

Pengaruh Penerapan Verified Gross Mass (VGM) Terhadap Tingkat Kecelakaan Kapal di PT. Samudera Indonesia Ship Management Periode 2015-2017

Daryanto ^a, Suwondo ^b, Inndriyani, Mayka ^c

^a Daryanto, Politeknik Ilmu Pelayaran, Semarang, Indonesia.

^b Suwondo, Politeknik Ilmu Pelayaran, Semarang, Indonesia.

^c Inndriyani, Mayka, (51145514.K) Program Studi KALK Politeknik Ilmu Pelayaran, Semarang, Indonesia

Abstraksi - Kecelakaan transportasi laut dapat disebabkan oleh faktor alam dan faktor kesalahan manusia (*human error*). *International Maritime Organization (IMO)* menunjukkan bahwa 80% kecelakaan laut disebabkan kesalahan manusia dan 20% faktor alam dan cuaca. Pada tahun 2015 tingkat kecelakaan kapal *container* di PT. Samudera Indonesia Ship Management (SISM) cukup tinggi, terdapat enam kapal mengalami kandas akibat jumlah *cargo* yang dimuat melebihi kapasitas maksimal. Terkait dengan tingginya kecelakaan kapal di seluruh dunia, *International Maritime Organization - The Maritime Safety Committee (IMO- MSC)* menyetujui perubahan *The International Convention for the Safety of Live at Sea (SOLAS)* mengenai *Verified Gross Mass (VGM)*. Di Indonesia, hal ini didukung dengan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor HK.103/2/5/DJPL-16. Penerapan VGM di SISM berlangsung sejak tanggal 1 Juli 2016. Metodologi penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa dengan pelaksana VGM dapat mengurangi tingkat kecelakaan kapal di SISM, dengan prosentase kecelakaan kapal 26% di tahun 2015, 11.11% di tahun 2016, 10.34% di tahun 2017, dan 0% pada Januari sampai dengan Mei 2018. Untuk mendukung pemberlakuan VGM, diperlukan sosialisasi mengenai VGM secara berkala guna meningkatkan pemahaman pihak-pihak terkait pelaksanaan.

Kata kunci : Kecelakaan kapal, VGM, Pelaksanaan.

I. PENDAHULUAN

Angkutan transportasi laut merupakan moda transportasi yang sarat akan regulasi (aturan). Sejak kapal dipesan untuk dibangun hingga kapal beroperasi, selalu ada peraturan yang harus dipatuhi dan pada pelaksanaannya selalu dilakukan pengawasan. Hal tersebut dilakukan sebagai upaya mewujudkan keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan. Namun transportasi laut di Indonesia saat ini sedang mengalami masalah. Kecelakaan laut menelan banyak korban jiwa dan harta benda. Akar penyebab kecelakaan laut belum ditangani secara serius sehingga bahaya selalu mengintai pengguna jasa angkutan laut setiap saat.

Pada tahun 2015, di SISM terdapat enam kapal mengalami kandas. Beberapa diantaranya disebabkan muatan yang telah disusun diatas kapal beratnya tidak sesuai dengan laporan *shipper* dan *stowage plan* yang telah dibuat sesuai data yang ada. Salah satunya Sinar Sabang, kapal dengan kapasitas 500 *container TEUs* menghadapi cuaca buruk dan kapal terombang-ambing sehingga menyebabkan 4 *container* 20 *feet* jatuh. Hal ini menyebabkan kerusakan pada *container-container* di tumpukan tersebut. Tiga *container* teratas bermuatan sayuran dan satu *container* bermuatan mebel.

Banyaknya kecelakaan yang berlanjut menjadi diskusi di seluruh dunia dan *IMO* mulai tertarik dalam mencegah pengulangan dari mereka. Dalam upaya meningkatkan perlindungan kargo baru dan kapal penumpang dalam kasus kecelakaan, pada bulan Mei 2014 *MSC-IMO* telah memutuskan untuk menyetujui perubahan *The International Convention for the*

Safety of Life at Sea (SOLAS) mengenai persyaratan verifikasi berat kotor *kontainer*. Semua *kontainer* yang dimuat diwajibkan untuk memiliki Berat Kotor Terverifikasi atau *Verified Gross Mass (VGM)* dinyatakan oleh eksportir/pengirim. Ketentuan ini berlaku efektif mulai 1 Juli 2016. Penerapan *VGM* ini mulai berkembang, khususnya pada perusahaan pelayaran dengan muatan *cargo* seiring dengan tingkat ekspor-impor di Indonesia yang semakin meningkat. Termasuk SISM, perusahaan Indonesia yang bergerak di bidang pelayaran menawarkan berbagai jasa pengiriman barang, seperti menyediakan ruang (*space*) kapal untuk diperniagakan. SISM berfokus melakukan pelayaran peti kemas internasional dengan kegiatan utama *feeder services* dan juga *liner services*. Perusahaan ini juga mulai memberlakukan *VGM* tanggal 1 Juli 2016

Dari latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka perumusan masalah yang diteliti yaitu:

1. Mengapa VGM diberlakukan di SISM?
2. Bagaimana teknis pelaksanaan VGM terhadap *kontainer* yang akan dimuat di kapal?
3. Bagaimana tingkat kecelakaan kapal periode 2015-2017 di SISM sebelum dan setelah pemberlakuan VGM sebagaimana amandemen *SOLAS* 1972 Bab IV Pasal 2 yang diberlakukan pada 1 juli 2016?

