

ANALISIS PROSEDUR BONGKAR MUAT KENDARAAN DI KAPAL MV. KALIMANTAN LEADER



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Sarjana Terapan

AMIRRUDIN FAQIH. RN

NIT 08.20.004.1.05

**PROGRAM STUDI
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL**

**PROGRAM SARJANA TERAPAN PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2025**

ANALISIS PROSEDUR BONGKAR MUAT KENDARAAN DI KAPAL MV. KALIMANTAN LEADER



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Sarjana Terapan

AMIRRUDIN FAQIH. RN

NIT 08.20.004.1.05

**PROGRAM STUDI
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL**

**PROGRAM SARJANA TERAPAN PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2025**

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Amirrudin Faqih. Rn

Nomor Induk Taruna : 08.20.004.1.05

Progam Studi : D-IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul :

ANALISIS PROSEDUR BONGKAR MUAT KENDARAAN DI KAPAL MV. KALIMANTAN LEADER

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam Karya Ilmiah Terapan (KIT) tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

Surabaya, 22 Desember 2024



Amirrudin Faqih. Rn

**PERSETUJUAN SEMINAR HASIL
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **ANALISIS PROSEDUR BONGKAR MUAT KENDARAAN DI
KAPAL MV. KALIMANTAN LEADER**

Nama : **AMIRRUDIN FAQIH. RN**

Nomor Induk Taruna : **08.20.004.1.05**

Program Studi : **Diploma IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal**


Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan


SURABAYA,.....2024

Menyetujui

Pembimbing I

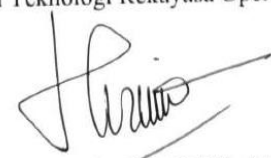
Pembimbing II


Muhammad Imam Firdaus, S.S.T.Pel., M.M.
Penata Muda TK. I (III/c)
NIP. 199010192014021004


Dr. Ardhiana Puspitacandri, S. Psi., M. Psi.
Penata TK. I (III/d)
NIP. 198006192015032001

Mengetahui,

Ketua Prodi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal


Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.SiT., M.Sda., M.Mar.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197812172005022001

PENGESAHAN SEMINAR HASIL

KARYA ILMIAH TERAPAN

ANALISIS PROSEDUR BONGKAR MUAT KENDARAAN DI KAPAL MV. KALIMANTAN LEADER

Disusun dan Diajukan Oleh :

AMIRRUDIN FAQIH. RN

NIT.08.20.004.1.05

D-IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Karya Ilmiah Terapan
Politeknik Pelayaran Surabaya

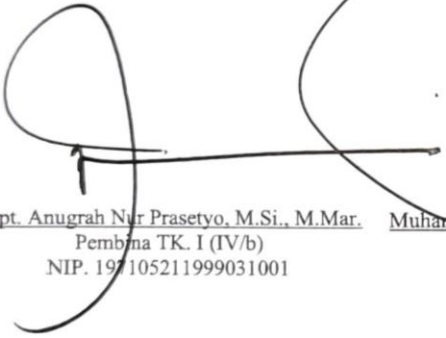
Pada tanggal 2024

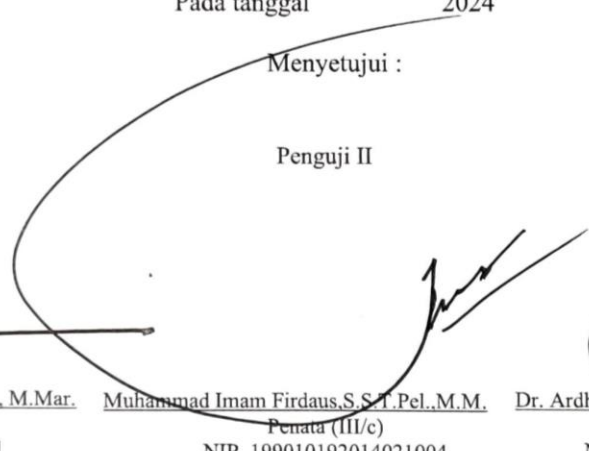
Menyetujui :

Penguji I

Penguji II

Penguji III

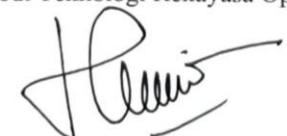

Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.Si., M.Mar.
Pembina TK. I (IV/b)
NIP. 197105211999031001


Muhammad Imam Firdaus, S.Si.T.Pel., M.M.
Penata (III/c)
NIP. 199010192014021004


Dr. Ardhiana Puspitacandri, S. Psi., M. Psi.
Penata TK. I (III/d)
NIP. 198006192015032001

Mengetahui,

Ketua Prodi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal


Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.SiT., M.Sda., M.Mar.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197812172005022001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Allah SWT, karena berkat limpahan rahmat, taufik serta hidayah-nya sehingga peneliti dengan judul Analisis Prosedur Bongkar Muat Kendaraan Di Kapal Mv. Kalimantan Leader dapat diselesaikan dengan baik. Penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik tentunya tidak lepas dari bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini peneliti menyampaikan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah membantu dalam penelitian karya ilmiah terapan ini, diantaranya:

1. Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya, Bapak Moejiono, MT., M.Mar.E.
2. Ketua Program Studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal, Ibu Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.SiT., M.Sda., M.Mar.
3. Dosen Pembimbing I dan II, Bapak Muhammad Imam Firdaus., S.S.T., Pel., M.M. dan Ibu Dr. Ardhiana Puspitacandri S.Psi, M.Psi. yang telah membimbing, mengarahkan serta memotivasi kepada peneliti dalam menyusun karya ilmiah terapan ini.
4. Keluarga tercinta, Ayah Ranto dan Ibu Nur Aeni yang senantiasa memberikan doa, dukungan serta semangat dalam pembuatan Karya Ilmiah Terapan ini.
5. Segenap kru MV. Kalimantan Leader yang telah memberikan banyak ilmu, pengalaman dan membimbing selama peneliti melaksanakan praktek laut.
6. Teman-teman seperjuangan yang selalu memberikan motivasi, pendapat serta hal-hal lainnya dalam proses pembuatan Karya Ilmiah Terapan ini.

Peneliti menyadari bahwa dalam penulisan Karya Ilmiah Terapan ini masih banyak kekurangan, oleh karena itu peneliti mengharapkan kritik dan saran untuk menyempurnakan Karya Ilmiah Terapan ini. Peneliti berharap Karya Ilmiah Terapan ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan semua pihak.

Surabaya, 17 Januari 2025

Amirrudin Faqih. Rn

ABSTRAK

AMIRRUDIN FAQIH. RN, "Analisis Prosedur Bongkar Muat Kendaraan Di Kapal Mv. Kalimantan Leader". Dibimbing oleh Bapak Muhammad Imam Firdaus.,S.S.T,Pel.,M.M. selaku dosen pembimbing I dan Ibu Dr. Ardhiana Puspitacandri,S.Psi,M.Psi. selaku dosen pembimbing II.

Prosedur bongkar muat pada muatan kapal roro menggunakan proses pengikatan atau pemasangan system pengaman untuk muat dikapal roro (*Roll-on/Roll-off*). Tujuan utama dari prosedur bongkar muat di kapal roro adalah untuk memastikan keamanan dan stabilitas muatan selama pengangkutan laut. Hal ini dilakukan untuk mencegah pergeseran atau kerusakan muatan selama perjalanan laut yang dapat mengancam keselamatan kapal, kru, dan muatan itu sendiri.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif untuk memahami dan menggambarkan prosedur bongkar muat dikapal roro apakah sudah sesuai dengan prosedur perusahaan dan kendala yang dihadapi awak kapal pada saat bongkar muat. Peneliti menggunakan 3 teknik pengumpulan data kualitatif yaitu observasi, wawancara dan dokumentasi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa prosedur bongkar muat pada kapal roro di Mv. Kalimantan Leader sudah diterapkan dengan baik, beberapa awak kapal sudah menerapkan dalam hal Penempatan/pengeluaran kendaraan harus sesuai dengan yang telah direncanakan dan pemeriksaan *ramp doors* sebelum dibuka, tetapi ada juga beberapa prosedur yang belum diterapkan seperti petugas belum memakai APD dan awak kapal jarang memeriksa lashingan muatan. Terdapat beberapa kendala pada kegiatan bongkar muat pada kapal roro, kendala tersebut meliputi lambatnya respon dari perusahaan dalam memenuhi setiap kebutuhan di kapal, sehingga kegiatan bongkar muat menggunakan perlengkapan seadanya, serta kurangnya pemahaman awak kapal dan buruh pada prosedur bongkar muat khususnya pada jarak antar muatan yang terlalu sempit sehingga sering menyebabkan kerusakan pada muatan serta larangan merokok dan makan di dalam *cardeck*.

Kata Kunci : Prosedur, Bongkar muat, Kapal roro

ABSTRACT

AMIRRUDIN FAQIH. RN, "Analysis of Vehicle Loading and Unloading Procedures on the Ship Mv. Kalimantan Leader". Supervised by Mr. Muhammad Imam Firdaus., S.S.T, Pel., M.M. as the first supervisor and Mrs. Dr. Ardhiana Puspitacandri, S.Psi, M.Psi. as the second supervisor.

The loading and unloading procedures on roro ship cargo use the process of tying or installing a safety system for loading on roro ships (Roll-on/Roll-off). The main purpose of the loading and unloading procedures on roro ships is to ensure the safety and stability of the cargo during sea transportation. This is done to prevent shifting or damage to the cargo during sea travel which can threaten the safety of the ship, crew, and the cargo itself.

This study uses a qualitative descriptive method to understand and describe the implementation of loading and unloading procedures on roro ships whether they are in accordance with company procedures and the obstacles faced by the crew during loading and unloading. Researchers use 3 qualitative data collection techniques, observation, interviews and documentation.

The research results show that of loading and unloading procedures on roro ships at Mv. Kalimantan Leader has been implemented well, several crew members have implemented it in terms of placing/removing vehicles according to what has been planned and checking ramp doors before opening, but there are also several procedures that have not been implemented, such as officers not wearing PPE and crew members rarely checking lashings. load. There are several obstacles to loading and unloading activities on roro ships, these obstacles include the slow response from the company in meeting every need on the ship, so that loading and unloading activities use minimal equipment, as well as a lack of understanding of the crew and workers regarding loading and unloading procedures, especially regarding the distance between cargo. too narrow so it often causes damage to the cargo and prohibits smoking and eating in the cardeck.

Keywords : *Procedure, Loading and unloading, Roro ship*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL	iii
PENGESAHAN SEMINAR HASIL.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK	vi
<i>ABSTRACT</i>	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Batasan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	6
A. Review Penelitian Sebelumnya	6
B. Landasan Teori	7
C. Kerangka Berpikir	12
BAB III METODE PENELITIAN	13
A. Jenis Penelitian.....	13
B. Waktu Dan Tempat Penelitian.....	14

C. Jenis Dan Sumber Data	14
D. Teknik Pengumpulan Data	15
E. Pemilihan Informan	16
F. Teknik Analisis Data.....	17
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	20
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	20
B. Hasil Penelitian.....	21
C. Pembahasan	34
BAB V PENUTUP	38
A. Kesimpulan	38
B. Saran	38
DAFTAR PUSTAKA	40
LAMPIRAN.....	41

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya.....	6
Tabel 4.1 Analisis Prosedur Roro	30

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Berpikir	12
Gambar 4.1 Kapal MV. Kalimantan leader	20
Gambar 4.2 Mobil penyok	22
Gambar 4.3 Lashingan rusak.....	23
Gambar 4.4 Cek lashingan	24
Gambar 4.5 Muatan mobil	29

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi maritim mendominasi dalam pengiriman kargo skala besar Kapal Ro-Ro merupakan contoh konkret dari moda transportasi laut yang efisien untuk pengiriman barang. Kapal jenis Ro-Ro dirancang khusus untuk mengangkut kendaraan bermotor seperti truk, mobil, dan alat berat melalui jalur laut antar pulau. Kendaraan-kendaraan ini dimuat dan diturunkan melalui dek yang didesain sedemikian rupa untuk memudahkan proses bongkar muat. Selain itu, beberapa kapal Ro-Ro juga dilengkapi fasilitas untuk penumpang.

Efisiensi logistik adalah kunci, di mana pengangkutan barang dirancang untuk mencapai waktu tempuh tercepat dan biaya terendah dari titik muat hingga titik bongkar. Salah satu kendala utama dalam pengiriman barang adalah kerusakan muatan yang disebabkan oleh kurangnya perhatian terhadap prosedur bongkar muat di area penyimpanan kendaraan. Alat pengikat yang sudah tidak berfungsi dengan baik, jarak antar muatan yang terlalu rapat sehingga menyebabkan penyok atau kerusakan, serta kondisi sabuk pengaman yang sudah menipis dan mudah putus selama pelayaran sering menjadi penyebab utama masalah ini. Agar kerusakan muatan dapat dihindari, maka perlu dilakukan persiapan yang matang, terutama dalam hal penyediaan alat pengikat yang layak dan sesuai standar di car deck.

Prosedur bongkar muat kapal Ro-Ro mencakup proses lashing, yaitu pengikatan muatan menggunakan sistem pengaman khusus untuk menjaga stabilitas selama pelayaran. Proses bongkar muat kapal Ro-Ro bertujuan untuk

mengamankan muatan agar tidak bergeser, jatuh, atau rusak selama perjalanan laut. Hal ini sangat penting untuk mencegah kecelakaan yang dapat membahayakan kapal, kru, dan muatan lainnya. Proses pengamanan muatan di kapal Ro-Ro, atau yang disebut lashing, melibatkan penggunaan tali, rantai, atau sistem pengikat lainnya yang sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan. Tujuannya adalah untuk memastikan muatan terikat dengan kuat dan aman selama perjalanan laut.

