

**UPAYA PENINGKATAN KINERJA DAN KESELAMATAN  
KEGIATAN BONGKAR MUAT KONTAINER  
PADA MV.WAN HAI 316**

Oleh :

**EMIR AKBAR TJANDRANINGRAT**

**NIPD : 101.02.03.15.0012**



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
2015**

## **LEMBAR PERSETUJUAN**

Makalah yang berjudul “Upaya Peningkatan Kinerja Dan Keselamatan Kegiatan Bongkar Muat Kontainer Pada MV.WANHAI 316” telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam pelaksanaan Ujian.

Disetujui oleh :

PEMBIMBING I

PEMBIMBING II

CAPT.HADI SUPRIYONO,M.Mar.,M.M

.SUHARSO,S.H.,S.Pd.,S.E.,M.M.

Pembina Tk.I (IV/b)

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19561021 198303 1 002

NIP. 19540117 197903 1 002

Mengetahui,

Ketua Program Diklat Peningkatan

Kompetensi Kepelautan

F.PAMBUDI WIDIATMAKA,S.T.,M.T.,M.Mar.E

Pembina (IV/a)

NIP. 19641126 199903 1 002

## **LEMBAR PENGESAHAN**

Makalah yang berjudul “Upaya Peningkatan Kinerja Dan Keselamatan Kegiatan Bongkar Muat Kontainer Pada MV.WAN HAI 316” telah diuji dan disahkan oleh Tim Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang pada tanggal

Ketua Merangkap Penguji

**Capt.ACHMAD SULISTYO, MM, M.Mar.**

Sekretaris Merangkap Penguji

**Capt.HADI SUPRIYONO,M.Mar.,M.M**

Anggota Penguji

**H.SUHARSO,S.H.,S.Pd.,S.E.,M.M.**

Mengetahui :

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang

**M. CHAIRUL DJOHANSYAH,S.T.,M.Mar.E**

Pembina (IV/a)

NIP.19570304 198703 1 003

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur panjatkan ke Hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa bahwa karunia-Nya, maka penulis dapat menyelesaikan penulisan makalah ini sebagai salah satu persyaratan untuk memenuhi kurikulum DP-1 Nautika.

Penulisan makalah ini berdasarkan motivasi penulis untuk membahas beberapa permasalahan dalam usaha peningkatan kinerja dan keselamatan dalam pelaksanaan bongkar muat kontainer, dimana dalam hal ini penulis tertarik menulis judul makalah "**Upaya Peningkatan Kinerja Dan Keselamatan Kegiatan Bongkar Muat Kontainer Pada MV.WAN HAI 316**".

Pada kesempatan ini dengan segala kerendahan hati, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas bantuan, bimbingan dan saran yang telah diberikan sehingga tersusunnya makalah ini, kepada :

1. Bapak M. Chairul Djohansyah, S.T., M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang.
2. Bapak F.Pambudi Widiatmaka, S.T., M.Mar.E selaku Ketua Program Diklat Peningkatan Kompetensi Kepelautan.
3. Capt.Hadi Supriyono, M.Mar., M.M selaku dosen pembimbing I.
4. Bapak H.Suharso, S.H., S.Pd., S.E., M.M selaku dosen pembimbing II.
5. Bapak / Ibu, seluruh Dosen di PIP Semarang.
6. Semua rekan-rekan DP-1 Nautika PIP Semarang, Periode I -2015.

Dengan keterbatasan waktu yang ada maka penulis akan senang hati untuk menerima kritik dan saran untuk perbaikan makalah ini.

Demikian akhirnya semoga makalah ini bermanfaat bagi pembaca dan lainnya.