II. KAJIAN PUSTAKA

A. Tinjauan Pustaka

1. Pengertian *VGM*

Hasil Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut Tahun 1974 oleh *MSC-IMO*, khususnya pada *Chapter VI, part A, regulation 2* tentang VGM yang diberlakukan mulai 1 Juli 2016 di seluruh dunia. VGM yaitu berat *kontainer* ekspor yang sudah terverifikasi beratnya sebelum dimuat ke atas kapal. *Chapter VI, part A, regulation 2* menjelaskan seputar informasi yang berkaitan dengan kargo[1]. Ada tiga paragraf utama yang mengatur soal ini :

- a. Paragraf 4 menyatakan bahwa dalam hal kargo yang dibawa dalam wadah (*Container*), kecuali wadah yang ditempatkan pada sasis atau kereta gandengan saat *container* didorong atau kapal ro-ro yang akan mengangkut non-aktif dalam pelayaran internasional jarak pendek sebagaimana didefinisikan dalam peraturan III/3, massa bruto (berat kotor) menurut ayat 2.1 dari peraturan tersebut akan diverifikasi oleh pengirim, baik dengan cara:
 - 1). Wadah kemasan (*Container*) ditimbang menggunakan kalibrasi dan peralatan yang tersertifikasi; atau
 - 2). Menimbang semua paket dan barang-barang kargo, termasuk bobot palet, *dunnage* (potongan kayu, anyaman, atau bahan sejenis yang digunakan untuk menyimpan muatan dalam posisi di dalam palka kapal) dan bahan pelindung lainnya yang akan dikemas dalam wadah dan menambahkan berat wadahnya dengan jumlah dari massa tunggal, menggunakan metode bersertifikat yang

disetujui oleh pejabat berwenang dari negara setempat dimana barang selesai dikemas.

- b. Paragraf 5, Pengirim barang/*Container* harus menjamin VGM telah dinyatakan dalam dokumen pengiriman. Dokumen pengiriman harus ditandatangani petugas yang berwenang oleh pengirim; dan disampaikan kepada ahlinya atau wakilnya serta perwakilan terminal sebelumnya, seperti yang dipersyaratkan oleh ahli atau wakilnya, yang akan digunakan dalam rencana penyusunan pada proses penyimpanan di kapal.
- c. Paragraf 6 menegaskan, Jika dokumen pengiriman (berhubungan dengan wadah dikemas/*container*), tidak memberikan VGM dan ahli atau wakilnya dan perwakilan terminal belum memperoleh verifikasi berat kotor *container*, maka *container* tersebut tidak akan dimuat ke dalam kapal.

Berikut penjelasan ketentuan dalam VGM :

- 1) Sejak 1 Juli 2016 Petikemas yang akan dimuat diatas kapal di Terminal Petikemas wajib terverifikasi berat kotornya (*VGM*) dengan sertifikat yang diterbitkan oleh verifikator resmi yang ditunjuk oleh pemilik barang (*shipper*).
- 2) Apabila belum terverifikasi berat kotornya akan dilakukan penimbangan di *Gate* Terminal Petikemas.
- 3) Penimbangan dilakukan dengan metode menimbang berat totalnya di *Gate in* dan Berat Trailernya di timbang di *Gate out* sehingga akan mendapatkan berat kotor Petikemas.
- 4) Terminal Petikemas akan mengeluarkan *job slib* di *Gate out* untuk menyatakan Berat kotor dari Petikemas.
- 5) Bilamana ditemukan perbedaan data VGM antara dokumen *shipper* dan Timbangan Terminal, maka Terminal Petikemas akan melakukan konfirmasi ke Perusahaan Pelayaran.
- 6) Untuk Petikemas *transshipment* apabila tidak memiliki VGM akan dilakukan penimbangan di Terminal Petikemas.

2. Pengertian Kecelakaan Kapal

Kecelakaan kapal diatur di dalam Pasal 245 sampai dengan Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 245 memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yakni kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan atau jiwa manusia berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas[2].

Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kapal juga memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yang diatur didalam Pasal 2 ayat (2) bahwa kecelakaan kapal meliputi kapal tenggelam, kapal

terbakar, kapal tubrukan, kecelakaan kapal yang menyebabkan jiwa manusia dan kerugian harta benda serta kapal kandas. Pengertian tubrukan kapal menurut Pasal 534 ayat (2) ialah “yang dinamakan tubrukan kapal adalah tabrakan atau penyentuhan antara kapal-kapal satu dengan yang lainnya”[3].