Proses penataan muatan di kapal harus dilakukan dengan mengikuti prosedur yang telah ditentukan dan menggunakan teknik lashing yang sesuai dengan standar. Hal ini bertujuan untuk memastikan muatan terikat dengan kuat dan aman, sehingga mencegah kerusakan dan kecelakaan selama pelayaran. Meskipun pentingnya mengikuti prosedur bongkar muat yang benar untuk menjaga keselamatan, namun dalam praktiknya, masih banyak kendala yang menyebabkan prosedur tersebut tidak dipatuhi secara konsisten. Khususnya dalam hal proses bongkar muat, jarak antar muatan dan pelashingan muatan di *car deck* kapal tempat penulis melaksanakan penelitian, Hal ini dapat terjadi karena kurangnya pemahaman *crew* kapal tentang pemuatan *cargo* pada kapal roro serta kurangnya perhatian dan kewaspadaan pada saat kegiatan bongkar muat dikapal.

Selain kurangnya pengawasan pada kru yang berjaga pada proses bongkar muat dipelabuhan dan lashingan muatan yang kendor memiliki potensi menjadi penyebab rusaknya muatan karena jarak antar muatan terlalu dekat. Seperti kejadian yang terjadi pada tanggal 27 Juni 2023 di pelabuhan Tri sakti Banjarmasin ketika kapal sedang bongkar muat kendaraan di *car deck*

dengan rute pelayaran Tg. Priok menuju Banjarmasin salah satu muatan mengalami kerusakan akibat lashingan kendor dan kurangnya pengawasan *crew* yang berjaga pada proses bongkar muat. Beberapa kejadian telah menekankan bahwa penyebab terjadinya kerusakan pada muatan yang terjadi karena kurangnya pengawasan, lashingan dan jarak terlalu dekat antar muatan di *car deck* kapal.

Oleh karena itu seharusnya pihak kapal menerapkan prosedur bongkar muat dan mempersiapkan *crew* kapal agar dapat mengetahui apa yang harus di lakukan pada saat terjadi keadaan yang tidak diinginkan sebelum dan sesudah melakukan kegiatan bongkar muat, pelashingan dan cek muatan, terutama muatan kendaraan khusus tertentu seperti pada saat melaksanakan bongkar muat, berdasarkan pengamatan selama satu tahun di kapal MV. Kalimantan Leader, ditemukan adanya kesenjangan antara prosedur bongkar muat yang telah ditetapkan dengan praktik yang sebenarnya terjadi di lapangan. Temuan ini mendorong peneliti untuk melakukan penelitian lebih lanjut dan menuangkan hasilnya dalam sebuah karya tulis ilmiah berjudul Analisis Prosedur Bongkar Muat Kendaraan Di Kapal Mv. Kalimantan Leader.

B. Rumusan Masalah

Mengacu pada permasalahan yang telah dipaparkan sebelumnya, penelitian ini akan fokus pada pertanyaan-pertanyaan berikut:

1. Apakah *crew* kapal MV. Kalimantan leader telah melaksanakan bongkar muat sesuai prosedur di kapal ro-ro?

2. Apa saja kendala yang dihadapi oleh crew kapal pada saat bongkar muat di kapal ro-ro?

C. Batasan Masalah

Dari penelitian ini, peneliti mencoba memberikan batasan atau ruang lingkup pada karya ilmiah terapan ini pada penerapan prosedur bongkar muat di pelabuhan pada Mv. Kalimantan leader.

D. Tujuan Penelitian

Sejalan dengan rumusan masalah yang telah diajukan, penelitian ini bertujuan untuk:

1. Untuk mengetahui apakah crew kapal MV. Kalimantan leader telah melaksanakan bongkar muat sesuai prosedur di kapal ro-ro.
2. Untuk mengetahui kendala yang dihadapi oleh crew kapal pada saat bongkar muat di kapal ro-ro.

E. Manfaat Penelitian

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan kontribusi baik secara teoritis maupun praktis. Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi rujukan penting dalam pengembangan kurikulum pendidikan dan pelatihan di institusi pendidikan maritim, khususnya terkait dengan modul penerapan prosedur bongkar muat kapal ro-ro.
 - b. Sebagai kajian kepada pembaca tentang penerapan prosedur bongkar muat di kapal ro-ro.

2. Manfaat Praktis

- a. Mamapu memberikan informasi serta keilmuan kepada crew kapal perihal bagaimana prosedur bongkar muat pada kapal ro-ro.
- b. Menambah informasi dan pengetahuan peneliti maupun pembaca tentang bagaimana prosedur bongkar muat pada kapal ro-ro.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti	Judul penelitian	Hasil
1	Wahyuni E, T. (2020)	Manajemen Pemuatan Penumpang Dan Kendaraan Terhadap Keselamatan Kapal Roro	Untuk memastikan kegiatan pemuatan berjalan lancar dan aman, diperlukan manajemen pemuatan yang baik. Ini mencakup penerapan prosedur pemuatan yang benar dan kinerja petugas operasional yang optimal. Salah satu cara untuk menghindari kesalahan dalam pencatatan manifest adalah dengan mewajibkan setiap penumpang menyerahkan tiket. Dengan demikian, data manifest akan akurat dan dapat diandalkan. Hal ini sangat penting untuk memastikan bahwa jumlah penumpang dan kendaraan yang tercatat sesuai dengan kondisi sebenarnya di kapal
2	Juniarti M, & Haryanto D. (2023)	Optimalisasi Persiapan <i>Car Deck</i> Pada Kapal Km. Kumala	Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses pembersihan ruang muat di KM. Kumala tidak optimal karena seringkali berbenturan dengan jadwal keberangkatan kapal. Akibatnya, waktu pengeringan lantai menjadi terbatas dan tidak memadai. Kondisi lantai yang licin ini meningkatkan risiko tergelincir bagi awak kapal dan penumpang.
3	Syam M, & Sunusi S. (2023)	Implikasi Pengawasan Muatan Terhadap Stabilitas Kapal Penumpang di KM. Madani Nusantara	Kendaraan yang kelebihan muatan atau dimensi dapat mengakibatkan kemiringan kapal yang signifikan dan mengurangi ruang bebas di area muatan. Kondisi ini tidak sesuai dengan standar keselamatan internasional (ISM Code) dan dapat menimbulkan risiko serius seperti kehilangan stabilitas kapal, kerusakan muatan, dan bahkan membahayakan keselamatan penumpang dan awak kapal.

B. Landasan Teori

1. Pengertian Prosedur

Menurut Mulyadi (2016) Prosedur ialah sebuah tahapan kegiatan yang dibuat untuk menseragamkan pekerjaan yang berulang dan melibatkan beberapa orang dalam suatu divisi Perusahaan.

Menurut Wahyu Efa Prastyaningtyas (2019) Prosedur merupakan serangkaian kegiatan yang seringkali melibatkan beberapa pihak dalam suatu institusi, yang dirancang untuk menjamin pelaksanaan transaksi atau aktivitas yang berulang dapat berjalan secara sistematis. Menurut Rasto (2015) Prosedur adalah urutan untuk menangani aktivitas yang berulang agar seragam dan konsisten.

2. Pengertian Bongkar Muat

Menurut Dirk Koleanan dalam Kurniansyah Ahmad Aldy (2019), Kegiatan Bongkar Muat adalah kegiatan memindahkan barang –barang dari alat angkut darat, dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu cara atau prosedur pelayanan.

Menurut Lasse, Da (2014:354) Bongkar atau muatan adalah aktivitas menurunkan dan menaikkan barang dari atau ke kapal. Pembongkaran muatan dapat dilakukan langsung dari kapal ke truk, kereta api, atau tongkang dan barang muatan dapat pula melalui gudang atau lapangan untuk menunggu pemilik datang mengambilnya.

Menurut Arif Febriansyah dalam Kurniansyah Ahmad Aldy (2019) Bongkar muat ialah serangkaian kegiatan membongkar barang dari area

palka kapal ke area dermaga terdekat atau sebaliknya disusul dengan pemindahan barang dari dermaga menuju gudang penumpukan atau sebaliknya dan kemudian pengambilan barang dari gudang penumpukan dikirim melalui truk atau sebaliknya. Peralatan yang biasa digunakan untuk bongkar muat di kapal ro-ro meliputi:

- a. *Ramp door* merupakan struktur penghubung yang dapat diturunkan, menghubungkan dek kapal dengan dermaga. Letaknya umumnya di haluan atau buritan kapal, dan akan terbuka secara vertikal saat kapal merapat. *Ramp door* memungkinkan lalu lintas kendaraan antara kapal dan daratan.
- b. Dek kendaraan merupakan komponen struktural krusial dalam desain kapal, berfungsi sebagai penopang utama bagi muatan kendaraan dan struktur dek di atasnya. Perancangan dek kendaraan harus memperhitungkan beban dinamis dari berbagai jenis kendaraan, baik yang ringan maupun berat.
- c. *Ramp way (movable ramps)* adalah jembatan yang berada di sisi dalam lambung kapal baik kanan atau kiri, dirancang untuk sebagai jalan muatan kendaraan yang ditempatkan di *cardeck* atas maupun dibawah.
- d. *Liftable car* adalah kendaraan khusus untuk menaikan dan menurunkan *cardeck* sesuai dengan kebutuhan muatan.
- e. *Lashing* adalah teknik pengikatan yang digunakan untuk menjaga stabilitas dan keamanan kendaraan yang diangkut di atas kapal.

3. Muatan

Muatan kapal adalah barang-barang yang diangkut oleh kapal, mulai dari barang dagangan, bahan, hingga barang-barang yang dikemas. Kapal ini sering disebut dengan kapal pengangkut mobil Fungsi utama kapal jenis ro-ro yaitu untuk mengangkut kendaraan, Kapal ini dirancang untuk membawa kendaraan seperti sepeda motor, mobil, truk, trailer. Jenis muatan pada kapal ro-ro (*car carrier*) seperti kendaraan ringan dan kendaraan berat.

Kendaraan ringan merupakan kendaraan bermotor roda empat, dengan berat rata-rata 2 - 5 ton, meliputi kendaraan penumpang, kendaraan pengangkut barang dan kendaraan pribadi, sedan dan *pick-up*. Jenis muatan kendaraan berat merupakan kendaraan bermotor yang memiliki lebih dari empat roda, dengan berat lebih dari 5 ton, meliputi truk, bus, *excavator*, alat tambang dan alat berat lainnya. Prinsip-prinsip pemuatan menjadi acuan utama dalam setiap kegiatan penanganan muatan. Adapun prinsip-prinsip pemuatan antara lain :

- a. Melindungi awak kapal (*Safety Of Crew and Longshoreman*)
Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) yang sesuai standar merupakan keharusan bagi seluruh awak kapal selama proses bongkar muat.
- b. Melindungi muatan (*To Protect Cargo*) adalah Tanggung jawab atas keselamatan muatan meliputi seluruh tahapan, mulai dari proses pemuatan hingga pembongkaran.

- c. Melindungi kapal (*To Protect the Ship*) yaitu menjaga kapal dalam kondisi aman selama seluruh tahapan operasional, mulai dari proses pemuatan dan pembongkaran hingga pelayaran.
- d. Pemanfaatan ruang muat semaksimal mungkin atau yang sering disebut *full and down* adalah bertujuan untuk mengisi ruang muat kapal secara optimal. Hal ini dilakukan dengan cara meminimalkan ruang kosong atau *broken stowage*.
- e. Untuk mencapai efisiensi dalam proses bongkar muat rencana pemuatan dan pembongkaran (*stowage plan*) harus disiapkan sebelum kapal tiba di pelabuhan muat atau bongkar.

4. Pengertian kapal RoRo

Menurut Lasse, Da (2015:106) Kapal dibagi berbagai jenis dan bentuknya yakni, kapal kargo (*cargo carrier*) dan kapal penumpang (*passenger vessel*). Kapal-kapal kargo dapat dibedakan menurut jenis muatan yang diangkutnya, dilengkapi dengan ruang muatan yang besar, dan kabin untuk awak kapal. Sedangkan kapal penumpang sebagian besar ruangnya terdiri dari kabin.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016, kapal RoRo didefinisikan sebagai kapal yang memiliki satu atau lebih geladak, baik terbuka maupun tertutup, yang dirancang khusus untuk mengangkut segala jenis kendaraan sebagai muatan utama. Proses bongkar muat dilakukan melalui sistem rampa di bagian depan atau belakang kapal, menggunakan kendaraan atau platform beroda.

