antar kapal. Untuk penanggulangan tubrukan sesuai dengan prosedur yang sesuai. Dari pembahasan masalah yang dibahas peneliti menyarankan saat memasuki alur sempit harus mengetahui karakteristiknya serta pelatihan tentang penanganan bahaya tubrukan rutin dilaksanakan.

Kata Kunci : Tubrukan, Alur Pelayaran Sempit, Olah Gerak

ABSTRACT

Wijaya, Andika Nur. 2023, NIT: 561911117040.N, "*Collision Event MV.Tanto Mitra with Barge MBP 1515 in Barito River Channel*", Thesis. Diploma IV Program, Nautical Study Program, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 1st Supervisor: Capt. Mustamin, M.Pd., M.Mar., 2nd Supervisor: Pranyoto, S.Pi.,MA.P.

Collisions when passing through narrow shipping lanes are accidents that often occur by ships. This happened due to several things, including factors from human error, busy shipping lanes and the width of the channel. One of them is when the ship passes through the river channel. As experienced by MV. Tanto Mitra occurred in a collision with a coal barge in the Barito river channel, South Kalimantan. When operating in a narrow shipping channel, it must be in accordance with the applicable regulations, so that an emergency does not occur.

The research method used in this study is a qualitative method that directly produces data from the research location and based on facts that occur and are experienced by researchers on board. In this case, researchers collect data by approaching objects through observation, direct interviews with selected research subjects as well as documentation and literature studies.

The results of the study concluded the MV impact event. Tanto Mitra with barge MBP 1515 due to the sudden occurrence of movement, the narrow, shallow and crowded Barito river channel and lack of communication between ships. For collision repetition in accordance with right procedures. From the discussion of the problems discussed, researchers suggest that when entering a narrow channel, they must get their characteristics and training on handling collision hazards is routinely carried out.

Keywords: Collision, Narrow Cruise Line, Motion Processing

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMAHAN.....	v
HALAMAN PRAKATA	vi
ABSTRAK.....	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian.....	3
C. Rumusan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Hasil Penelitian	5
BAB II. KAJIAN TEORI	
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Penelitian	11

BAB III. METODE PENELITIAN

A. Metode Penelitian	12
B. Tempat Penelitian	13
C. Sumber Data Penelitian	13
D. Teknik Pengumpulan Data.....	15
E. Instrumen Penelitian	20
F. Teknik Analisis Data.....	20
G. Pengujian Keabsahan data.....	22

BAB IV. HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Konteks Penelitian.....	25
B. Deskripsi Data	26
C. Temuan.....	32
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	36

BAB V. PENUTUP

A. Simpulan	58
B. Keterbatasan Penelitian.....	59
C. Saran	60

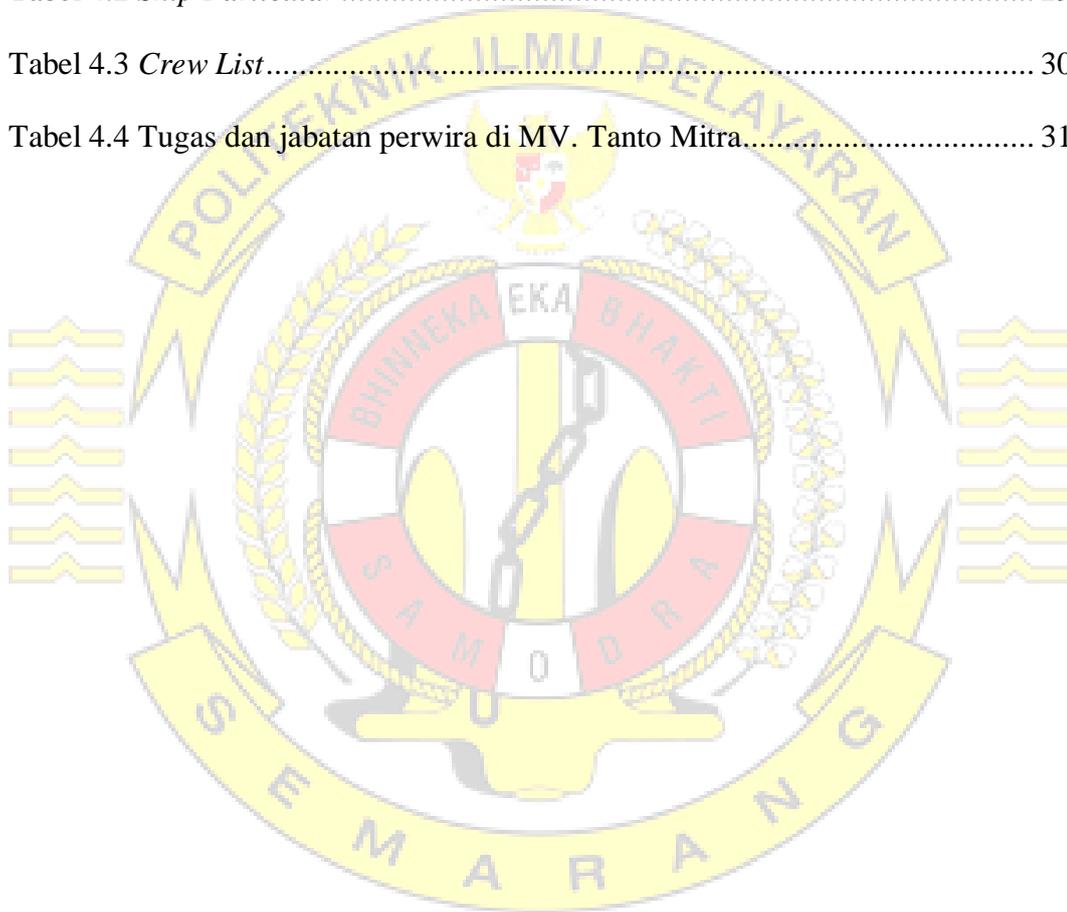
DAFTAR PUSTAKA	61
-----------------------------	-----------

LAMPIRAN	63
-----------------------	-----------

DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	93
----------------------------------	-----------

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Jabatan dan tugas.....	18
Tabel 4.1 Penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian.....	26
Tabel 4.2 <i>Ship Particular</i>	29
Tabel 4.3 <i>Crew List</i>	30
Tabel 4.4 Tugas dan jabatan perwira di MV. Tanto Mitra.....	31



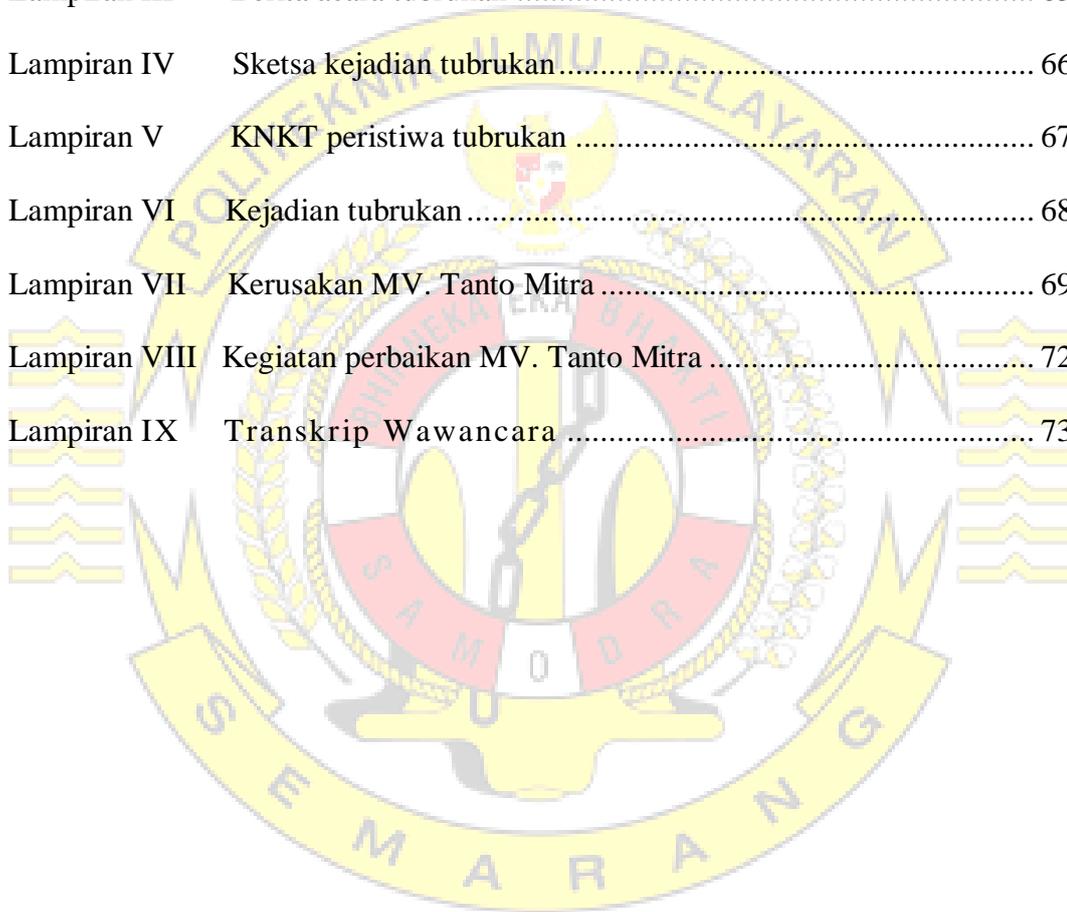
DAFTAR

GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka pikir	11
Gambar 4.1	Pasang surut sungai Barito	28
Gambar 4.2	MV. Tanto Mitra.....	29
Gambar 4.3	Tubrukan MV. Tanto Mitra dengan tongkang	36
Gambar 4.4	Peta alur sungai Barito	37
Gambar 4.5	MV. Tanto Mitra tubrukan dengan tongkang	40
Gambar 4.6	Kondisi MV. Tanto Mitra setelah tubrukan	40
Gambar 4.7	Koefisien pasang surut sungai Barito	45
Gambar 4.8	Ramainya alur sungai Barito.....	48
Gambar 4.9	<i>Standby Lifeboat</i>	53
Gambar 4.10	Kerusakan lambung di atas lunas kapal	56
Gambar 4.11	Memeriksa <i>lashing container</i> di kapal	57

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I	<i>Crew list</i>	63
Lampiran II	<i>Ship particular</i>	64
Lampiran III	Berita acara tubrukan	65
Lampiran IV	Sketsa kejadian tubrukan.....	66
Lampiran V	KNKT peristiwa tubrukan	67
Lampiran VI	Kejadian tubrukan	68
Lampiran VII	Kerusakan MV. Tanto Mitra	69
Lampiran VIII	Kegiatan perbaikan MV. Tanto Mitra	72
Lampiran IX	Transkrip Wawancara	73



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Alur pelayaran merupakan perairan yang bebas dari halangan baik dari lebar alur, kedalaman alur serta tidak menimbulkan bahaya untuk kapal yang melayarinya baik di laut, danau, sungai maupun perairan lainnya. Di dalam peta laut dan buku informasi pelayaran terdapat alur pelayaran yang dikeluarkan oleh otoritas terkait. Alur pelayaran harusnya merupakan perairan yang aman dari gelombang, angin dan arus yang kuat yang mana alur tersebut dilalui kapal untuk masuk dan sandar ke kolam pelabuhan.