Di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) kecelakaan kapal lebih dikenal dengan kerugian laut. Menurut KUHD kerugian laut adalah kerugian-kerugian akibat adanya tubrukan kapal, kapal karam, kapal kandas, penemuan barang di laut dan avari (*avarij, average*).

B. Definisi Operasional

Untuk memudahkan pemahaman istilah-istilah yang terdapat dalam laporan penelitian ini, maka peneliti memberikan pengertian-pengertian yang dapat mempermudah pembahasan laporan penelitian yang dikutip dari beberapa buku (pustaka) sebagai berikut :

1. Tonase kapal

Perhitungan volume semua ruang yang terletak di bawah geladak kapal ditambah dengan volume ruangan tertutup yang terletak di atas geladak ditambah dengan isi ruangan beserta semua ruangan tertutup yang terletak di atas geladak paling atas (*superstructure*).

2. Navigasi

Penentuan kedudukan (*position*) dan arah perjalanan baik di medan sebenarnya atau di peta, dan oleh sebab itulah pengetahuan tentang pedoman arah (*compass*) dan peta serta teknik penggunaannya haruslah dimiliki dan dipahami.

3. Meteorologi

Ilmu yang mempelajari tentang bumi dan gejala-gejalanya, yang terkait dengan komponen bumi yang berupa gas atau biasa disebut udara.

4. Salvage

Pertolongan yang diberikan oleh sesuatu badan usaha yang khusus mengerjakan pekerjaan menarik kapal di laut, yaitu bagi kapal-kapal yang terkenal *sea-perils*, atau dengan lain kata salvage merupakan salah satu kegiatan di laut, dimana khusus pertolongan yang diberikan oleh sebuah kapal yang beroperasi dengan maksud untuk menyelamatkan suatu kapal yang sedang dalam kesulitan (kandas/tenggelam). Dapat juga terjadi bahwa pertolongan yang diberikan oleh sebuah kapal yang kebetulan lewat atau sedang berada di sekitarnya, ketika menerima berita *S.O.S.*, kapal mana lalu memberikan pertolongan dan mengemas muatan atau penumpang untuk berpindah ke lain kapal atau ke kapal yang memberikan pertolongan.

5. Stabilitas

Keseimbangan dari kapal, merupakan sifat atau kecenderungan dari sebuah kapal untuk kembali kepada kedudukan semula setelah mendapat senget (kemiringan) yang disebabkan oleh gaya-gaya dari luar.

6. Container (peti kemas)

Suatu kemas yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali,

dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkat muatan yang ada di dalamnya.

7. *Dunnage*
Sesuatu yang ditempatkan antar muatan, atau antara muatan dan lantai/dinding palka kapal, yang berfungsi sebagai penopang muatan untuk melindungi muatan.
8. *Shipper*
Orang atau badan hukum yang mempunyai muatan kapal untuk dikirim dari suatu pelabuhan tertentu (pelabuhan pemuatan) untuk diangkut ke pelabuhan tujuan.
9. *Deadweight*
Jumlah bobot/berat yang dapat ditampung oleh kapal untuk membuat kapal terbenam sampai batas yang diizinkan dinyatakan dalam *long ton* atau *metrik ton*. Batas maksimum yang diizinkan ditandai dengan *plimsol mark* pada lambung kapal.
10. *Feeder Vessel*
Kapal pengangkut container dengan kapasitas kecil yang mengangkat container dari pelabuhan muat menuju pelabuhan transit untuk di pindah ke *Mother Vessel*. Contoh : dari Tg. Priok menuju ke *Singapore* atau *Hongkong* dan lain-lain.
11. *Mother Vessel*
Kapal pengangkut dengan kapasitas besar yang mengangkat *container* dari pelabuhan transit menuju pelabuhan tujuan. Jika pengiriman barang dari pelabuhan muat (misalnya : Tanjung Priok, Jakarta) menuju pelabuhan bongkar (misalnya: *Busan, Korea*) dengan menggunakan 1 Kapal saja maka tidak ada istilah *Feeder Vessel* dan *Mother Vessel*. Istilah *Feeder Vessel* dan *Mother Vessel* jika pengiriman barang dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar tersebut mengalami pergantian kapal. Misalnya: Pelabuhan muat Tanjung Priok dan Pelabuhan bongkarnya *Los Angeles, California*. Sementara route pengiriman itu melalui Jakarta – *Singapore* menggunakan MV. Sinar Sabang dan *Singapore – Los Angeles, CA* menggunakan *Kapal Hanjin Sao Paulo*. Maka *Feeder Vessel* nya adalah MV. Sinar Sabang dan *Mother Vessel* nya adalah *Hanjin Sao Paulo*.

Gambar 1. Kerangka Pikir

III. METODOLOGI

A. Jenis Metode Penelitian

Sugiyono (2015:15), menjelaskan bahwa metode penelitian kualitatif merupakan metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive* dan *snowbaal*, teknik pengumpulan dengan triangulasi, analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi[4].

