

**ANALISIS PROSES PEMBONGKARAN MUATAN BATU BARA
DI KAPAL MV. INTAN BARUNA DI PLTU HOLTEKAMP
JAYAPURA**



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

Disusun Oleh:

**RIZAL NUR RAHMAN
NIT. 51145132. N**

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

2019



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

**ANALISIS PROSES PEMBONGKARAN MUATAN BATU BARA
DI KAPAL MV. INTAN BARUNA DI PLTU HOLTEKAMP
JAYAPURA**



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

Disusun Oleh:

**RIZAL NUR RAHMAN
NIT. 51145132. N**

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

2019



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS LAMBATNYA FASILITAS PROSES BONGKAR MUATAN BATU BARA
KAPAL MV. INTAN BARUNA SHIP TO SHIP DI PLTU HOLTEKAMP JAYAPURA
ANCHORAGE**

Disusun Oleh :

RIZAL NUR RAHMAN

NIT. 51145132. N

Telah disetujui dan diterima dan selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 13 Februari 2019

Dosen Pembimbing I,



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

Penata Tingkat I (IV/b)

NIP.19561020 198303 1 002

Dosen Pembimbing II,



R.A.J. SUSILO HADI WIBOWO, S.IP, MM

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19560121 198103 1 005

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika



Capt. ARIKA PALAPA, M.Si, M.Mar

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19760709 199808 1 001



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

HALAMAN PENGESAHAN

ANALISIS PROSES PEMBONGKARAN MUATAN BATU BARA DI KAPAL MV. INTAN BARUNA DI PLTU HOLTEKAMP JAYAPURA

Disusun Oleh:

RIZAL NUR RAHMAN
NIT.51145132.N

Telah disetujui dan disahkan, oleh Dewan Penguji serta dinyatakan lulus
dengan nilai..... padatanggal...19 FEBRUARI.....2019

Renguji I



Capt. H. S. SUMARDI, S.H., M.M., M.Mar.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP.19560625 198203 1 002

Penguji II



Capt. HADI SUPRIYONO, M.Mar, M.M.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP.19561020 198303 1 002

Penguji III



SRI PURWANTINI, S.E., S.Pd, M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP.19661217 198703 2 002

Dikukuhkan oleh:

**DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

Dr. Capt. MASHUDI ROFIQ, M.Sc, M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19670605 199808 1 001



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : RIZAL NUR RAHMAN

NIT : 51145132.N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwas kripsi yang saya buat dengan judul, “Analisis Lambatnya Fasilitas Proses Bongkar Muatan Batu Bara Kapal MV. Intan Baruna Ship To Ship Di PLTU Holtekamp Jayapura Anchorage” Adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 13 Februari 2019

Yang menyatakan



RIZAL NUR RAHMAN
NIT.51145132. N



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

MOTTO

1. Tuhan menciptakan kedua mata kita di depan karena kita harus terus melihat ke depan, bukan ke belakang dan terpaku pada masa lalu.
2. Selalu jadi diri sendiri tidak peduli apa yang mereka katakan dan jangan pernah menjadi orang lain meskipun mereka tampak lebih baik dari anda.
3. Kesuksesan hanya dapat diraih dengan segala upaya dan usaha yang disertai dengan doa, karena sesungguhnya nasib seseorang manusia tidak akan berubah dengan sendirinya tanpa berusaha.
4. Hidup adalah pelajaran tentang kerendahan hati, selama ada keyakinan semua akan menjadi mungkin.
5. Jangan melihat masa lampau dengan penyesalan, jangan pula melihat masa depan dengan ketakutan, tetapi lihatlah sekitar anda dengan penuh kesadaran.
6. Hidup adalah sebuah tantangan, maka hadapilah. Hidup adalah sebuah lagu, maka nyanyikanlah. Hidup adalah sebuah mimpi, maka sadarilah. Hidup adalah sebuah permainan, maka mainkanlah. Hidup adalah cerita, maka nikmatilah. (Bhagawan Sri Sthya Sai Baba)