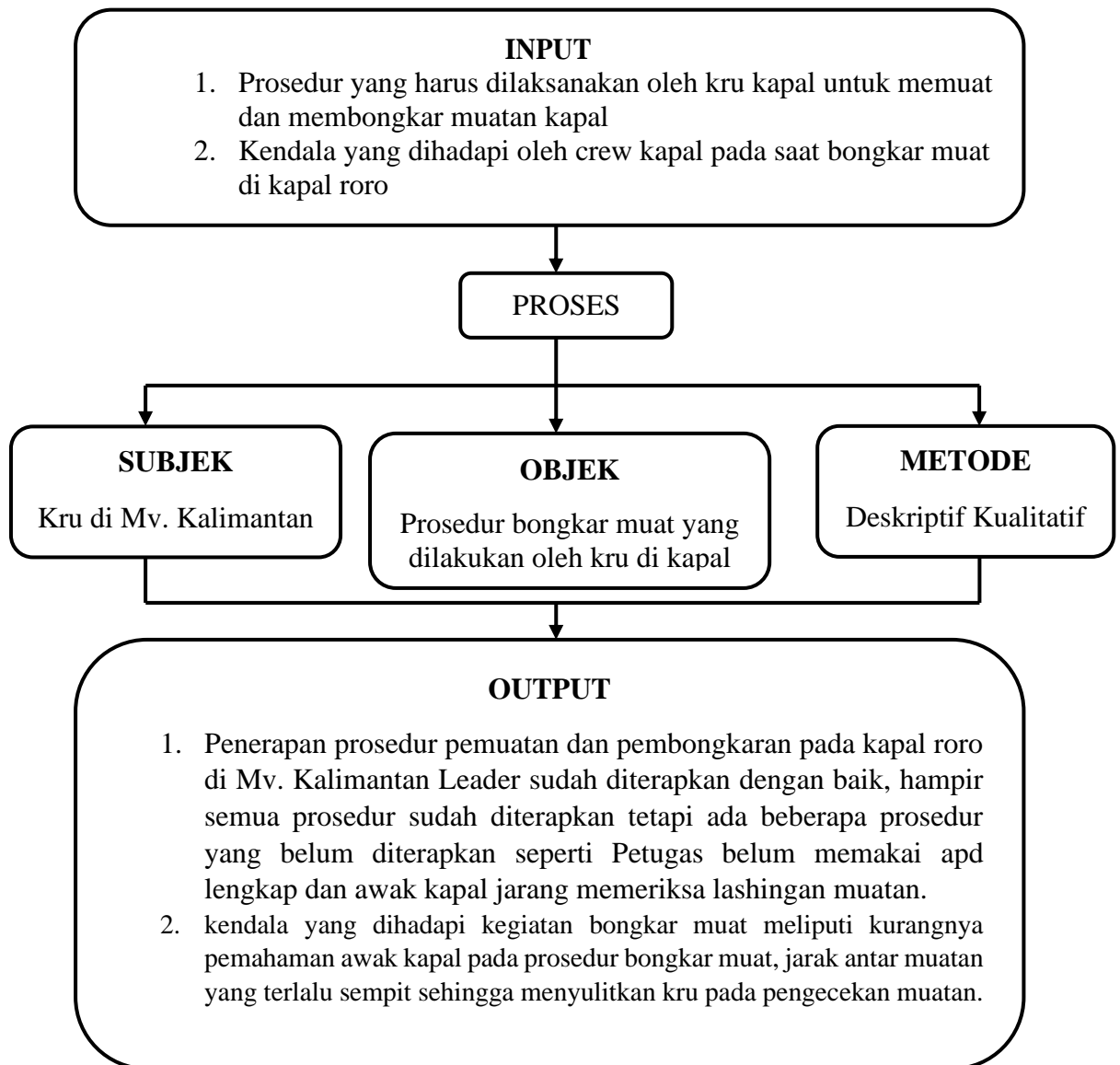
Berdasarkan amandemen SOLAS 1995, kapal RoRo secara resmi didefinisikan sebagai kapal penumpang yang dilengkapi dengan ruang muatan khusus yang dirancang untuk memuat kendaraan. Hal ini bertujuan untuk memastikan keselamatan pelayaran dan mengatur standar operasional kapal jenis ini. Selain mengangkut penumpang, kapal Ro-Ro juga sangat fleksibel karena dapat memuat kendaraan pribadi maupun kendaraan komersial, layaknya sebuah feri modern.

Berdasarkan penjelasan di atas, contoh kapal yang termasuk jenis RoRo adalah:

- a. Kapal penyebrangan/ferry yaitu salah satu kapal yang mengangkut penumpang dan kendaraan dengan rute pelayaran jarak dekat atau penyebrangan antar pulau.
- b. Kapal roro pengangkut mobil (*car carrier*) yaitu jenis kapal yang khusus memuat kendaraan baik mobil, truk, dan alat berat.
- c. Kapal general cargo roro yaitu jenis kapal dengan penggabungan muatan general cargo dan kendaraan pada satu jenis kapal.

C. Kerangka Berpikir

Metodologi penelitian menggambarkan langkah-langkah yang dilakukan untuk menjawab dan memecahkan masalah penelitian dengan menerapkan teori dan konsep yang telah ditetapkan sebelumnya.



Gambar 2.1 Diagram Alir

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Menurut Moleong (2017:6) Metode penelitian kualitatif dekriptif adalah menemukan jawaban dari masalah-masalah penelitian dengan analisis-analisis yang berisi narasi-narasi yang bermuatan argumentasi dan kesenjangan antara dan kesenjangan empirisme. Penelitian kualitatif menurut Hendryadi, et.al, (2019:218) merupakan proses penyelidikan naturalistik yang mencari pemahaman mendalam tentang fenomena sosial secara alami.

Penelitian kualitatif menekankan pada kualitas bukan kuantitas dan data-data yang dikumpulkan bukan berasal dari kuisioner melainkan berasal dari wawancara, observasi langsung dan dokumen resmi yang terkait lainnya. Penelitian kualitatif juga lebih mementingkan segi proses daripada hasil yang didapat. Hal tersebut disebabkan oleh hubungan bagian-bagian yang sedang diteliti akan jauh lebih jelas jika diamati dalam proses.

Tujuan dari metode Penelitian ini adalah mengungkap fakta, keadaan, fenomena, sesuai dengan yang dialami oleh peneliti pada saat melaksanakan praktik laut khususnya pada saat melakukan kegiatan bongkar muat untuk mengetahui prosedur penanganan muatan , apa saja kendala saat melaksanakan kegiatan bongkar muat dan bagaimana prosedur penanganan muatan agar muatan kapal terhindar dari kerusakan di kapal pada proses pemuatan.

B. Waktu Dan Tempat Penelitian

1. Waktu Penelitian

Peneliti melaksanakan kegiatan penelitian di perusahaan PT. Salam Pasific Indonesia Lines, selama 12 bulan 1 hari, terhitung dari tanggal 15 Agustus 2022 sampai dengan tanggal 16 Agustus 2023.

2. Tempat Penelitian

Peneliti mendapat kesempatan melakukan penelitian di perusahaan PT. Salam Pasific Indonesia Lines di atas kapal MV. Kalimantan Leader.

C. Jenis Dan Sumber Data

Pada penelitian ini pengumpulan data merupakan hal yang sangat penting untuk di lakukan. Karena berdasarkan data yang tepat maka rumusan masalah pada penelitian ini dapat terjawab dan dapat menemukan titik terang . pada bagian ini akan disajikan jenis data yang di gunakan, sumber data, substansi data, dan cara pengumpulan data berdasarkan berdasarkan pengalaman yang dilaksanakan peneliti pada saat melakukan praktek kerja laut. Berikut ini merupakan data yang dapat dikumpulkan peneliti.

1. Data Primer

Menurut Musfiquon (2012:115) Dalam penelitian kualitatif, subjek itu sendiri berfungsi sebagai sumber data. Pada penelitian ini pengumpulan data merupakan hal yang sangat penting untuk di lakukan. Karena berdasarkan data yang tepat maka rumusan masalah pada penelitian ini dapat terjawab dan dapat menemukan titik terang . pada bagian ini akan disajikan jenis data yang di gunakan, sumber data, substansi data, dan cara pengumpulan data berdasarkan berdasarkan pengalaman yang

dilaksanakan peneliti pada saat melakukan praktek kerja laut. Berikut ini merupakan data yang dapat dikumpulkan peneliti.

2. Data Sekunder

Jenis data kedua yang digunakan pada penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder diperoleh dari sumber-sumber seperti publikasi, laporan, database, atau sumber informasi lainnya yang sudah ada. Data sekunder dalam penelitian ini merujuk pada informasi atau fakta yang telah dikumpulkan oleh pihak lain untuk tujuan selain penelitian yang sedang dilakukan. Ini adalah data yang telah ada sebelumnya dan dapat digunakan kembali oleh peneliti untuk menjawab rumusan masalah atau mendukung analisis. Intinya, data ini merupakan rincian yang telah dikumpulkan dan dikumpulkan oleh beberapa pihak.

D. Teknik Pengumpulan Data

Fase terpenting dalam pembuatan penelitian adalah pengumpulan data. Pengumpulan data dalam penelitian ilmiah adalah prosedur yang dilakukan secara sistematis guna mendapatkan data yang diperlukan untuk kegiatan penelitian. Metode pengumpulan data merupakan teknik atau metode yang dapat digunakan peneliti untuk mengumpulkan data. Disini adapun teknik pengumpulan data yang dipilih oleh peneliti yaitu :

1. Teknik Wawancara

Menurut Kriyantono (2020:291) wawancara merupakan suatu cara mengumpulkan data dan informasi yang dilaksanakan dengan tatap muka dengan informan agar mendapatkan data lengkap dan mendalam. Wawancara ini membedakan antara *responded* (orang yang akan

diwawancarai hanya sekali) dengan informan (orang yang ingin periset ketahui atau pahami dan yang akan diwawancarai beberapa kali). Biasanya ini menjadi alat utama pada riset kualitatif yang dikombinasikan dengan observasi di lapangan.

2. Teknik Observasi

Menurut Sugiyono (2018:229) observasi merupakan teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri yang spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lain. Melalui kegiatan observasi peneliti dapat belajar tentang penanganan muatan pada kapal ro-ro. Observasi dalam penelitian ini yaitu dengan melakukan pengamatan langsung di lapangan untuk mengetahui kondisi yang sebenarnya.

3. Teknik Dokumentasi

Menurut Sugiyono (2020:124) dokumentasi merupakan pengumpulan dari catatan peristiwa yang sudah berlaku baik berbentuk tulisan, gambar, foto, karya-karya monumental dari seseorang atau instansi. teknik ini dilakukan dengan cara meneliti beberapa dokumen yang berkaitan dengan topik penelitian. Dokumentasi tersebut dapat berupa arsip foto, arsip surat, catatan harian, catatan harian, notulensi rapat, dan lain-lain.

E. Pemilihan Informan

Pemilihan informan dalam konteks penelitian adalah proses mengidentifikasi, memilih, dan mengumpulkan data, fakta, dan literatur yang relevan untuk mendukung tujuan penelitian. Langkah-langkah pemilihan informan ini penting untuk memastikan bahwa penelitian yang dilakukan

memiliki dasar yang kuat, dapat diandalkan, dan relevan. Oleh karena itu, pemilihan informan menjadi sangat penting dalam penelitian kualitatif, yang data primernya berasal dari wawancara mendalam. Wawancara ini menggunakan informan yang peneliti temui pada saat praktek kerja laut yang mempunyai pengetahuan langsung mengenai permasalahan yang dihadapi. Dalam skenario ini yang dibutuhkan peneliti saat mengumpulkan informasi merupakan informan yang terjun langsung pada kegiatan tersebut dikarenakan sangat erat kaitannya dengan elemen kontekstual saat menggunakan metode penelitian kualitatif. Orang-orang berikut ini termasuk di antara informan yang peneliti wawancarai:

1. Mualim 1 (*chief officer*)
2. Mualim 2 (*second officer*)
3. Mualim 3 (*third officer*)
4. Serang (*boatswain*)
5. Juru Mudi (A/B)

F. Teknik Analisis Data

Analisis data menurut Sugiyono (2018:482) adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan 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 data dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan model dari Miles dan Huberman, yang menerapkan tiga langkah dalam

menganalisis data secara bersamaan yaitu: reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Mengenai tiga langkah tersebut secara lebih lengkapnya adalah sebagai berikut:

1. Reduksi Data

Menurut Sugiyono (2018:247-249) Reduksi data adalah merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting yang sesuai dengan topik penelitian, mencari tema dan polanya, pada akhirnya memberikan gambaran yang lebih jelas dan mempermudah untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya. Dalam mereduksi data akan dipandu oleh tujuan yang akan dicapai dan telah ditentukan sebelumnya. Reduksi data juga merupakan suatu proses berfikir kritis yang memerlukan kecerdasan dan kedalaman wawasan yang tinggi.

2. Penyajian Data (*Data Display*)

Setelah mereduksi data, maka langkah selanjutnya adalah menyajikan data. Dalam penelitian kualitatif, melalui penyajian data tersebut, maka data dapat terorganisasikan tersusun dalam pola hubungan, sehingga akan mudah dipahami. Selain itu dalam penelitian kualitatif penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori dan sejenisnya namun yang sering digunakan untuk menyajikan data dalam penelitian kualitatif adalah dengan teks yang bersifat naratif. Menurut Sugiyono, (2018:249) Melalui penyajian data tersebut, maka data terorganisasikan, dan tersusun sehingga akan semakin mudah dipahami.

3. Penarikan Kesimpulan

Langkah terakhir dalam menganalisis penelitian kualitatif adalah penarikan kesimpulan. Menurut Sugiyono (2018:252-253) kesimpulan dalam penelitian kualitatif dapat menjawab rumusan masalah yang dirumuskan sejak awal, tetapi mungkin juga tidak, karena seperti telah dikemukakan bahwa masalah dan perumusan masalah dalam penelitian kualitatif masih bersifat sementara dan akan berkembang setelah penelitian berada di lapangan. Kesimpulan dalam penelitian kualitatif merupakan temuan baru yang sebelumnya belum pernah ada. Temuan dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu objek yang sebelumnya masih belum jelas sehingga setelah diteliti menjadi jelas.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian



Gambar 4.1 Kapal MV. Kalimantan leader
Sumber : Data Observasi, 2022

Peneliti akan mendeskripsikan tentang gambaran umum objek penelitian sesuai dengan judul Penerapan Prosedur Bongkar Muat Pada Kapal Roro Di Mv. Kalimantan Leader. Informasi tersebut akan digunakan untuk menggambarkan apa yang terjadi di kapal yang bersangkutan peneliti berharap dengan memberikan detail seperti itu, pembaca akan memahami apa yang dilakukan peneliti saat melakukan penelitiannya, Berikut akan diuraikan mengenai data kapal Mv. Kalimantan Leader :

SHIP NAME : MV. KALIMANTAN LEADER

OWNER : PT. NYK- INDONESIA

OPERATION : NYK SPIL INDORORO

CALL SIGN : POWN

REGISTER : JAKARTA

IMO NUMBER : 9078567

MMSI NIMBER: 525015993

FLAG : INDONESIA

BUILD OF SHIP: 5 AGUSTUS 1993

TYPE OF SHIP : VEHICLE CARRIER

LOA : 100.29 M

LBP : 94.00 M

BREADTH : 21.00 M

DEPTH : 6.60 M

GRT : 9535

NRT : 2861

B. Hasil Penelitian

1. Penyajian Data

a. Pengumpulan Data Observasi

Pada saat melakukan penelitian diatas kapal MV. Kalimantan Leader terhitung dari bulan agustus 2022 sampai dengan agustus 2023. Dalam melakukan praktek laut peneliti mengadakan penelitian yang berhubungan dengan masalah penerapan prosedur bongkar muat pada kapal ro-ro. Dalam hal ini peneliti memfokuskan Langkah-langkah yang dilakukan pada saat kapal melakukan kegiatan bongkar muat. Berdasarkan observasi yang peneliti lakukan selama praktek berlayar untuk mengumpulkan data maka peneliti menemukan kegiatan di kapal yang tidak sesuai prosedur bongkar muat di kapal ro-ro, kegiatan tersebut menyebabkan berhentinya sementara proses bongkar muat kapal di pelabuhan. peneliti memaparkan beberapa

contoh kasus yang terjadi diatas kapal, kejadian ditemukan pada saat peneliti melaksanakan praktek laut di kapal MV. Kalimantan Leader.