Menurut Moch. Nazir (2011:54), metode deskriptif adalah untuk studi menentukan fakta dengan interpretasi yang tepat dimana di dalamnya termasuk studi untuk melukiskan secara akurat sifat-sifat dari beberapa fenomena kelompok dan individu serta studi untuk menentukan frekuensi terjadinya suatu keadaan untuk meminimalisasikan bias dan memaksimalkan reabilitas. Metode deskriptif digunakan untuk menjawab permasalahan mengenai seluruh variabel penelitian secara independen” [5].

B. Tempat dan Waktu penelitian

Data diambil berdasarkan pengamatan serta keterlibatan langsung peneliti ketika melaksanakan praktek darat (PRADA) di SISM selama 10 bulan yaitu tanggal 29 Juli 2016 sampai 02 Juni 2017. Adapun keterangan SISM adalah sebagai berikut :

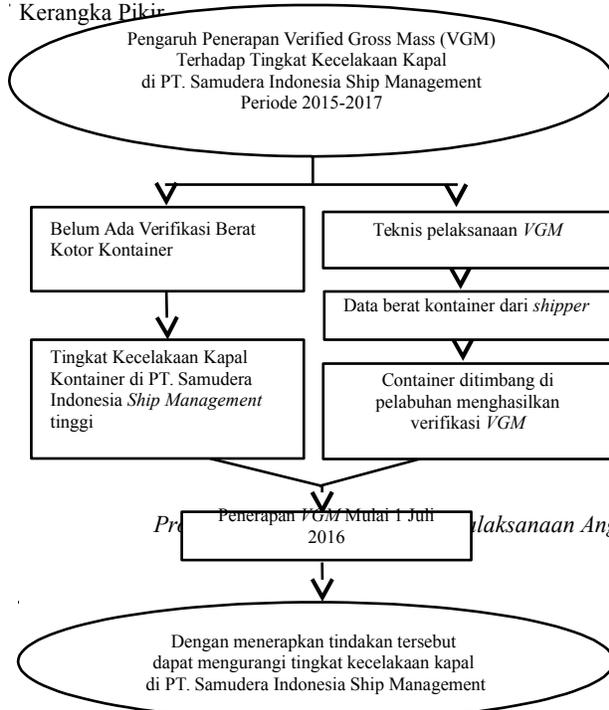
Alamat : SISM Jalan Kalibesar Barat 39, Jakarta Barat 11230, Indonesia
Telepon : (62-21) 6907130
Fax : (62-21) 6908348
Email : sismjkt@sism.co.id.

C. Pengumpulan Data

1. Metode observasi

Metode ini dilakukan oleh peneliti dengan melakukan pengamatan proses kerja maupun objek-objek pendukung di sekitarnya. Teknik observasi digunakan dengan maksud untuk mendapatkan atau mengumpulkan data secara langsung selama melaksanakan penelitian. Dalam hal pengumpulan data ini, peneliti mengadakan observasi atau pengamatan dan ikut secara langsung terhadap segala aktivitas VGM yang ada di SISM. Serta mengunjungi

C. Kerangka Pikir



- Pelabuhan Tanjung Priok untuk mengetahui bagaimana proses VGM secara langsung
2. Metode dokumentasi
Cara yang peneliti lakukan dengan melakukan pengumpulan data atau dokumen dari segala macam sumber serta pencatatan yang ada, seperti pengambilan data yang diperoleh dari dokumen-dokumen yang ada di SISM.
 3. Wawancara (*Interview*)
Dalam metode *interview*, peneliti mengadakan wawancara dengan beberapa narasumber yaitu pihak-pihak terkait dimana peneliti mengadakan wawancara dengan divisi dokumen dan *Shifted Owner Container (SOC)* membahas mengenai bagaimana VGM berlaku dan penerapannya di perusahaan serta dampak apa saja yang timbul bagi perusahaan.

D. Teknik Analisis Data

[4] Menurut Sugiyono (2015:335) analisis data adalah proses mencari dan menyusun data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan langsung dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain.

Analisis deskriptif kualitatif yaitu dengan memberikan ulasan atau interpretasi terhadap data yang diperoleh data yang diperoleh sehingga menjadi lebih jelas dan bermakna dibandingkan dengan sekedar angka-angka. Dalam penelitian ini digunakan teknik analisis data deskriptif kualitatif data yang diperoleh dan kemudian dianalisis secara kualitatif serta diuraikan dalam bentuk deskriptif. Langkah-langkahnya adalah reduksi data, penyajian data kemudian penarikan kesimpulan[6].