Pelabuhan digunakan sebagai tempat untuk bersandar berbagai jenis kapal yang membawa muatan baik curah maupun dalam container termasuk penumpang. Semakin banyak pertukaran sautu barang dari berbagai daerah yang khususnya menggunakan moda transportasi kapal laut menyebabkan mobilitas kapal menjadi ramai terutama pada alur pelayaran memasuki pelabuhan karena kapal saling bergantian untuk keluar dan masuk dengan intensitas yang padat dan dapat menyebabkan kapal mengalami keadaan darurat seperti kandas ataupun tubrukan.

Tubrukan kapal saat berlayar di alur pelayaran sempit adalah keadaan darurat yang kerap dialami oleh kapal laut. Tubrukan akan terjadi jika kapal sudah dalam posisi yang tidak bisa dihindari baik karena kesalahan dari sumber daya manusia maupun dari faktor luar. Peristiwa tersebut dapat terjadi karena faktor dari awak kapal maupun dari alam seperti kedalaman, angin,

pasang surut dan lebarnya alur. Salah satunya yaitu saat kapal melewati alur sungai. Seperti yang di alami MV. Tanto Mitra terjadinya tubrukan di alur sungai Barito, Kalimantan Selatan pada 13 September 2021 yang mana sedang membawa kontainer dari pelabuhan PNP Tanjung Priok - Jakarta dengan tujuan pelabuhan Trisakti Banjarmasin bertubrukan dengan tongkang MBP 1515 yang ditarik oleh Tugboat (TB) MBP 3208 pada pukul 13.05 WIT bermuatan batubara dengan tujuan wilayah labuh Taboneo saat melakukan pelayaran.

Pelayaran di Indonesia tergolong ramai dikarenakan 2/3 wilayah Indonesia merupakan lautan. Indonesia memiliki lima pulau besar dan pulau kecil yang berjumlah lebih dari tujuh belas ribu pulau yang menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara kepulauan terbesar. Pendistribusian barang dalam bentuk muatan maupun mobilitas manusia sangatlah perlu dengan menggunakan alat transportasi air sebagai alat utama transportasi.

Transportasi kapal digunakan sebagai moda transportasi yang banyak digunakan di wilayah Indonesia karena lebih efisien dan efektif mengingat luasnya perairan Indonesia yang terdiri dari laut, sungai dan danau. Dalam pelayaran melalui laut, sungai dan danau, kapal selalu dihadapkan dengan resiko keadaan darurat baik tubrukan, kandas, tenggelam dan terbakar. Menurut data statistik kecelakaan kapal, sekitar 70% penyebabnya karena faktor *human error*, yang menyebabkan kapal kebakaran, tubrukan tetapi juga kandas dan tenggelam pada saat melewati alur pelayaran sempit.

Tubrukan di alur sungai Barito yang dialami oleh MV. Tanto Mitra dengan tongkang MBP 1515 tentunya memberikan dampak kerugian bagi semua pihak baik dalam bentuk materi, lingkungan serta dampak terburuk dapat menyebabkan korban jiwa. Pentingnya mengikuti peraturan yang berlaku dalam berolah gerak di alur pelayaran sempit sehingga terhindar dari bahaya keadaan darurat.

Berdasarkan latar belakang dan uraian di atas, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian agar tidak terjadi kejadian serupa dan terjadi permasalahan yang sama terutama di kapal MV. Tanto Mitra maupun kapal-kapal lainnya. Penelitian ini sangatlah penting untuk diketahui serta dipelajari dan berdasarkan latar belakang peneliti tertarik menuangkan dalam skripsi yang berjudul “ **PERISTIWA TUBRUKAN ANTARA MV. TANTO MITRA DENGAN TONGKANG MBP 1515 DI ALUR SUNGAI BARITO**”.

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan banyaknya masalah yang muncul, peneliti membatasi dan mempersempit permasalahan dalam fokus penelitian ini. Dalam fokus penelitian membuat peneliti terfokus dan lebih terkonsentrasi terhadap tujuan atau pokok pembahasan penelitian yang sedang diteliti. Mempermudah mencari suatu informasi berupa permasalahan yang akan digunakan sebagai penelitian dengan mencari pemecahan masalah dan akan menghasilkan solusi di dalam penelitian merupakan tujuan dari fokus penelitian.

Fokus penelitian yang peneliti tentukan dalam penelitian saat melayari alur pelayaran sempit sungai Barito dan kemampuan peneliti maka dalam skripsi ini hanya akan membahas hal yang berkaitan tentang olah gerak pada saat melewati alur sempit sungai Barito, Kalimantan Selatan di MV. Tanto Mitra, sehingga tidak terulang lagi masalah yang sama kembali. Peneliti tidak terlalu luas untuk membahas yang tidak berkaitan dengan penelitian yang sedang berlangsung. MV. Tanto Mitra milik PT. Tanto Intim Line yang merupakan tempat peneliti melaksanakan praktek laut selama duabelas bulan dimulai dari 12 Agustus 2021 sampai 16 Agustus 2022 dengan rute pelayaran domestik dengan *homebase* Jakarta-Tanjung Priok.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan paparan di atas sesuai pada saat peneliti berada di atas kapal melaksanakan praktek laut, peneliti merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana peristiwa tubrukan antara kapal MV. Tanto Mitra dengan tongkang MBP 1515?
2. Bagaimana tindakan penanganan tubrukan tersebut?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang peneliti tentukan sesuai dengan judul adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui faktor terjadinya tubrukan antara kapal MV. Tanto Mitra dengan tongkang MBP 1515
2. Untuk mengetahui tindakan penanganan tubrukan tersebut

E. Manfaat Hasil Penelitian

Manfaat dari penulisan ini yang dapat diambil. Peneliti berharap, penelitian ini akan memberikan manfaat yang memberikan dampak positif bagi semua pihak.

1. Manfaat secara teoritis.
 - a. Menambah pengetahuan, pengalaman serta masukan bagi pembaca dalam melayari alur sempit sungai Barito.
 - b. Memberikan wawasan dan pengetahuan bagi insan maritim untuk meminimalisir bahaya saat berlayar di alur sempit sungai Barito khususnya untuk menghindari bahaya dari tubrukan.
2. Manfaat secara praktis
 - a. Memberikan bahan masukan untuk taruna yang akan praktek laut, untuk pelaut dan untuk umum saat melewati alur sempit terutama saat berlayar melewati alur sungai Barito, Kalimantan Selatan, tentang penanganan khusus dan karakter saat melewati alur tersebut.
 - b. Menambah kecakapan pelaut guna mempersiapkan saat akan melewati alur sungai Barito untuk mengantisipasi bahaya yang ditimbulkan dan dapat berlayar dengan aman.

- c. Memberi kontribusi pemikiran terhadap PT. Tanto Intim Line dalam upaya meningkatkan kewaspadaan berolahgerak di alur sungai khususnya sungai Barito agar tidak terulang kejadian yang serupa dan penanganan keadaan darurat dapat diatasi secara efisien untuk semua *crew*.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Tubrukan

Tubrukan adalah keadaan darurat dimana berbenturnya kapal dengan kapal atau kapal dengan dermaga maupun dengan benda tertentu dan akan menimbulkan situasi kerusakan pada kapal, korban manusia, tumpahan minyak kelaut, pencemaran dan kebakaran.

Menurut Agus Hadi Purwantomo (2019 : 4), tubrukan adalah keadaan darurat yang di sebabkan karena terjadinya tubrukan antar kapal, tubrukan kapal dengan benda-benda terapung maupun tubrukan kapal dengan dermaga yang mempunyai tingkat kecenderungan akan dapat membahayakan keselamatan jiwa manusia dan harta benda yang ada diatas kapal serta lingkungan dimana kapal mengalami musibah yang harus di atasi dengan secepatnya agar tidak menimbulkan situasi krisis.

Menurut Sarifuddin (2018 : 57), tubrukan adalah keadaan darurat karena tubrukan kapal dengan kapal atau kapal dengan dermaga maupun dengan benda tertentu akan mungkin terdapat situasi kerusakan pada kapal, korban manusia, tumpahan minyak ke laut (*oil spill*), pencemaran dan kebakaran. Situasi lainnya adalah kepanikan atau ketakutan petugas di kapal yang justru memperlambat tindakan

pengamanan, penyelamatan dan penanggulangan keadaan darurat tersebut.

2. Alur Pelayaran Sempit

Alur pelayaran sempit adalah alur pelayaran yang memiliki lebar dan kedalaman alur yang terbatas sehingga dalam melayari alur pelayaran sempit perlu memperhatikan aspek-aspek olah gerak sehingga dalam mengolah gerak kapal di alur pelayaran sempit dapat dilewati dengan aman dan tanpa kendala apapun. Jadi dapat disimpulkan bahwa Alur pelayaran sempit adalah alur dimana keadaan perairan yang sempit dan kapal yang berlayar di daerah alur pelayaran ini harus berlayar sedekat mungkin dengan batas luar alur pelayaran atau air pelayaran yang terletak di sisi lambung sebelah kanannya selama masih aman dan dapat di laksanakan.

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008, alur pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari. (UU No.17 Tahun 2008). Alur pelayaran sempit termasuk alur pelayaran yang tidak mudah untuk dijelaskan. Faktor penting untuk menyatakan jika sebuah alur dalam kenyataanya adalah alur pelayaran sempit bila:

- 1) Lebar alur pelayaran dapat dilayari (dapat dilayari merupakan konsep yang berbeda untuk setiap jenis kapal).
- 2) Ukuran kedalaman kapal dan kemampuan olah gerak kapal juga merupakan hal penting yang terkait dengan alur pelayaran penerapan

(P2TL) aturan 9 (*collision regulation*). Sumber : UU No. 17 Tahun 2008.

Alur Pelayaran Sempit Menurut Penerapan P2TL Aturan 9 (*collision regulation*) : Perairan sempit yang berbeda dengan pelayaran terbuka. Perairan sempit diartikan sebagai perairan yang banyak terdapat rintangannya misalnya banyak terdapat gugusan karang, bentangan melintang perairan yang tidak lebar sehingga diperlukan tingkat kehati-hatian yang tinggi dalam menavigasi kapal. Sekali salah memilih alur resiko kandas atau menabrak. Salah satu pelayaran di perairan sempit yang cukup mempunyai resiko kecelakaan tinggi yaitu pelayaran di perairan karang, sempit.

3. Olah Gerak

Menurut Agus Hadi Purwantomo (2019:1), olah gerak kapal adalah teknik membawa kapal dari suatu tempat ke tempat lain yang dikehendaki secara efektif, efisien dan aman untuk melaksanakan suatu kegiatan dengan memanfaatkan *internal* dan *external resources*, sehingga pelaksanaan olah gerak kapal tidak memerlukan waktu yang lama, pemakaian bahan bakar irit serta kapal dapat terhindar dari bahaya yang ditimbulkan.

Olah gerak kapal juga bisa disebut suatu seni karena dalam olah gerak kapal harus memperhatikan faktor-faktor yang mempengaruhi kemampuan daripada olah gerak kapal itu sendiri, baik faktor dari luar maupun faktor dari dalam kapal tersebut. Teori tentang olah gerak kapal

ini sangat penting artinya terutama bila ditunjang oleh praktek pengalaman selama berada di atas kapal dapat diartikan bahwa kemampuan olah gerak selain tergantung pada pengaruh dari luar pengaruh dari dalam kapal itu sendiri sangat berperan penting bagi pengolah gerak kapal serta pengalaman yang cukup didunia olah gerak kapal.