Berikut adalah kejadian yang di temukan oleh peneliti :

Kejadian pertama yang di temukan peneliti yaitu terkait prosedur bongkar muat dikapal. Prosedur bongkar muat masih ditemukan adanya kerusakan pada kendaraan muatan dikarenakan jarak antara muatan belum sesuai dengan prosedur bongkar muat pada kapal ro-ro. dalam prosedur bongkar muat di jelaskan bahwa jarak antar dua sisi kendaraan dan jarak dari struktur kapal minimal 10 cm atau 4 inci, jarak antara bumper belakang dengan stuktur kapal yang terdekat minimal 30 cm atau 12 inci sebagai jalan untuk *lashing* / *unlashing*.



Gambar 4.2 Mobil penyok
Sumber : Data Observasi, 2023

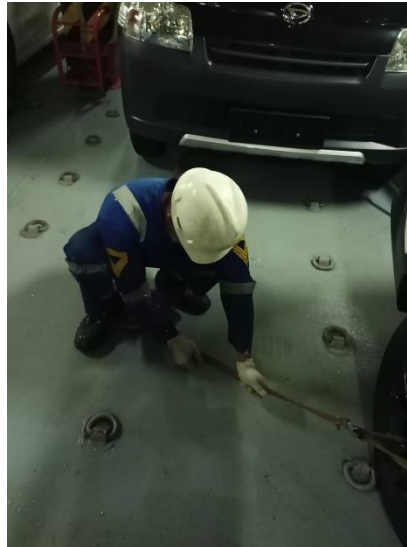
Kejadian kedua yaitu peneliti menemukan lashingan rusak yang diakibatkan terlindas kendaraan kecil, besar maupun alat berat dan tidak jarang buruh bongkar muat melemparnya sehingga menyebabkan kerusakan, pemisahan dan pemilahan lashingan rusak yang dilakukan oleh *crew* kapal dan diganti dengan yang baru sesuai jenis-jenis lashingan yang rusak, ada beberapa jenis lashingan baru di *store* yang belum di *suplay* diakibatkan terlambatnya proses pengiriman, pihak kapal memutuskan untuk mengirim kembali permintaan mengenai pengadaan barang yang akan digunakan.



Gambar 4.3 Lashingan rusak
Sumber : Data Observasi, 2023

Kejadian ketiga yaitu peneliti menemukan buruh bongkar muat lupa untuk mengunci lashingan yang bisa merusak muatan kapal pada saat berlayar, untuk hal tersebut tidak terjadi lagi pada saat kapal sandar di perlabuhan awak kapal mengecek muatan dan lashingan. hal ini menjadi peran penting bagi awak kapal dalam mengingatkan atau memberikan sosialisasi kepada para buruh

bongkar muat terkait penanganan muatan. awak kapal perlu mengetahui prosedur bongkar muat dikapal sehingga dapat mengetahui apabila ada kesalahan pada proses pemuatan. kurangnya pengawasan yang diberikan oleh awak kapal mendapat pelajaran jika pentingnya penerapan prosedur bongkar muat dipelabuhan.



Gambar 4.4 Cek lashing
Sumber : Data Observasi, 2023

Guna menjelaskan prosedur yang terdapat pada kapal ro-ro, dikarenakan dalam aturan dijelaskan bahwa Mualim 1 (*chief officer*) bertanggung jawab untuk merencanakan setiap pekerjaan bongkar muat kendaraan bermotor, Berikut adalah prosedur bongkar muat yang dilakukan kapal Mv. Kalimantan Leader :

1) Prosedur Persiapan Muat

- a) Pencegahan *soot damage*, bahwa *soot* mempunyai kemungkinan merusak permukaan cat kendaraan diarea pelabuhan.

- b) Objek Asing, periksa dan keluarkan benda asing seperti botol kosong yang sering ditempatkan pada langit-langit *cardeck*.
- c) *Ventilation* sistem, pastikan bahwa semua ventilasi *cardeck* dengan kondisi baik.
- d) Operasi panel, panel *liftable* harus ditetapkan sesuai instruksi Bahan untuk mencegah kerusakan seperti *traffic cones*, *separation tapes* dan didistribusikan dengan baik di *cardeck*.
- e) Penyerap minyak disiapkan dekat *out ramps* untuk tumpahan minyak di *deck*.
- f) *Meeting* kerja sebelum muat antara petugas dan awak kapal harus diadakan.

2) Prosedur Pemuatan dan Pembongkaran

- a) Petugas di *cardeck* memakai pakaian warna terang yang jelas kelihatan.
- b) Petugas memakai APD termasuk masker, penutup telinga dan peluit.
- c) *Safety equipment* yang ada tidak sampai terhalang.
- d) Penempatan/pengeluaran kendaraan harus sesuai dengan yang telah direncanakan.
- e) *Lashing equipment* untuk kendaraan hanya bisa dilepas atas perintah supervisor tim bongkar muat kendaraan
- f) Sebelum membuka *ramp doors* harus diperiksa dulu apakah kunci pengikat sudah dibuka

g) Petugas mengawasi naik/turun orang bila melalui *rampdoors*, harus dijalan yang disediakan terpisah dari jalur kendaraan.

h) Disetiap *ramp* harus ada petugas dari tim bongkar muat kendaraan.

3) Prosedur Pemeriksaan Setelah Selesai Muat

a) Periksa apa ada kerusakan pada kontruksi kapal atau peralatan yang ada.

b) Periksa *ramp door* maupun pintu lambung sudah ditutup dalam keadaan kondisi baik.

c) Periksa lashingan kendaraan di *cardeck* maupun muatan dalam keadaan baik.

d) Periksa dan tes alarm pada *ramp door* dalam kondisi dan bekerja baik.

e) Nahkoda periksa stability calculation kapal.

b. Hasil Wawancara

Data yang diperoleh merupakan data hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti terhadap beberapa crew kapal, Beberapa uraian hasil wawancara adalah sebagai berikut:

- 1) Peneliti mewawancarai narasumber bernama Galih Dwi Prasetya selaku mualim I (*Chief Officer*), Peneliti melemparkan pertanyaan-pertanyaan singkat tentang bagaimana prosedur bongkar muat pada kapal roro yang sudah diterapkan. Berdasarkan wawancara singkat tersebut, dapat disimpulkan

bahwa penerapan proses bongkar muat pada MV. Kalimantan Leader sudah sesuai dengan prosedur yang ditentukan oleh perusahaan seperti pada saat sebelum pemuatan dan pembongkaran melakukan rapat dengan *crew*, tkbm dan buruh bongkar muat terlebih dahulu dan melakukan pengecekan *cardeck* sebelum bongkar muat dilakukan.

- 2) Peneliti mewawancarai narasumber bernama Joni Kusuma Saputra selaku mualim II (*Second Officer*), Peneliti melempakan pertanyaan-pertanyaan singkat tentang bagaimana prosedur bongkar muat dikapal ro-ro, apakah sudah sesuai prosedur yang sudah diterapkan. Berdasarkan wawancara singkat tersebut, dapat disimpulkan bahwa penerapan prosedur saat bongkar muat di Mv. Kalimantan Leader ada beberapa hal yang sudah sesuai dengan prosedur yang ditetapkan oleh perusahaan tetapi untuk kesadaran dari *crew* sendiri masih ada beberapa orang yang tidak menggunakan perlengkapan kerja pada saat kegiatan bongkar muat. Seperti contohnya penggunaan sarung tangan, *helmet* dan jurga *wearpack* yang layak.

- 3) Peneliti mewawancarai narasumber bernama Arwonggo Lissunarto selaku mualim III (*Third Officer*), Peneliti melemparkan pertanyaan-pertanyaan singkat tentang apakah peralatan untuk bongkar muat dikapal ro-ro sudah memadai. Berdasarkan wawancara singkat tersebut, dapat disimpulkan bahwa pada Mv. Kalimantan Leader peralatan bongkar muat

dikapal roro sudah cukup memadai untuk kegiatan bongkar muat. Tetapi untuk penggunaan alat tersebut masih ada beberapa *crew* yang masih belum mengoperasikan alat tersebut seperti *ramp way*, *ramp door* dan mobil *lifter* untuk kegiatan bongkar muat.

- 4) Peneliti mewawancarai narasumber bernama Hoknes Kirikanang selaku *Boatswain*, Peneliti memberikan pertanyaan-pertanyaan singkat tentang kenapa masih terdapat beberapa lashingan yang belum terpasang dan terkunci dengan benar yang sesuai dengan prosedur. Berdasarkan wawancara singkat tersebut, dikatakan bahwa faktor kelelahan menjadi penyebab hilangnya fokus pada buruh bongkar muat yang memasang lashingan hal ini dikarenakan banyaknya mobil yang harus dilashing sehingga ada beberapa mobil yang lupa dilashing maupun belum dikunci, hal ini harus diperhatikan oleh *crew* pada saat dinas jaga saat bongkar muat maupun pemeriksaan muatan sebelum kapal berlayar dan jarak antar muatan terlalu sempit sehingga tidak bisa mengecek sampai ketengah muatan. hal ini menyebabkan tidak terlaksanakan prosedur yang benar pada saat kegiatan bongkar muat.
- 5) Peneliti mewawancarai narasumber bernama Gunawan Tambun selaku juru mudi (*Able Bodied*). Peneliti memberikan pertanyaan-pertanyaan singkat tentang kenapa masih terdapat *crew* yang tidak menggunakan perlengkapan kerja yang sesuai dengan prosedur. Berdasarkan wawancara singkat tersebut, dikatakan

bahwa perlengkapan yang akan digunakan tidak ada, hal ini dikarenakan terlambatnya *supplai* dari perusahaan yang masih tidak diketahui penyebabnya oleh *crew*. Padahal disini pihak kapal sudah mengirimkan permintaan mengenai pengadaan barang yang akan digunakan termasuk sarung tangan, *wearpack* untuk kegiatan bongkar muat dikapal.

c. Dokumentasi

Dalam kegiatan penelitian, peneliti juga melaksanakan studi dokumentasi yang berada di kapal. Guna menunjang hasil data penelitian, peneliti meninjau serta mengumpulkan beberapa dokumen pendukung yang berkaitan dengan kegiatan prosedur bongkar muat pada kapal ro-ro di Mv. Kalimantan Leader yang akan dilampirkan pada daftar lampiran halaman.



Gambar 4.5 Muatan mobil
Sumber : Data Observasi, 2023

2. Analisis Data

Penelitian ini dilakukan pada saat peneliti melaksanakan praktek laut di atas kapal Mv. Kalimantan Leader, Peneliti menyadari ada beberapa

hal yang berpengaruh pada proses bongkar muat dikapal ro-ro. Disini data tersebut peneliti sampaikan dalam bentuk tabel dibawah ini:

Tabel 4. 1 Analisis Prosedur Roro

No	Prosedur kapal ro-ro	Kondisi dikapal	Keterangan
1	Pencegahan <i>soot damage</i> , bahwa <i>soot</i> mempunyai kemungkinan merusak permukaan cat kendaraan.	Awak kapal selalu melakukan pencegahan <i>soot damage</i> .	Sesuai
2	Objek Asing, periksa dan keluarkan benda asing seperti botol kosong yang sering ditempatkan pada langit-langit <i>cardeck</i> .	Pada kegiatan <i>cleaning cardeck</i> , awak kapal memeriksa dan mengumpulkan sampah serta potongan kayu.	Sesuai
3	<i>Ventilation</i> sistem, pastikan bahwa semua ventilasi <i>cardeck</i> dengan kondisi baik	Ventilasi harus diaktifkan karena untuk menunjang pada saat kegiatan bongkar muat.	Sesuai
4	Operasi panel, panel <i>liftable</i> harus ditetapkan sesuai instruksi Bahan untuk mencegah kerusakan seperti <i>traffic cones</i> , <i>separation tapes</i> dan didistribusikan dengan baik di <i>cardeck</i> .	Prosedur ini harus dilakukan oleh kru kapal sebelum kegiatan bongkar muat dilaksanakan.	Sesuai
5	Penyerap minyak disiapkan dekat <i>out ramps</i> untuk tumpahan minyak di <i>deck</i> .	Awak kapal akan memberi serbuk gergaji pada tumpahan minyak dan oli yang berasal dari kendaraan.	Sesuai
6	<i>Meeting</i> kerja sebelum muat antara petugas dan awak kapal harus diadakan.	Prosedur ini harus dilakukan kru kapal, tkbm dan buruh sebelum proses bongkar muat dimulai.	Sesuai
7	Petugas di <i>cardeck</i> memakai pakaian warna terang yang jelas kelihatan.	Untuk petugas di <i>cardeck</i> sudah memakai <i>wearpack</i> warna terang seperti putih, <i>orange</i> dan lain-lain.	Sesuai
8	Petugas memakai APD termasuk masker, penutup telinga dan peluit.	Petugas jaga sering tidak menggunakan <i>helmet</i> dan sarung tangan, disebabkan lambatnya respon dari perusahaan.	Tidak sesuai
9	<i>Safety equipment</i> yang ada tidak sampai terhalang.	Muatan yang banyak mengakibatkan <i>safety equipment</i> terhalang.	Tidak sesuai
10	Penempatan/pengeluaran kendaraan harus sesuai dengan yang telah direncanakan.	Penempatan kendaraan di <i>cardeck</i> sudah sesuai dengan <i>stowage plan</i> .	Sesuai