1. Reduksi data
Reduksi data mulanya diidentifikasi satuan yaitu bagian terkecil yang ditemukan dalam data yang memiliki makna bila dikaitkan dengan fokus dan masalah penelitian. Jadi dari uraian yang telah disebutkan di atas, reduksi dapat didefinisikan sebagai proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan tertulis di lapangan. Reduksi data yang peneliti lakukan adalah memilah data mana yang berkaitan dengan pemberlakuan VGM di SISM. Data yang didapat dipilah kembali sesuai judul skripsi yang peneliti ambil.
2. Penyajian data
Penyajian data adalah data populasi atau *sample* yang sudah terkumpul dengan baik, apabila digunakan untuk keperluan informasi, laporan atau analisis lanjutan hendaknya diatur, disusun dan disajikan dalam bentuk yang jelas, rapi serta komunitatif dengan cara menampilkan data yang lebih menarik publik. Peneliti melakukan penyajian data dengan cara menyusun jelas data yang diambil, diagram, tabel jumlah kapal, dan bagan struktur organisasi perusahaan.

3. Penarikan kesimpulan
Merupakan kegiatan akhir dari analisis data. Penarikan kesimpulan berupa kegiatan interpretasi, yaitu menemukan makna data yang disajikan. Antara penyaji data dan penarikan kesimpulan terdapat aktivitas analisis data yang ada. Dalam pengertian ini, analisis data kualitatif merupakan upaya berlanjut, berulang dan terus menerus. Masalah reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan menjadi gambaran keberhasilan secara berurutan sebagai rangkaian kegiatan analisis yang terkait. Selanjutnya data yang telah dianalisis, dijelaskan dan dimaknai dalam bentuk kata-kata untuk mendeskripsikan fakta yang ada dilapangan. Peneliti menarik kesimpulan tentang apa yang telah peneliti sajikan yaitu menemukan intisari dari masalah yang diteliti.

IV. DISKUSI

A. Gambaran Umum Perusahaan

1. SISM dalam perkembangannya dari tahun 1991 sampai sekarang telah mengalami beberapa perkembangan sebagai berikut:
 - a. SISM teletak di jalan Kali Besar Barat No. 4, Jakarta. Didirikan pada tahun 1991 sebagai divisi *marine* dan unit bisnis dari Samudera Indonesia Group yang menangani manajemen kapal-kapal dari Samudera Indonesia Group.
 - b. SISM melakukan kerja sama dalam bentuk *joint venture* dengan *Denholm Group*, perusahaan *Ship Mangement* dari *Skotlandia*.
 - c. Kemudian pada tanggal 1 November 1996 SISM berubah menjadi PT. Samudera *Denholm Ship Management*.
 - d. Pada bulan Mei 2001 kepemilikan saham *Denholm* dibeli oleh *Anglo Eastern* perusahaan pelayaran dari Hongkong. Hal ini menyebabkan perubahan struktur kepemilikan saham di PT. Samudera *Denholm Ship Management* sehingga berubah menjadi SISM
 - e. Manajemen kemudian memutuskan untuk menon-aktifkan SISM pada bulan Juli 2003.
2. Struktur Organisasi SISM

Struktur organisasi merupakan hal yang sangat penting bagi mekanisme kerja perusahaan. Organisasi SISM dipimpin dan dikendalikan oleh direktur. Dalam kesehariannya direktur dibantu oleh seorang *advisor*, *secretary*, dan juga *Chief Tech Officer*. Setiap bulannya DP & QMR melakukan rapat yang terdiri dari manajer-manajer dari tiap departemen yang diawasi oleh *internal auditor*.

B. Analisa Masalah

Dalam melaksanakan penelitian di SISM, peneliti memperoleh data-data hasil penelitian. Berdasarkan data-data yang ada, peneliti memberikan gambaran tentang permasalahan

yang ada, yaitu dampak dari diberlakukannya *VGM* terhadap tingkat kecelakaan kapal di SISM.

1. Penyebab VGM diberlakukan di SISM

a. Wawancara

Dari sumber yang dapat dipertanggung-jawabkan, peneliti melakukan wawancara dengan pak Bian, beliau Manager divisi *SOC (Sifted Own Container)* yaitu mengurus ekspor impor barang milik *shipper* yang mempunyai *container* sendiri.

Dari hasil wawancara dapat peneliti simpulkan bahwa *VGM* berlaku di perusahaan karena ketentuan dari *IMO*, Dirjen Perhubungan, serta tingginya tingkat kecelakaan kapal di PT. Samudera Indonesia *Ship Management*.

b. Observasi

Peneliti melakukan observasi di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta Utara. Peneliti mendapati bahwa sebelum truk dengan muatan *container* masuk *gate* melewati proses penimbangan yang nantinya akan menghasilkan verifikasi *VGM* tersebut.

c. Dokumentasi

Peneliti melakukan pengambilan data mengenai peraturan-peraturan tentang *VGM* yang baru saja berlaku. Diantaranya dari *SOLAS*, dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/2/4/DJPL-16.

2. Teknis pelaksanaan VGM terhadap *container* yang akan dimuat di kapal

a. Wawancara

Dari sumber yang dapat di pertanggung jawabkan, peneliti melakukan wawancara dengan pak Bian, Manager divisi *Sifted Own Container (SOC)* yaitu mengurus ekspor impor barang milik *shipper* yang mempunyai *container* sendiri.