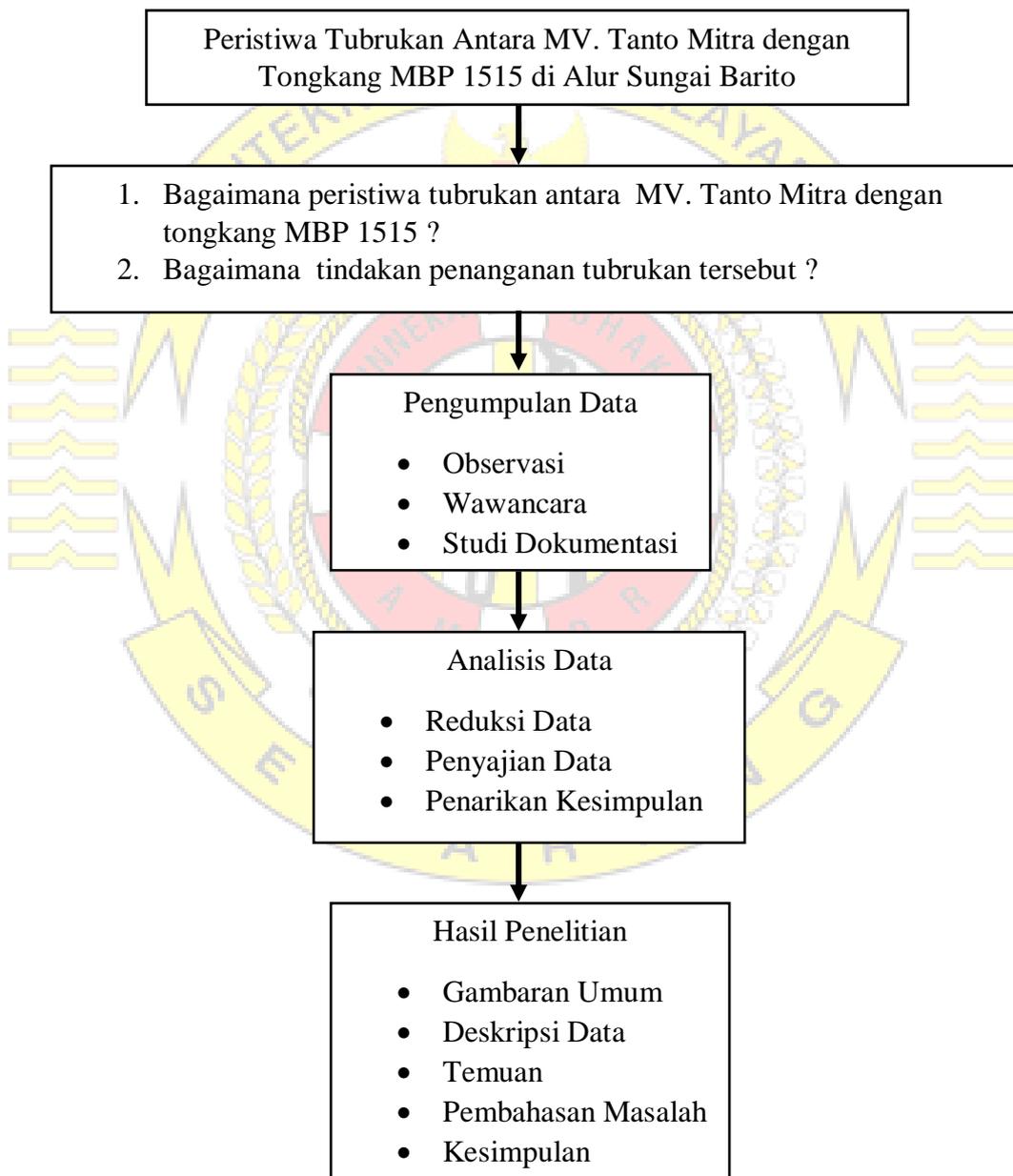
4. *Drifting Vessel Collision Models*

Salah satu tipe tubrukan kapal yang lain selain *powered vessel collisions* adalah *drifting collision*. *Drifting collision* adalah tubrukan yang diakibatkan karena kapal menyimpang dari alur dan menabrak dengan *platform* terdekat. Adapun kondisi yang mempengaruhinya adalah sebagai berikut :

- a. Kapal mengalami kerusakan sistem penggerak
- b. Kapal mengalami kegagalan di dalam kapal itu sendiri sebelum kapal menjangkau objek
- c. Ada kapal lain yang mencoba untuk menarik kapal tersebut tapi tidak berhasil
- d. Arah angin menyebabkan kapal menyimpang dari alur dan menuju objek.

B. Kerangka Penelitian

Dibuatnya kerangka penelitian bertujuan untuk memberikan kemudahan dalam memahami pembahasan yang terdapat pada penelitian ini mengenai peristiwa tubrukan antara MV. Tanto Mitra dengan tongkang MBP 1515 di alur Sungai Barito.



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan uraian dan pembahasan masalah dalam penelitian ini, serta dengan kondisi yang nyata di lapangan sesuai yang terjadi di MV. Tanto Mitra, yaitu pada peristiwa tubrukan antara MV. Tanto Mitra dengan tongkang MBP 1515 di alur sungai Barito, peneliti menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Peristiwa tubrukan antara kapal MV. Tanto Mitra dengan tongkang MBP 1515 di alur sungai Barito terjadi karena :
 - a. Olah gerak kapal secara tiba-tiba
 - b. Alur sungai Barito yang sempit dan dangkal
 - c. Ramainya alur pelayaran sungai Barito
 - d. Kurangnya komunikasi antar kapal
2. Tindakan penanganan tubrukan tersebut yaitu dengan :
 - a. Mengikuti prosedur penanganan tubrukan kapal
 - b. Berkomunikasi dengan otoritas terkait
 - c. Memeriksa keadaan kapal
 - d. Memeriksa muatan dan area sekitar

B. Keterbatasan Penelitian

Peneliti menyadari bahwa dalam melakukan penelitian ini hasil yang didapat masih belum sempurna, masih terdapat kekurangan yang harus diperbaiki, masih terdapat kelemahan dan keterbatasan. Peneliti menyadari hal tersebut dan menjadikan pembelajaran untuk peneliti dan sebagai tolak ukur agar penelitian selanjutnya mendapatkan hasil yang lebih baik. Dalam hal ini, peneliti akan menjelaskan keterbatasan yang muncul selama penelitian yang dilakukan oleh peneliti.

Yang pertama yaitu peneliti hanya meneliti satu peristiwa tubrukan yang terjadi di alur sungai Barito yang peneliti alami secara langsung, menyebabkan keterbatasannya lingkup dari penelitian ini dan tidak ada perbandingan dari kejadian yang sama dari yang peneliti alami secara langsung. Dari hal itu peneliti hanya fokus pada peristiwa yang terjadi di alur sungai Barito yaitu tubrukan antara MV. Tanto Mitra dengan tongkang MBP 1515 yang membawa batu bara.

Yang kedua yaitu dalam proses pengambilan data dan observasi terdapat dokumen dokumen yang bersifat rahasia dan tidak dapat untuk di publikasikan mengenai peristiwa tubrukan antara MV. Tanto Mitra dengan tongkang MBP 1515 sehingga proses pengambilan data lebih dominan menggunakan observasi, wawancara kepada responden yang terlibat dalam peristiwa tersebut dan menggunakan dokumentasi dari peristiwa tubrukan tersebut.

C. Saran

Berdasarkan hasil dari temuan dan pembahasan yang peneliti jabarkan, maka peneliti memiliki saran:

1. Sebaiknya saat akan melewati alur pelayaran sempit yaitu alur sungai haruslah mengetahui karakteristik alur tersebut agar dapat berolah gerak dengan aman. Perhitungan muatan yang mempengaruhi *draft* kapal harus diperhatikan karena akan melewati alur yang dangkal dan sempit serta komunikasi antar kapal harus diperhatikan untuk pengambilan keputusan yang tepat agar terhindar dari bahaya tubrukan ataupun bahaya lain yang dapat mencelakakan kapal dan awak kapal.
2. Dalam penanganan keadaan darurat di atas kapal haruslah sesuai dengan prosedur yang ada. Pengetahuan tentang keadaan darurat dan cara menanganinya haruslah diketahui serta dipahami oleh seluruh awak kapal oleh karena itu *drill* tentang keadaan darurat harus benar-benar dilakukan sehingga awak kapal mengerti tugas dan peran masing-masing saat terjadi keadaan darurat dan tidak menimbulkan kepanikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Arfian, Zein. (2017). *Penilaian Risiko Tubrukan Kapal Akibat Instalasi Anjungan Lepas Pantai Di Dekat Alur Pelayaran Barat Surabaya*. (Skripsi Sarjana, Institut Teknologi Sepuluh November).
<https://repository.its.ac.id/45028/1/4212100036>
- Arikunto, S. (2013). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Min, Asdar (2019). *Analisa Olah Gerak Dialur Pelayaran Sempit Pada KM. ST. Kambria 2*. Jurnal Politeknik Ilmu Pelayaran Makasar (03) :85-98
- Moleong. (2014). *Metodologi Penelitian Kualitatif. Edisi Revisi*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Moleong, L. J. (2015). *"Metodelogi Penelitian Kualitatif"*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Pemerintah Indonesia. Undang-Undang (UU) Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Jakarta
- Pemerintah Indonesia. Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Keselamatan Kapal. Pemerintah Pusat. Jakarta
- Purwantomo, Agus Hadi., 2019, *Mengolah Gerak Kapal*, Politeknik ilmu Pelayaran Semarang, Semarang
- Purwantomo, Agus Hadi., 2019, *Prosedur Darurat Dan SAR*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang
- Sarifuddin (2018) *Prosedur Darurat Dan Dinas Jaga*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang
- Sugiyono. (2016). *"Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D"*. Bandung: PT. Alfabet.
- Supriyono, Hadi dan Subdrijo Djoko (2016). *COLREG 1972 Dan Dinas Jaga Anjungan*. Yogyakarta: CV. Budi Utama.
- Wibowo, Danang Sulistyoyo. (2019). *Analisa Olah Gerak Kapal MV. Pulau Nunukan Di Daerah Pelayaran Sempit Alur Sungai Mahakam*. (Skripsi Sarjana, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang).
- Widoyoko, E. P. (2012). *"Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian"*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

[Online] https://p2k.utn.ac.id/ind/2-3077-2966/Sungai-Barito_88049_utn_p2k-utn.html Sungai Barito . Diakses pada tanggal 02 Februari 2023 Pukul 20:21



LAMPIRAN I CREW LIST



PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA
PT. TANTO INTIM LINE

CREW LIST

Name of Vessel / Nama Kapal : KM. TANTO MITRA
Gross Tonnage / GT Kapal : 6816 GT
Agent in Port / Keagenan : PT. TANTO INTIM LINE
Owner's / Pemilik : PT. TANTO INTIM LINE
Date Of Arrival / Tanggal Tiba : 09 September 2021
Date Of Departure / Tanggal Berangkat : 11 September 2021

Last Port / Pelabuhan Sebelumnya : JAKARTA
Next Port / Pelabuhan Selanjutnya : JAKARTA