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

HALAMAN PERSEMBAHAN

Penulisan skripsi ini saya persembahkan kepada:

1. Kedua orang tua saya yaitu Bapak Khamin dan Ibu Suwarti yang tak henti-hentinya memberikan semangat, doa, kasih sayang, dan dorongan kepada saya. Terimakasih atas perjuangan bapak ibu selama ini.
2. Capt. Hadi Supriyono, M.Mar, M.M. selaku dosen pembimbing materi skripsi yang membantu dan memberi kelancaran dalam proses pembuatan skripsi.
3. R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M. selaku dosen pembimbing penulisan skripsi yang selalu memberi bimbingan dan dukungan.
4. Teman-teman kelas Nautika VIII D, rekan satu kelompok bimbingan skripsidan seluruh teman-teman angkatan LI, terima kasih atas dukungan dan kebersamaan selama ini.
5. Rekan dan junior saya dari Semarang yang tinggal bersama di Mess Kawi 3b, terima kasih atas dukungannya.
6. Nita Anggraeni, seseorang yang selalu memberikan perhatian dan semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. Untuk semua *crew* MV. Intan Baruna yang telah memberikan ilmu yang bermanfaat semoga kelak saya dapat menjalankan tugas menjadi *Officer* dengan baik dan penuh tanggung jawab setelah lulus dari Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
8. Seluruhpihak yang telah membantu dan memberikan semangat hingga terselesaikannya skripsi ini.



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

KATA PENGANTAR

Puji syukur kita panjatkan kehadiran Allah SWT, karena dengan rahmat dan petunjuk-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Proses Pembongkaran Muatan Batu Bara Di Kapal Mv. Intan Baruna Di PLTU Holtekamp Jayapura”. Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat guna mendapatkan sebutan Sarjana Terapan Pelayaran di bidang Nautika Program Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Selama penyusunan skripsi ini tidak sedikit mendapat kesulitan yang diakibatkan keterbatasan pengetahuan penulis, namun berkat dukungan dan dorongan semangat dari pihak-pihak yang telah membantu maka penyusunan skripsi ini dapat diselesaikan. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih kepada:

1. Dr. Mashudi Rofiq, M.Sc, M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Arika Palapa, M.Si, M.Mar selaku Ketua Prodi Nautika.
3. Capt. Hadi Supriyono, M.Mar, M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Bapak R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M. selaku Dosen Pembimbing Penulisan.
5. Nakhoda beserta seluruh *crew* MV. Intan Baruna
6. Dosen dan seluruh Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah membantu dan atas dukungan semangat juga bantuan doa sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini.

7. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih banyak kekurangan, kritik dan saran yang membangun penulis harapan untuk kesempurnaan di kemudian hari. Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua khususnya bagi Taruna PIP Semarang.





PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Halaman Persetujuan.....	ii
Halaman Pengesahan.....	iii
Halaman Pernyataan.....	iv
Halaman Motto.....	v
Halaman Persembahan.....	vi
Kata Pengantar.....	vii
Daftar Isi.....	ix
Daftar Gambar.....	xi
Daftar Tabel.....	xii
Daftar Lampiran.....	xiii
Abstraksi.....	xiv
Abstract.....	xv
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Perumusan Masalah.....	4
C. Tujuan Penelitian.....	4
D. Manfaat Penelitian.....	4
E. Sistematika Penulisan.....	5

BAB II.	LANDASAN TEORI	
	A. Tinjauan Pustaka.....	8
	D. Kerangka Pikir Penelitian.....	20
BAB III.	METODE PENELITIAN	
	A. Metode Penelitian.....	21
	B. Waktu dan Tempat Penelitian.....	22
	C. Sumber Data.....	23
	D. Metode Pengumpulan Data.....	24
	E. Teknik Analisa Data.....	27
BAB IV.	ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Gambaran umum obyek yang diteliti.....	30
	B. Analisis Data.....	36
	C. Pembahasan Masalah.....	44
BAB V.	PENUTUP	
	A. Simpulan.....	71
	B. Saran.....	72



