

OPTIMALISASI PERSIAPAN *CAR DECK* PADA KAPAL KM. KUMALA



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian Program Studi Diploma III
Program Studi Diploma III Nautika

MARDHIYAH JUNIARTI

NPT. 1901005

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III NAUTIKA
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN PENYEBRANGAN
PALEMBANG
TAHUN 2022**

OPTIMALISASI PERSIAPAN *CAR DECK* PADA KAPAL KM. KUMALA



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian Program Studi Diploma III
Program Studi Diploma III Nautika

MARDHIYAH JUNIARTI

NPT. 1901005

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III NAUTIKA
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN PENYEBRANGAN
PALEMBANG
TAHUN 2022**

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **OPTIMALISASI PERSIAPAN *CAR DECK* PADA
KAPAL KM. KUMALA**

Nama Taruna : MARDHIYAH JUNIARTI

NPT : 1901005

Program Studi : DIII Nautika

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang.....

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

PAULINA M LATUHERU, M.M. DOHARMAN L. TUNGKUP, S.SiT., M.M.

NIP. 19780611 200812 2 001

NIP.19800229 200712 1 001

Mengetahui

Ketua Jurusan Studi Nautika

Politeknik Transportasi SDP Palembang

Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T. M.Pd

NIP.197604302008121001

OPTIMASIASI PERSIAPAN *CAR DECK* PADA KAPAL KM. KUMALA

Disusun dan Diajukan Oleh:

MARDHIYAH JUNIARTI

NPT: 1901005

Telah dipresentasikan di depan panitia seminar KKW Politeknik Transportasi

Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang

pada tanggal, Agustus 2022

Menyetujui

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Yohan Wibisono, M.Pd., M.Mar.E.
NIP.19750510 200604 1 001

Siti Nrlaili Triwahyuni, S.T., M.Sc.
NIP.19881110 201902 2 002

Sri Kelana, S.OR., M.Pd.
NIP.19821115 200912 1 004



Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Studi Nautika

Politeknik Transportasi SDP Palembang

Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T.M.Pd

NIP.197604302008121001

SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan dibawah ini

Nama : Mardhiyah Juniarti

NPT : 1901005

Program Studi : Nautika

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “ Optimalisasi Persiapan *Car Deck* Pada Kapal KM. Kumala ”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada

Nama : PoliteknikTransportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no.116, Prajin, Banyuasin 1 Kab. Banyuasin,
Sumatera Selatan

Adalah **pihak ke II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/i Program Studi Diploma III Studi Nautika

Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Palembang,

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

(Politeknik Transportasi SDP Palembang)

(Mardhiyah Juniarti)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini dengan;

Nama : Mardhiyah Juniarti

NPT : 1901005

Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul :

OPTIMALISASI PERSIAPAN *CAR DECK* PADA KAPAL KM. KUMALA

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi SDP Palembang.

Palembang,

Pembuat Pernyataan,

MARDHIYAH JUNIARTI

NPT. 1901005

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Alhamdulillah Rabbil Alamin, segala puji dan syukur saya panjatkan atas kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan ridhonya, sholawat dan salam kepada nabi Muhammad SAW sehingga dapat menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini tepat pada waktu yang telah ditentukan.

Tugas akhir ini ditulis dan diajukan sebagai syarat untuk memperoleh gelar Ahli Madya Dan Ahli Nautika Tingkat III Pogram Studi Diploma III Studi Nautika dan merupakan hasil dari praktek kerja laut PRALA yang dilaksanakan selama 9 (sembilan) bulan di KM. Kumala pada PT. Dharma Lautan Utama .

Saya menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak dari masaperkuliahan sampai dengan penyusunan tugas akhir ini sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan tugas akhir ini. Oleh karena itu, saya ingin menyampaikan ucapan syukur dan terima kasih yang sebesar – besarnya kepada :

1. Sang pencipta yaitu Allah SWT.
2. Orang tua dan Keluarga yang selalu ada untuk mendukung.
3. Bapak DR.H. Irwan, S.H.,M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau Dan Penyeberangan Palembang.
4. Kaprodi studi nautika Bapak Slamet Prasetyo Sutrisno,S.T.M.Pd

dan seluruh staf Prodi yang telah membantu memberikan pembelajaran terhadap penulisan Tugas Akhir ini.

5. Ibu Paulina M Latuheru, S.SiT., M.M. dan Bapak Doharman Lumban Tungkup, S.SiT., M.M. sebagai dosen pembimbing Tugas Akhir yang telah memberi bimbingan dan arahan langsung terhadap penulisan Tugas Akhir ini.
6. Dosen – dosen Program Studi Diploma III Studi NAUTIKA, yang telah memberikan bimbingan selamapendidikan.
7. Rekan – rekan seangkatan dan peleton kelas yang telah memberikan bantuan baik moral maupun materi.
8. Semua pihak yang telah membantu secara langsung maupun tidak langsung dalam penulisan laporan ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa Tugas Akhir ini masih jauh dari sempurna, oleh karna itu diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi perbaikan. Semoga Tugas Akhir ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Palembang, 2022

MARDHIYAH JUNIARTI

OPTIMALISASI PERSIAPAN CAR DECK PADA KAPAL KM. KUMALA

ABSTRAK

Optimalisasi adalah suatu proses melaksanakan program yang telah direncanakan dengan terencana guna mencapai tujuan sehingga dapat meningkatkan kinerja secara optimal.

Kapal Ro-Ro mengangkut muatan yang berjenis kendaraan bermotor dan sejumlah penumpang dalam badan kapal. Dikarenakan memuat muatan yang berlainan jenis akan menimbulkan resiko korban jiwa dan kerusakan pada kendaraan bermotor. Sebagai contoh. Bahaya yang serius seperti penumpang terjepit, terlindas atau tertimpa muatan dari *truck*. Selain itu tumpahan minyak pelumas mesin pada kendaraan bermotor juga memiliki potensi menjadi penyebab terlukanya penumpang atau ABK karena tergelincir minyak. Kegiatan pemuatan kapal harus mempersiapkan kondisi ruang muat yang sesuai dengan muatan yang akan dimuat, untuk mengetahui bagaimana proses persiapan bongkar muat dan kendala apa yang dihadapi oleh kru kapal ketika pelaksanaan bongkar muat.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif yang bertujuan untuk mengetahui fakta persiapan ruang muat dalam memuat muatan yang berlainan jenis.

Hasil penelitian ini ditemukan bahwa persiapan ruang muat diatas kapal KM. Kumala kurang optimal karena pada saat proses *cleaning* berbenturan dengan jadwal beroperasi kapal sehingga pada saat proses pengeringan lantai kapal menjadi kurang optimal dan dapat mengakibatkan bahaya tergelincir bagi awak kapal maupun penumpang.

Kata kunci :optimalisasi, *car deck*, persiapanruangmuat.

OPTIMALISASI PERSIAPAN CAR DECK PADA KAPAL KM. KUMALA

ABSTRACT

Optimization is a process of implementing a planned program that has been planned to achieve goals so that it can improve performance optimally.

The Ro-Ro ship carried a cargo of motor vehicles and a number of passengers in the body of the ship. Because loading loads of different types will pose a risk of casualties and damage to motor vehicles. Example. serious hazards such as passengers being squeezed, run over or hit by cargo from a truck. In addition, the spill of engine lubricating oil on motor vehicles also has the potential to be the cause of injuries to passengers or crew due to oil slippage. Ship loading activities must prepare the loading room conditions that correspond to the cargo to be loaded, to find out how the process of preparing for loading and unloading and what obstacles are faced by the ship's crew when carrying out loading and unloading.

This research uses a descriptive qualitative research method that aims to find out the facts of the preparation of the loading space in loading loads of different types.

The results of this study found that the preparation of the loading space on the KM ship. Kumala is less than optimal because during the cleaning process it clashes with the ship's operating schedule so that during the drying process the ship's floor becomes less than optimal and can result in the danger of slipping for the crew and passengers.

Keywords: optimization, car deck, preparation of loading space.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN	v
KATA PENGANTAR	vi-vii
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x-xi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	2-3
B. Rumusan Masalah.....	3
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
E. Batasan Masalah.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	6
B. Landasan Hukum	7
C. Landaan Teori.....	8-13
D. Kerangka Penelitian.....	14
BAB III METODE PENELITIAN	15
A. Jenis Penelitian	15
B. Sumber Data/Subek Penelitian.....	16
C. Metode/Teknik Pengumpulan Data	17-18
D. Teknik Analisis Data.....	18-19
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	20
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	20-27
B. Hasil Penelitian	28
1. Penyajian data.....	28
2. Analisis data.....	33
C. Pembahasan.....	33-40
BAB V PENUTUP	41
A. Kesimpulan.....	41

B. Saran.....42

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 review penelitian sebelumnya	6
Tabel 2.2 isi sopep.....	12
Tabel 4.1 ship particular	21

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 kotak sepep di kapal KM. Kumala.....	11
Gambar 2.2 kerangka penelitian	14
Gambar 4.1 lokasi penelitian	21
Gambar 4.2 KM. Kumala	23
Gambar 4.3 crew list	24
Gambar 4.4 proses muat	25
Gambar 4.5 proses menyikat lantai kapal	28
Gambar 4.6 car deck	29
Gambar 4.7 proses muat	29
Gambar 4.8 proses menyapu kapal	31
Gambar 4.9 proses membersihkan tumpahan minyak	32
Gambar 4.10 proses menyikat lantai-lantai kapal.....	32
Gambar 4.11 proses mengepel lantai-lantai kapal.....	32
Gambar 4.12 proses membersihkan lantai-lantai kapal.....	33
Gambar 4.13 penggunaan pengikat.....	33
Gambar 4.14 penggunaan balok.....	34

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Menurut UU RI No 21 tahun 1992 mengenai idefinisi kapal, Kapal adalah jenis kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, serta digerakan oleh tenaga mekanik, menggunakan tenaga angin atau ditunda. Kapal termasuk jenis kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Transportasi laut merupakan sarana transportasi yang berkembang lebih awal dibandingkan dengan transportasi lain. Kapal sering di pergunakan untuk mengangkut barang dari satu pulau ke pulau lain. Hal ini dikarenakan pengangkutan melalui kapal lebih efisien, lebih murah serta dapat mengangkut barang dalam jumlah yang banyak. Salah satu contoh kapal yang sering digunakan untuk mengangkut barang yaitu kapal jenis RoRo. Kapal jenis ini sering digunakan untuk mengangkut truk yang bermuatan bahan pangan dari satu pulau ke pulau lain. Untuk kapal jenis ini, seluruh muatan (truk, mobil, sepeda motor) disusun dalam satu deck yang disebut dengan *car deck*. Selain untuk mengangkut barang, kapal ini juga digunakan untuk mengangkut penumpang.