Dari hasil wawancara dapat peneliti simpulkan bagaimana proses dari *container* di *shipper* sampai dengan *container* dimuat di atas kapal dan telah melewati proses verifikasi *VGM*.

b. Observasi

Peneliti melakukan observasi di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta Utara. Peneliti mendapati bahwa sebelum truk dengan muatan *container* masuk *gate*

melewati proses penimbangan dan setelah *container* di tumpuk di *Container Yard (CY)* kemudian truk keluar dari *gate* pun ditimbang kembali yang nantinya akan menghasilkan berat verifikasi (*VGM*) tersebut.

c. Dokumentasi

Peneliti melakukan pengambilan data mengenai peraturan-peraturan tentang *VGM* yang baru saja berlaku dari kantor dan manager yang menangani masalah ekspor impor. Berikut data gambar yang diambil pula di pelabuhan.



Gambar 2. Proses Penimbangan untuk menghasilkan *VGM*

3. Tingkat kecelakaan kapal periode 2015-2017 di SISM sebelum dan setelah pemberlakuan *VGM* sebagaimana amandemen *SOLAS* 1972 bab IV pasal 2 yang diberlakukan pada 1 Juli 2016

a. Wawancara

Dari sumber yang dapat di pertanggung jawabkan, peneliti melakukan wawancara dengan bu Wina, karyawan divisi dokumen di SISM yaitu mengurus dokumen yang berkaitan dengan kapal.

Dari hasil wawancara dapat peneliti simpulkan bahwa kecelakaan kapal berkurang setelah VGM diberlakukan.

b. Observasi

Peneliti melakukan observasi di Kantor Samudera Indonesia *Ship Management*. Peneliti mendapati bahwa dampak dari pemberlakuan VGM di PT. Samudera Indonesia yaitu satu tahun sebelum pemberlakuan, tahun pemberlakuan, dan satu tahun setelah pemberlakuan. Selanjutnya akan dibahas mengenai hasil analisisnya di Pembahasan Masalah.

c. Dokumentasi

Peneliti melakukan pengambilan data kemudian dibuat grafik untuk mengetahui bagaimana tingkat kecelakaan pada tahun sebelum dan setelah diberlakukannya *VGM*.

C. Pemecahan Masalah

Berdasarkan hasil pengolahan data selama peneliti melakukan observasi dan penelitian terhadap semua kejadian yang ada maka peneliti akan memberikan pembahasan atas hasil mengenai dampak dari diberlakukannya VGM terhadap tingkat kecelakaan kapal di SISM periode 2015-2017. Peneliti menarik garis besar kemudian memaparkan dan memberikan solusi sebagai pemecahan dari masalah tersebut.

1. Penyebab VGM diberlakukan di SISM. VGM diberlakukan di SISM sesuai dengan regulasi :

a. [1] *Safety of Life at Sea - SOLAS* Bab VI, Bagian A, Regulasi 2

Berikut dibawah ini merupakan amandemen *SOLAS*. Prinsip Dasar Berdasarkan Persyaratan *SOLAS*

1) Sebelum *container* di *packing* dapat dimuat ke kapal, beratnya harus ditentukan melalui penimbangan. Ini adalah pelanggaran *SOLAS* untuk memuat *container* yang dikemas di atas kapal.

¹ Dengan tidak adanya pengirim yang menyediakan massa kotor dari wadah yang dikemas, *container* itu "tidak boleh dimasukkan ke kapal". *SOLAS* Bab VI, Regulasi 2, paragraf 6. Pedoman *IMO*, Bagian 6, juga menyatakan: "Sebuah *container* yang dikemas dengan paket dan barang muatan tidak boleh dimuat ke kapal yang peraturan *SOLAS* berlaku kecuali jika tuan atau wakilnya dan perwakilan terminal telah diperoleh, sebelum pemuatan kapal, massa kotor aktual yang diverifikasi dari wadah."

Pengemasan *container* dengan berat terverifikasi sebelum pemuatan di pelabuhan muat sebelumnya dapat dimuatkan ke pelabuhan *transshipment* tanpa harus diverifikasi ulang jika terminal pelabuhan di pelabuhan *transshipment* telah diberitahu mengenai

hal ini oleh operator kapal tersebut. Kapal yang tiba *SOLAS* yang berlaku tanpa verifikasi bobot yang tepat. Tidak ada pengecualian untuk persyaratan ini.

2) Di bawah amandemen *SOLAS*, ada dua metode yang diizinkan untuk menimbang, yaitu Metode 1, yang memerlukan penimbangan *container* setelah dikemas, atau Metode 2 yang memerlukan penimbangan semua muatan dan isi wadah dan menambahkan bobot tersebut ke berat kontainer-kontainer seperti ditunjukkan pada ujung pintu *container*.

3) Memperkirakan berat badan tidak diijinkan. Pengirim (atau dengan pengaturan pengirim barang, pihak ketiga) memiliki tanggung jawab untuk menimbang kontainer yang dikemas atau untuk menimbang isinya. Berdasarkan kedua metode tersebut, alat penimbang yang digunakan harus memenuhi persyaratan sertifikasi dan kalibrasi nasional. Selanjutnya, pihak yang mengemas kontainer tidak dapat menggunakan bobot yang diberikan orang lain, kecuali dalam satu rangkaian keadaan tertentu yang ditentukan.