Semarang, Mei 2015

Penulis

## DAFTAR ISI

	Halaman
Lembar Judul .....	i
Lembar Persetujuan .....	ii
Lembar Pengesahan .....	iii
Kata Pengantar .....	iv
Daftar Isi .....	v-vi
Daftar Lampiran .....	vii
Daftar Gambar .....	viii
Glosaria .....	x
Abstraksi .....	xi
<b>BAB I : PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Tujuan Dan Manfaat Penulisan .....	3
C. Ruang Lingkup .....	4
D. Metode Penelitian .....	4
E. Metode Analisis Data .....	5
<b>BAB II : FAKTA DAN PERMASALAHAN</b>	
A. Fakta .....	6
B. Permasalahan .....	8
<b>BAB III : PEMBAHASAN</b>	
A. Landasan Teori .....	13
B. Analisa Penyebab Masalah .....	17
C. Analisa Pemecahan Masalah .....	22

**BAB IV : PENUTUP**

A. Simpulan .....	31
D. Saran .....	32
Daftar Pustaka .....	33
Daftar Riwayat Hidup .....	34
Lampiran-Lampiran .....	37



## DAFTAR LAMPIRAN

1. Lampiran Ship's Particular .....	37
2. Lampiran Lashing Gears Inventory List .....	40
3. Lampiran Lashing Bay Plan .....	41
4. Lampiran Hand Signals .....	44
5. Lampiran Gambar .....	45



## DAFTAR GAMBAR

1. Gambar II.1 <i>Twist-lock type C5AM-HC-LIGHT</i> yang digunakan pada Tier Pertama di atas dek .....	10
2. Gambar II.2 <i>Twist-lock semi auto dual function type C5AM-DF- LIGHT</i> yang digunakan di atas dek pada Tier ke dua dan seterusnya .....	10
3. Gambar II.3 <i>Hanging Stacker type C12C</i> adalah digunakan pada kontainer ukuran 20 kaki yang dimuat didalam cargo hold agar tidak bergeser .....	10
4. Gambar II.4 <i>Turnbuckle Equalash type ELT65L</i> adalah <i>turnbuckle</i> yang dapat digunakan dengan dua <i>lashing bar</i> sekaligus .....	11
5. Gambar II.5 <i>Turnbuckle JW.DH type</i> adalah <i>turnbuckle</i> yang digunakan untuk <i>single lashing bar</i> .....	11
6. Gambar II.6 <i>Hinged Short Bar type ELB-C-50/2150</i> adalah <i>solid bar</i> besi untuk menahan kontainer sepanjang 2.15 meter .....	11
7. Gambar II.7 <i>Hinged Long Bar type ELB-C-36/4800</i> adalah <i>solid bar</i> besi untuk menahan kontainer sepanjang 4.80 meter .....	12
8. Gambar Lam.1 <i>Lashing Bridge dan Hatch Cover</i> .....	45
9. Gambar Lam.2 <i>Lashing condition</i> dilihat dari <i>Lashing Bridge</i> .....	45
10. Gambar Lam.3 <i>Lashing condition</i> dilihat dari <i>Hatch Cover</i> .....	46
11. Gambar Lam.4 Pemasangan <i>Double Lashing Bar</i> .....	46
12. Gambar Lam.5 Pemasangan <i>Single Bar</i> .....	46
13. Gambar Lam.6 <i>Lashing Gears</i> yang rusak disisihkan .....	47
14. Gambar Lam.7 Perawatan <i>Lashing Gears</i> .....	47
15. Gambar Lam.8 Perawatan <i>Twist-lock</i> .....	48
16. Gambar Lam.9 Kondisi <i>Lashing Bridge</i> sebelum dirawat .....	48
17. Gambar Lam.10 Kondisi <i>Lashing Bridge</i> setelah dirawat .....	49



18. Gambar Lam.11 Perawatan <i>Hatch Cover</i> .....	49
19. Gambar Lam.12 <i>Marking</i> harus Jelas .....	49
20. Gambar Lam.13 <i>Lashing Gears</i> berserakan di <i>Lashing Bridge</i> .....	50
21. Gambar Lam.14 <i>Lashing Bridge</i> bersih dari <i>Lashing Gears</i> .....	50
22. Gambar Lam.15 Perawatan <i>Lashing Bridge</i> di Laut .....	50