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

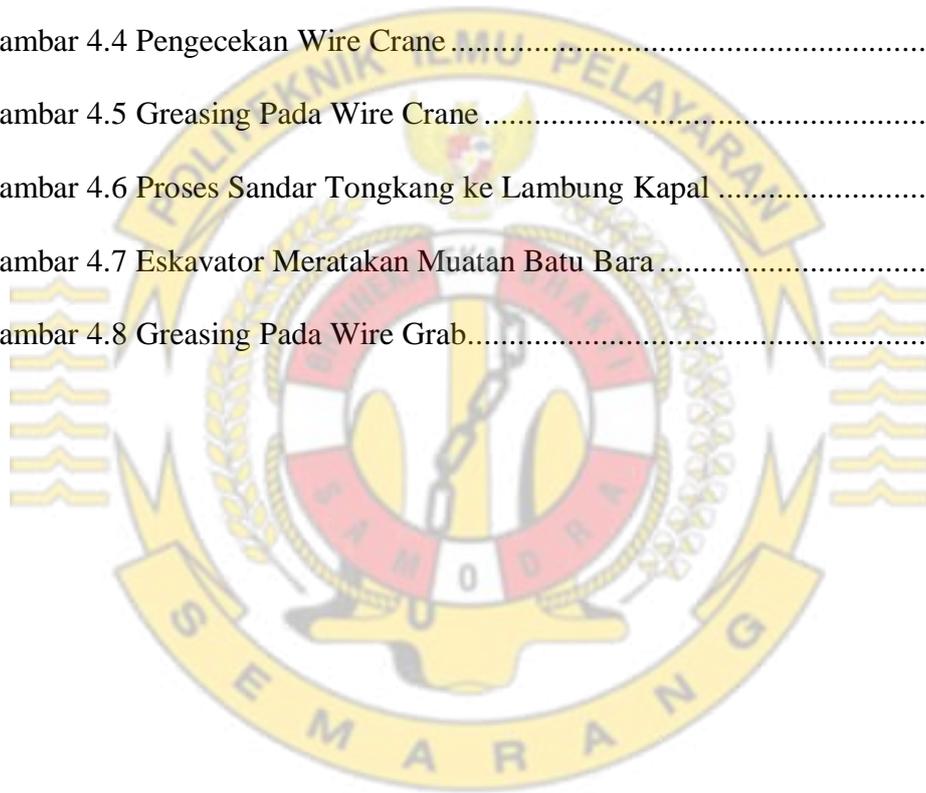
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Kerangka Pikir Penelitian.....	20
Gambar 4.1 Kapal MV. Intan Baruna.....	33
Gambar 4.2 Proses Perbaikan Grab Nomer 2.....	36
Gambar 4.3 Wire Crane yang Rusak	41
Gambar 4.4 Pengecekan Wire Crane.....	42
Gambar 4.5 Greasing Pada Wire Crane.....	44
Gambar 4.6 Proses Sandar Tongkang ke Lambung Kapal	45
Gambar 4.7 Eskavator Meratakan Muatan Batu Bara	48
Gambar 4.8 Greasing Pada Wire Grab.....	55





PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 <i>Crew list</i> MV. Intan Baruna.....	31
Tabel 4.2 Ship Particular MV. Intan Baruna.....	32
Tabel 4.3 Penilaian/prioritas Masalah.....	38





PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 *Crew List*
- Lampiran 2 *Ship's Particular*
- Lampiran 3 Transkrip Wawancara





PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

ABSTRAKSI

Rizal Nur Rahman, 51145132 N, 2019, “Analisis Proses Pembongkaran Muatan Batu Bara Di Kapal Mv. Intan Baruna Di PLTU Holtekamp Jayapura”, Diploma IV, Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing: (I) Capt. Hadi Supriyono, M.Mar, M.M. (II) R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M.