Kapal Roro selain digunakan untuk angkutan truk juga digunakan untuk mengangkut mobil penumpang, sepeda motor serta penumpang jalan kaki.

Angkutan ini merupakan pilihan populer antara Jawa dengan Sumatera di Merak -Bakauheni, antara Jawa dengan Madura dan antara Jawa dengan

Bali Tujuan pengangkutan muatan yang sebenarnya adalah untuk mencapai efisiensi maksimum pengangkutan barang dari lokasi pengiriman atau lokasi muat sampai tiba di lokasi penerimaan atau lokasi bongkar. Hal ini sering kali terhambat karena rusaknya muatan yang disebabkan oleh kurangnya persiapan di *car deck*, misalnya alat lashing yang sudah tidak layak dipakai, ventilasi *car deck* yang tertutup sehingga menyebabkan muatan seperti buah dan bahan pangan membusuk dan sabuk pengaman yang digunakan untuk membantu alat *lashing* dalam mengikat truk di *car deck* sudah menipis sehingga lepas atau putus pada waktu pelayaran. Untuk mengatasi masalah tersebut diatas, maka perlu dilakukan persiapan peralatan untuk melashing truk didalam *car deck*.

Selain itu tumpahan minyak pelumas mesin pada kendaraan bermotor juga memiliki potensi menjadi penyebab terlukanya penumpang atau awak kapal karena tergelincir minyak tersebut. Seperti kejadian yang terjadi pada tanggal 21 Januari 2022 di pelabuhan Bakauheni ketika kapal sedang memuat kendaraan di *Car Deck* dengan rute pelayaran pelabuhan Merak seorang penumpang tergelincir akibat tumpahan minyak pelumas dari kendaraan bermotor yang mengakibatkan penumpang tersebut terluka. Kejadian selanjutnya terjadi pada tanggal 10 April 2022 seorang awak kapal tergelincir akibat rantai yang baru dicuci belum kering sepenuhnya akibatnya awak kapal tersebut mengalami luka dibagian pergelangan kakinya. Beberapa laporan telah menekankan bahwa penyebab terjadinya bahaya tergelincir yang dialami awak kapal serta penumpang terjadi karena *car deck* tidak dipersiapkan dengan optimal dan langsung dimuat serta

Perlengkapan kebersihan *car deck* tidak mencukupi karena banyak dari peralatan penunjang kebersihan ruang muat yang sudah rusak dan tidak bisa digunakan secara maksimal untuk melaksanakan proses kebersihan *car deck*. Kendala-kendala atau permasalahan yang menyebabkan kerusakan muatan ialah kurangnya persiapan ruangmuat (*car deck*) yang disebabkan masalah-masalah yang timbul dalam mempersiapkan ruang *car deck*. Diantaranya kurang teliti dalam pemasangan *lashing* dan kurang rutinnya dalam pengecekan alat-alat *lashing* serta kurangnya waktu untuk membersihkan ruang muat (*car deck*) sehingga tidak dapat dilakukan secara maksimal. Dengan adanya hambatan-hambatan tersebut diatas yang sering dihadapi awak kapal Ro-Ro sehingga penulis tertarik untuk membuat Kertas Kerja Wajib ini, dengan judul : ***"OPTIMALISASI PERSIAPAN CAR DECK PADA KAPAL KM. KUMALA"***

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang masalah diatas, maka dapat diambil beberapa perumusan masalah. Adapun perumusan masalah itu sendiri, antara lain :

1. Bagaimana persiapan *Car Deck* yang dilaksanakan diatas KM. Kumala agar lebih optimal ?
2. Kendala apa yang dihadapi oleh awak kapal saat pelaksanaan persiapan *Car Deck* diatas kapal KM. Kumala?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan pembahasan karya ilmiah terapan ini adalah :

1. Mengetahui persiapan *car deck* yang dilakukan diatas kapal KM . Kumala saat ini.
2. Mengetahui kendala yang dihadapi awak kapal pada saat persiapan *car deck* dikawal KM. Kumala.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Secara Teoritis.

Adalah untuk dapat menerapkan teori yang diperoleh serta menambah pengetahuan dan wawasan tentang pelaksanaan pengoptimalan persiapan *car deck*.

2. Manfaat Secara Praktis

- a) Bagi penulis

Dapat menambah pemahaman mengenai hal-hal yang berhubungan dengan persiapan *car deck* dan kendala yang dihadapi.

- b) Bagi awak Kapal

Penelitian ini berguna sebagai masukan dan menambah pengetahuan tentang persiapan *car deck* diatas kapal ro-ro yang diterapkan pada perusahaan yang bersangkutan.

- c) Bagi pembaca

Dapat memberi informasi yang bermanfaat dan dapat menambah pengetahuan dan referensi bagi pembaca.

d) Bagi Perusahaan

Penelitian ini berguna sebagai bahan masukan untuk menunjang operasional armada kapal perusahaan dan keselamatan muatan, awak kapal, dan penumpang pada kapal ro-ro.

e) Bagi Lembaga Pendidikan

Bersama ini penulis ingin berpartisipasi dalam meningkatkan pemahaman mengenai pentingnya mempersiapkan ruang muat dalam rangka pelaksanaan memuat muatan yang berlainan jenis.

f) Bagi Masyarakat

Dapat dijadikan sebagai bahan referensi bagi pengembangan ilmu pengetahuan khususnya dibidang manajemen dan sumbangan untuk dijadikan tambahan pembendaharaan kepustakaan bagi Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.

E. Batasan Masalah

Agar peneliti lebih fokus dan tidak meluas dari pembahasan yang dimaksud, maka kertas kerja wajib ini membataskan ruang lingkup penelitian. Penelitian ini hanya membahas persiapan *car deck* dan kendala yang dihadapi saat pelaksanaan persiapan *car deck* di KM. Kumala dengan rute pelayaran Merak-Bakauheni selama penulis melaksanakan praktek layar terhitung dari tanggal 16 September 2021 sampai dengan 20 Juni 2022.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Review Penelitian merupakan kumpulan dari penelitian-penelitian sebelumnya yang dibuat oleh orang lain yang berkaitan dengan penelitian ini. Peneliti harus belajar dari peneliti lain, untuk menghindari duplikasi dan pengulangan penelitian atau kesalahan yang sama seperti yang dibuat oleh peneliti sebelumnya. Berikut ini adalah penelitian terdahulu yang menjadi acuan dan bahan referensi yang menunjang penulis untuk melakukan penelitian terkait tentang persiapan *car deck* :

Tabel 2.1 review penelitian sebelumnya

No	Keterangan	Nama	
		Mardhiyah Juniarti	Rizky Dharma Anantya
1	Judul	Optimalisasi persiapan <i>car deck</i> pada kapal KM. Kumala	Manajemen persiapan ruang muat untuk menghindari kerusakan muatan di MV. Shanthi Indah
2	Kapal	KM. Kumala	MV. Shanthi Indah
3	Tahun Pelaksanaan	2022	2019
4	Pembahasan	<p>1. Bagaimana persiapan <i>car deck</i> yang dilaksanakan diatas KM. Kumala agar lebih optimal ?</p> <p>2. Kendala apa yang dihadapi oleh awak kapal saat pelaksanaan persiapan <i>car deck</i> diatas kapal KM. Kumala?</p>	<p>1. Bagaimana manajemen persiapan ruang muat yang dilaksanakan di MV. Shanthi Indah ?</p> <p>2. Bagaimana kendala yang dihadapi dalam persiapan ruang muat di MV. Shanthi Indah ?</p> <p>3. Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala dalam persiapan ruang muat di MV. Shanthi Indah ?</p>