11	<i>Lashing equipment</i> untuk kendaraan hanya bisa dilepas atas perintah supervisor tim bongkar muat kendaraan.	Lashingan dilepas apabila supervisor dan mualim 1 sudah siap melakukan pembongkaran.	Sesuai
12	Sebelum membuka <i>ramp doors</i> harus diperiksa dulu apakah kunci pengikat sudah dibuka.	Pemeriksaan ini sudah dilakukan oleh kru kapal sebelum membuka <i>ramp doors</i> .	Sesuai
13	Petugas mengawasi naik/turun orang bila melalui <i>rampdoors</i> , harus dijalan yang disediakan terpisah dari jalur kendaraan.	Kegiatan ini sudah dilakukan oleh perwira jaga pada saat proses bongkar muat.	Sesuai
14	Disetiap <i>ramp</i> harus ada petugas dari tim bongkar muat kendaraan.	Prosedur ini sudah dilaksanakan, dari tim bongkar muat.	Sesuai
15	Periksa apa ada kerusakan pada kontruksi kapal atau peralatan yang ada.	Awak kapal selalu periksa peralatan sebelum dan sesudah bongkar muat.	Sesuai
16	Periksa <i>ramp door</i> maupun pintu lambung sudah ditutup dalam keadaan kondisi baik.	Kegiatan ini selalu dilakukan awak kapal setelah pemuatan kendaraan selesai dimuat guna memastikan <i>ramp door</i> dan pintu lambung tertutup dengan sempurna, sehingga tidak mengganggu pada saat kapal berlayar dan kegiatan bongkar dipelabuhan.	Sesuai
17	Periksa lashingan kendaraan di <i>cardeck</i> maupun muatan dalam keadaan baik.	Kegiatan ini jarang dilakukan oleh awak kapal, bahkan beberapa awak kapal juga jarang untuk memeriksa kondisi kendaraan dan lashingan tersebut dikarenakan sempitnya jarak antara kendaraan dikapal sehingga awak kapal tidak bisa memeriksa kendaraan sampai ke bagian tengah muatan.	Tidak sesuai
18	Periksa dan tes alarm pada <i>ramp door</i> dalam kondisi dan bekerja baik	Pemeriksaan pada <i>ramp door</i> dilakukan sebelum tiba dipelabuhan tujuan.	Sesuai
19	Nahkoda periksa stability calculation kapal.	Nahkoda selalu periksa stability kapal sebelum berlayar.	Sesuai
20	Maksimum kecepatan mengemudi selama operasi pemuatan, Instruksikan stevedor supervisor pelabuhan bahwa kecepatan mengemudi harus dibatasi 20	Beberapa pengemudi selama operasi pemuatan maupun pembongkaran masih ada kecepatan yang melebihi batas maksimum yang sudah ditetapkan dan kondisi ini	Tidak sesuai

	km/jam (12 mph maksimum) dimuatan.	membahayakan untuk awak kapal maupun muatan.	
21	Jarak antar dua sisi kendaraan dan jarak dari struktur kapal minimal 10 cm atau (4 inci), jarak antara bumper belakang dengan stuktur kapal yang terdekat minimal 30 cm atau (12 inci) sebagai jalan untuk <i>lashing / unlashing</i> dan untuk awak kapal memeriksa kondisi kendaraan dan <i>lashingan</i> .	Prosedur ini jarang diterapkan, oleh pengemudi bongkar muat dikapal, bahkan beberapa kendaraan yang dimuat dikapal juga sering mengalami kerusakan seperti penyok, cat mobil yang tergores dan menabrak tiang dikarenakan jarak antar mobil dan tiang kapal terlalu sempit.	Tidak sesuai
22	Merokok dan makan sangat dilarang diruang muat.	Masih ditemukan kru kapal dan buruh bongkar muat belum menerapkan aturan ini, bahkan diruang muat (<i>cardeck</i>) ditemukan banyak sampah yang berserakan.	Tidak sesuai
23	Perwira jaga dan awak kapal yang bertugas harus mengawasi pengoperasian muatan memastikan bahwa prosedur kerja yang benar ditaati oleh semua pihak.	Masih kurangnya pengawasan awak kapal kepada buruh bongkar muat khususnya pada saat kendaraan parkir, pelasingan kendaraan dan jarak antar mobil terlalu sempit.	Tidak sesuai

Sumber : Dokumen kapal, 2023

Dari data yang dilakukan oleh peneliti selama melakukan penelitian di atas kapal Mv. Kalimantan Leader, diketahui bahwa hasil analisis data diatas sebagai berikut :

- a. Awak kapal selalu melakukan pencegahan soot damage pada muatan kendaraan.
- b. Awak kapal memeriksa dan mengumpulkan sampah serta potongan kayu sesuai dengan prosedur persiapan memuat kendaraan.
- c. Ventilasi (*blower*) harus diaktifkan karena untuk menjaga suhu dalam *cardeck* pada saat kegiatan bongkar muat.
- d. Kegiatan ini harus dilakukan oleh kru kapal untuk jalur kendaraan sebelum kegiatan bongkar muat dimulai.
- e. Serbuk gergaji sudah disiapkan untuk menyerap tumpahan minyak dan oli kendaraan pada proses bongkar muat.

- f. *Meeting* wajib dilakukan oleh kru kapal, tkbm dan buruh sebelum proses bongkar muat dimulai.
- g. Petugas di *cardeck* sudah memakai wearpack dengan warna terang.
- h. Awak kapal sering tidak menggunakan APD secara lengkap.
- i. *Safety equipment* di *cardeck* terhalang oleh muatan kendaraan.
- j. Penempatan kendaraan harus sesuai dengan *stowage plan* yang disetujui oleh mualim 1, tkbm dan buruh.
- k. Pelepasan lashingan harus mendapatkan izin dari supervisor dan mualim 1 dari pihak kapal.
- l. Pemeriksaan ini rutin dilakukan oleh kru kapal sebelum membuka *ramp doors*.
- m. Kegiatan ini sudah diterapkan kru kapal pada proses bongkar muat.
- n. Prosedur pemuatan dan pembongkaran sudah dilaksanakan, karena untuk mengatur masuk dan keluarnya muatan kendaraan.
- o. Kontruksi dan peralatan di periksa oleh awak kapal sebelum dan sesudah bongkar muat.
- p. Pemeriksaan *ramp door* dan pintu lambung setelah proses bongkar muat, telah sesuai dengan prosedur pemeriksaan selesai muat.
- q. Pemeriksaan lashingan dan muatan kendaraan jarang dilakukan oleh awak kapal hal ini tidak sesuai prosedur pemeriksaan selesai muat.
- r. Awak kapal sudah sesuai dengan prosedur pemeriksaan setelah selesai memuat.
- s. Nahkoda selalu periksa stability kapal sebelum berlayar.

- t. Beberapa pengemudi selama bongkar muat melebihi kecepatan batas maksimum hal ini tidak sesuai dengan prosedur bongkar muat dimana batas maksimal pengemudi 20 km/jam.
- u. Proses pemuatan belum diterapkan pengemudi bongkar muat khususnya pada jarak antar muatan kendaraan yang seharusnya jarak antar muatan minimal 10 cm (4 inci), dan jarak muatan dengan struktur kapal minimal 30 cm (12 inci).
- v. Kurangnya sosialisasi kru kapal dan buruh tentang prosedur bongkar muat, bahwa merokok dan makan sangat dilarang diruang muat.
- w. kurangnya pengawasan dari *crew* kapal yang berjaga pada saat kegiatan bongkar muat, hal ini tidak sesuai aturan dari perusahaan dan menjadi kendala pada kegiatan bongkar muat tersebut.

C. Pembahasan

Berdasarkan rumusan masalah yang pertama mengenai prosedur bongkar muat pada kapal ro-ro di Mv. Kalimantan Leader pada saat itu, bahwa prosedur untuk bongkar muat sudah dilaksanakan oleh sebagian besar *crew* kapal Mv. Kalimantan Leader terutama pada prosedur persiapan muat yang harus sesuai dengan aturan perusahaan pada saat melakukan proses bongkar muat dikapal. Tetapi pada penerapan prosedur pemuatan dan pembongkaran serta prosedur pemeriksaan setelah selesai muat masih ditemukan ketidaksesuaian pada prosedur yang ada yaitu:

1. Petugas jaga sering tidak menggunakan *helmet* dan sarung tangan, hal ini tidak sesuai dengan prosedur pemuatan dan pembongkaran yang

menyatakan bahwa Petugas memakai APD termasuk masker, penutup telinga dan peluit.

2. Muatan yang banyak mengakibatkan *safety equipment* terhalang, yang tidak sesuai dengan prosedur pemuatan dan pembongkaran yang menyatakan bahwa *Safety equipment* yang ada tidak sampai terhalang.
3. Awak kapal jarang untuk memeriksa kondisi kendaraan dan lashingan tersebut dikarenakan sempitnya jarak antara kendaraan dikapal sehingga awak kapal tidak bisa memeriksa kendaraan sampai ke bagian tengah muatan, hal ini tidak sesuai dengan prosedur pemeriksaan setelah selesai muat yang menyatakan bahwa Periksa lashingan kendaraan di *cardeck* maupun muatan dalam keadaan baik.
4. Beberapa pengemudi selama bongkar muat melebihi kecepatan batas maksimum dimuat hal ini tidak sesuai dengan instruksi perusahaan dan stevedor dimana Maksimum kecepatan mengemudi selama operasi pemuatan, Instruksikan stevedor supervisor pelabuhan bahwa kecepatan mengemudi harus dibatasi 20 km/jam (12 mph maksimum) dimuatan.
5. Proses ini jarang diterapkan, oleh pengemudi bongkar muat dikapal, bahkan beberapa kendaraan yang dimuat dikapal juga sering mengalami kerusakan seperti penyok, cat mobil yang tergores dan menabrak tiang dikarenakan jarak antar mobil terlalu sempit, hal ini tidak sesuai dengan prosedur pemuatan dan pembongkaran yang menyatakan bahwa jarak antar dua sisi kendaraan dan jarak dari struktur kapal minimal 10 cm atau (4 inci), jarak antara bumper belakang dengan struktur kapal yang terdekat

minimal 30 cm atau (12 inci) sebagai jalan untuk *lashing / unlashing* dan untuk awak kapal memeriksa kondisi kendaraan dan lashingan.

6. Masih ditemukan kru kapal dan buruh bongkar muat merokok dan makan, bahkan diruang muat (*cardeck*) ditemukan banyak sampah yang berserakan hal ini tidak sesuai aturan dari perusahaan yang menyatakan Merokok dan makan sangat dilarang diruang muat.
7. Masih kurangnya pengawasan awak kapal kepada buruh bongkar muat khususnya pada saat kendaraan parkir, pelasingan kendaraan dan jarak antar mobil terlalu sempit, hal ini tidak sesuai aturan dari perusahaan yang menyatakan Perwira jaga dan awak kapal yang bertugas harus mengawasi pengoperasian muatan memastikan bahwa prosedur kerja yang benar ditaati oleh semua pihak.

Merujuk pada rumusan masalah kedua yang dibahas oleh peneliti, bahwa kendala yang mempengaruhi proses bongkar muat dikapal roro yaitu:

1. Masih kurangnya pemahaman awak kapal dan buruh di Mv. Kalimantan Leader pada saat itu tentang prosedur pemuatan dan pembongkaran serta prosedur pemeriksaan selesai muat seperti kru kapal dan buruh bongkar muat merokok dan makan, bahkan diruang muat (*cardeck*) ditemukan banyak sampah yang berserakan, yang seharusnya Merokok dan makan sangat dilarang diruang muat, serta sempitnya jarak antar muatan sehingga sering menyebabkan kerusakan pada muatan, yang seharusnya jarak antar dua sisi kendaraan dan jarak dari struktur kapal minimal 10 cm atau (4 inci), jarak antara bumper belakang dengan stuktur kapal yang terdekat

minimal 30 cm atau (12 inci). hal ini menjadi kendala pada saat bongkar muat dan menyebabkan tidak efektif pada kegiatan bongkar muat tersebut.

2. Lambatnya respon dari perusahaan dalam memenuhi setiap kebutuhan di kapal, sehingga pada kegiatan bongkar muat tersebut awak kapal menggunakan peralatan seadanya seperti penggunaan APD yang belum lengkap, yang seharusnya Petugas memakai APD lengkap termasuk masker, penutup telinga dan peluit.

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan kesimpulan dari penelitian tentang analisis prosedur bongkar muat kendaraan di kapal Mv. Kalimantan Leader, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Penerapan prosedur pemuatan dan pembongkaran pada kapal ro-ro di Mv. Kalimantan Leader sudah diterapkan dengan baik, beberapa awak kapal sudah menerapkan dalam hal Penempatan/pengeluaran kendaraan harus sesuai dengan yang telah direncanakan dan pemeriksaan *ramp doors* sebelum dibuka, tetapi ada juga beberapa prosedur yang belum diterapkan seperti Petugas belum memakai APD lengkap dan kru kapal jarang memeriksa muatan.
2. Terdapat beberapa kendala yang menyebabkan kurangnya penerapan pada kegiatan bongkar muat pada kapal ro-ro di Mv. Kalimantan Leader, kendala tersebut meliputi antara lain lambatnya respon dari perusahaan dalam memenuhi setiap kebutuhan di kapal, sehingga kegiatan bongkar muat menggunakan perlengkapan seadanya, serta kurangnya pemahaman awak kapal dan buruh pada prosedur bongkar muat khususnya pada jarak antar muatan yang terlalu sempit sehingga sering menyebabkan kerusakan pada muatan serta larangan merokok dan makan di dalam *cardeck*.