Pada tanggal 30 April 2017 kapal MV. Intan Baruna sedang melaksanakan pembongkaran muatan batu bara di PLTU Holtekamp Jayapura dan terjadi suatu permasalahan diantaranya adalah keterlambatan pembongkaran. Hal ini disebabkan karena sering terjadi kerusakan pada peralatan muat bongkar seperti *Hydraulic Cylinders* yang patah dan putusnya *wire grab* pada saat proses bongkar muatan, kerusakan ini dikarenakan perawatan tidak tepat pada peralatan bongkar tersebut sehingga mengakibatkan keterlambatan. Tujuan dari penelitian adalah untuk mengetahui penyebab-penyebab terjadinya keterlambatan pada saat proses pembongkaran muatan batu bara dan untuk menjalankan upaya-upaya yang dilakukan dalam menanggulangi permasalahan yang terjadi guna meningkatkan kelancaran proses pembongkaran muatan

Metode penelitian yang digunakan peneliti dalam menyampaikan masalah adalah metode kualitatif dengan menghasilkan data deskriptif untuk menggambarkan dan menguraikan objek yang diteliti. Peneliti menggunakan teknik analisa data USG (*Urgency, Seriousness, Growth*) untuk menentukan masalah yang menjadi prioritas utama dalam masalah keterlambatan pembongkaran muatan sehingga dapat ditemukan pemecahannya.

Dari hasil penelitin diatas dapat disimpulkan bahwa yang menyebabkan proses proses bongkar muatan batu bara kapal di PLTU Holtekamp Jayapura mengalami keterlambatan adalah faktor rusaknya alat bongkar muat, hal ini dikarenakan kurangnya ketelitian para crew dalam melaksanakan perawatan pada alat bongkar muat di atas kapal. Tindakan yang dilakukan untuk mengatasi keterlambatan pembongkaran batu bara tersebut yaitu dengan melakukan perawatan khusus kepada alat bongkar muat saat dari pelabuhan muat ke bongkar atau dari pelabuhan muat ke bongkar.

Kata kunci: *proses bongkar muat, batu bara, metode USG, perawatan*

ABSTRACT

Rizal Nur Rahman, 51145132 N, 2019, "Analysis of the Process Discharging of Coal Cargo on Ship MV. Intan Baruna in the PLTU Holtekamp Jayapura", Diploma IV, Nautika, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor: (I) Capt. Hadi Supriyono, M.Mar, M.M. (II) R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M.

On April 30, 2017 the MV. Intan Baruna is carrying out the discharge of coal loads at the PLTU Holtekamp Jayapura and a problem has occurred including delays in discharge. This is due to frequent damage to loading and unloading equipment such as broken Hydraulic Cilinders and wire grabs during the loading and unloading process, this damage is due to improper maintenance of the unloading equipment resulting in delays. The purpose of the research is to find out the causes of delays during the process of dismantling coal loads and to carry out efforts made in overcoming the problems that occur to improve the smooth process of loading and unloading.

The research method used by researchers in conveying problems is a qualitative method by producing descriptive data to describe and describe the object under study. The researcher used the technique of analyzing USG data (Urgency, Seriousness, Growth) to determine the problem which was the top priority in the matter of the delay in the dismantling of the cargo so that the solution could be found.

From the results of the research above, it can be concluded that the delay in the loading and unloading process of ships at the PLTU Holtekamp Jayapura is a factor in the breakdown of loading and unloading equipment, due to a lack of accuracy of the crew in carrying out loading and unloading equipment on board. The action taken to overcome the delay in the discharging of coal is by carrying out special maintenance for loading and unloading equipment from the port loading to unloading or from the port loading to unloading.