5	Hasil Analisa	<p>1. Agar persiapan <i>car deck</i> menjadi lebih optimal maka dapat dilakukan dengan cara :</p> <p>a) Mengadakan rapat sebelum pembersian <i>car deck</i>.</p> <p>b) Membuat daftar awak kapal dan bagian <i>car deck</i> yang dibersihkan.</p> <p>c) Mengadakan pengawasan</p> <p>2. Kendala yang dihadapi pada saat persiapan <i>car deck</i> yaitu :</p> <p>a) Waktu yang tersedia dalam mempersiapkan <i>car deck</i> belum mencukupi.</p> <p>b) Perlengkapan kebersihan <i>car deck</i> tidak mencukupi.</p>	<p>1. Manajemen ruang muat :</p> <p>a) Perencanaan</p> <p>b) Pengorganisasian</p> <p>c) Pelaksanaan</p> <p>d) Pengawasan</p> <p>2. Kendala yang dihadapi :</p> <p>a) Cuaca</p> <p>b) Prosedur</p> <p>c) Peralatan</p> <p>3. Upaya yang dilakukan :</p> <p>a) <i>Safety meeting</i></p> <p>b) Manajemen yang dilakukan</p>
---	---------------	---	---

B. LandasanTeori

1. Landasan Hukum

Adapun dasar hukum yang diambil sebagai landasan teori yang langsung berkaitan dengan masalah yang diteliti :

1. karena persiapan *car deck* harus sesuai dengan syarat keselamatan kerja maka landasan hukum yang berkaitan dengan judul diatas terdapat pada Undang-undang Pelayaran Nomor 1 Tahun 1970 tentang syarat-syarat keselamatan kerja Bab III pasal 3 yang berbunyi:

Dengan peraturan perundangan ditetapkan syarat-syarat keselamatan kerja untuk :

- a) mencegah dan mengurangi kecelakaan;
- b) mencegah, mengurangi dan memadamkan kebakaran;
- c) mencegah dan mengurangi bahaya peledakan;

- d) memberi kesempatan atau jalan menyelamatkan diri pada waktu kebakaran atau kejadian-kejadian lain yang berbahaya;
 - e) memberi pertolongan pada kecelakaan;
 - f) memberi alat-alat perlindungan diri pada para pekerja;
 - g) mencegah dan mengendalikan timbul atau menyebarkan suhu, kelembaban, debu, kotoran, asap, uap, gas, hembusan angin, cuaca, sinar atau radiasi, suara dan getaran;
 - h) mencegah dan mengendalikan timbulnya penyakit akibat kerja baik fisik maupun psychis, peracunan, infeksi dan penularan;
 - i) memperoleh penerangan yang cukup dan sesuai;
 - j) menyelenggarakan suhu dan lembab udara yang baik;
 - k) menyelenggarakan penyegaran udara yang cukup;
 - l) memelihara kebersihan, kesehatan dan ketertiban;
 - m) memperoleh keserasian antara tenaga kerja, alat kerja, lingkungan, cara dan proses kerjanya;
 - n) mengamankan dan memperlancar pengangkutan orang, binatang, tanaman atau barang;
2. ISM CODE Bagian A-Penerapan No 2 poin 2.1 tentang kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan yang berisi : perusahaan harus membuat kebijakan tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan yang menjelaskan bagaimana sasaran yang tercantum dalam *paragraph* 1.2 dipenuhi.

1.2 Sasaran

1.2.1 Sasaran koda ini adalah untuk menjamin keselamatan

dilaut, Pencegahan kecelakaan manusia atau kehilangan jiwa dan menghindari kerusakan lingkungan khususnya terhadap lingkungan maritim serta harta benda.

3. SOP (*standard operating procedure*) dari perusahaan yang isinya sebagai berikut :

hal-hal yang harus diperhatikan antara lain :

- a) Mengeluarkan sisa-sisa atau bekas-bekas muatan yang terdahulu, demikian pula sisa-sisa atau bekas-bekas terapan-terapan.
- b) Menyapu *car deck* tersebut sampai bersih. Kalau perlu pakailah serbuk gergaji agar sisa-sisa muatan yang terdahulu yang melekat di atas *car deck*, dinding-dinding bisa tersapu.
- c) Terapan-terapan yang masih baik dikumpulkan disatu tempat, dan sisa-sisa kotoran dikumpulkan di atas *deck*. Kalau ada tongkang kotoran, dibuang ke dalam tongkang.
- d) Setelah selesai di sapu bersih, lalu dibersihkan dengan air tawar agar debu-debu sapuan turun. Saat membersihkan jangan lupa agar sisa kotoran yang mungkin masuk ke dalam got juga ikut dibersihkan. Perhatikan saringan got jangan sampai tersumbat. Kalau perlu saringan got diangkat keluar untuk dibersihkan.
- e) Setelah dibersihkan dengan air tawar, buka ramp door agar *car deck* tersebut cepat kering.
- f) Andai ruangan tersebut berbau, maka air pencuci diberi sedikit bahan kimia untuk menghilangkan bau yang berada di ruangan tersebut.

- g) Jika dianggap *car deck* tersebut masih ada hama tikus atau hama-hama lainnya, sebaiknya diadakan pembasmian hama tikus atau fumigasi.
- h) Kalau perlu *car deck* tersebut dicat kembali agar kutu-kutu, lipas dan lain-lain mati.

2. Landasan Teori

a) Pengertian Persiapan Ruang Muat

Persiapan ruang muat merupakan suatu proses mempersiapkan ruang muat muatan dikapal untuk diisi kembali dengan muatan yang baru, dengan demikian proses persiapan ruang muat muatan yang dikerjakan haruslah sesuai dengan prosedur perusahaan yang ada guna mendapatkan hasil yang maksimal. Menurut Spencer (2011:1), persiapan ruang muat bukan hanya masalah menyapu, membersihkan, atau mencuci bagian bawah palka. Ada juga sejumlah hal yang perlu dipertimbangkan, dan apabila gagal untuk mematuhi prosedur perusahaan yang baik akan dapat menjadi penyebab yang mendasari klaim utama.

Berdasarkan definisi tersebut, penulis menyimpulkan bahwa persiapan ruang muat harus dilakukan sesuai SOP yang berlaku diatas kapal. Dan dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab sesuai tugas masing-masing dalam pelaksanaan persiapan ruang muat.

b) Pengertian *Car Deck* (Geladak Kendaraan)

Car Deck (Geladak kendaraan) merupakan suatu geladak pada kapal yang berguna menampung muatan berupa kendaraan, biasanya terdapat pada kapal ferry. *Car deck* adalah komponen struktur konstruksi yang vital karena perannya yang tidak hanya menampung muatan kendaraan namun juga menopang dek di atasnya. (Sumber : <http://download.garuda.kemdikbud.go.id>)

c) Pengertian Kapal

Pengertian Kapal Menurut UU RI No 21 tahun 1992 mengenai definisi kapal, Kapal adalah jenis kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, serta digerakan oleh tenaga mekanik, menggunakan tenaga angin atau ditunda, Kapal termasuk jenis kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

d) Pengertian Kapal Penumpang

Menurut Suwarno (2009:131) Kapal Penumpang (Passenger Vessel) adalah Kapal laut yang digunakan untuk mengangkut penumpang, dibangun dengan banyak geladak dan ruang (cabin) penumpang terdiri dari beberapa kapal tingkat/kelas. Untuk pelayaran jarak dekat juga disediakan kelas dek yang lebih murah biayanya.

e) Pengertian Kapal *Ro-Ro*

Kapal ro-ro adalah kapal yang memiliki satu atau lebih geladak baik terbuka maupun tertutup yang digunakan untuk

mengangkut segala jenis kendaraan sebagai muatan yang di muat melalui sistem pintu rampa dibagian depan maupun belakang kapal dan dimuat serta dibongkar dari dan ke atas kapal menggunakan kendaraan atau flatfom yang dilengkapi dengan roda.

f) Pengertian Awak Kapal

Menurut pasal 1 Undang-undang No. 17 tentang Pelayaran tahun 2008, Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik kapal atau operator kapal melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.

g) Prinsip Pemuatan

Menurut Capt. Istopo Master Marine (1999:1), ada 5 (lima) prinsip memuat yaitu

- 1) Melindungi kapal (*To Protect The Ship*),
- 2) Melindungi muatan (*To Protect The Cargo*),
- 3) Pemanfaatan ruang muat semaksimal mungkin,
- 4) Bongkar muat secara cepat, tepat, teratur, sistematis dan efisien.
- 5) Melindungi keselamatan ABK dan Buruh dimana Menyangkut atas keselamatan jiwa ABK dan buruh. Bahwa selama ABK dan buruh / pekerja melaksanakan kegiatannya senantiasa selalu terhindar dari segala bentuk resiko-resiko yang mungkin atau dapat terjadi yang berasal/ akibat dari

pelaksanaan bongkar muat. Selesai pemuatan harus diperiksa apakah muatan telah dipadatkan secara benar, dan bila memungkinkan agar diberi lashing agar muatan tidak runtuh / bergeser pada waktu mengalami ombak dalam pelayaran, karena hal ini akan memberikan efek aman bagi para ABK dan buruh yang bekerja pada waktu pembongkaran.

h) SOPEP (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan)

SOPEP merupakan rencana darurat pencemaran minyak diatas kapal dan sesuai marpol 73/78 persyaratan ini diatur di annex I, semua kapal dengan GT diatas 400 harus memiliki rencana penanggulangan minyak sesuai dengan norma-norma dan pedoman yang ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional dibawah MEPC (*Marine Environment Protection Committee*) sebagai Komite Perlindungan Lingkungan Laut. Kotak SOPEP biasanya berwarna merah dan terlihat tulisan SOPEP dan didalamnya berisikan alat-alat yang digunakan untuk mencegah tumpahan minyak diatas kapal agar tidak menyebar dan mencemari laut. Berikut merupakan isi dari kotak SOPEP :