4) Operator dapat mengandalkan verifikasi bobot yang dikirim oleh pengirim agar akurat. Pengangkut tidak perlu menjadi "verifier" dari verifikasi bobot pengirim. Juga tidak ada amandemen *SOLAS* yang meminta pengangkut untuk memverifikasi bahwa pengirim yang memberikan bobot terverifikasi sesuai dengan Metode 2 telah menggunakan metode yang telah disertifikasi dan disetujui oleh pejabat berwenang yurisdiksi dimana pengepakan dan penyegelan kontainer selesai. Namun, penting untuk dicatat bahwa, untuk verifikasi bobot pengirim agar sesuai dengan persyaratan *SOLAS*, maka harus "ditandatangani", yang berarti orang tertentu yang mewakili pengirim diberi nama dan diidentifikasi telah memverifikasi keakuratan perhitungan berat pada nama pengirim.

5) Kurangnya verifikasi bobot pengirim yang ditandatangani dapat diatasi dengan menimbang kontainer yang dikemas di pelabuhan. Jika terminal laut tidak memiliki peralatan untuk menimbang kontainer dan memberikan bobot terverifikasi, cara alternatif harus ditemukan untuk mendapatkan berat kontainer yang terverifikasi; Jika tidak, kontainer yang dikemas mungkin tidak dimuat ke kapal.

- 6) Bila terminal laut menerima kontainer ekspor yang dikemas yang tidak memiliki verifikasi bobot pengirim yang ditandatangani, maka perlu ada proses yang terjadi di terminal untuk mendapatkan berat *container* tersebut dan menggunakan bobot tersebut dalam rencana penyimpanan kapal. Terminal dan operator harus menyetujui bagaimana situasi ini akan ditangani.
- 7) Jika kontainer yang dikemas ditimbang pada *port* beban, berat tersebut akan digunakan untuk perencanaan *stowage plan*.
- 8) *Stowage plan* kapal harus menggunakan bobot terverifikasi untuk semua kontainer yang dimuat di kapal. Dokumen dapat menjadi bagian dari petunjuk pengiriman ke perusahaan pelayaran atau komunikasi terpisah (mis., sebuah pernyataan termasuk sertifikat berat yang dihasilkan oleh stasiun timbang).
- b. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/2/5/DJPL-16 Tentang Berat Kotor Peti Kemas Terverifikasi yang diangkut di Kapal beserta perubahannya yaitu Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/2/5/DJPL-16. Isinya sebagai berikut[7].
- 1) Pertama, setiap terminal yang melayani pemuatan peti kemas ekspor wajib menyiapkan fasilitas penimbangan untuk peti kemas ekspor isi.
 - 2) Kedua, jika peti kemas yang sebelum masuk terminal telah dilengkapi dengan *VGM* dan pada saat dilakukan penimbangan di terminal terjadi perbedaan berat kotor peti kemas isi yang signifikan maka akan diterbitkan *VGM* baru oleh terminal atas persetujuan dari pengirim barang (*shipper*) untuk dideklarasikan kembali berdasarkan batas toleransi yang disepakati antara pengguna dan penyedia jasa pada masing-masing terminal atau fasilitas penimbangan.
 - 3) Ketiga, untuk akurasi berat kotor peti kemas terverifikasi, disampaikan juga disampaikan setiap kendaraan pengangkut peti kemas/*trailer/chasis* tidak diizinkan untuk mengangkut dua kontainer secara bersamaan dengan menggunakan satu kendaraan bermotor pengangkut atau *trailer* kombo sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.
 - 4) Keempat, terminal tidak diperkenankan memberikan pelayanan terhadap pengangkutan peti kemas kombo tersebut, dan agar petugas terkait melakukan pengawasan di lapangan secara sungguh-sungguh untuk implementasi aturan *VGM* tersebut.
2. Teknis pelaksanaan *VGM* terhadap *container* yang akan dimuat di kapal
- a. Teknis pelaksanaan *VGM* dimulai dari *Shipper* melakukan *packing* barang ke dalam *container* di gudang milik sendiri, setelah itu dibuatlah *VGM shipper*.
 - b. Kemudian pihak *shipper* atau *Freight Forwarding (FF)* menyelesaikan urusan dokumen dan mendapatkan jadwal keberangkatan kapal.
 - c. Setelah itu *container* dibawa menuju pelabuhan dan sampai di *gate 1* akan ditimbang secara otomatis yang disebut berat kotor keseluruhan (*inbound*).
 - d. *Container* dibawa menuju *CY* untuk proses penumpukan sesuai tempat yang telah ditentukan terminal.
 - e. Setelah itu *truck* yang telah kosong tersebut ditimbang ulang yang kemudian menghasilkan berat akhir (*outbound*). Sistem secara otomatis akan menghitung berat *container* yaitu *inbound* dikurangi *outbound* yang kemudian disebut *VGM*.
- VGM* verifikasi tersebut dicocokkan dengan *VGM shipper*, batas toleransi maksimal 5% dari *VGM Shipper*. *VGM* verifikasi tersebut dikenal sebagai *Certificate VGM*, dan *Certificate VGM* dari Terminal Petikemas ini akan diserahkan kembali ke *shipper* untuk ditandatangani, dan diserahkan kembali ke Perusahaan Pelayaran setelah *complete* tandatangan dan stempel sebagai *VGM* resmi yang akan diakui dan digunakan di *connecting vessel port*.
3. Tingkat kecelakaan kapal periode 2015-2017 di SISM sebelum dan setelah pemberlakuan *VGM* sebagaimana amandemen *SOLAS 1972* Bab IV Pasal 2 yang diberlakukan pada 1 Juli 2016 Beberapa kecelakaan yang dialami SISM dalam hal pemuatan yang kurang baik menjadikan perhatian utama untuk lebih waspada dan teliti. Berikut ini data kecelakaan kapal periode 2015-2017 di PT. Samudera Indonesia *Ship Management* sebelum dan setelah pemberlakuan *VGM* ditambah dengan data kecelakaan kapal yang didapat peneliti sampai bulan Mei 2018.