Keywords: *loading and unloading process, coal, ultrasound method, maintenance*



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Transportasi laut merupakan suatu unsur yang sangat penting dalam dunia perdagangan sehingga kebutuhan akan transportasi khususnya di bidang kelautan sangat besar. Hal ini disebabkan karena pada saat ini transportasi laut merupakan suatu alat yang paling efisien yang dapat mengangkut barang atau penumpang dari satu tempat ke tempat lain dengan menempuh jarak yang jauh dengan biaya yang relatif murah.

Di dunia perdagangan pada saat ini penggunaan transportasi laut sangatlah diminati karena transportasi laut dianggap lebih memiliki nilai ekonomis yang tinggi dalam pengangkutan barang. Angkutan laut memegang peranan yang sangat penting karena angkutan laut merupakan sarana penghubung dari daerah satu ke daerah lain. Semakin baik dan lancar sarana transportasi laut, maka semakin lancar pula proses perkembangan suatu negara.

Salah satu tujuan pengangkutan melalui kapal laut adalah mengangkut muatan melalui laut dengan cepat dan selamat sampai ke pelabuhan tujuan. Kelancaran operasional kapal ditentukan oleh kondisi operasional kapal waktu melakukan kegiatan muat bongkar.

Untuk kelancaran kegiatan muat bongkar dari dan ke kapal, alat bongkar muat merupakan salah satu faktor yang penting untuk menjamin

kegiatan muat bongkar di pelabuhan. Dalam pelaksanaannya kegiatan muat bongkar sering mengalami hambatan, baik hambatan sewaktu kapal dalam perjalanan menuju pelabuhan bongkar maupun hambatan pada waktu kapal sedang membongkar di pelabuhan bongkar.

Agar proses bongkar muat muatan berhasil dengan baik, haruslah mengikuti prinsip-prinsip dari pematatan muatan. Menurut Isotop (1991:1) prinsip-prinsip dari pematatan muatan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Melindungi kapal (membagi muatan secara tegak dan membujur)
2. Melindungi muatan agar tidak rusak saat dimuat, selama berada di kapal, dan selama pembongkaran di pelabuhan tujuan.
3. Melindungi awak kapal dan buruh dari bahaya muatan.
4. Menjaga agar pemuatan dilaksanakan secara teratur dan sistematis untuk menghindarkan terjadinya *long hatch* (penumpukan muatan pada satu palka), *over stowage* (muatan yang tidak terbongkar di pelabuhan), sehingga biayanya sekecil mungkin, dan muat bongkar dilaksanakan dapat dilakukan dengan cepat dan aman.
5. *Stowage* (pemuatan) harus dilakukan sedemikian rupa hingga *broken stowage* (sebagian ruang yang tidak terisi muatan) sekecil mungkin.

Hal ini merupakan faktor pokok dari proses muat bongkar. Dengan terlaksananya prinsip-prinsip di atas maka proses muat bongkar tersebut akan berlangsung dengan teratur, sistematis, cepat, aman dan terkendali serta biaya yang dikeluarkan ditekan sekecil mungkin.

Di kapal MV. Intan Baruna, tempat dimana penulis melakukan prala (praktek laut) dan melakukan penelitian pada saat proses muat bongkar batu

bara dalam bentuk curah dari kapal ke darat yang menggunakan *grab*, masih terdapat kendala yang membuat proses muat bongkar tersebut berjalan dengan lambat. Hal ini disebabkan karena sering terjadi kerusakan pada peralatan muat bongkar seperti *hidraulic cylinders* yang patah dan putusny *wire grab* pada saat proses bongkar muatan. Kerusakan peralatan muat bongkar disebabkan oleh kondisi peralatan muat bongkar yang tidak layak dikarenakan perawatan yang tidak tepat pada peralatan bongkar tersebut. Tentunya hal ini membuat proses muat bongkar tersebut berjalan lambat sehingga proses muat bongkar tidak sesuai dengan prinsip-prinsip yang telah disebutkan di atas. Selain itu kebiasaan para buruh yang sering menunda pekerjaan apabila ada kejadian yang diluar dari pekerjaan mereka, misalnya salah satu anggota keluarga mereka ada yang meninggal maka pekerjaan mereka akan ditinggal dan kembali bekerja setelah satu minggu setelah hari kematian. Dari uraian di atas, terlihat bahwa faktor yang menjadi kendala dan mengakibatkan keterlambatan adalah fasilitas peralatan muat bongkar. Dengan alasan tersebut, maka penulis tertarik untuk menuangkan dalam skripsi yang berjudul “ANALISIS PROSES PEMBONGKARAN MUATAN BATU BARA DI KAPAL MV. INTAN BARUNA DI PLTU HOLTEKAMP JAYAPURA”.