No	Name / Nama Awak	Sex/ Kelamin	Date of birth/ Tanggal Lahir	Nationality / Keagenan	Travel Doc No/ No. B. Pelandu	Doc Of Travel Exp/ Tgl. Berakhir B. Pelandu	Duties on Board/Labihan	Seat Code	No. PKL	Date sign On / Tgl. Sign On	Certificate / Izin	Certificate No. / Sert. Izin B. Pelandu
1	CAPT. ABD BACHMAN	M	11-Oct-1951	INDONESIA	F 040921	30-Jan-2023	NAKHODA	620000400	PK.AL.524/186/108/9/8.TPK/21	12-Aug-2021	COP-I	620000400N10217
2	HASMIUDIN	M	21-Sep-1980	INDONESIA	F 040923	30-Jan-2023	MUALIM I	6201003560	PK.AL.524/306/17/5/8.TPK/20	14-Dec-2020	COP-II	6201003560N2014
3	JULI ISMANTO	M	21-Apr-1978	INDONESIA	E 107839	5-Aug-2023	MUALIM II	6201012840	PK.AL.524/788/07/5/8.TPK/21	14-Jul-2021	COP-III	6201012840N08216
4	DICKY HARI S N	M	5-Jan-1995	INDONESIA	G 079028	6-Aug-2024	MUALIM III	6202006718	PK.AL.524/662/08/5/8.TPK/21	12-Aug-2021	COP-III	6202006718N30117
5	TARSA SUPRIANTYA	M	23-Jul-1977	INDONESIA	F 042297	20-Jul-2023	KKM	6200084440	PK.AL.524/956/09/5/8.TPK/21	25-Jul-2021	COP-I	6200084440T20217
6	HENDRA GIPTA DAUD	M	18-May-1987	INDONESIA	G 043474	23-Feb-2024	MASINS II	620065417	PK.524/2807/5/8.TPK/21	23-Jul-2021	COP-III	620065417T30217
7	MUZANI	M	12-Mar-1973	INDONESIA	E 033935	16-Nov-2022	MASINS III	6200488956	PK.AL.524/660/05/5/8.TPK/21	24-May-2021	COP-II	6200488956T20117
8	RESHA MULIA PRATIAMA	M	19-Sep-1992	INDONESIA	D 023930	19-Nov-2021	MASINS IV	6200217995	PK.AL.524/188/03/5/8.TPK/21	22-Mar-2021	COP-III	6200217995T30119
9	TAQDIR FIRMANSYAH	M	23-Mar-1993	INDONESIA	E 012457	19-Mar-2023	ELEKTNISN	6211569478	PK.AL.524/1370/03/5/8.TPK/21	22-Mar-2021	RFPWE	6211569478S30716
10	RIKARDO SAMAAAN	M	10-May-1972	INDONESIA	F 003335	16-Mar-2023	SEKANG	620090749	PK.AL.524/1366/07/5/8.TPK/21	23-Jul-2021	RAASD	620090749S40217
11	AHMAD RIYADI	M	17-Apr-1991	INDONESIA	F 005226	5-Apr-2022	JURU MUDI	6201295276	PK.AL.524/100/01/5/8.TPK/21	31-Dec-2020	RAASD	6201295276S40717
12	RIZKA ARIYANTO	M	26-Jul-1995	INDONESIA	E 070134	23-Mar-2023	JURU MUDI	6211552951	PK.AL.524/1858/12/5/8.TPK/20	14-Dec-2020	COP-III	6211552951N40518
13	JHON ROY PALUINGS	M	20-May-1989	INDONESIA	F 328602	17-Mar-2023	JURU MUDI	6202099390	PK.AL.524/660/08/5/8.TPK/21	12-Aug-2021	RAASD	6202099390S40217
14	NOVI WIDDODO	M	9-Feb-1991	INDONESIA	F 234306	21-May-2022	JURU MINYAK	6201654558	PK.AL.524/2903/5/8.TPK/21	27-Feb-2021	RAASE	6201654558S420717
15	AHMAD YANTO	M	10-Jan-1972	INDONESIA	E 116400	29-Aug-2023	JURU MINYAK	6201003026	PK.AL.524/378/12/5/8.TPK/20	6-Dec-2020	RAASE	6201003026S420716
16	EDALSYAH	M	8-Mar-1984	INDONESIA	F 033463	2-Mar-2023	JURU MINYAK	6201471973	PK.AL.524/543/10/5/8.TPK/20	11-Oct-2020	RAASE	6201471973S420716
17	HERU SANTOSA	M	3-Sep-1978	INDONESIA	F 137689	4-Oct-2021	JURU MAASAK	6200130308	PK.AL.524/544/07/5/8.TPK/21	23-Jul-2021	BST	6200130308S10715
18	PRASAL	M	15-Apr-2001	INDONESIA	F 110145	8-Jun-2023	PELAYAN	6211809350	PK.AL.524/186/03/5/8.TPK/21	22-Mar-2021	BST	6211809350S104218
19	ANDIKA NIUR WIJAYA	M	15-Sep-1999	INDONESIA	G 059311	19-Apr-2024	CADET DEK	6212016682	-	10-Sep-2021	BST	6212016682S103920
20	MUHAMMAD WASTRANGIN	M	1-May-2000	INDONESIA	G 059631	23-Apr-2024	CADET MESIN	6212014205	-	10-Sep-2021	BST	6212014205S103320

Total Crews/Total Awak : 20 Person Included master

BANBARMASIN, 13 SEPTEMBER 2021



Sumber: Arsip dokumen MV.Tanto Mitra

LAMPIRAN III BERITA ACARA TUBRUKAN

PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA

PT.TANTO INTIM LINE



YOS SUDARSO MEGAH BUILDING
JL. YOS SUDARSO BLOK A KAV. 15 JAKARTA UTARA 14320
TELP. (021) 4374444 FAX. (021) 43901818

Head Office :
TANTO BUILDING
JL. INDRAPURA 29-33 SURABAYA 60176 Telp. (031) 3533392 FAX. (021) 3533906
http://www.tantonet.com E-mail: tanto@tantonet.com

BERITA ACARA TUBRUKAN

Pada hari ini tanggal 13 September 2021, MV. Tanto Mitra tiba di Bouy luar Banjarmasin dan Berlabuh Pada jam 10.42 LT menunggu Pandu dari dalam untuk membawa masuk kapal dan di Sandarkan. Setelah Pandu naik kapal, kapal bergerak masuk Alur, Pandu berkomunikasi di Radio VHF bahwa untuk Kapal-kapal keluar di minta passing kiri-kiri dengan kapal masuk MV. Tanto Mitra.

Kronologis:

- Pada saat memasuki lintang Bujur 03.39.165 S/114.28.65 E jam 13.04 LT akan berpapasan dengan TB.MPB 3208 dengan nama Tongkang MPB 1515, Kemudi kapal tidak bisa di kendalikan padahal kemudi dalam keadaan baik (normal).
- Nakhoda langsung mengambil alih Komando dari maju pelan ke maju setengah supaya haluan kapal Bergerak ke kanan tetapi Haluan kapal tetap terus bergerak ke kiri karena diakibatkan alurnya dangkal dan kapal ngesot tidak bisa dikendalikan.
- Pada jam 13.05 LT Nakhoda order Stop Mesin dan lanjut mundur sampai mundur penuh dan Haluan kapal Bergerak terus ke kiri hingga terjadi tubrukan dengan Tongkang MBP 1515 dengan nama Tagboat TB.MBP 3208
- Adapun Kerusakan yang di timbulkan antara lain :
Untuk MV. Tanto Mitra : Di atas Bolbous robek ke dalam kurang lebih 3-4 mtr dan lebar kurang lebih 7 mtr Kiri kanan Bolbous dan Bolbous bagian atas pecah dan berlobang masuk air
Untuk Tongkang MBP 1515 : Ujung Haluan Tongkang kiri Penyok dan Sobek di atas air
- Informasi dari Agen Banjarmasin, Agar kapal Berlabuh kembali di Bouy luar untuk perbaikan.

Banjarmasin, 13 September 2021

Mengetahui

Bapak Haris
Pandu

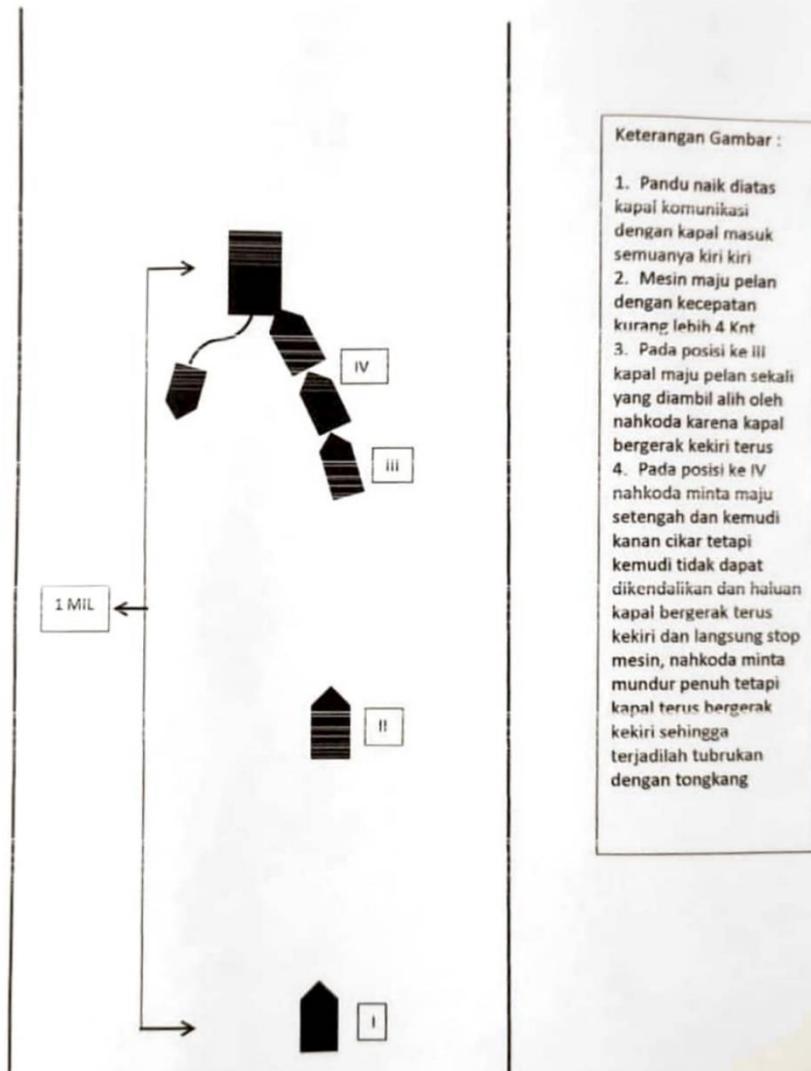


Capt. Abd Rachman
Nakhoda

Sumber: Arsip dokumen MV. Tanto Mitra

LAMPIRAN IV SKETSA KEJADIAN TUBRUKAN

SKETSA KEJADIAN :



Keterangan Gambar :

1. Pandu naik diatas kapal komunikasi dengan kapal masuk semuanya kiri kiri
2. Mesin maju pelan dengan kecepatan kurang lebih 4 Knt
3. Pada posisi ke III kapal maju pelan sekali yang diambil alih oleh nahkoda karena kapal bergerak kekiri terus
4. Pada posisi ke IV nahkoda minta maju setengah dan kemudi kanan cikal tetapi kemudi tidak dapat dikendalikan dan haluan kapal bergerak terus kekiri dan langsung stop mesin, nahkoda minta mundur penuh tetapi kapal terus bergerak kekiri sehingga terjadilah tubrukan dengan tongkang

Sumber: Arsip dokumen MV. Tanto Mitra

LAMPIRAN V KNKT PERISTIWA TUBRUKAN

1. JENIS KECELAKAAN

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013, jenis kecelakaan Kapal yang diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan kapal terbakar. Total kecelakaan pelayaran yang diinvestigasi oleh KNKT selama periode 2017 – 2021 sebanyak 129 kecelakaan yang meliputi jenis kecelakaan terbakar, tenggelam, tubrukan, kandas, dan lain-lain. Pada Tahun 2021, jumlah kecelakaan yang diinvestigasi KNKT sebanyak 19 kejadian dengan 6 kejadian merupakan jenis kecelakaan terbakar/meledak. Adapun kecelakaan pelayaran semester II Tahun 2021 meliputi:

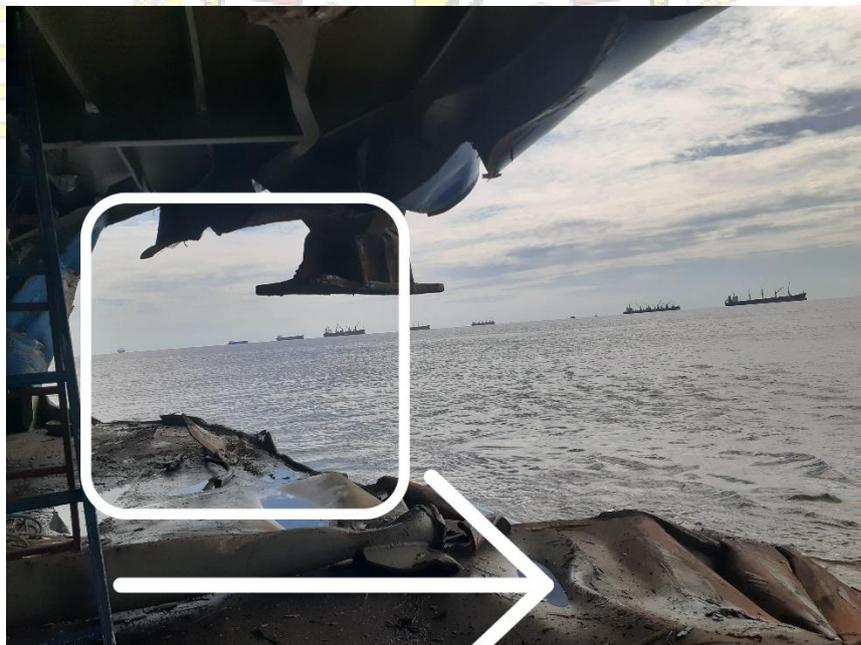
- Tubrukan Kapal Tanto Bersinar vs Mitra Jaya XIX di Alur Pelayaran Barat Surabaya pada tanggal 23 Januari 2021.
- Tubrukan Kapal Cantika Persada vs Indah 88 vs Bunga Melati XXI di Alur Pelayaran Barat Surabaya pada tanggal 30 Januari 2021.
- Kandasnya Kapal Sabuk Nusantara 62 di Perairan Meosmangga, Sorong, Papua Barat, pada tanggal 02 Februari 2021.
- Terbakarnya Kapal Gemilang Perkasa Energy di Sungai Mahakam, Kalimantan Timur pada tanggal 11 Februari 2021.
- Tenggelamnya Kapal Bili di Sungai Sambas, Kalimantan Barat, pada tanggal 20 Februari 2021.
- Terbakarnya Kapal Fajar Baru 8 di Pelabuhan Kapal Rakyat, Sorong, Papua Barat, pada tanggal 07 Maret 2021.
- Tubrukan Kapal Habco Pioneer vs Barokah Jaya di Perairan Utara Indramayu, pada tanggal 03 April 2021.
- Kapal Asian Champion penyebab lain – lain di Pelabuhan Anyer, Banten, pada tanggal 12 April 2021.
- Tenggelamnya Kapal Jatra 1 di Pelabuhan Penyebrangan Kupang, Nusa Tenggara Timur, pada tanggal 05 April 2021.
- Tenggelamnya Perahu Gako di Waduk Kedungombo, Jawa Tengah, pada tanggal 15 Mei 2021.
- Tenggelamnya Kapal Wicity Jaya Sakti di Perairan Kuala Tungkal, Jambi, pada tanggal 22 Mei 2021.
- Terbakarnya Kapal Karya Indah di Perairan Sanana, Maluku Utara, pada tanggal 29 Mei 2021.
- Kapal Ihan Batak sebab lain – lain di Pelabuhan Ambarita, Sumatera Utara, pada tanggal 31 Mei 2021.
- Kandas nya Kapal Terubuk I di Perairan Raja Ampat, Papua Barat, pada tanggal 10 Juni 2021.
- Tenggelamnya Kapal Yunicee di Perairan Gilimamak, Bali, pada tanggal 29 Juni 2021.
- Terbakarnya kapal Ketaling di Perairan Tanjung Balai Karimun tanggal 10 Juli 2021.
- Terbakarnya kapal Henri-I di Perairan Kepulauan Tanimbar, Maluku, tanggal 03 September 2021.
- Tubrukan kapal Tanto Mitra dengan kapal MBP 1515 di Alur Pelayaran Sungai Barito, tanggal 13 September 2021.
- Terbakarnya kapal Soemartini Brodjonegoro di Perairan Cuaqap, tanggal 01 Desember 2021.

Sumber: Arsip dokumen MV. Tanto Mitra

LAMPIRAN VI KEJADIAN TUBRUKAN



Sumber: Arsip dokumen MV. Tanto Mitra

LAMPIRAN VII KERUSAKAN MV. TANTO MITRA

Sumber: Arsip dokumen MV. Tanto Mitra



Sumber: Arsip dokumen MV. Tanto Mitra



Sumber: Arsip dokumen MV. Tanto Mitra

LAMPIRAN VIII KEGIATAN PERBAIKAN MV. TANTO MITRA



Sumber: Arsip dokumen MV. Tanto Mitra

LAMPIRAN IX
Transkrip Wawancara I

Waktu Wawancara : 16 September 2021

Lokasi Wawancara : Pelabuhan Trisakti Banjarmasin

Profil Narasumber

Nama : Abd Rachman

Umur : 70 tahun

Jenis Kelamin : Laki-laki

Jabatan : Nahkoda

Hasil Wawancara

Peneliti : Selamat sore capt

Narasumber : Selamat sore det

Peneliti : Bagaimana kabarnya capt?

Narasumber : Alhamdulillah baik, diberi kesehatan dan dapat berkativitas dengan baik ini

Peneliti : Mohon ijin capt saya akan mengajukan beberapa pertanyaan mengenai tubrukan yang terjadi di alur sungai Barito pada hari Senin kemarin yang bertujuan untuk penyusunan skripsi saya

Narasumber : Iya silahkan. Tubrukan merupakan hal yang sudah biasa apalagi di alur sempit seperti ini dan ramai juga

Peneliti : Menurut captain apa penyebab dari tubrukan antara MV. Tanto Mitra dengan tongkang MBP 1515 ?

Narasumber : Seperti yang kita ketahui memasuki alur sungai harus memperhatikan segala hal karena alur sungai sangat rawan. Sudah ramai ditambah dangkal lagi dengan muatan yang banyak membuat *draft* kapal kita menjadi dalam.

Peneliti : Apakah MV. Tanto Mitra secara kondisi dapat memasuki alur tersebut?

Narasumber : Kapal kita dapat melewati alur tersebut dengan mempertahankan posisi berada di poros alur namun saat akan berpapasan dengan tongkang dan kapal merubah haluan ke kanan kapal tidak dapat dikendalikan terkena dinding dari alur dan mengalami ngesot atau disebut juga dengan *drifting* meskipun sudah dirubah kecepatannya hingga mudur penuh tetapi kapal tidak mau sehingga tubrukan tidak dapat dihindari.

Peneliti : Terimakasih atas waktunya capt

Narasumber : Yang penting selalu berhati-hati kita ga tau musibah datengnya kapan dan harus selalu mengikuti prosedur ya

Peneliti : Siap capt. Terimakasih kembali dan selamat melanjutkan aktivitas capt

Narasumber : Sama-sama

Lampiran

Transkrip Wawancara II

Waktu Wawancara : 16 September 2021

Lokasi Wawancara : Pelabuhan Trisakti Banjarmasin

Profil Narasumber

Nama : Hasmudin

Umur : 41 tahun

Jenis Kelamin : Laki-laki

Jabatan : Mualim I

Hasil Wawancara

Peneliti : Selamat sore *chief*

Narasumber : Sore kadet, Bagaimana?

Peneliti : Bagaimana keadaanya *chief*?

Narasumber : Baik ini. Cuma rada sibuk saja bolak balik ngurusin berkas setelah kapal kita nubruk.

Peneliti : Mohon ijin *chief* saya akan mengajukan beberapa pertanyaan mengenai tubrukan yang terjadi di alur sungai Barito pada hari Senin kemarin yang bertujuan untuk penyusunan skripsi saya

Narasumber : Iya silahkan det

Peneliti : Menurut *chief* apa penyebab dari tubrukan antara MV. Tanto Mitra dengan tongkang MBP 1515 ?

Narasumber : Yang pastinya untuk saat itu muatan di kapal kita memang banyak tapi untuk perhitungan segala macam kapal kita bisa masuk ke alur sungai Barito dengan kapal kita sebisa mungkin mempertahankan posisi di poros alur. Tapi saat akan berpasapan dengan tongkang MBP 1515 kita merubah haluan ke kanan karena tongkang tersebut tidak merubah haluan ke kanan yang menyebabkan kapal kita tiba-tiba tidak dapat dikendalikan hingga menabrak tongkang tersebut.

Peneliti : Apakah MV. Tanto Mitra secara kondisi dapat memasuki alur tersebut?

Narasumber : Kapal kita sudah proper namun dengan kondisi alur yang dangkal dan sempit sebisa mungkin kapal kita harus mempertahankan posisi di poros alur.

Peneliti : Siap terimakasih atas waktunya *chief*

Narasumber : oke sama-sama. Di alur sempit terkadang kedalamnya berubah rubah dan harus selalu dierhatikan untuk mengantisipasi hal yang tidak diinginkan.

Peneliti : Siap *chief* . Selamat melanjutkan aktivitas. Maaf mengganggu waktunya

Narasumber : Oke sama sama det

Lampiran

Transkrip Wawancara III

Waktu Wawancara : 16 September 2021

Lokasi Wawancara : Pelabuhan Trisakti Banjarmasin

Profil Narasumber

Nama : Rikardo Siahaan

Umur : 53 tahun

Jenis Kelamin : Laki-laki

Jabatan : Bosun

Hasil Wawancara

Peneliti : Selamat sore *bos*

Narasumber : Iya selamat sore kadet.

Peneliti : Bagaimana keadaanya bos?

Narasumber : Sangat baik. Masih memeriksa kapal bekas tubrukan ini

Peneliti : Mohon ijin bos saya akan mengajukan beberapa pertanyaan mengenai tubrukan yang terjadi di alur sungai Barito pada hari Senin kemarin yang bertujuan untuk penyusunan skripsi saya

Narasumber : Iya kadet silahkan tanya apa saja

Peneliti : Menurut Bosun apa penyebab dari tubrukan antara MV. Tanto Mitra dengan tongkang MBP 1515 ?

Narasumber : Saat itu saya di haluan biasa *stanby* saat masuk alur. Memang sungai Barito ini ramai dan banyak kapal kelur masuk ditambah lagi

alurnya yang sempit dan dangkal. Saya memperhatikan depan kapal sudah berhadapan dengan tongkang dan akan berpapasan. Kapal sudah merubah haluan ke kanan tapi saat sudah dekat akan berpapasan kapal malah melaju ke kiri karena tidak bisa dikenalkan dan terjadi tubrukan.

Peneliti : Apakah MV. Tanto Mitra secara kondisi dapat memasuki alur tersebut?