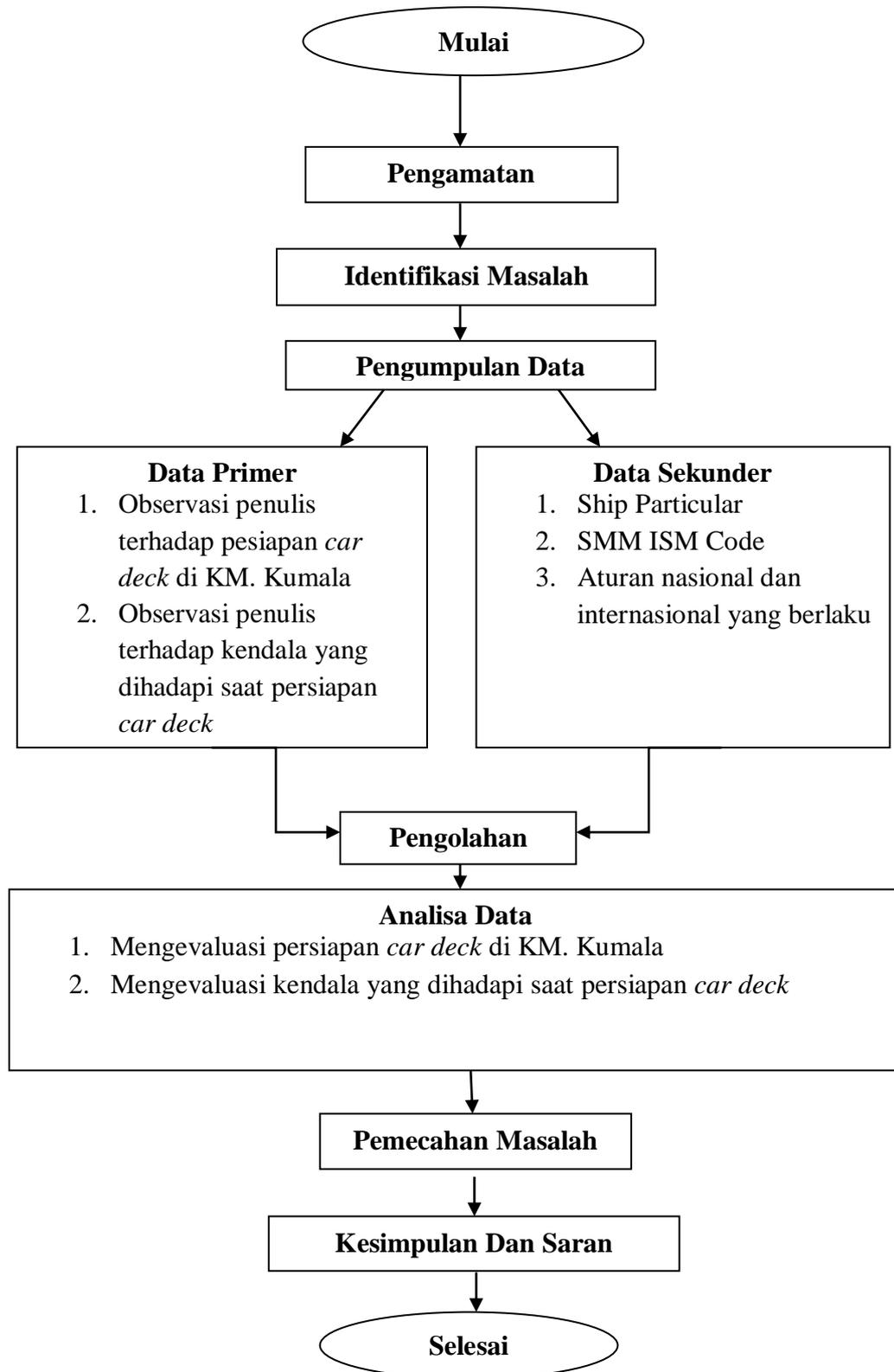
Gambar 2.1 kotak sopep dikapal KM. Kumala

Tabel 2.1 isi sopep

No	Nama Alat	Fungsi
1	<p data-bbox="435 1238 651 1276">Serbuk Gergaji</p> 	<p data-bbox="762 1205 1342 1272">Digunakan untuk menyerap tumpahan atau tetesan oli atau pada permukaan/lantai kapal.</p>
2	<p data-bbox="496 1597 592 1635">Ember</p> 	<p data-bbox="735 1563 1369 1682">Digunakan untuk menampung tumpahan oli atau minyak yang tertumpah dilantai kapal dalam jumlah lumayan banyak.</p>

No	Nama Alat	Fungsi
3	<p data-bbox="411 360 676 434"><i>Chemical Oil Spill Dispersant (COSD)</i></p> 	<p data-bbox="762 327 1337 434">Digunakan untuk mengikat atau menetralsisir tumpahan oli atau minyak yang ada di permukaan laut.</p>
4	<p data-bbox="507 734 584 768">Pasir</p> 	<p data-bbox="738 703 1366 810">Memiliki fungsi yang sama seperti serbuk gergaji. Tetapi lebih ampuh menyerap tumpahan oli pada kapal dibanding serbuk gergaji.</p>
5	<p data-bbox="496 1104 595 1137">Majun</p> 	<p data-bbox="735 1072 1366 1137">Digunakan untuk membersihkan tetesan oli atau minyak yang ada pada lantai kapal.</p>
6	<p data-bbox="507 1451 584 1485">Sapu</p> 	<p data-bbox="743 1420 1358 1485">Digunakan untuk membersihkan serbuk gergaji yang berserakan di lantai kapal.</p>

C. Kerangka Penelitian



Gambar 2.2 kerangka penelitian

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Menurut David Williams (1995) penelitian kualitatif adalah upaya peneliti mengumpulkan data yang didasarkan pada latar alamiah. Tentu saja, karna dilakukan secara alamiah atau natural, hasil penelitiannya pun juga ilmiah dan dapat di pertanggung jawabkan. Menurut Badgan dan Taylor (Moleong,2002:3) penelitian kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati.

Pendekatan ini dipilih berdasarkan dua alasan. Pertama, permasalahan yang dikaji dalam penelitian tentang pelaksanaan optimalisasi persiapan *car deck* ini membutuhkan sejumlah data lapangan yang sifatnya actual dan kontekstual. Kedua, pemilihan ini berdasarkan pada keterkaitan masalah yang dikaji dengan sejumlah data primer dari subjek penelitian yang tidak dapat dipisahkan dari latar belakang alamiahnya. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif, untuk menggambarkan dan menguraikan objek yang teliti. Yang dimaksud dengan deskriptif, menurut Moleong (2002:6) disini adalah data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar dan bukan angka-angka, dengan menggunakan metode ini diharapkan peneliti dapat mendapatkan informasi tentang pelaksanaan optimalisasi persiapan *car deck*.

B. Sumber Data / Subjek Penelitian

1. Sumber Data

Yang dimaksud sumber data dalam penelitian ini adalah subyek darimana data dapat diperoleh. Dalam penelitian ini penulis menggunakan dua sumber data yaitu:

Data Primer adalah data yang hanya dapat diperoleh dari sumber asli atau pertama melalui narasumber yang tepat dan dijadikan responden dalam penelitian. Penelitian ini mendapatkan data primer ini melalui wawancara langsung ke responden bagaimana pelaksanaan persiapan *car deck* di KM . Kumala dan kendala apa saja yang dihadapi saat persiapan *car deck*. Adapun yang menjadi sumber data primer dalam penelitian ini adalah *car deck* pada kapal KM. Kumala. Selain itu observasi dilakukan dengan mengamati pelaksanaan persiapan *car deck*.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang sudah tersedia sehingga peneliti tinggal mencari dan mengumpulkan informasi-informasi yang sudah tersedia. Data ini diperoleh dengan lebih mudah dan cepat karena sudah tersedia. Data yang diperoleh dalam penelitian ini berupadata-data yang nyata sesuai dilokasi penelitian, karena dikapal sudah tersedia data-data yang ada, seperti contohnya data tentang kecelakaan apa saja yang pernah terjadi dikapal selama pelaksanaan memuat, catatan waktu pelaksanaan memuat yang telah dilaksanakan diatas kapal.

C. Metode / Teknik Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan dan digunakan dalam penyusunan proposal ini adalah data yang merupakan informasi yang diperoleh penulis melalui pengamatan langsung di lapangan. Dari sumber-sumber ini diperoleh data dan informasi melalui:

1. Observasi

Menurut Sarwono, J. (2006:224), observasi adalah pencatatan secara sistematis kejadian-kejadian, perilaku, obyek –obyek yang diperlukan dalam mendukung penelitian yang sedang dilakukan. Observasi atau mengadakan pengamatan secara langsung di lapangan dimana penulis melaksanakan praktek laut. Di dalam suatu penelitian, selain menggunakan metode pokok digunakan juga metode pelengkap yang saling mengisi atau melengkapi. Observasi adalah metode pelengkap, teknik observasi digunakan dengan maksud untuk mendapatkan atau mengumpulkan data secara langsung mengenai gejala-gejala tertentu dengan melakukan pengamatan serta mencatat data yang berkaitan dengan pokok masalah yang diteliti. Observasi yang penulis lakukan adalah dengan mengadakan pengamatan langsung sewaktu penulis melaksanakan praktek laut di kapal KM. Kumala, Mengamati pelaksanaan persiapan *car deck* dan apa saja kendala yang dihadapi saat pelaksanaan tersebut dilakukan.