## GLOSARIA

1. Stowage : Menempatkan muatan dalam kapal sedemikian rupa sehingga menjamin keselamatan muatan dan efisiensi pemakaian ruangan kapal
2. TEUS : Ukuran baku untuk peti kemas yang ditetapkan oleh International Shipping Organization yaitu 8 kaki lebar x 8 kaki tinggi x 20 kaki panjang, dengan kapasitas isi antara 15 - 20 ton.
3. Stuffing : Istilah penyusunan peti kemas baik di dalam kapal maupun di terminal peti kemas
4. Cellular Ships : Istilah kapal khusus yang mempunyai rongga (cell) untuk menyimpan peti kemas yang berukuran standar, yang dapat dimuat/bongkar dengan cepat.
5. Dangerous Cargo (DG): Setiap muatan yang dapat membahayakan kapal dan muatan lain, karena mudah terbakar, meledak atau menimbulkan karat. Harus diberi tanda khusus dan hanya boleh diangkut di atas dek.
6. Transshipment : Ganti kapal atau alih kapal
7. Ship Manifest : Daftar muatan terperinci dari suatu kapal
8. Deck Load Capacity : Kekuatan topang geladak yang harus diperhatikan agar jumlah berat peti kemas yang dipadatkan tidak melebihi daya topang geladak.

## ABSTRAKSI

EMIR AKBAR TJANDRANINGRAT, NIPD 101.02.03.15.0012, 2015, *Upaya peningkatan kinerja dan keselamatan kegiatan bongkar muat container pada MV Wan Hai 316*, Makalah, Program ANT I, PIP Semarang.

Pembimbing I: Capt. Hadi Supriono, M.Mar., MM.

Pembimbing II: H. Suharso, SH, SPd, SE, MM.

Telah terjadi modernisasi cukup pesat dalam sistem angkutan barang antara lain apa yang disebut dengan kontainerisasi. Kemajuan ini harus dibarengi dengan kesiapan SDM dan sarana prasarana. Bila dibandingkan dengan Jepang dan Hongkong, maka SDM di Malaysia masih di bawah standar.

MV. WAN HAI 316 adalah salah satu kapal *full container* yang dimiliki oleh perusahaan WANHAI LINES Taiwan yang bergerak di bidang angkutan laut yang armadanya adalah tipe kapal *full container* dengan jumlah armada sekitar 73 kapal. Fakta di lapangan masih ditemukan kualitas SDM yang kurang profesional di pelabuhan Port Kelang dan Penang Malaysia atau konkretnya kurang terampil dan disiplin. Kecelakaan kerja terjadi karena buruh kurang terampil, kelambatan bongkar muat juga demikian karena buruh kurang disiplin.

Penelitian ini adalah deskriptif (hanya menggambarkan) obyek, Metode pengumpulan data menggunakan pengamatan (*observasi*), kepustakaan dan wawancara. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor penyebab kelambatan muat/bongkar kontainer, dan mencari solusi atau upaya mengatasi.

Hasil penelitian menemukan faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan bongkar muat di MV Wan Hai 316, yaitu kurangnya perencanaan yang baik dan kurang terampilnya SDM dan kurangnya suku cadang maupun perawatan dan perbaikan *lashing gears* dan *reefer plug* tidak berjalan sebagai mana mestinya. Pihak kapal telah mengambil upaya antara lain dengan cara menambah frekuensi *meeting* pra bongkar muat kepada *planner*, mandor dan agent serta untuk mengatasi kekurangan suku cadang dengan cara membuat *emergency order*. Secara singkat penulis berkontribusi memberikan saran sebaiknya PBM memperketat penunjukan *planner*, mandor dan operator.

Kata kunci : keselamatan kinerja, keselamatan bongkar muat.