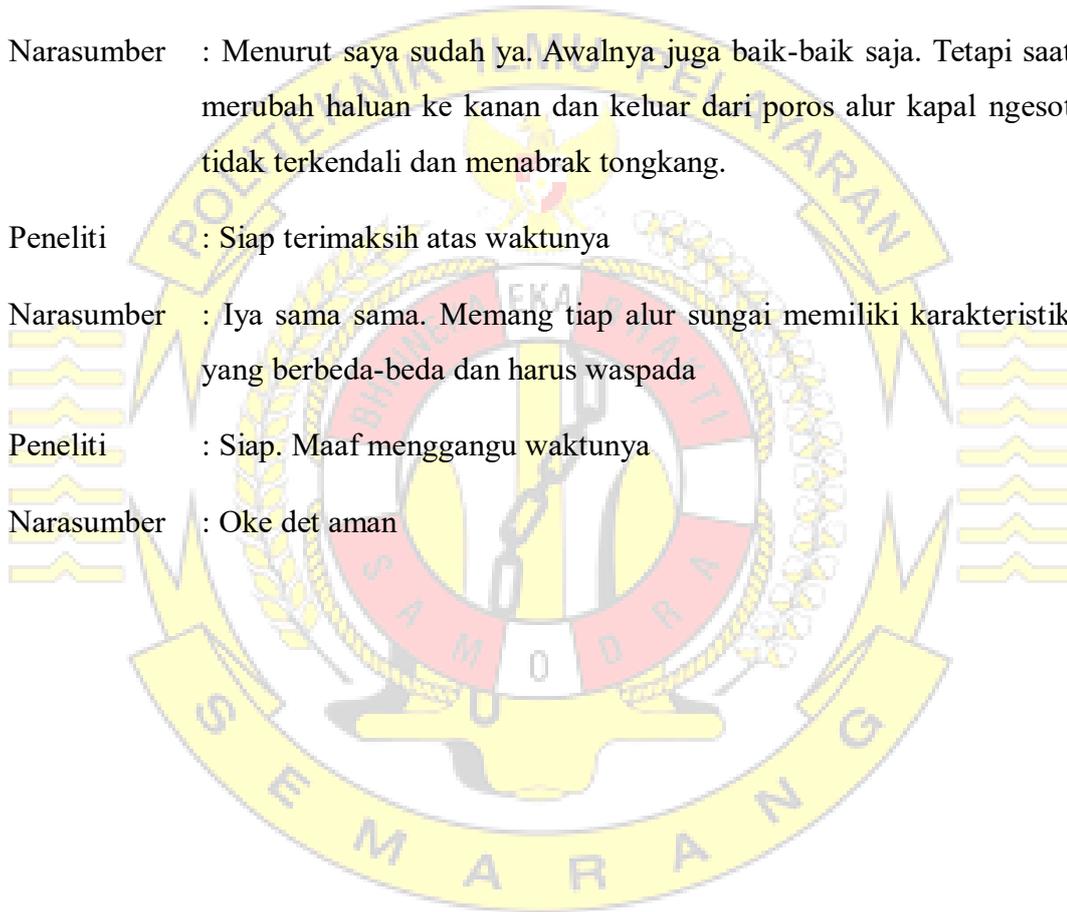
Narasumber : Menurut saya sudah ya. Awalnya juga baik-baik saja. Tetapi saat merubah haluan ke kanan dan keluar dari poros alur kapal ngesot tidak terkendali dan menabrak tongkang.

Peneliti : Siap terimakasih atas waktunya

Narasumber : Iya sama sama. Memang tiap alur sungai memiliki karakteristik yang berbeda-beda dan harus waspada

Peneliti : Siap. Maaf mengganggu waktunya

Narasumber : Oke det aman



Lampiran

Transkrip Wawancara IV

Waktu Wawancara : 17 September 2021

Lokasi Wawancara : Pelabuhan Trisakti Banjarmasin

Profil Narasumber

Nama : Jhon Roy Paulinus Gultom

Umur : 32 tahun

Jenis Kelamin : Laki-laki

Jabatan : Juru Mudi III

Hasil Wawancara

Peneliti : Selamat sore bang

Narasumber : Iya kadet sore

Peneliti : Bang mau tanya perihal peristiwa tubrukan yang ada di alur kemarin.

Narasumber : Iya kadet. Bikin deg deg an aja kejadian kemarin. Ngga disangka kapal bisa nubruk.

Peneliti : Iya bang . Menurut bang John bagaimana kondisi sungai Barito ?

Narasumber : Wah emang sungai Barito memliliki alur yang sulit karena kita harus benar-benar fokus. Saya sudah beberapa kali membawa kapal masuk kea lur sungai Barito tapi baru sekali mengalami kejadian tubrukan ini. Memang kedalaman sungai Barito kebanyakan sangat dangkal jadi kita harus hati-hati dan fokus saat membawa kapal.

Peneliti : Apa yang bang John lakukan saat itu ?

Narasumber : Saya saat itu bertugas memegang kemudi. Awalnya berjalan dengan lancar mengikuti perintah Nahkoda dan Pandu tapi saat akan berpapasan dengan tongkang dan nahkoda memerintah menambah haluan ke kanan tiba-tiba kapal ngga bisa dikendalikan. Memang saat itu *draft* dalam sama posisi alur yang dangkal jadi kapal sudah berolah gerak. Kapal melaju ke kiri terus tidak bisa dikendalikan hingga nubruk.

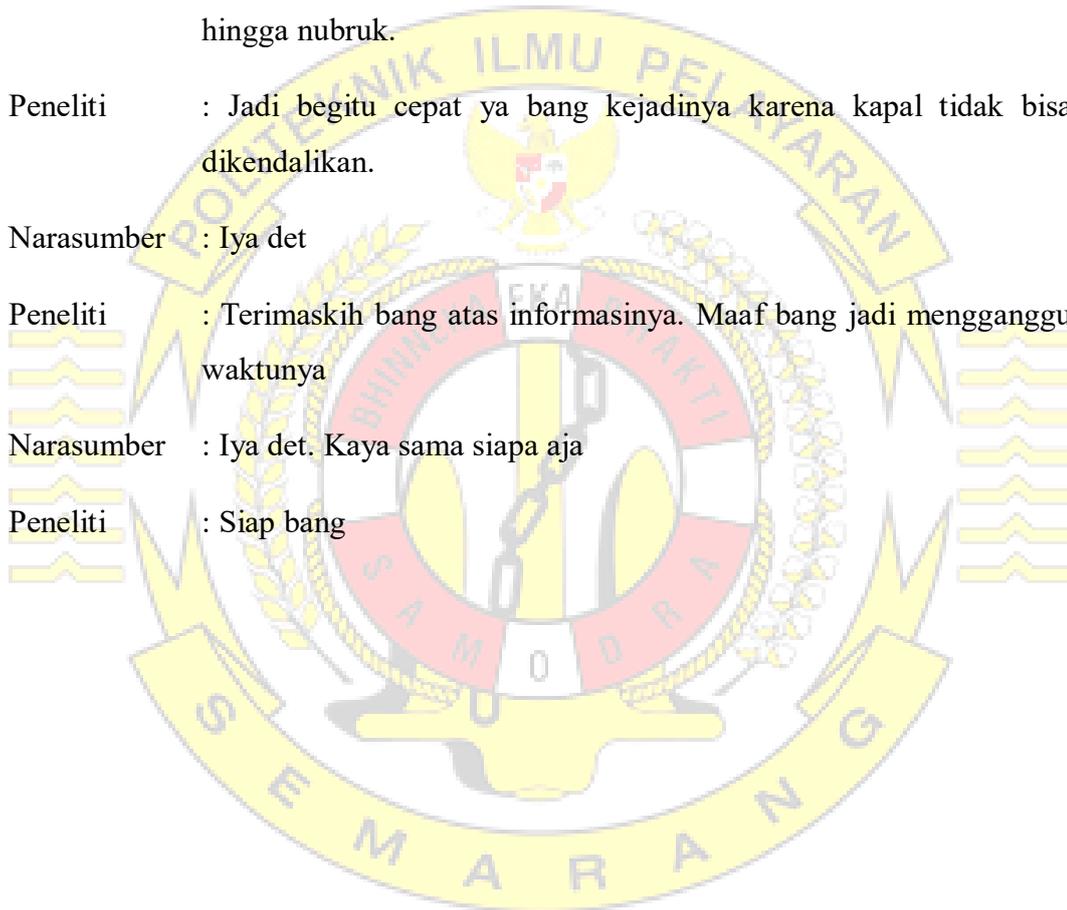
Peneliti : Jadi begitu cepat ya bang kejadiannya karena kapal tidak bisa dikendalikan.

Narasumber : Iya det

Peneliti : Terimakasih bang atas informasinya. Maaf bang jadi mengganggu waktunya

Narasumber : Iya det. Kaya sama siapa aja

Peneliti : Siap bang



Lampiran

Transkrip Wawancara V

Waktu Wawancara : 17 September 2021

Lokasi Wawancara : Pelabuhan Trisakti Banjarmasin

Profil Narasumber

Nama : Ahmad Riyadi

Umur : 30 tahun

Jenis Kelamin : Laki-laki

Jabatan : Juru Mudi I

Hasil Wawancara

Peneliti : Selamat sore mas

Narasumber : Iya det sore

Peneliti : Gimana keadaanya mas? Boleh minta waktunya sebentar?

Narasumber : Alhamdulillah sehat. Iya silahkan det bagaimana?

Peneliti : Iya mas ini perihal tubrukan kemarin di alur sungai Barito. Menurut mas Riyadi bagaimana kondisi sungai Barito ?

Narasumber : Memang sungai Barito terkenal dengan alur yang sulit. Saat itu saya memang sedang bertugas di buritan tetapi saya sudah sering membawa kapal sebagai juru mudi memasuki alur sungai Barito. Alurnya berubah-ubah kedalamannya dan kebanyakan dangkal dan di beberapa titik disebut *critical point* karena berbaya alurnya. Saat membawa kapal saya sering mengalami kapal tidak bisa

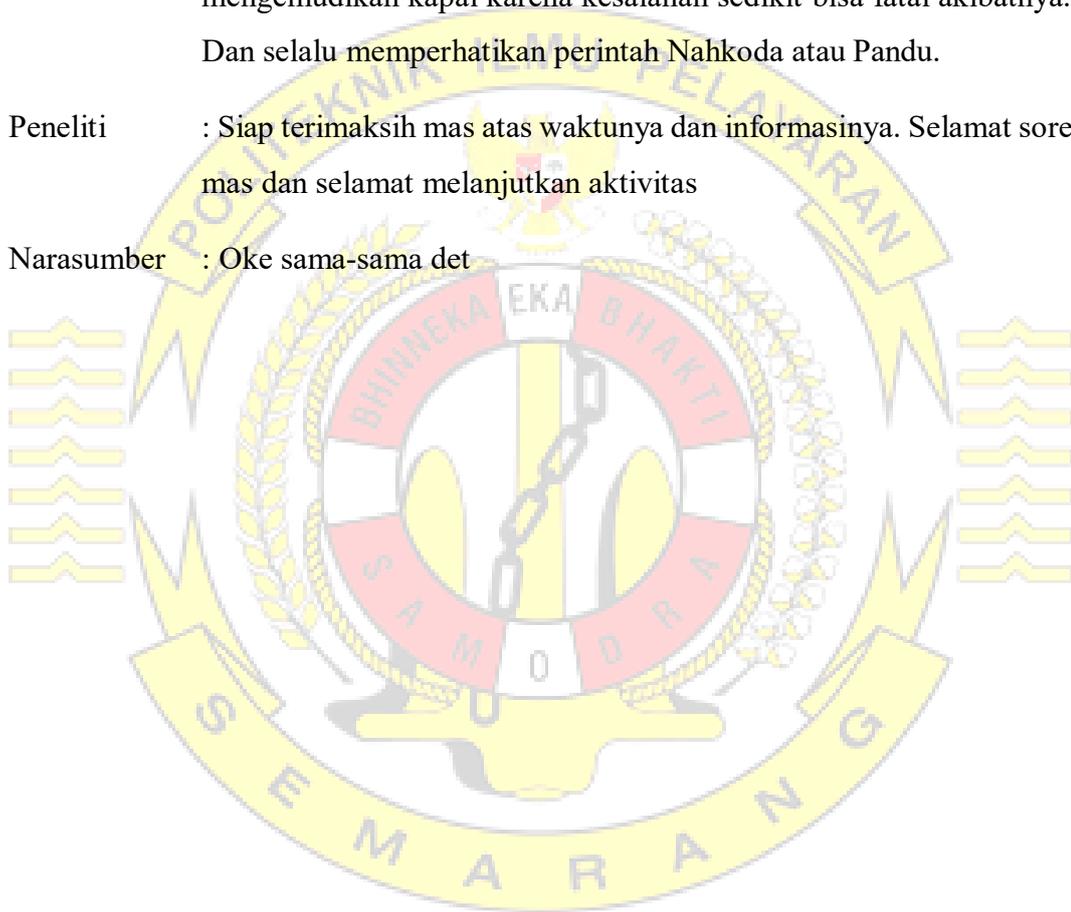
dikendalikan karena dasar kapal menyentuh dasar alur tapi saat posisi alur yang tidak ramai sehingga tidak berbahaya dan tidak menabrak. Tapi kejadian kemarin saat kapal sedang berpapasan dan jarak yang dekat sehingga menabrak.