2. Wawancara

Menurut Sarwono, J. (2006:224), wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui Tanya jawab,

sehingga mendapatkan data atau informasi dari objek. Dalam metode wawancara, data-data dan informasi yang diperoleh adalah bersumber dari seseorang ahli ataupun yang berkompeten dalam suatu masalah ataupun pihak-pihak yang bersangkutan dengan materi yang disusun oleh penulis. Metode wawancara juga termasuk pemilihan informan yang nantinya akan memberikan informasi terkait data yang diperoleh dalam penelitian. Maka dilakukanlah wawancara dengan Mualim I agar peneliti mendapatkan informasi mengenai persiapan *car deck* di KM. Kumala.

D. Teknik Analisis Data

Proses analisis data merupakan proses memilih dari beberapa sumber maupun permasalahan yang sesuai dengan penelitian yang akan dilakukan. Dikatakan oleh Tesch (Creswell:1994) tidak ada satu jalan yang benar, oleh sebab itu metaphor dan analogi sangat sesuai untuk membuka atau mengajukan dan menjawab pertanyaan yang diperlukan.

Pada penulisan Kertas Kerja Wajib ini, digunakan metode pendekatan dengan menggambarkan secara keseluruhan permasalahan ketika pelaksanaan memuat diatas kapal dengan cara membaca, mencatat dan mengumpulkan bahan-bahan tertentu yang berhubungan dengan penelitian baik berupa buku, artikel, maupun karya ilmiah lainnya termasuk majalah.

Dari data-data yang telah terkumpul maka penulis mengadakan wawancara terhadap informan dikapal yaitu Mualim I mengenai bagaimana pelaksanaan persiapan *car deck* diatas kapal sesuai prosedur agar tidak

terjadi kecelakaan kerja dan menimbulkan kerugian bagi pemilik kapal maupun pemilik muatan. Proses terakhir dari penyusunan ialah menarik kesimpulan dengan cara memeriksa atau memverifikasi data pada prosedur pelaksanaan kegiatan memuat diatas kapal untuk kelancaran operasional.

BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Obyek Penelitian

Dalam kertas kerja wajib ini penulis akan mendeskripsikan tentang gambaran umum objek penelitian sesuai dengan judul yaitu “**OPTIMALISASI PERSIAPAN CAR DECK PADA KAPAL KM. KUMALA**”. Sehingga dengan adanya deskripsi gambaran umum objek penelitian ini pembaca dapat memahami dan mampu merasakan tentang hal yang terjadi pada saat penulis melakukan penelitian diatas kapal KM. Kumala.

KM. Kumala adalah sebuah kapal *ferry Ro on-Ro off* yang di miliki oleh PT. Dharma Lautan Utama berkantor pusat Jl. Kuningan No. 3-5, Ketabang, Kec.Genteng, Kota Surabaya, Jawa Timur 60272

Lokasi penelitian adalah tempat penulis melaksanakan praktek layar selama kurang lebih 9 bulan di atas kapal KM. Kumala yang beroperasi dengan rute pelayaran penyeberangan Merak-Bakauheni. Kapal KM. Kumala di nahkodai oleh Capt. Lalu Mulia Dinata Hadiran yang membawahi 28 awak kapal termasuk Nahkoda. Kapal KM. Kumala memiliki Gross Tonnage 5874 dan dibuat pada tahun 1989, memiliki panjang keseluruhan 104,20 meter dan lebar 19,20 meter. Berikut data kapal disajikan pada tabel 4.1 dan gambar 4.2



Gambar 4.1 lokasi penelitian pelabuhan Merak-Bakauheni

Tabel 4.1 ship particular

SHIP PARTICULAR			
1.	Nama Kapal	KM. Kumala	
2.	Pemilik	PT. Darma Lautan Utama	
3.	Lintas Penyeberangan	Merak - Bakauheni	
4.	Panggilan	YGDU	
5.	Register	Semarang	
6.	GRT	5874	
7.	NRT	2072	
8.	Dibuat Tahun	1989	
9.	Galangan Pembangunan	Kurushima Zosen CO.LTD	
10.	Tempat Pembuatan	Jepang	
11.	Type Kapal	RORO / Penumpang	
12.	Bahan	Baja	
13.	Klasifikasi	BKI	
14.	Surat Ukur	524 / Ga	
15.	Ukuran utama	Panjang Keseluruhan/LOA	104,20 meter
		Lebar terlebar/EB	19,20 meter

		Dalam/Depth	6,3 meter
16.	Tk.Bahan Bakar	19,6 Ton	
17.	Tk.Air Tawar	97 Ton	
18.	Tk.Ballast	359,5 Ton	
19.	Mesin Pokok	Merk NIGATA 6 MG 31 EZ	
20.	Tenaga Kuda	2000 x 4, Tahun Pembuatan 1989	
21.	Bahan Bakar	HSD, MFO	
23.	Mesin Bantu	DAIHATSU 6 PSTC 26 D Tenaga Kuda 700	
24.	Pintu Rampa	Haluan Panjang = 4 m, Lebar = 4m Buritan Panjang = 4 m, Lebar = 4m Rampa Kiri = 4m, Lebar = 4 m Rampa Kanan = 4m, Lebar = 4m	
25.	Jumlah Penumpang	656 Penumpang	
26.	Jumlah Crew	44 Orang	

Sumber : PT . Dharma Lautan Utama



Gambar 4.2 KM. Kumala

Diataskapal KM. Kumala memiliki 28 awak kapal termasuk Nahkoda. Awak kapal terdiri dari 5 orang Deck Officer termasuk Nahkoda , 5 orang Engineer termasuk KKM, 4 orang Oiler, 1 orang Bosun, 4 orang Juru Mudi, 1 orang Mandor, 5 orang Kelasi, 1 orang Medis, 1 orang Markonis, 1 orang Satpam, 5 orang Cadet Deck, dan 1 orang Cadet Mesin. Berikut adalah struktur dan tugas-tugas awak kapal :

a. *Master/Kapten/Nahkoda*

Adalah wakil manajemen perusahaan dan otoritas tertinggi di atas kapal. *Master* bertanggung jawab atas kehidupan semua personel kapal, keamanan kapal, muatan dan lingkungan. *Master* bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kapal tersebut navigasikan dan dioperasikan dengan aman dan efisien, sehubungan dengan peraturan internasional, nasional dan perusahaan.

b. *Chief officer/Mualim 1*

Penanggung jawab atas keselamatan dan pelatihan *Officer* kapal serta bertanggung jawab terhadap *deck departement chief officer* bertanggung jawab sebagai guru atas semua hal di *deckdepartement* termasuk perencanaan dan pelaksanaan semua operasi muatan dan ballast

c. *Second officer/Mualim II*

Adalah *watch keeping officer* yang bertanggung jawab atas peralatan navigasi anjungan dan pembuatan perencanaan perjalanan, perlengkapan medis, peralatan radio.

d. *Third officer/Mualim III*

Adalah *watch keeping officer* yang bertanggung jawab untuk menjaga

kehidupan kapal, tabung dan alat pemadam kebakaran, peralatan keselamatan dan administrasi umum.

e. *Boatswain/Bosun*

Adalah anak buah kapal (awak kapal selain perwira) paling senior di bagian *deck department*, dan bertanggung jawab atas komponen-komponen lambung kapal.

f. *AB/Juru Mudi*

Adalah anak buah kapal yang mendukung *deck officer* dalam semua aspek anjungan, muatan dan operasi ilmu pelayaran, di bawah pengawasan *boastwain* dan *deck officer*

g. *Chief engineer/KKM*

Adalah *officer* yang bertanggung jawab terhadap *engine departement*, dan bertanggung jawab sebagai guru atas segala hal di *engine departement*, *chief engineer* bertanggung jawab atas pemeliharaan teknis dari semua peralatan di *engine room*, dan permesinan di deck.

h. *Second engineer/Masinis II*

Adalah *engineer* yang bertanggung jawab atas operasi sehari-hari permesinan di dalam *engine room*, kepala kerja *engine officer* dan *engine crew*:

i. *Third engineer/ Masinis III*

Adalah *engineer watch keeping* yang bertanggung jawab atas kondisi dan pemeliharaan generator, pompa muatan, pompa bahan bakar dan minyak pelumas.

j. *Fourth engineer / Masinis IV*

Adalah *engineer watch keeping* yang bertanggung jawab terhadap kondisi dan pemeliharaan kompresor udara, generator air tawar, boiler, mesin lifeboat/sekoci, dan bersama dengan *third officer* bertanggung jawab terhadap alat pemadam kebakaran dan peralatan keselamatan di atas kapal.

k. *Oiler number one/Mandor*

Adalah anak buah kapal selain *officer* yang bertugas melaporkan ke *first engineer* dan mengawasi oiler serta mendelegasikan pekerjaan seperti yang diarahkan oleh *first engineer*.

l. *Oiler*

Adalah anak buah kapal selain *officer* yang mendukung *engine officer* di semua aspek tugas *engine watch keeping*, pemeliharaan dan perbaikan permesinan kapal

m. *Ordinary seaman/Kelasi*

Adalah anak buah kapal selain *officer* yang mendukung *deck officer* dalam hal perawatan, pemeliharaan, dan pembersihan semua sarana di *deck* secara rutin setiap hari sesuai order dari *chief officer*, membantu bosun pada saat kapal berolah gerak baik kapal sandar, lepas sandar maupun berlabuh

n. *Chief cook/Koki*

Adalah anak buah kapal yang bertanggung jawab terhadap *catering departement*, melaporkan kepada *master* dan mengawasi *mess boy* dalam semua aspek termasuk kedisiplinan dan kebersihan. Koki

merupakan kepala anggaran permakanaan yang melakukan kontrol pedoman makanan dalam batas-batas yang ditetapkan oleh perusahaan, merencanakan menu bervariasi, dan bertanggung jawab memasak semua crew.