B. Saran

Dalam hal ini peneliti akan memberikan masukan dan saran yang sekiranya bermanfaat bagi pihak – pihak terkait. Adapun masukan dan saran sebagai berikut :

1. Untuk awak kapal pastikan semua prosedur bongkar muat pada kapal ro-ro di Mv. Kalimantan Leader diterapkan dengan baik, pastikan semua petugas yang berdaya jaga menggunakan APD secara lengkap, lakukan pemeriksaan lashing dan muatan secara rutin oleh awak kapal untuk memastikan lashing terkunci dengan benar dan tidak ada kerusakan pada muatan kendaraan sehingga pelaksanaan bongkar muat bisa berjalan secara efektif.
2. Dari kendala yang mempengaruhi proses bongkar muat disini dapat melakukan pelatihan tentang prosedur bongkar muat secara langsung di *cardeck* untuk meningkatkan keterampilan *crew* mengenai prosedur dalam bongkar muat, Tingkatkan respon perusahaan dalam memenuhi kebutuhan di kapal agar kegiatan bongkar muat dapat dilakukan dengan lebih baik menggunakan perlengkapan yang memadai.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad Aldy, Kurniansyah (2019). Pelaksanaan Bongkar Muat Petikemas Menggunakan system ITC di PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) III Cabang Benoa.
- Bakar A, Agusthin. H. & Rakka, S, G, A. (2020). Pelaksanaan Bongkar Muat Yang Melibatkan TKBM Di Pelabuhan Bitung. *Kalao's Maritime Journal*, 01-18.
- Ginting D, Telaumbanua, F, & Nainggolan, E, P. (2024). Peranan Unit Operasional Dalam Menangani Pembongkaran Muatan Kapal Ro-Ro Khusus Mobil Pada Pt. Ekawira Swadaya Abadi. *Journal of Maritime and Education*, Vol. 6, 646 - 650.
- Henryadi, Tricahyadinata, I., Zannati, R. (2019). Metode Penelitian: Pedoman Penelitian Bisnis dan Akademik. Jakarta: Lembaga Pengembangan Manajemen dan Publikasi Imperium (LPMP Imperium).
- Juniarti M, Haryanto D. (2023). Optimalisasi Persiapan Car Deck Pada Kapal Km. Kumala. *Jurnal Patria Bahari*, 43-48.
- Lasse, D. A. (2015). Manajemen muatan kapal. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada
- Lasse, D. A. (2015). Manajemen bisnis transportasi laut, carter, dan klaim. Depok: Rajagrafindo Persada.
- Moleong, Lexy J. (2017) *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya Offset.
- Mulyadi. (2016). *Sistem Informasi Akuntansi*. Jakarta: Salemba Empat.
- Prasetya W, N. (2022). Analisis Tidak Optimalnya Fungsi Ramp Door Dalam Operasional Bongkar Muat Di Mv. Ciremai.
- Prastyaningtyas Wahyu Efa. (2019). Sistem akuntansi. CV. Azizah Publishing.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 115 tahun 2016 tentang cara pengangkutan kendaraan di air.
- Rasto. (2015). Manajemen Perkantoran. CV. Alfabeta Bandung.
- Syam M, Sanusi S. (2023). Implikasi Pengawasan Muatan Terhadap Stabilitas Kapal Penumpang di KM. Madani Nusantara. *Jurnal Ilmu Teknik dan Teknologi Maritim*, 1-12.

- Utami T, Dewi A, M. (2020). Peningkatan Pelayanan Muatan Kendaraan Pada Kapal Km. Mutiara Timur 1. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, Vol. 22, 147-155.
- Wahyuni E, T. (2020). Manajemen Pemuatan Penumpang Dan Kendaraan Terhadap Keselamatan Kapal Roro. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, Vol. 18, 119-125.
- Wardana M, A. (2023). Pengamanan Muatan Dengan Lashing Dikapal Mv. Sulawesi Leader.

LAMPIRAN



SHIP'S PARTICULARS

1. GENERAL

Ship's Name
OWNER

MV. KALIMANTAN LEADER
PT. NYK - INDONESIA
Sinar Mas Land Plaza Tower 2
17th Floor, Jl. M.H Thamrin No. : 51
Jakarta 10350 - INDONESIA
Telp. : 021 - 3905212 (ext. 145)
Fax. : 021 - 31990366
Email : muhtar.affandi@id.nykspilroro.com
P.O.W.N
JAKARTA
9078567
5 2 5 0 1 5 9 9 3
870773157795

kalimantan.leader@amosconnect.com
NYK SPIL INDORORO (NSI)
Komplek Perkantoran Ruko Enggano Megah No. 11
Jln. Enggano - Tg. Priok
Telp. : 021 - 43911337 / 021 - 4356317 / 021 - 4366754
Fax. : 021 - 4366047
Email : jkt.term@id.nykline.com

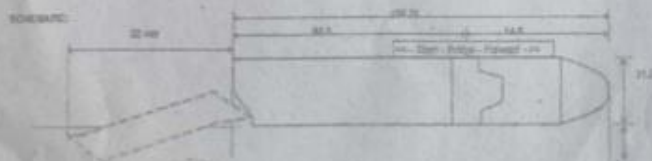
Call Sign
Port Registry
IMO No.
MMSI No.
FBB Telephone
Sat F Tel. / Fax No.
Sat C Telex.
Inmarsat Fleet Broad Band / FBB E- Mail
Management Operation

2. BUILDING SCHEDULE

Keel Laid : 05th August, 1993
Launching : 14th January, 1994
delivery : 24th March, 1994
Builder : Mho - Shipyard Co. Ltd
Last Dry Docking : 11th June, 2014 - Batam - Indonesia

3. PRINCIPAL PARTICULARS

Length (L.O.A) : 100.29 M
Length (L.P.P) : 94.00 M
Breadth (MLD) : 21.00 M
Depth (Freeboard) : 10.03 M
Depth (Upper Deck) : 14.92 M
Depth (Scantling) : 18.56 M
Draft (Designed) : 5.80 M (mld), 5.82 M (Extreme)
Draft (Scantling) : 6.60 M (mld), 6.62 M (Extreme)
Height of Eye : 22.60 M
Keel to Top Mast : 35.60 M
Tonnage GT : 9.535 T
Tonnage NT : 2.861 T
Tonnage GT : 4.905 T (Defined as Japanese Rule)
Deadweight at designed draft : 2809.20 T
Deadweight at scantling draft : 4050.65 T
Light Ship : 3727.28 T
Displacement : 777.93 T
Type of Main Engine : Mitsubishi 8UEC37 LA
MCR 5600 ps x 210 rpm
Bow Thruster : 870 hp
Service Speed : 15.5 Knot's
Pitch : 2.713
Total Car Capacity (*) : 840 Units (*) RT (4.125 x 1.550 x 1.420 M)
High Car Capacity : 221 Units
Up to 3.10 M : 315 Units
Up to 2.10 M : 113 Units (**) Truck (8.00 x 2.50 x 3.00 M)
Total Truck Capacity (**) : Loadable 50.0 kt
Stern Car Ladder



Form 22
NAVIGATION ACT
(CHAPTER 113)

CREW LIST

Name of Vessel / Nama Kapal : KALAMANTAN TARIK
Gross Tonnage / GT Kapal : 18.535
Agent in Port / Keagenan : PT. SPT
Owner / Pemilik : NTK
Date of Arrival / Tanggal tiba : 04 AGUSTUS 2023
Date of Departure / Tanggal berangkat :

Last Port / Pelabuhan sebelumnya : JAKARTA
Next Port / Pelabuhan selanjutnya : RAJAHMUNDRAM

No	Name / Nama Awak	Sex / Jenis Kelamin	Date of Birth / Tanggal lahir	Nationality / Kewarganegaraan	Travel Document No. / No. Dokumen Perjalanan	Doc. Of Travel Expired / Tanggal Berakhir Dokumen Perjalanan	Position / Jabatan	Seafarer Code / Kode Pelaut	No. PML	Date of Sign On / Tanggal Sign On	Certificate / Sertifikat Pelaut	Certificate No. / No. Sertifikat Pelaut	NIK UNTUK IMN / PASPOR UNTUK IMN	VMSN
1	Capt. Idris Said M. Nur	M	14-Jul-73	Indonesia	H108432	13-Jun-26	Nakhda	6200011645	M.524/1806593B.TPK/23	30-May-23	ATP-I	6200031645N10216	1801041407730004	SUDAH
2	Cdr. Dwi Purnama	M	07-May-81	Indonesia	F116163	27-Jul-25	CO	6201493456	M.524/022X/KSOM-PMB/22	17-Oct-22	ATP-II	6201493456N0320	3336130705910001	SUDAH
4	Avenger Limanun	M	12-Oct-96	Indonesia	E.037512	27-Dec-23	2nd	6211585551	M.524/1711157B.TPK/22	26-Nov-22	ATP-III	6211585551N0518	3915021210960002	SUDAH
4	Pandi Rudangah	M	08-Jul-92	Indonesia	F108151	28-Aug-24	3rd	6211502586	M.524/1307057B.TPK/23	13-Jul-23	ATP-III	6211502586N0118	1305110907920001	SUDAH
5	Pandi Reng Tidar Tidar	M	10-Feb-71	Indonesia	F121612	22-Mar-24	C/E	6200094454	M.524/0501/STB.TPK/23	18-Jul-23	ATP-I	6200094454T10216		SUDAH
6	1st Sgt. Widiyo	M	23-Nov-74	Indonesia	1101448	26-Jun-26	2nd	6200103657	M.524/0501/STB.TPK/23	28-Jun-23	ATP-II	6200103657T0214	3404012311740003	SUDAH
7	1st Sgt. Razono	M	18-Sep-81	Indonesia	H1013165	10-May-25	3rd	6200415829	M.524/121066593B.TPK/22	18-Jun-22	ATP-III	6200415829530118	120725190981006	SUDAH
8	Barda Sarda Dimpalang	M	12-May-99	Indonesia	F108976	26-Jun-24	4th	6211571192	M.524/08705/STB.TPK/23	11-Jun-22	ATP-III	6211571192T0520	3915041203990000	SUDAH
9	Wardi Rudiana	M	27-Jun-92	Indonesia	F127967	18-Feb-25	Flair	6200364449	M.524/179801/STB.TPK/23	28-Jun-23	ATP-IV	6200364449T42419	3910212701920006	SUDAH
10	Biswan Kirsaning	M	30-May-72	Indonesia	F1012883	12-Apr-24	Boats	6201025396	M.524/022404593B.TPK/23	29-Mar-23	RAASD	6201025396340716	BE0106060890001	SUDAH
11	Muhammad Prad	M	28-May-99	Indonesia	F122071	09-Apr-24	A/B	6211800064	M.524/1807/STB.TPK/22	30-Jul-22	ATP-III	6211800640N3820	12072022805990002	SUDAH
12	Prasman Tumbun	M	05-Jul-92	Indonesia	F142197	22-Jun-25	A/B	6201313768	M.524/1807/STB.TPK/22	30-Jul-22	ATP-IV	6201313768N0222	12072022805990002	SUDAH
12	Bryce 5	M	06-Sep-89	Indonesia	H1986049	24-Aug-25	A/B	6200396246	M.524/14407593B.TPK/23	09-Mar-23	ATP-V	6200396246N05017	BE0106060890001	SUDAH
13	Prasman	M	23-Sep-87	Indonesia	F124390	23-May-24	E/R Foreman	6201201332	M.524/12712197B.TPK/22	25-Nov-22	RAASE	6201201332420720	32001172309870000	SUDAH
14	Bryce Eduarda	M	04-Sep-93	Indonesia	F122387	16-Apr-24	0th	6202103348	M.524/13407593B.TPK/23	17-Feb-23	RAASE	620210334833815	1209190409930000	SUDAH
15	Muhammad Nur	M	04-Dec-96	Indonesia	H102350	01-Feb-25	0th	6211508664	M.524/0741257B.TPK/22	08-Dec-22	ATP-V	6211508664T50219	3200600412861007	SUDAH
16	Muhammad Nur	M	08-Apr-97	Indonesia	F148844	14-May-25	0th	6211447600	M.524/1203593B.TPK/23	23-May-23	ATP-V	6211447600T55320	7317030804970001	SUDAH
17	Nur Hani Zaidudin	M	16-Jun-78	Indonesia	F148857	09-Apr-24	Cook	6201456645	M.524/076/STB.TPK/23	13-Jun-23	BST	6201456645010121	3275021606780040	SUDAH
18	Ryan Nurani Murnani	M	14-Aug-02	Indonesia	1102878	10-Apr-26	Monkey	6212311193	M.524/0107/STB.TPK/23	03-Jun-23	BST	6212311193010123	7102181408000002	SUDAH
20	Alimudin Fajri RN	M	22-Jun-02	Indonesia	H101679	25-May-25	Cabin Tech	6212143231	M.524/0107/STB.TPK/23	16-Aug-22	BST	6212143231010521	3379092206000004	SUDAH
21	Muhammad Riza Avy	M	18-Apr-02	Indonesia	H100527	01-Apr-25	Cabin Tech	6211863567		25-Aug-22	BST	6211863567010318	3319031804000003	SUDAH

Total Crew / Jumlah Awak : 21. Person included master.

Capt. Rudi Satrio M. Nur
Master of the Ship / Kapten Kapal



PERSIAPAN PENANGANAN BONGKAR MUAT

1. PERSIAPAN PENANGANAN BONGKAR MUAT

Mualim I bertanggung jawab untuk merencanakan setiap pekerjaan bongkar muat kendaraan bermotor.