Tabel 1. Prosentase Kecelakaan Kapal



Gambar 3. Grafik Prosentase Kecelakaan Kapal

V. SIMPULAN

Dari hasil penelitian yang telah dilaksanakan oleh peneliti selama melaksanakan praktek darat di SISM Jakarta Barat, maka peneliti dapat menyimpulkan permasalahan yang terjadi di dalam perusahaan tersebut,

1. VGM diberlakukan di SISM karena:
 - a. SOLAS Bab VI, Bagian A, Regulasi 2
 - b. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/2/5/DJPL-16
 - c. Tingginya tingkat kecelakaan kapal di SISM sebelum VGM berlaku.
2. Teknis pelaksanaan VGM di pelabuhan dimulai dari *truck* dengan muatan *container* yang akan masuk di pelabuhan ditimbang setelah melalui *gate in* dan menghasilkan berat *outbound*, kemudian *container* dipindah ke CY dan *truck* keluar melalui *gate out* dan ditimbang ulang menghasilkan berat *outbound*. Berat *inbound* dikurangi berat *outbound*, dan hasil inilah yang disebut VGM.
3. Dengan diberlakukannya VGM, tingkat kecelakaan kapal di SISM mengalami penurunan. Hal ini diamati mulai dari satu tahun sebelum pemberlakuan VGM yaitu 2015, tahun mulai diberlakukannya VGM yaitu 2016, satu tahun setelah diberlakukannya VGM yaitu 2017, dan hingga Mei 2018.

Secara keseluruhan arti penting dari VGM adalah menjaga keselamatan muatan, kru kapal, dan kapal itu sendiri. Serta mencegah kerugian baik harta benda maupun nyawa. Dengan

adanya VGM turut menjaga

Tahun	Jumlah Kecelakaan Kapal	Jumlah Seluruh Kapal	Prosentase Kecelakaan
2015	6	23	26 %
2016	3	27	11,11 %
2017	3	29	10,34 %
2018	0	31	0 %

keselamatan pelayaran secara internasional dan memajukan kegiatan ekspor-impor.

Saran yang dapat diberikan peneliti terhadap perusahaan agar lebih baik dan profesional dalam aktifitasnya adalah sebagai berikut:

1. Agar perusahaan menjaga dengan baik kerjasama dengan pihak-pihak terkait dalam pelaksanaan VGM, karena dengan hubungan kerjasama yang baik akan mempengaruhi kinerja dari pihak-pihak tersebut.
2. Diharapkan agar PT. Samudera Indonesia *Ship Management* menyelenggarakan sosialisasi berkala dan evaluasi per-tahun mengenai VGM untuk karyawan supaya lebih memahami dan mengetahui bagaimana perkembangannya dari tahun ke tahun.
3. Perusahaan lebih memperketat proses *recruitment* SDM agar mendapat karyawan yang berkualitas baik dan ahli dalam bidang pengapalan barang serta dapat meningkatkan daya saing perusahaan pelayaran.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. *International Convention for the Safety of Life at Sea SOLAS*. 1974
- [2]. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 *Tentang Pelayaran*. Jakarta : Sinar Grafika.
- [3]. Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 *Tentang Pemeriksaan Kapal*. Jakarta : Sinar Grafika.
- [4]. Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- [5]. Nazir, Mohammad. 2011. *Metode Penelitian*. Jakarta : Ghalia Indonesia.

- [6]. Meolong, Lexy J. 2010. Metodologi Penelitian Kualitatif. Jakarta : Remaja Rosdakarya.
- [7]. Peraturan Direktur Jendral Laut Nomor HK.103/2/5/DJPL-16 Tentang *Berat Kotor Petikemas Terverifikasi* yang diangkut di Kapal.