o. Mess Boy

Anak buah kapal selain *officer* yang bertanggung jawab melayani *officer* saat makan, membantu *chief cook* dan melakukan



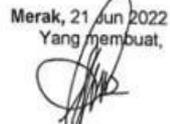
CREW LIST
Kapal : KMP. KUMALA

NO	JABATAN	NAMA	IJAZAH	KETERANGAN
1	Nakhoda	Lalu Mulia Dinata Hadiran	ANT – II	
2	Mualim I	Rudi Firman P	ANT – II	
3	Mualim III jr	Sawaludin	ANT – IV M	
4	Mualim III sr	M Sholikin	ANT – IV M	
5	Mualim IV	Ujang Sefudin	ANT – IV M	
6	Markonis	Aris Winandar	SRE – II	
7	K K M	Dalyana	ATT – II	
8	Masinis II	Wawan Setiyawan	ATT – III M	
9	Masinis III	Agus Santoso	ATT – III M	
10	Masinis IV	M Izzul Fikri	ATT – III M	
11	Masinis V	Sudihardi	ATT- IV M	
12	M a n d o r	Ach. Ainul Faizin	RATING	
13	Juru Minyak	Edi Susanto	RATING	
14	Juru Minyak	M. Kambali	RATING	
15	Juru Minyak	Bagus Kurnia Ifani	RATING	
16	Juru Minyak	Jandu	RATING	
17	Bosun	Hani Subandi	RATING	
18	Juru Mudi	Andi Wibowo A.P	RATING	
19	Juru Mudi	Moh. Ngalmudin	RATING	
20	Juru Mudi	Eko Septian	RATING	
21	Juru Mudi	Agung Arganata	RATING	
22	Kelasi	Novan Pratama	RATING	
23	Kelasi	Handi N.A	RATING	
24	Kelasi	Ferian Akbar Dharmawan	RATING	
25	Kelasi	Nofli A	ANT IV-OP	
26	Kelasi	M Zaviera Raul	ANT IV-OP	
27	Medis	Khoirul Anam	BST	Perbantuan
28	Satpam Organik	Darmono	BST	
29	Kadet Deck	Ridho Pangestu	BST	
30	Kadet Deck	Dani Dwi S	BST	
31	Kadet Deck	Dwiki	BST	
32	Kadet Deck	Azizah Wiam Rona	BST	
33	Kadet Deck	Mardhiyah Juniarti	BST	
34	Kadet Mesin	Luki Darmawansyah	BST	

Catatan : Pemantauan dilakukan setiap ada perubahan awak kapal

Mengetahui,

Lalu Mulia D.H
Nakhoda

Merak, 21 Jun 2022
Yang membuat,

Aris Winandar
Markonis

*) Tempat & tanggal Pembuatan

Gambar 4.3 crew list KM. Kumala

B. Hasil Penelitian

Hasil penelitian merupakan bagian inti dari suatu kertas kerja wajib .Pada bagian ini, penulis akan membahas mengenai hasil-hasil penelitian yang diperoleh. Berdasarkan pada penelitian yang penulis lakukan di atas kapal KM. Kumala

1. Penyajian Data

Wawancara dilakukan guna mendapatkan informasi secara lisan agar data yang diperoleh lebih luas dan mendalam. Informasi yang diperoleh dari hasil wawancara yakni faktor-faktor yang menjadi kendala awak kapal dalam proses persiapan *car deck*.

Wawancara dilakukan menggunakan teknik wawancara tidak terstruktur, sehingga peneliti dapat memperluas pertanyaan sesuai dengan jawaban yang diberikan oleh awak kapal. Wawancara dilaksanakan dengan Mualim I yang dilakukan di atas kapal KM. Kumala. Wawancara dengan narasumber Mualim I dilaksanakan pada hari Selasa, 22 Maret 2022. Wawancara yang dilakukan yaitu mengenai persiapan *car deck* di kapal KM. Kumala dan kendala yang dihadapi saat pelaksanaan persiapan *car deck* di KM. Kumala

Berdasarkan hasil wawancara dengan Mualim I, penulis menanyakan bagaimana persiapan *car deck* yang dilaksanakan di KM. Kumala, kemudian Mualim I selaku narasumber menjawab, “ hal pertama yang dilakukan adalah membersihkan kapal atau *cleaning* dengan cara disapu agar sampah yang ada di lantai-lantai kapal tidak berserakan kemudian setelah bersih barulah dilakukan proses mencuci lantai-

lantai kapal agar bau-bau yang ditimbulkan dari kendaraan dan muatannya hilang dan agar tumpahan minyak pelumas dari kendaraan bermotor yang ada di lantai kapal tidak mengakibatkan bahaya baik untuk awak kapal maupun penumpang kapal. ” Penulis kembali bertanya apa saja kendala yang dihadapi oleh awak kapal saat pelaksanaan persiapan *car deck* diatas kapal KM. Kumala, Muallim I selaku narasumber kembali menjawab “ kendala yang biasanya sering terjadi di KM. Kumala ini biasanya proses membersihkan kapal berbenturan dengan jadwal beroperasi kapal sehingga pada proses pengeringan lantainya kapal menjadi kurang maksimal dan dapat menimbulkan bahaya bagi awak kapal dan penumpang kapal contohnya pada kejadian tanggal 21 Januari 2022 seorang penumpang terpeleset karena lantainya kapal belum kering sepenuhnya.”

Berdasarkan hasil wawancara dengan Muallim I tentang persiapan *car deck* yang dilakukan diatas kapal KM. Kumala dapat disimpulkan bahwa proses persiapan *car deck* pada kapal KM. Kumala sudah sesuai prosedur.

Faktor-faktor yang menjadi kendala dalam persiapan *car deck* di kapal KM. Kumala adalah proses membersihkan kapal berbenturan dengan jadwal beroperasi dan alat kebersihan yang digunakan untuk membersihkan kapal pada saat *cleaning* kapal tidak mencukupi karena banyak peralatan penunjang kebersihan yang sudah rusak.

Observasi dilakukan dengan cara mengamati semua gejala yang muncul secara langsung berdasarkan fakta yang ada. Hasil observasi memiliki hubungan dengan hasil wawancara, hal ini bisa saja memiliki kesamaan atau perbedaan.

Berdasarkan hasil observasi pada tanggal 18 September 2021 sampai dengan tanggal 20 Juni 2022, penulis melakukan observasi di *car deck* kapal KM. Kumala. Ditemukan temuan bahwa terdapat banyak tumpahan minyak pelumas dari kendaraan bermotor yang dapat mengakibatkan bahaya bagi awak kapal dan penumpang kapal. Berikut adalah tabel kejadian tumpahan minyak yang terjadi di KM.

Kumala :

Tabel 4.2 kejadian tumpahan minyak di KM. Kumala

No	Tanggal	Jenis Tumpahan
1	20 September 2021	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>
2	29 September 2021	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>
3	2 Oktober 2021	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>upper deck</i>
4	6 Oktober 2021	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>
5	10 Oktober 2021	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>
6	27 Oktober 2021	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>
7	4 November 2021	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>upper deck</i>
8	11 November 2021	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>upper deck</i>
9	16 November 2021	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>
10	30 November 2021	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>upper deck</i>
11	1 Desember 2021	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>
12	9 Desember 2021	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>
13	23 Desember 2021	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>
14	31 Desember 2021	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>
15	3 Januari 2022	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>upper deck</i>
16	13 Januari 2022	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>
17	21 Januari 2022	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>
18	29 Januari 2022	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>upper deck</i>
19	5 Februari 2022	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>
20	8 Februari 2022	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>
21	18 Februari 2022	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>
22	6 Maret 2022	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>
23	16 Maret 2022	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>

No	Tanggal	Jenis Tumpahan
24	25 Maret 2022	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>upper deck</i>
25	1 April 2022	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>
26	24 April 2022	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>
27	5 Mei 2022	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>upper deck</i>
28	10 Juni 2022	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>
29	18 Juni 2022	Minyak pelumas dari mobil dibagian <i>car deck</i>

Pengambilan gambar dan perekaman wawancara merupakan wujud dokumentasi pelaksanaan penelitian. Dokumentasi dalam penelitian ini digunakan untuk mengumpulkan data dari sumber-sumber yang dapat memperkuat proses penelitian. Dokumentasi berupa foto saat proses pemuatan, wawancara dengan responden, dan dokumen lain sebagai penunjang penelitian. Wawancara dengan responden tersedia di Lampiran diatas.

Berikut merupakan dokumentasi berupa gambar tentang kondisi muatan kendaraan di *car deck* dan keadaan lantai kapal KM.