Ketika menerima informasi tentang permintaan bongkar muat kendaraan bermotor, maka Mualim I harus merencanakan kegiatan bongkar muat tersebut dan dicatat dalam form RO.1 sebelum memasuki pelabuhan dan sebelum bongkar muat dengan mempertimbangkan stabilitas dan kriteria pembebanan kapal yang aman. Dalam hal ini, Mualim I menggunakan Buku Stabilitas (Stability Booklet) yang telah disahkan oleh Badan Klasifikasi.

1.1. SEBELUM TIBA DI PELABUHAN PEMUATAN PERTAMA

1.1.1. BAHAN LASHING DAN SUPPLIES YANG DAPAT DIPAKAI

1. Cek Kondisi
 1. Bahan lashing harus diperiksa dan dipilih salah satu yang dapat digunakan dan yang tidak dapat digunakan sesuai dengan standar pemeriksaan. Lihat Lampiran "STANDARD PEMERIKSAAN Bahan LASHING"
 2. Distribusi di Palka Muatan
Awak kapal dek harus mendistribusikan bahan lashing untuk setiap kompartemen yang dihitung dari perjalanan sebelumnya.
2. Persiapan Muat
 1. Pencegahan soot damage
Soot mempunyai kemungkinan merusak permukaan cat kendaraan di halaman. Oleh karena itu, soot blowing harus dilakukan dengan teliti sebelum memasuki setiap pelabuhan dan cuci deck sebelum memasuki pelabuhan dengan perawatan khusus.
 2. Objek Asing
Periksa dan keluarkan benda asing seperti botol kosong yang sering ditempatkan pada balok di langit-langit dari dek.
 3. Ventilation sistem
Pastikan bahwa semua sistem ventilasi palka berada di urutan yang baik.
 4. Operasi Panel
 - 1) Panel liftable harus ditetapkan sesuai dengan instruksi dari NYK.
 - 2) Dukungan dek liftable terpakai harus dilipat.
 - 3) Stansion, safety rope dan safety sighs ditegakkan di grap antara panel.
 5. Bahan untuk pencegahan kerusakan
Periksa bahan untuk pencegahan kerusakan; traffic cones, separation tapes, rubber mat dan sebagainya disediakan cukup dan didistribusikan dengan baik di palka.
 6. Plywood untuk perlindungan permukaan dermaga
Periksa apakah kuantitas kayu lapis cukup untuk perlindungan permukaan dermaga yang akan digunakan di bawah outer ramps.



PERSIAPAN PENANGANAN BONGKAR MUAT

7. Minyak penyerap
Periksa minyak penyerap disiapkan dekat outer ramps untuk perawatan tumpahan minyak di dek.
8. Meeting kerja sebelum muat
Meeting kerja sebelum muat antara petugas dan awak kapal harus diadakan.

1.2. MEMUAT MUATAN

Setelah selesai menurunkan semua kendaraan maka dilakukan persiapan yang dikoordinasi Mualim I untuk menerima / muat kendaraan :

1. Kesiapan team pengatur kendaraan dan team lashing kendaraan.
2. Pembersihan geladak kendaraan, tidak ada penghalang, genangan air atau oli dsb.
3. Periksa tali tambat, derricks, sistem pemadam kebakaran.
4. Periksa peralatan mekanikal, hidrolik dan elektrik yang akan dipergunakan.
5. Periksa kelengkapan dan kondisi peralatan lashing kendaraan di geladak kendaraan.
6. Periksa peralatan keselamatan dalam keadaan lengkap dan bekerja baik.
7. Periksa smoke dan gas detectors dalam keadaan bekerja baik.
8. Periksa kondisi ramps, ramp-doors dan pintu lambung (shell doors).
9. Barriers, hazard lights dan bel dalam keadaan baik.
10. Kondisi seals dari ramp-door and shell-doors.
11. Penerangan / lampu di lajur lalu lintas maupun naik / turun kendaraan dalam keadaan menyala.
12. Locking devices untuk shell doors dalam kondisi baik.
13. Bila ramp-door juga dipakai sebagai jalan masuk orang (access), periksa pembatas / pemisah untuk jalur pejalan kaki dari jalur lalu lintas kendaraan dalam keadaan baik.
14. Safety line dan quoit terpasang di ramp access (jalan masuk.)
15. Periksa kondisi permukaan anti-slip pada ramp-doors dan access ramps.
16. Periksa rambu "dilarang masuk" terpasang pada semua jalan masuk (access).
17. Periksa jalan orang dari geladak kendaraan ke geladak lainnya tidak terhalang, tidak basah karena air maupun oli dsb.
18. Periksa rambu, "Dilarang menghidupkan mesin kendaraan kecuali telah diijinkan" terpasang secara jelas.

1.2.1. SEBELUM MEMULAI PENGOPERASIAN MUATAN

1.2.1.1. PRE-LOADING MEETING

- 1) Di setiap pelabuhan muat, meeting pre-loading harus diadakan untuk kelancaran dan keselamatan.
- 2) Stevedore Supervisor pelabuhan, agen atau Port Captain, dan Nakhoda atau Mualim I harus menghadiri pertemuan ini.



PERSIAPAN PENANGANAN BONGKAR MUAT

- 3) Masalah yang akan dibahas adalah sebagai berikut:
- Jumlah mobil yang akan dimuat.
 - Jadwal pemuatan, mengemudi rute dan rencana penyimpanan.
 - Jadwal operasi jalan luar:
 - setting
 - resetting
 - shifting (atas / bawah)
 - fitting dan menghapus dari steelwedge untuk menjaga sudut yang tepat.
 - Kenaikan Panel / bawah operasi.
 - Maksimum kecepatan mengemudi selama operasi pemuatan.
Instruksikan pada Stevedore Supervisor pelabuhan bahwa kecepatan mengemudi harus dibatasi 20 km / jam (12 mph maksimum) di muatan.
 - Daerah kecepatan lambat mengemudi:
Pada area berikut, kecepatan harus dikurangi untuk melewati area dengan aman.
 - * Atas dan ujung bawah jalan luar / inner slope way
 - * Bagian Knuckle dari inner slope way
 - * tempat sempit di lower dek yang membutuhkan tikungan tajam
 - Setiap poin lain yang relevan untuk operasi pemuatan aman.
 - Dilarang merokok
Beritahu mandor buruh pelabuhan bahwa dilarang merokok di palka meskipun melayani mobil.
 - Informasi Stowage
Informasi penting yang terkait referensi stowage harus disimpan pada stowage plan, dan informasikan sebelum memulai kegiatan kepada Stevedore Supervisor dipelabuhan bongkar.

1.2.1.2. RUTE MENGEMUDI YANG AMAN

Ikuti petunjuk yang diberikan di bawah pada bagian "Bongkar Muatan".

1.2.2. SELAMA DAN SETELAH PENYELESAIAN OPERASI MUATAN

- Cara untuk mengontrol rute mengemudi yang tepat dan kecepatan.
 - Ketika arus lalu lintas berubah arah, lalu lintas kerucut dan pita juga harus diubah dan diposisikan sesuai bekerjasama dengan stevedores.
 - Jika luasnya jalur di atas secara bertahap dikurangi, kecepatan kendaraan dapat dikurangi untuk memperlambat.
- Pengoperasian pergerakan inner slope shifting
 - Mualim jaga dan awak kapal harus terhubung pergerakan inner slope ke dek yang tepat sesuai dengan urutan operasi kargo.
 - Namun, sebelum dimulainya operasi di atas, pre-notice harus diberikan ke Stevedore Superintendent yang akan menghentikan driver pekerjaan bongkar/ muat driver. Hanya setelah menutup lalu lintas benar-benar bisa di commence operasi.



PERSIAPAN PENANGANAN BONGKAR MUAT

- 3) Set safety rope, traffic signal dan sebagainya di pintu masuk dek yang terputus untuk mencegah cedera dan / atau kecelakaan
3. Operasi Panel
Jika operasi panel harus dilakukan untuk menghindari kerusakan roof hit selama pekerjaan muatan, ini yang akan dibahas dalam meeting pre-loading. Sama seperti di atas pre-notice harus diberikan kepada Stevedore Superintendent.
4. Jarak antar mobil
 - 1) Sebanyak mungkin kendaraan harus disimpan secara horizontal, kecuali dalam ramp way dengan jarak yang teratur:
 - 2) Jarak antara sisi dua kendaraan harus 10cm (4 inci) atau dari struktur kapal terdekat.
 - 3) Jarak antara bumper belakang dan dari struktur kapal terdekat yang harus minimum, 30 cm (12 inci) sebagai jalan untuk lashing / unlashing.
 - 4) Lebar bagian ini harus minimal 30 cm. Bagian ini biasanya akan disediakan ditengah masing-masing dek dari sekat sekat untuk sebagai jalan untuk lashing / unlashing dan untuk awak kapal memeriksa kondisi kendaraan dan lashingnya selama pelayaran.
 - 5) Kunci mobil harus disediakan cukup ruang untuk pemakaian halus.

KUNCI MOBIL ... Mobil yang akan dibongkar di awal pada bagian atau kompartemen
5. Metode stowed
 - 1) Anda harus mengetahui metode stowed umum untuk melakukan kelancaran dan keselamatan muatan.
 - 2) Stowed Berlawanan
Sistem stowed berlawanan dikembangkan untuk kendaraan dengan kemudi di sisi kiri mereka, pemakaian driver bisa masuk key ears dari sisi pengemudi, yang membuka secara luas.
Setelah mobil kunci telah pindah, mobil-mobil lain dapat dikemudikan lancar dengan rute berlawanan arah jarum jam di kompartemen.
 - 3) Stowed searah
Dari sistem ini, adalah mungkin untuk mendapatkan tidak hanya peningkatan program pencegahan kerusakan tetapi juga perbaikan dari pemakaian tersebut.
 - 4) Stowed Headout
Sistem Stowed Headout harus diterapkan dalam kompartemen di mana penyimpanan berlawanan arah jarum jam / arah jarum jam dianggap sebagai tidak cocok karena ruang sempit atau adanya tikungan tajam.
6. Tie down point dari mobil
Lashing harus diambil hanya dari Tie down point yang ditunjuk.
7. Lashing yang tepat
Pastikan lashing yang tepat untuk setiap mobil mengacu Annex II PROPER LASHING



PERSIAPAN PENANGANAN BONGKAR MUAT

2. Muallim I memberikan data kepada Agen a.l. :
 Penjelasan peraturan yang berlaku untuk pergerakan kendaraan masuk ke kapal dan didalam kapal misalkan hanya boleh satu kendaraan saja yang bergerak diatas ramp, saat kendaraan / motor bergerak lampu harus dinyalakan dsb.
 Penjelasan bahwa penumpang atau staf darat bila mau naik kapal harus melalui jalur dan pintu yang sudah ditentukan.
 Rincian jumlah kendaraan bermotor terakhir.
 Jumlah kendaraan bermotor yang dapat dimuat di kapal
 Pembagian, penempatan dan jumlah ballast serta waktu yang dibutuhkan untuk pembongkaran dan maksimum lambung bebas kapal kosong.
3. Sebagai dasar pertukaran data, persetujuan pemuatan harus dibuat secara tertulis antara Muallim I dan Perusahaan / Agen meliputi :
 Nama kapal, dermaga, tanggal dan waktu.
 Nama dan tanda tangan Wakil Kapal dan Wakil Agen.
 Penempatan kendaraan bermotor sebelum dan sesudah pemuatan.
 Data mengenai setiap jenis kendaraan, antara lain jumlah setiap jenis kendaraan bermotor dan jumlah seluruhnya, geladak kendaraan yang akan dibongkar dan geladak kendaraan yang siap dimuat.
4. Persetujuan ini harus termasuk dalam perencanaan muat / bongkar yang menunjukkan pengaturan waktu yang diinginkan dengan mempertimbangkan kecepatan kendaraan bermotor yang dibongkar / muat dan batasan lain bila ada.

1.3.1. OPERASI PEMUATAN DAN PEMBONGKARAN

Secara umum, operasi pemuatan / pembongkaran hanya akan dimulai bila shore / darat sudah dalam keadaan siap. Selama proses bongkar muat, seorang Muallim jaga senantiasa stand by di ruang anjungan dengan memperhatikan kegiatan bongkar muat kendaraan bermotor.

Nakhoda harus memastikan bahwa pengikatan (mooring) kapal telah terikat dengan benar dan kapal siap menerima proses muatan/bongkar kendaraan bermotor.

Muallim I mengecek kembali sistem pemuatan mulai dari ramp-door, mesin peralatan buka tutup ramp-door, access ramps, pintu - pintu lambung dan persiapannya.

Selama proses bongkar / muat kendaraan bermotor harus dipantau terus oleh petugas jaga antara lain (sesuai form RO.2 selama kegiatan bongkar muat) :

1. Petugas di geladak kendaraan memakai pakaian warna terang yang jelas



PERSIAPAN PENANGANAN BONGKAR MUAT

- kelihatan (high visibility clothing)
2. Petugas memakai APD termasuk masker, penutup telinga dan peluit
 3. Safety Equipment yang ada tidak sampai terhalang.
 4. Penempatan/pengeluaran kendaraan harus sesuai dengan yang telah direncanakan dan sesudahnya mesin kendaraan / motor tidak boleh dihidupkan didalam kapal tanpa ada perintah dari petugas yang telah ditentukan.
 5. Lashing equipments untuk kendaraan hanya bisa dilepas, atas perintah supervisor team bongkar muat kendaraan, setelah rem tangan kendaraan di pasang.
 6. Sebelum membuka ramp doors harus diperiksa dulu apakah kunci pengikat sudah dibuka.
 7. Petugas mengawasi naik / turun orang bila melalui ramp-door, harus di jalur yang sudah disediakan, terpisah dari jalur lalu kendaraan.
 8. Disetiap ramp harus ada petugas dari team bongkar muat kendaraan.

Nakhoda dan Mualim I harus selalu mempertimbangkan konsekuensi persyaratan - persyaratan komersil dan keamanan. Apabila ada ketidaksesuaian diantara keduanya maka persyaratan keselamatan lebih diutamakan dibandingkan persyaratan komersil.