Peneliti : Bagaimana pendapat mas jika memasuki alur sungai Barito?

Narasumber : Yang penting selalu fokus dan utamakan mahir dalam mengemudikan kapal karena kesalahan sedikit bisa fatal akibatnya. Dan selalu memperhatikan perintah Nahkoda atau Pandu.

Peneliti : Siap terimakasih mas atas waktunya dan informasinya. Selamat sore mas dan selamat melanjutkan aktivitas

Narasumber : Oke sama-sama det



Lampiran

Transkrip Wawancara VI

Waktu Wawancara : 13 September 2021

Lokasi Wawancara : Alur Sungai Barito

Profil Narasumber

Nama : Bapak Haris

Umur : 51 tahun

Jenis Kelamin : Laki-laki

Jabatan : Pandu

Hasil Wawancara

Peneliti : Selamat sore Bapak

Narasumber : Selamat sore kadet

Peneliti : Bagaimana keadaan kondisi bapak?

Narasumber : Baik ini tidak ada yang kurang satupun

Peneliti : Mohon maaf Bapak mengganggu waktunya perihal saya memiliki beberapa pertanyaan kepada bapak mengenai Tubrukan yang terjadi ini?

Narasumber : Iya silahkan kadet

Peneliti : Bagaimana peristiwa tubrukan tersebut bapak?

Narasumber : Saat itu saya baru naik kapal dan bertukar informasi dengan nahkoda. Saya melakukan pengamatan langsung baik menggunakan indera penglihatan maupun dengan alat-alat navigasi. Dan saat itu

saya memerintah kapal yang keluar dari alur agar berpapasan kiri-kiri dengan MV. Tanto Mitra dan mempersiapkan dari jauh karena kapal ini memiliki draft yang dalam dan alurnya sempit. Namun TB yang menarik tongkang MBP 1515 telat dalam merubah haluan dan menjadikan MV. Tanto Mitra juga merubah haluan ke kanan untuk menghindari tubrukan tetapi kapal tidak bisa dikendalikan dan terus melaju ke kiri dan terjadilah tubrukan.

Peneliti : Bagaimana pendapat bapak mengenai hal tersebut?

Narasumber : Kita memang sama-sama membawa muatan yang penuh dan memiliki *draft* yang dalam sehingga susah untuk diolah gerakan. Selalu memperhatikan komunikasi yang diberikan guna memperispkan tindakan yang akan dilakukan sehingga bahaya tubrukan dapat dihindari.

Peneliti : Siap bapak. Terimakasih atas waktunya dan maaf mengganggu waktu bapak.

Narasumber : Iya kadet. Jika ada yang mau ditanyakan, silahkan tanya saja.

Peneliti : Siap bapak terimakasih. Selamat sore

Narasumber : Sore det

Lampiran

Transkrip Wawancara VII

Waktu Wawancara : 13 September 2021

Lokasi Wawancara : Pelabuhan Trisakti Banjarmasin

Profil Narasumber

Nama : Resha Mulia Pratama

Umur : 29 tahun

Jenis Kelamin : Laki-laki

Jabatan : Masinis III

Hasil Wawancara

Peneliti : Selamat sore bass

Narasumber : iyaa sore kadet

Peneliti : Bagaimana keadaanya bass?

Narasumber : Baik ini det

Peneliti : Ijin bass mau tanya perihal tubrukan kemarin bass

Narasumber : Silahkan det

Peneliti : Bagaimana tubrukan kemarin bass?

Narasumber : Iya kemarin saya berada di anjungan saat peristiwa tersebut. Saya bertugas mengoperasikan telegraph sesuai dengan instruksi nahkoda dan pandu serta berkomunikasi secara langsung dengan orang mesin yang berada di kamar mesin saat sedang berolah gerak. Saya mengikuti perintah kemudian setelah memasuki alur yang ramai

pandu memerintahkan kapal-kapal di depan untuk berpapasan kiri-kiri. Namun kapal yang di depan yaitu tongkang tidak mau membantu untuk merubah haluan tapi saat sudah dekat baru merubah haluan dan tubrukan tidak bisa dihindari dengan posisi kapal kita tidak terkendali.

Peneliti : Bagaimana pendapat bass Resha mengenai hal tersebut?

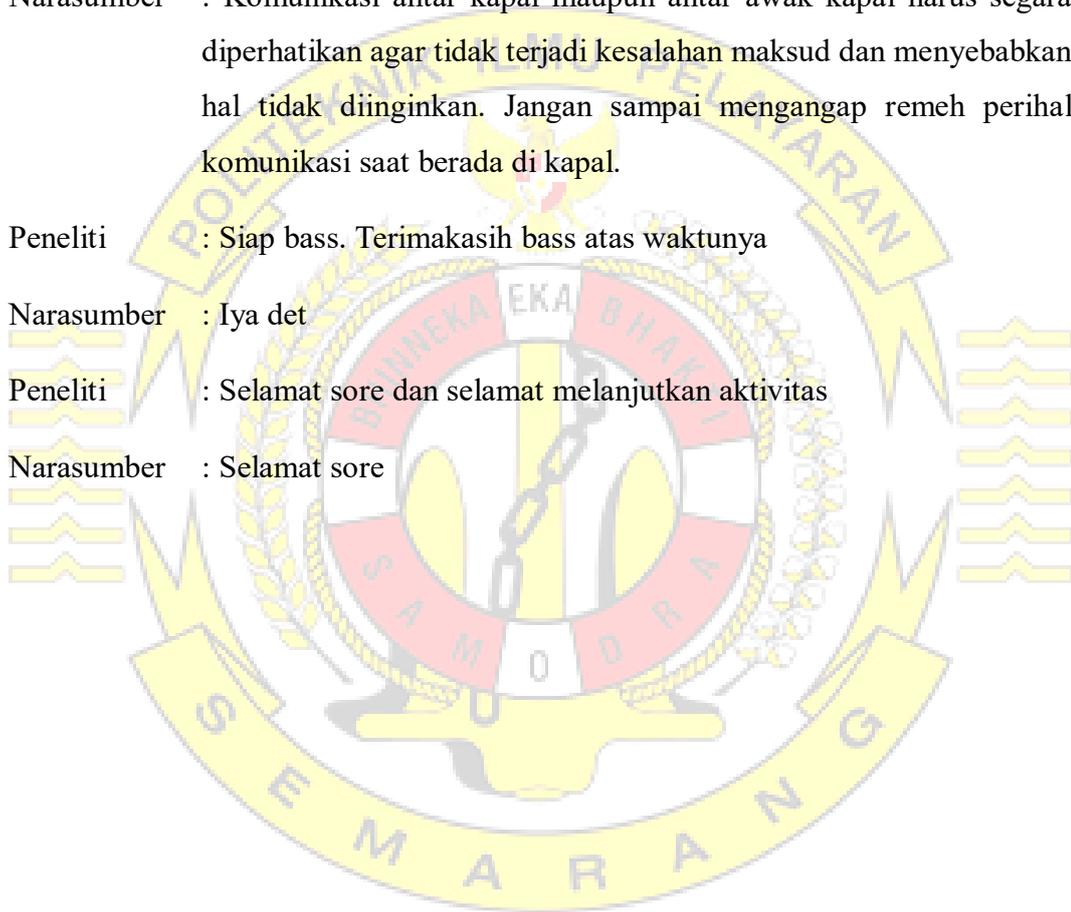
Narasumber : Komunikasi antar kapal maupun antar awak kapal harus segera diperhatikan agar tidak terjadi kesalahan maksud dan menyebabkan hal tidak diinginkan. Jangan sampai menganggap remeh perihal komunikasi saat berada di kapal.

Peneliti : Siap bass. Terimakasih bass atas waktunya

Narasumber : Iya det

Peneliti : Selamat sore dan selamat melanjutkan aktivitas

Narasumber : Selamat sore



Lampiran

Transkrip Wawancara VIII

Waktu Wawancara : 16 September 2021

Lokasi Wawancara : Pelabuhan Trisakti Banjarmasin

Profil Narasumber

Nama : Juli Ismanto

Umur : 43 tahun

Jenis Kelamin : Laki-laki

Jabatan : Mualim II

Hasil Wawancara

Peneliti : Selamat sore *Second*

Narasumber : Selamat sore det.

Peneliti : Bagaimana kabarnya *second*?

Narasumber : Alhamdulillah masih diberi kesehatan ini det. Bagaimana det keadaannya?

Peneliti : Alhamdulillah juga. Masih aman ini *second*. Ijin mengganggu waktunya *second*, Saya mempunyai beberapa pertanyaan perihal tubrukan yang dialami MV. Tanto Mitra di alur sungai Barito.

Narasumber : Iya silahkan det. Saya lagi senggang juga ini waktunya.

Peneliti : Bagaimana pendapat *second* mengenai penanganan tubrukan MV. Tanto Mitra dengan tongkang MBP 1515 ?

Narasumber : Iya tubrukan kemarin tidak terduga. Kapal ini memang sering masuk ke alur sungai. Maka dari itu penanganan tubrukan seharusnya di pahami semua awak kapal, tidak hanya perwira namun sampai ke *rating*. Peristiwa kemarin menurut saya penangannya masih belum efektif sepenuhnya meskipun awak kapal sering melaksanakan *drill*. Semua malah terfokus kepada tubrukannya atau kerusakannya. Keselamatan awak kapal merupakan hal yang utama.

Peneliti : Bagaimana hal yang seharusnya di lakukan ?

Narasumber : Kita harus mengetahui prosedur penanganan tubrukan dan setiap awak kapal paham akan hal itu dan tau tugasnya masing-masing dengan diadakannya Latihan rutin untuk menambah kecakapan awak kapal.

Peneliti : Siap terimakasih *second*. Maaf mengganggu waktu istirahatnya.

Narasumber : Wah kadet ini kaya tidak biasa aja. Ada yang mau di tanyakan lagi ?