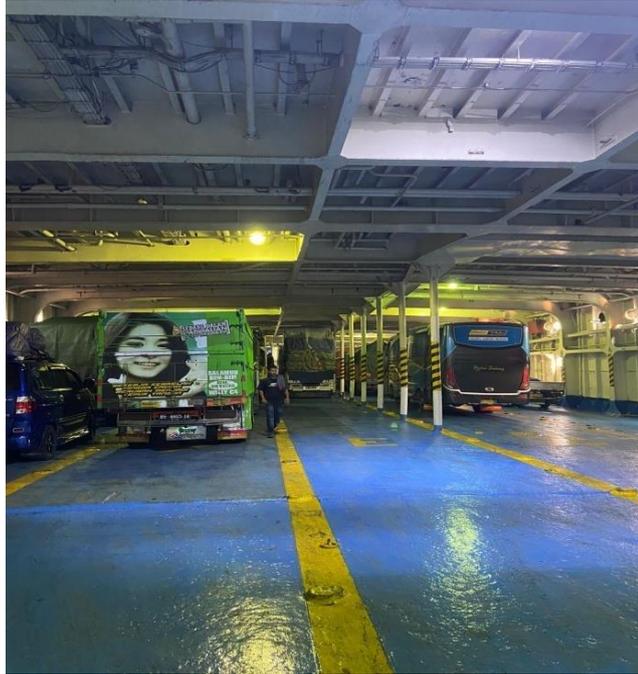
Kumala:



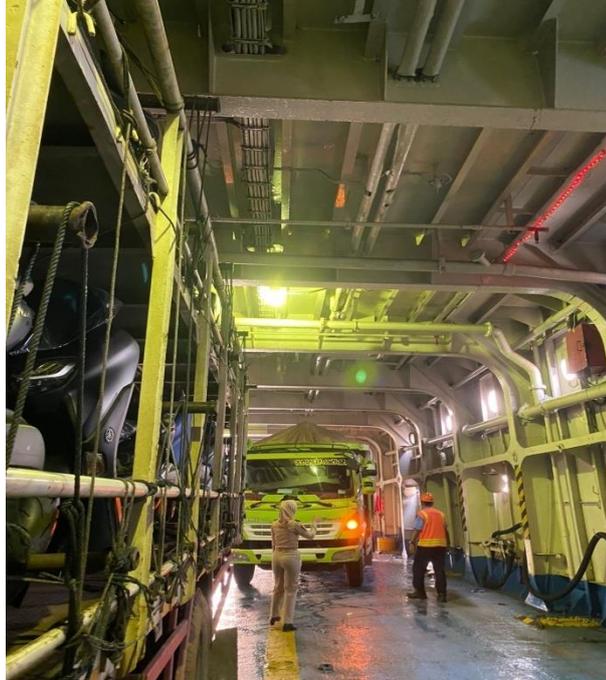
Gambar 4.4 proses muat di kapal KM. Kumala



Gambar 4.5 proses menyikat lantai kapal



Gambar 4.6 car deck di kapal KM. Kumala



Gambar 4.7 prosesmuat di kapal KM. Kumala

2. Analisis Data

Berdasarkan hasil pengolahan data maka penulis menemukan bawah dalam persiapan *car deck* pada kapal KM. Kumala sudah sesuai dengan prosedur yang berlaku namun ditemukan beberapa kendala yaitu kurangnya waktu dalam pengeringan lantai kapal pada saat melakukan *cleaning* kapal yang dapat menyebabkan bahaya tergelincir bagi awak kapal maupun penumpang. Oleh karena itu, beberapa hal demikian bisa menjadi bagian pemecah masalah, yaitu :

- a) Mengadakan rapat sebelum pembersihan *cardeck*
- b) Membuat daftar awak kapal dan bagian *car deck* yang dibersihkan untuk mengoptimalkan proses pembersihan *car deck*
- c) Mengadakan pengawasan

C. Pembahasan

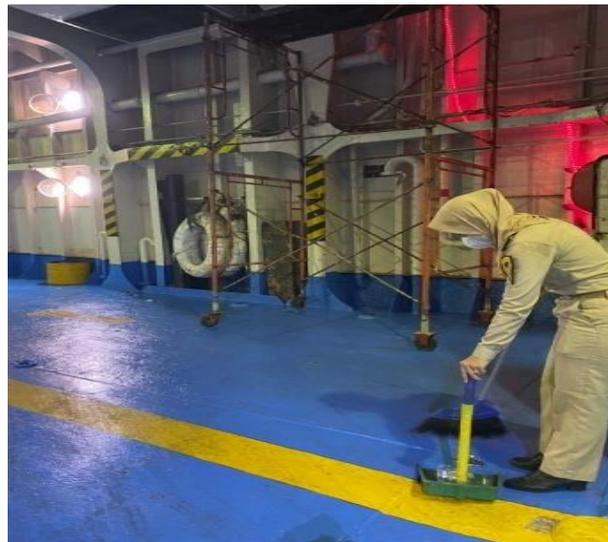
1. Persiapan car deck yang dilakukan di KM. Kumala

Ruang muatan/*Car Deck* yang disiapkan dengan baik merupakan faktor yang sangat penting dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat, sehingga kegiatan bongkar muat dapat berjalan dengan efektif dan efisien. Adapun proses Persiapan Ruang Muat di atas kapal KM. Kumala sebagai berikut :

a. *Cleaning Car Deck*

Proses membersihkan sampah-sampah yang ada diatas kapal dengan cara disapu agar sampah tersebut tidak berhamburan, dan pastikan semua sudah bersih dan tidak ada tumpahan minyak pelumas mesin sehingga

dapat dilakukan proses selanjutnya yaitu mencuci lantai-lantai kapal dengan tujuan menghilangkan bau-bau yang ada di geladak kendaraan (*cardeck*) dan membersihkan tumpahan minyak dari kendaraan yang dapat mengakibatkan bahaya tergelincir bagi penumpang dan awak kapal dengan cara mencuci lantai-lantai kapal, jika pada saat kapal sedang beroperasi cara untuk membersihkan tumpahan minyak tersebut dengan menggunakan serbuk gergaji yang ada di dalam Sopep dengan cara menaburkan serbuk gergaji tersebut ke tumpahan minyak kemudian setelah itu tunggu sampai tumpahan minyak tersebut menyerap lalu sapu hingga bersih .



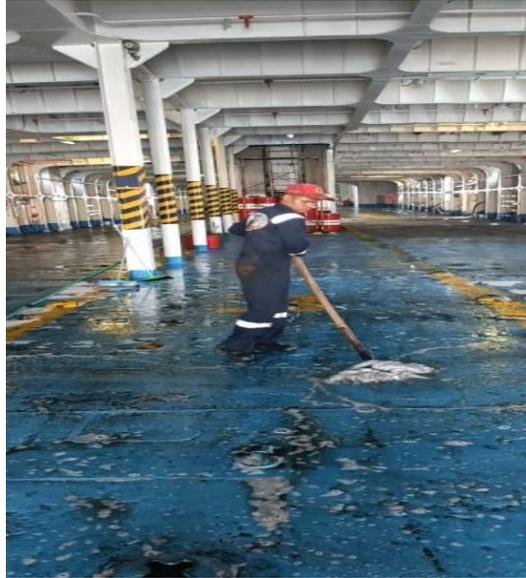
*Gambar 4.8 proses menyapu kapal
Membersikan sampah yang beramburan di
lantai kapal.*



*Gambar 4.9 proses membersihkan tumpahan minyak
Menggunakan air deterjen.*



*Gambar 4.10 proses menyikat lantai-lantai kapal
Menggunakan alat kebersihan sikat agar
Sisa-sisa minyak yang ada di lantai
Kapal tidak menyebabkan lantai menjadi
Licin.*



*Gambar 4.11 proses mengepel lantai-lantai kapal
Agar lantai kapal bersih dan tidak licin.*



Gambar 4.12 proses membersihkan lantai-lantai kapal dengan air bersih

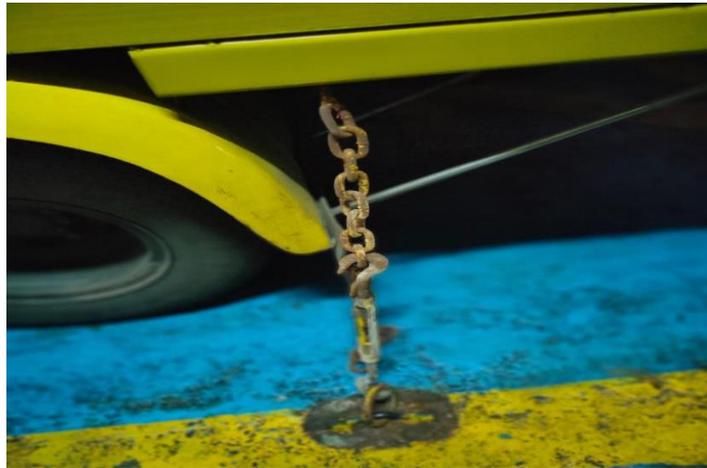
- b. Mempersiapkan alat lashing dan ganjal/kek untuk kendaraan

Lashing adalah sebuah aplikasi mengikat barang atau cargo pada sebuah alat transportasi. Lashing dilakukan agar barang tidak bergerak selama perjalanan, sehingga barang dapat sampai tujuan dengan aman.

Cara-cara penggunaan Lashing antara lain, yaitu:

a) Menggunakan pengikat

Pada kapal ferry saat ini mobil yang berupa truk besar diberikatan menggunakan pengikat untuk mencegah bergesernya truk tersebut.



Gambar 4.13 penggunaan pengikat

b) Menggunakan balok

Biasanya penggunaan balok untuk mengganjal roda kendaraan agar tidak menggelinding. Bila yang punya kendaraan lupa memakai rem tangan atau kendaraan tersebut usak rem tangannya, maka balok ini sangatlah membantu.