Nakhoda dan Mualim I berwenang untuk menentukan pemuatan / pembongkaran secara serentak dalam jumlah maksimum yang dianggap aman. Faktor keamanan harus mendominasi jumlah maksimum kendaraan yang akan dibongkar / muat secara serentak, bukan berdasarkan faktor komersil.

Cargo Log dikendalikan oleh Mualim I atau Mualim Jaga diisi dan dicatat berkaitan dengan informasi :

1. Waktu mulainya pekerjaan kendaraan bermotor naik / turun
2. Waktu selesainya pekerjaan naik/turun kendaraan bermotor.
3. Pemberhentian pekerjaan karena cuaca
4. Pemberhentian pekerjaan karena kerusakan fasilitas yang ada
5. Waktu pemuatan / pembongkaran
6. Rincian balas isi / balas buang

Manifes muatan (daftar muatan) harus ditanda-tangani oleh Nakhoda atau Mualim I dan disimpan.

Dalam hal terjadi kerusakan lambung, geladak, ramp-doors, access ramps dan alat keselamatan maupun kendaraan yang dimuat / bongkar dsb yang disebabkan oleh kesalahan dari pihak perusahaan bongkar muat (stevedoring) atau pengemudi kendaraan, maka Mualim I dan Nakhoda membuat pernyataan Damage Certificate yang ditanda-tangani oleh Nakhoda dan wakil dari perusahaan bongkar muat, pengemudi kendaraan / motor atau penumpang terkait.



PERSIAPAN PENANGANAN BONGKAR MUAT

6. Mobil di Pelabuhan

Apakah dalam dermaga khusus atau umum sangat dilarang untuk menyentuh atau mengemudikan mobil-mobil di pelabuhan oleh awak kapal.

7. Pengecatan

Hal ini dilarang untuk awak kapal untuk melaksanakan pekerjaan pengecatan (dengan spray) ketika mobil di dalam pelabuhan.

8. Permbuangan / pengisian ballast

- 1) Pada saat buang / isi ballast, perhatian khusus diperlukan untuk menghindari semburan air ballast dari pipa udara, pipa sounding atau scupper.
- 2) Valve yang tidak perlu harus benar-benar ditutup sebelum memulai pekerjaan ballast.
- 3) Angin dapat membawa semprotan air laut dari lambung kapal ke tempat mobil sehingga dapat mengakibatkan kerusakan. Kendaraan tersebut harus segera dicuci dengan air tawar.

9. Pengisian Bahan Bakar

Selama pengisian bahan bakar, cek tekanan pompa dengan check list dan mencegah meluapnya minyak dari pipa sounding atau pipa udara. Juga jaga pipa-pipa tersebut jauh dari sumber panas. Perhatian khusus diperlukan untuk pekerjaan pembersihan udara pada tahap akhir dari pengisian bahan bakar.

1.4.2. PETUNJUK UMUM UNTUK AWAK KAPAL

1. Merokok dan makan

Merokok dan makan sangat dilarang di ruang muat.

2. Pencegahan kerusakan awal

- 1) Jangan menginjak atau bersandar mobil atau tempat lashing material dan helm pada mobil.
- 2) Tidak ada seorapun boleh lewat diantara sisi mobil, kecuali melalui jalan yang normal disediakan di tengah dek.
- 3) Jika bekerja di ruang muat, harus memperhatikan untuk menghindari kontak dengan mobil. Sabuk safety, tombol dan material logam lainnya harus benar-benar tertutup untuk menghindari kerusakan cat.

3. Pengawasan pengoperasian muatan

Perwira jaga dan awak kapal yang bertugas harus mengawasi pengoperasian muatan memastikan bahwa prosedur kerja yang benar ditaati oleh semua pihak, deteksi dini masalah dan melaporkan prosedurnya kepada Mualim I secara berkala.

4. Pencegahan terhadap kebakaran

Semua awak kapal harus mengetahui lokasi dari pemadam jenis portable, hydran dan selangnya, sehingga awak kapal dapat menggunakan dengan mudah dalam keadaan darurat.



PERSIAPAN PENANGANAN BONGKAR MUAT

- 2) Nakhoda dan Mualim I harus mengajarkan dan memberi pelatihan kepada Mualim III dan crew yang bertanggung jawab untuk mencegah kerusakan dan menambah pengetahuan mereka.
- 3) Label peringatan (Stiker) ditempatkan dikaca depan setiap mobil yang beresiko tinggi di Pelabuhan muat oleh Stevedore dan pengecek. Tidak ada tempat lain yang diizinkan untuk mencegah kerusakan (noda).
- 4) Namun, apabila ada mobil beresiko tinggi lainnya yang ditemukan selama pemeriksaan, mobil harus langsung diberi label.
- 5) Setelah konfirmasi, Semua informasi mengenai stowage dan pencegahan kerusakan termasuk tanda peringatan harus dimasukkan ke Stowage plan dan stevedore memberi intruksi tentang hal itu di rapat pre-discharging.

2 Poin kritis, Label Peringatan dan Tanda Peringatan

Mobil disimpan di area berikut harus di tandai sebagai mobil beresiko tinggi dan diberi label hati-hati

- 1) Mencegah kerusakan Pesok
Berhati-hatilah saat membuka pintu di area yang sempit dari struktur kapal (jarak = 30 cm ke 35 cm)
Dan juga "Pad Lembut" sangat berguna untuk mencegah kerusakan pintu (lihat dibawah ini)
- 2) Mencegah kerusakan gores dengan memutar engsel belakang atau memberi perhatian khusus saat jarak diperlukan untuk memutar, terutama jika mobil memiliki overhang belakang yang panjang seperti truk pick up.
- 3) Mencegah kerusakan gores saat memutar ®
Untuk mencegah goresan dengan luar sudut belakang, jangan berputar tajam ketika memulai.
- 4) Mencegah kerusakan gores saat berjalan (S)
Berhati-hati dengan tidak menyebabkan kerusakan gores saat berjalan mendekati mobil.
- 5) Mencegah kerusakan gores saat keluar (B)
Berhati-hatilah jangan menyebabkan kerusakan gores saat break stow.
Misalkan :
Daerah yang struktur kapal atau benda yang berada disekitar (kurang dari 150 cm) dari depan mobil.

1.6. PEMERIKSAAN SETELAH SELESAI MUAT, SEBELUM BERLAYAR

Setelah semua kendaraan selesai dimuat maka diadakan pemeriksaan sebelum kapal berlayar dengan memakai form sebelum berlayar RO.3 meliputi :

1. Periksa apa ada kerusakan pada konstruksi kapal atau peralatan yang ada.
2. Periksa ramp-doors maupun pintu lambung sudah ditutup serta semua packing, seals dsb dalam keadaan kondisi baik.
3. Periksa pengikatan kendaraan di geladak maupun muatan dalam keadaan baik.



PERSIAPAN PENANGANAN BONGKAR MUAT

4. Periksa dan test alarm pada ramp-doors dalam kondisi dan bekerja baik.
5. Nakhoda periksa stability calculation kapal.

CHECK STANDARD for LASHING MATERIAL

TRANSFORMATION

OUT OF ORDER OF "DOWEL"
 The "DOWEL" is not able to be engaged sufficiently.
 (Required dowel holding force about 30N)



The one that metallic part is remarkably transformed



RUST

The knurling is remarkably worn

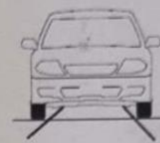
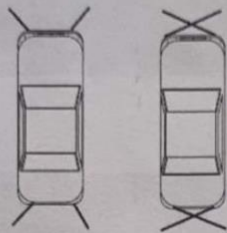


The parts which contact to belt is remarkably rusted.



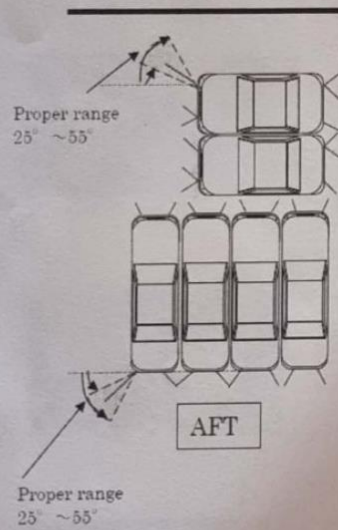
**PERSIAPAN PENANGANAN BONGKAR MUAT**

Annex II

PROPER LASHING CONDITION

EVEN TENSION

FORE



6 points for athwart ship stow.
4 points for longitudinal stowage.

Hasil Wawancara

Nama : Galih Dwi Praselia
Jabatan : *Chief Officer*
Tanggal : 29 November 2022
Tempat : Mv. Kalimantan Leader

Cadet : Selamat pagi, mohon izin bertanya chief.

Co : Pagi, mau tanya apa det?

Cadet : Bagaimana prosedur bongkar muat pada kapal ro-ro yang sudah diterapkan?

Co : Penerapan proses bongkar muat pada MV. Kalimantan Leader sudah sesuai dengan prosedur yang ditentukan oleh perusahaan seperti pada saat sebelum pemuatan dan pembongkaran melakukan rapat dengan *crew*, tkbm dan buruh bongkar muat terlebih dahulu dan melakukan pengecekan *cardeck* sebelum bongkar muat dilakukan.

Cadet : Untuk prosedur yang belum diterapkan bagaimana chief?

Co : Ya seperti pengecekan muatan yang berada ditengah, dikarenakan sempitnya jarak antar muatan sehingga *crew* tidak bisa memeriksa muatan tersebut.

Cadet : Siap terimakasih atas jawabanya chief.



Hasil Wawancara

Nama : Joni Kusuma Saputra
Jabatan : *Second Officer*
Tanggal : 14 November 2022
Tempat : Mv. Kalimantan Leader

Cadet : Selamat siang second, mohon izin bertanya second.

Second: Siang det, silahkan mau tanya apa det?

Cadet : Bagaimana prosedur bongkar muat dikapal ro-ro, apakah sudah sesuai prosedur yang sudah diterapkan?

Second: Penerapan prosedur saat bongkar muat di Mv. Kalimantan Leader ada beberapa hal yang sudah sesuai dengan prosedur yang ditetapkan oleh perusahaan tetapi untuk kesadaran dari *crew* sendiri masih ada beberapa orang yang tidak menggunakan perlengkapan kerja pada saat kegiatan bongkar muat. Seperti contohnya penggunaan sarung tangan, *helmet* dan *jurga wearpack* yang layak.

Cadet : Izin second kalau boleh tau, kenapa masih ada *crew* yang belum menggunakan perlengkapan kerja?

Second: Salah satunya pengiriman barang yang diminta kapal terlambat dikirim dari perusahaan, sehingga *crew* memakai seadanya bahkan tidak memakai sarung tangan dan lain-lain.

Cadet : Baik second, terimakasih atas jawabanya second.



Hasil Wawancara

Nama : Arwonggo Lissunarto
Jabatan : *Third Officer*
Tanggal : 9 Maret 2023
Tempat : Mv. Kalimantan Leader

Cadet : Selamat malam third, izin bertanya third.

Third : Bagaiman det, mau tanya apa?

Cadet : Apakah peralatan untuk bongkar muat dikapal roro sudah memadai?

Third : Untuk Mv. Kalimantan Leader peralatan bongkar muat dikapal roro sudah cukup memadai untuk kegiatan bongkar muat. Tetapi untuk penggunaan alat tersebut masih ada beberapa *crew* yang masih belum mengoperasikan alat tersebut seperti *ramp way*, *ramp door* dan mobil *lifter* untuk kegiatan bongkar muat.

Cadet : Apakah ada pelatihan untuk *crew* yang belum bisa mengoperasikan alat?

Third : Untuk pelatihan *crew* ada contohnya pada saat *cardeck* kosong, belajar pengoperasian mobil *lifter*, *ramp way*, dll serta *crew* berfikir bahwa untuk pengoperasian alat adalah tugas dari perwira, padahal untuk semua *crew* harus tau pengoperasiannya.

Cadet : Siap third, terimakasih atas jawabanya



Hasil Wawancara

Nama : Hoknes Kirikanang
Jabatan : *Boatswain*
Tanggal : 7 April 2023
Tempat : Mv. Kalimantan Leader

Cadet : Selamat sore pak, izin bertanya pak.

Boatswain: Pagi, ya silahkan tanya apa det?

Cadet : Kenapa masih terdapat beberapa lashingan yang belum terpasang dan terkunci dengan benar yang sesuai dengan prosedur?

Boatswain: Faktor kelelahan menjadi penyebab hilangnya fokus pada buruh bongkar muat yang memasang lashingan hal ini dikarenakan banyaknya mobil yang harus dilashing sehingga ada beberapa mobil yang lupa dilashing maupun belum dikunci. hal ini harus diperhatikan oleh *crew* pada saat dinas jaga saat bongkar muat maupun pemeriksaan muatan sebelum kapal berlayar dan jarak antar muatan terlalu sempit sehingga tidak bisa mengecek sampai ketengah muatan.

Cadet : Jadi begitu ya pak, terimakasih atas jawabanya pak.



Hasil Wawancara

Nama : Gunawan Tambun
Jabatan : *Able Bodied*
Tanggal : 10 Februari 2023
Tempat : Mv. Kalimantan Leader

Cadet : Selamat siang, izin bertanya bang.

AB : Siang det, silahkan mau tanya apa?

Cadet : Kenapa masih terdapat *crew* yang tidak menggunakan perlengkapan kerja yang sesuai dengan prosedur?

AB : Perlengkapan yang akan digunakan tidak ada, hal ini dikarenakan terlambatnya *supplay* dari perusahaan yang masih tidak diketahui penyebabnya oleh *crew*.

Cadet : Apakah pernah khawatir dengan resiko tidak menggunakan perlengkapan kerja?

AB : Ya sebenarnya khawatir dengan resiko namun perlengkapan tidak ada, ya mau gimana lagi det.

Cadet : Baik bang, terimakasih atas jawabanya.