Peneliti : Sementara itu dulu *second* , selamat malnjutkan aktivitas dan selamat sore.

Narasumber : Selamat sore det.

Lampiran

Transkrip Wawancara IX

Waktu Wawancara : 16 September 2021

Lokasi Wawancara : Pelabuhan Trisakti Banjarmasin

Profil Narasumber

Nama : Dicky Haris N

Umur : 27 tahun

Jenis Kelamin : Laki-laki

Jabatan : Mualim III

Hasil Wawancara

Peneliti : Selamat sore *Third*

Narasumber : Selamat sore det.

Peneliti : Bagaimana kabarnya *Third*?

Narasumber : Wah baik ini kadet. Kamu bagaimana?

Peneliti : Baik juga ini *third*. Ijin mengganggu waktunya *third*, Saya mempunyai beberapa pertanyaan perihal tubrukan yang dialami MV. Tanto Mitra di alur sungai Barito.

Narasumber : Iya silahkan det.

Peneliti : Bagaimana pendapat *third* mengenai penanganan tubrukan MV. Tanto Mitra dengan tongkang MBP 1515 ?

Narasumber : Iya det meskipun tubrukan terjadi di alur yang dangkal kita harus tetap memperhatikan keselamatan awak kapal apalagi kondisi

tubrukan berada di atas lunas kapal dan memungkinkan air masuk ke dalam kapal. Namun tidak ada perintah lebih lanjut tetapi saya tetap berinisiatif untuk *stanby liferaft* dan *lifeboat* unruk mengantisipasi bahaya yang lebih buruk.

Peneliti : Bagaimana hal yang seharusnya di lakukan ?

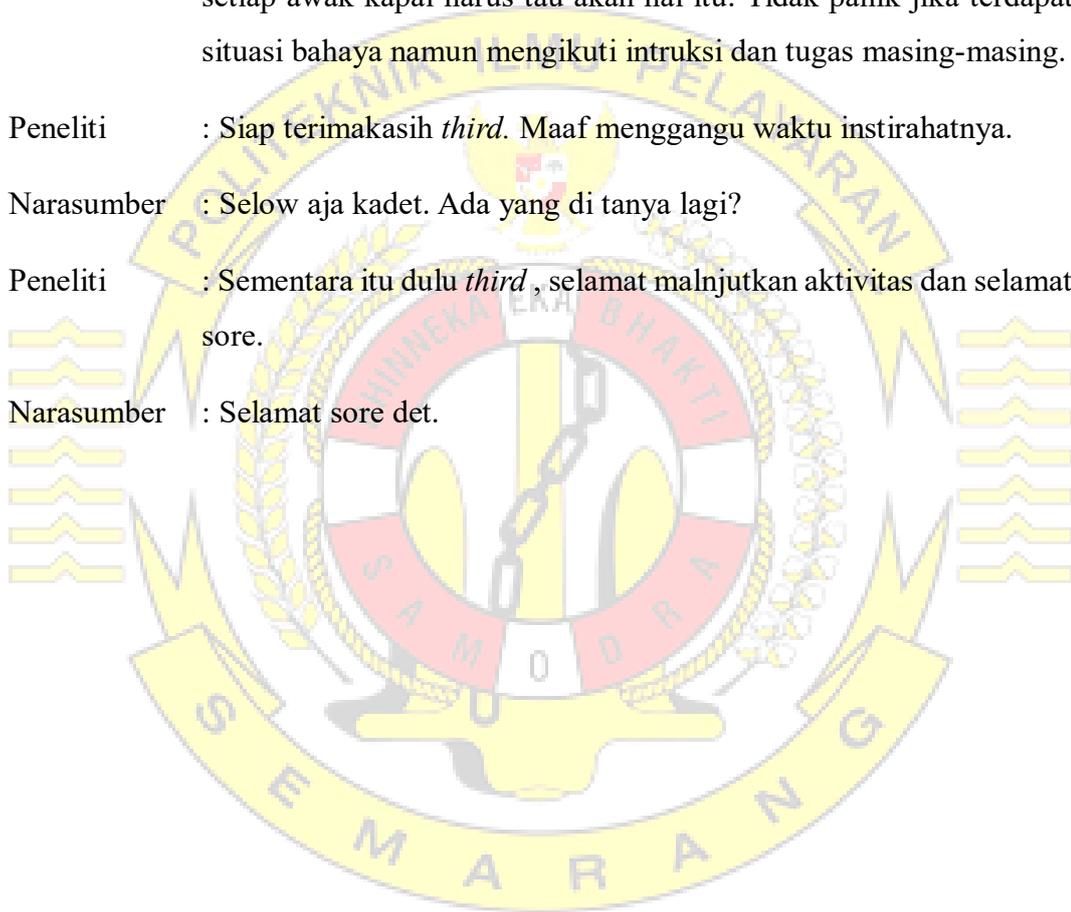
Narasumber : Kita harus mengikuti prosedur penanganan tubrukan yang mana setiap awak kapal harus tau akan hal itu. Tidak panik jika terdapat situasi bahaya namun mengikuti intruksi dan tugas masing-masing.

Peneliti : Siap terimakasih *third*. Maaf mengganggu waktu istirahatnya.

Narasumber : Selow aja kadet. Ada yang di tanya lagi?

Peneliti : Sementara itu dulu *third* , selamat malnjutkan aktivitas dan selamat sore.

Narasumber : Selamat sore det.



Lampiran

Transkrip Wawancara X

Waktu Wawancara : 16 September 2021

Lokasi Wawancara : Pelabuhan Trisakti Banjarmasin

Profil Narasumber

Nama : Heru Santosa

Umur : 43 tahun

Jenis Kelamin : Laki-laki

Jabatan : Juru Masak

Hasil Wawancara

Peneliti : Selamat sore pak

Narasumber : Selamat sore det.

Peneliti : Bagaimana kabarnya bapak?

Narasumber : Alhamdulillah masih diberi kesehatan ini det

Peneliti : Ijin mengganggu waktunya bapak, Saya mempunyai beberapa pertanyaan perihal tubrukan yang dialami MV. Tanto Mitra di alur sungai Barito.

Narasumber : Iya silahkan det. Ini sudah selesai masak juga jadi sudah aman..

Peneliti : Bagaimana pendapat *second* mengenai penanganan tubrukan MV. Tanto Mitra dengan tongkang MBP 1515 ?

Narasumber : Tubrukan terjadi pada siang hari dan orang-orang sedang *stanby* memasuki alur. Saya saat itu langsung pergi ke titik kumpul yang

berada di buritan tetapi hanya sedikit yang berkumpul disana dan tidak ada instruksi lebih lanjut. Saya hanya mengikuti apa yang telah sering dilakukan saat *drill* jika terjadi tubrukan.

Peneliti : Bagaimana hal yang seharusnya di lakukan ?

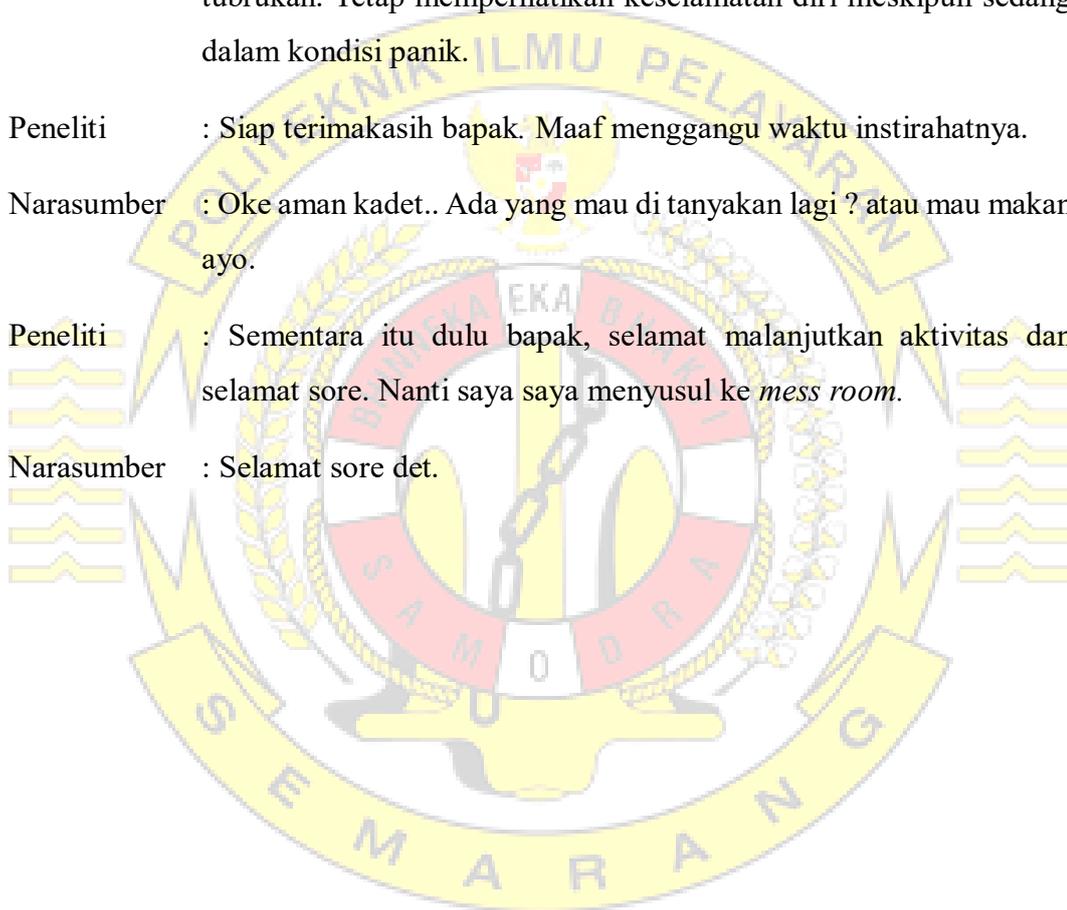
Narasumber : Saya sebagai koki hanya tau tugas dan tanggung jawab saya saat terjadi tubrukan yaitu sering dilakukan saat latihan penanganan tubrukan. Tetap memperhatikan keselamatan diri meskipun sedang dalam kondisi panik.

Peneliti : Siap terimakasih bapak. Maaf mengganggu waktu istirahatnya.

Narasumber : Oke aman kadet.. Ada yang mau di tanyakan lagi ? atau mau makan ayo.

Peneliti : Sementara itu dulu bapak, selamat melanjutkan aktivitas dan selamat sore. Nanti saya saya menyusul ke *mess room*.

Narasumber : Selamat sore det.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Andika Nur Wijaya
2. Tempat / Tgl Lahir : Purbalingga, 15 September 1999
3. NIT : 561911117040 N
4. Agama : Islam
5. Alamat Asal : Mipiran RT.08 / RW.03,
Kec. Padamara, Kab. Purbalingga, Jawa Tengah
6. Nama Orang Tua : Imam Subagyo / Winarsih
7. Pendidikan Formal
 - a. SD Negeri 1 Mipiran : Lulus tahun 2012
 - b. SMP Negeri 3 Purbalingga : Lulus tahun 2015
 - c. SMA Negeri 1 Purbalingga : Lulus tahun 2018
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
8. Pengalaman Praktek Laut
 - a. Nama Kapal : MV. Tanto Mitra
 - b. Jenis Kapal : Container Vessel
 - c. Perusahaan : PT. Tanto Intim Line
 - d. Alamat : Jl. Yos Sudarso No. 36 Jakarta Utara 14320
Phone : (021) 806 78 000 FAX : (021) 806 78 001
E-mail : jakarta@tantonet.com