Gambar 4.14 penggunaan balok

2. Kendala yang dihadapi saat pelaksanaan persiapan car deck

Kendala yang dihadapi saat pelaksanaan persiapan *car deck* diatas kapal KM. Kumala adalah Kurangnya waktu yang tersedia untuk melaksanakan waktu pembersihan *car deck*. Proses pembersihan *car deck* diatas kapal melibatkan seluruh awak kapal. Pihak kapal yang berwenang adalah Mualim I sebagai penanggung jawab dalam kebersihan *cardeck* di

bawah wewenang Nakhoda selanjutnya Bosun yang bertanggung jawab atas semua awak kapal yang melakukan proses pembersihan *car deck*. Dikarenakan kapal KM.Kumala mempunyai banyak ruang muat dan seluruh *car deck* tersebut harus bersih untuk menerima muatan selanjutnya sedangkan waktu yang tersedia sangat terbatas bahkan kurang untuk menyelesaikan proses pembersihan semua *car deck* yang ada di kapal. Biasanya dibutuhkan waktu 3-4 jam untuk pengerjaan cleaning kapal.

Karena sering adanya permintaan untuk menggantikan jadwal kapal lain oleh BPTD setempat hal tersebut bias menimbulkan kendala pada saat proses cleaning kapal dikarnakan waktu pengeringan yang kurang optimal sehingga dapat mengakibatkan lantai kapal tidak kering dengan maksimal dan dapat menyebabkan bahaya tergelincir untuk awak kapal maupun penumpang.

Dalam pembahasan masalah ada beberapa cara untuk membantu memecahkan masalah yang telah dirumuskan dalam penelitian, khususnya pada saat proses pembersihan *car deck*. Beberapa hal yang akan dibahas adalah sebagai berikut:

1. Mengadakan rapat sebelum pembersihan *cardeck* untuk memaksimalkan waktu yang tersedia untuk melakukan proses pembersihan *car deck* adalah dengan cara mengadakan rapat sebelum dan sesudah melakukan proses pembersihan *car deck*. Tujuan dari mengadakan rapat adalah agar dapat mengevaluasi hasil kerja awak kapal yang tidak sesuai dengan prosedur pembersihan *car deck* sehingga awak kapal dapat lebih mengerti akan tugas dan tanggung jawabnya dalam melaksanakan pembersihan *car deck* di atas kapal. Sehingga proses pembersihan *car deck* dapat berjalan sesuai dengan prosedur dan pembersihan *car deck* dapat selesai tepat waktu dan tidak mengganggu proses pemuatan sehingga proses pemuatan dapat berjalan dengan lancar.
2. Membuat daftar awak kapal dan bagian *car deck* yang dibersihkan untuk mengoptimalkan proses pembersihan *car deck* adalah dengan cara membuat daftar awak kapal dan bagian *car deck* yang dibersihkan dengan cara memberikan sosialisasi kepada awak kapal dengan mengumpulkan awak kapal di crewmess dan menerangkan lewat media slide (power point) proses pembersihan *car deck* yang baik, benar dan sesuai dengan prosedur dan alat-alat yang digunakan dalam proses pembersihan *car deck* serta dilengkapi dengan daftar nama awak kapal dan bagian *car deck* yang harus dibersihkan. Pentingnya pemberian sosialisasi dan pembelajaran mengenai pembersihan *car deck* dan prosedur yang baik adalah agar awak kapal dalam melaksanakan pembersihan ruang muat dapat sesuai dengan

prosedur dan hasil yang didapatkan dapat maksimal

3. Mengadakan pengawasan

Dalam proses pembersihan *car deck* , Mualim I selaku perwira yang bertanggung jawab terhadap proses pembersihan *car deck* dibawah Nakhoda harus selalu melakukan pengawasan dan pengecekan terhadap awak kapal yang sedang melakukan proses kebersihan *car deck* jika diperlukan Mualim I dapat turun langsung membantu proses pembersihan *car deck*. Mualim I dapat memberikan bimbingan serta arahan atau instruksi kepada awak kapal yang sedang melakukan proses pembersihan *car deck*. Sehingga proses pemuatan tidak akan tertunda lagi dikarenakan oleh lantai *car deck* yang belum kering dengan maksimal dan dapat meminimalisir waktu dan biaya yang dilakukan untuk operasional dalam pembersihan *car deck*.

BAB V PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Persiapan *car deck* yang dilakukan di kapal KM. Kumala sudah sesuai prosedur yang berlaku tetapi ada beberapa hal yang menjadi kendala pada saat proses persiapan *car deck* tersebut dilakukan yang dapat menimbulkan bahaya baik bagi awak kapal maupun penumpang.
2. Berdasarkan hasil dari penelitian yang peneliti lakukan terhadap pelaksanaan pembersihan *car deck* pada kapal KM. Kumala terdapat beberapa kendala yaitu :
 - a. Waktu yang tersedia dalam mempersiapkan *car deck* belum mencukupi karena awak kapal kurang memaksimalkan waktu yang ada, kurangnya koordinasi antar awak kapal pada saat melakukan proses kegiatan pembersihan *car deck*, kurangnya pengawasan dari perwira saat proses kebersihan *car deck* sedang berlangsung, sehingga *car deck* masih kotor karena masih terdapat kotoran dari sisa-sisa muatan sebelumnya.
 - b. Perlengkapan kebersihan *car deck* tidak mencukupi karena banyak dari peralatan penunjang kebersihan *car deck* yang sudah rusak dan tidak bias digunakan secara maksimal untuk melaksanakan proses kebersihan *car deck* yang dikarenakan kesadaran awak kapal yang sangat kurang untuk menjaga dan merawat peralatan penunjang kebersihan.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan dari pelaksanaan proses pembersihan *car deck* pada kapal KM. Kumala, maka peneliti akan memberikan saran-saran agar pelaksanaan pembersihan *car deck* dapat berjalan dengan baik, sehingga tidak terjadi keterlambatan pemuatan pada kapal KM.Kumala, sebagai berikut :

1. Agar proses persiapan *car deck* menjadi lebih optimal maka perwira di atas kapal dapat melakukan hal-hal berikut :
 - a) Mengadakan rapat sebelum pembersihan *cardeck*
 - b) Membuat daftar awak kapal dan bagian *car deck* yang dibersihkan untuk mengoptimalkan proses pembersihan *car deck*
 - c) Mengadakan pengawasan
2. Sebaiknya Mualim I membuat jadwal pembersihan *car deck* setelah selesai membongkar muatan dan memaksimalkan kinerja awak kapal dalam persiapan *car deck*, selain itu Mualim I sebaiknya melakukan pengawasan terhadap kinerja awak kapal pada saat melaksanakan kebersihan *car deck*, setelah itu Mualim I sebaiknya melakukan evaluasi kerja setelah proses kebersihan *car deck* selesai dan melakukan pengecekan terhadap *car deck*.
3. Sebaiknya perusahaan sigap dan tanggap terhadap laporan permintaanyang dikirim oleh pihak kapal dengan mengirimkan peralatan yang berkualitas bagus sehingga peralatan tersebut tidak mudah rusak ketika digunakan untuk proses kebersihan *car deck*, selain itu sebaiknya awak kapal juga mempunyai kesadaran dan

tanggung jawab untuk merawat peralatan kebersihan *car deck*, setelah selesai menggunakan alat kebersihan, peralatan tersebut dikembalikan keruang penyimpanan (store) dalam keadaan bersih dan ditata rapi sehingga keesokan harinya peralatan tersebut dalam kondisi siap pakai.

Pelanggan yang terhormat, kami sampaikan jadwal kapal hari,

Selasa, 22 Februari 2022

Nama Kapal	Dermaga		Trip I		Trip II		Trip III		Trip IV	
			Tiba	Brkt	Tiba	Brkt	Tiba	Brkt	Tiba	Brkt
			Tiba	Brkt	Tiba	Brkt	Tiba	Brkt	Tiba	Brkt
KMP. KIRANA IX	7	Merak	23:30	0:42	5:30	6:42	11:30	12:42	17:30	18:42
	6	Bakauheni	2:30	3:42	8:30	9:42	14:30	15:42	20:30	21:42
KMP. KIRANA II	4	MERAK	2:30	3:42	8:30	9:42	14:30	15:42	20:30	21:42
		BAKAUHENI	5:30	6:42	11:30	12:42	17:30	18:42	23:30	0:42
KMP. MUSTHIKA KENCANA	4	Merak	OFF	OFF	OFF	OFF	OFF	OFF	OFF	OFF
		Bakauheni	OFF	OFF	OFF	OFF	OFF	OFF	OFF	OFF
KMP. KUMALA	1	MERAK	3:42	4:54	9:42	10:54	15:42	16:54	21:42	22:54
		BAKAUHENI	6:42	7:54	12:42	13:54	18:42	19:54	0:42	1:54

Lampiran 4.1 jadwal beroperasi kapal KM. Kumala

DAFTAR PUSTAKA

- Annex I. (2004) Safety Of Life At Sea (SOLAS). Consolidated Edition. Fourth Edition International Maritime Organization
- Bungin. (2011). Penelitian Kualitatif. Jakarta : Kencana Predana Media.
- Creswell, J. W. (1994) *Research Design Qualitative And Quantitative Aproaches*. Sage Publications. London.
- <http://www.standard-club.com>, Crish Spencer. Standard Cargo, 08 Desember2014.
- Istopo, C. (1999). *Kapal Dan Muatannya*. Ancol, Jakarta: C.A.A.I.P/P.L.A.P.
- Lexy J, M. (2002). Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Made Of Safe Working Practice For Merchant Seamen*.
- Sarwono, J. (2006). Metode Penelitian Kuantitatif Dan Kualitatif. Yogyakarta:Graha Ilmu.