Hal ini bertujuan untuk mencari cara penanggulangan yang tepat dalam mengatasi kendala pada pelaksanaan pembongkaran batu bara dalam bentuk curah yang berpegang pada prosedur pembongkaran yang baik, yang nantinya diharapkan akan dapat meningkatkan kelancaran pelaksanaan bongkar muatan yang cepat, aman, dan terkendali.

B. Perumusan masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang diuraikan di atas, penulis mengidentifikasi pokok-pokok permasalahan yang dirumuskan sebagai berikut:

1. Mengapa proses bongkar muatan batu bara kapal di PLTU Holtekamp Jayapura mengalami keterlambatan?
2. Mengapa muatan batu bara di kapal MV. Intan Baruna dapat terbakar?

C. Batasan masalah

Agar pembahasan dalam skripsi ini tidak terlalu luas maka penulis memberikan batasan-batasan yang akan dibahas adalah menitik beratkan pada waktu kapal melakukan pembongkaran muatan batu bara di atas kapal pada saat berlabuh jangkar di PLTU Holtekamp Jayapura.

D. Tujuan penelitian

Tujuan diadakannya penelitian di atas kapal MV. Intan Baruna pada saat kegiatan pembongkaran adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penyebab penyebab terjadinya keterlambatan pada saat proses pembongkaran muatan batu bara.
2. Untuk mengetahui bagaimana cara meminimalisir terbakarnya muatan batu bara di MV. Intan Baruna.

E. Manfaat penelitian

Dengan diadakannya penelitian dan penulisan skripsi ini, penulis berharap akan beberapa manfaat yang akan dicapai diantaranya:

1. Manfaat secara teoritis
 - a. Menambah pengetahuan bagi penulis maupun pembaca tentang bagaimana cara penanganan yang benar dalam pelaksanaan pembongkaran muatan dari kapal ke tongkang.
 - b. Sebagai sumbangan bagi pembaca baik secara langsung maupun tidak langsung, sehingga pada akhirnya dapat bermanfaat dalam peningkatan ilmu pengetahuan tentang penanganan pembongkaran yang baik dan benar.
 - c. Menambahkan wawasan khususnya bagi insan maritim tentang cara penanggulangan muatan batu bara yang berasap.
2. Manfaat secara praktis
 - a. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan dalam memperbaiki pelaksanaan pembongkaran muatan di atas kapal, khususnya dalam hal pembongkaran batu bara yang biasanya kurang sesuai dengan prosedur yang ada di atas kapal, sehingga pada akhirnya akan mengurangi masalah atau kasus lambatnya pembongkaran yang sering terjadi di atas kapal.
 - b. Sebagai referensi perusahaan pelayaran dalam mengetahui pentingnya peranan prosedur yang benar dalam melakukan penanganan pada muatan yang berasap

F. Sistematika penulisan

Adapun sistematika penyusunan skripsi ini dapat diartikan dalam lima bab, dimana masing-masing bab saling berkaitan satu sama lain sehingga tercapai tujuan penulisan skripsi ini. Skripsi ini diawali dengan: judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, motto, halaman, kata pengantar, daftar isi, dan abstraksi. Adapun sistematika skripsi ini adalah sebagai berikut:

BAB I. PENDAHULUAN

- A. Latar belakang
- B. Perumusan masalah
- C. Batasan masalah
- D. Tujuan penelitian
- E. Manfaat penelitian

BAB II. LANDASAN TEORI

- A. Tinjauan pustaka
- B. Kerangka pikir Penelitian

BAB III. METODE PENELITIAN

- A. Metode penelitian
- B. Lokasi penelitian
- C. Data dan sumber data
- D. Metode pengumpulan data
- E. Teknik analisa data

BAB IV. ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

- A. Gambaran umum obyek yang diteliti
- B. Hasil penelitian
- C. Pembahasan masalah

BAB V. PENUTUP

- A. Kesimpulan
- B. Saran

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN





PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan pustaka

1. Pengertian analisis

Dalam kamus Bahasa Indonesia karangan Peter Salim dan Yenni Salim (2000) menjabarkan pengertian analisis sebagai berikut:

- a. Analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (perbuatan, karangan, dan sebagainya) untuk mendapatkan fakta yang tepat (asal usul, sebab, penyebab dan sebagainya).
- b. Analisis adalah penguraian pokok personal atas bagian-bagian tersebut dan hubungan antar bagian untuk mendapatkan pengertian yang tepat dengan pemahaman secara keseluruhan.

Dalam kamus besar Bahasa Indonesia Departemen Pendidikan Nasional (2005) menjelaskan bahwa analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya. Sedangkan secara umum menyebutkan pengertian analisis adalah penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan.

2. Pengertian bongkar dan muatan

a. Pengertian Bongkar

Bongkar atau pembongkaran dalam pelayaran niaga adalah dimana barang yang ada di dalam kapal dengan satu alat mekanisme yang

biasa disebut dengan *crane* atau diturunkan untuk dimasukkan ke dalam gudang penimbunan atau dapat juga dari kapal terus ke atas truk atau kereta api yang akan dibawa maju ke gudang milik si truk atau kereta api yang akan dibawa maju ke gudang milik si penerima barang (*consigne*).

b. Pengertian Muatan

Seperti yang dikemukakan oleh Sudjatmiko (2000:64) pengertian muatan adalah muatan Kapal adalah segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/barang di pelabuhan atau pelabuhan tujuan.

3. Pengertian bongkar muat

- a. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 33 (2001:5) : Kegiatan bongkar muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga dilambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang/lapangan dibawa ke atas truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*)
- b. Bongkar-Muat menurut PP. No. 17/1988 didefinisikan sebagai: Suatu kegiatan jasa yang bergerak yang membongkar ataupun memuat benda atau barang baik dari kapal atau ke kapal yang meliputi dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.

c. Keputusan Menteri Perhubungan berdasarkan Undang-Undang No. 21 Tahun 2000, Km No.14 Tahun 2002, Bab I Pasal 1, Bongkar muat adalah: Kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang-barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang atau lapangan di bawa ke atas truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*).

d. Menurut KM No. 25 Tahun 2002 Pasal 1 tentang Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayaran Jasa Bongkar Muat dari dan ke Kapal di Pelabuhan:

a) *Stevadoring* : Pekerjaan membongkar darang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.

b) *Cargodoring* : Pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala-jala (*ekstackle*) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan selanjutnya menyusun di gudang lapangan atau sebaliknya.

c) *Receiving/delivery*: Pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan atau sebaliknya.

4. Prinsip prinsip memuat

Dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat di atas kapal tidak terlepas dari dukungan alat-alat dan anak buah kapal juga kondisi kapal yang dioperasikan. Menurut Arso Martopo (2001 : 2) proses penanganan dan pengoperasian muatan didasarkan pada prinsip-prinsip pemuatan:

a. Melindungi kapal (*To protect the ship*)

Adalah untuk menjaga agar kapal tetap selamat selama kegiatan bongkar muat maupun dalam pelayaran agar layak laut dengan menciptakan suatu keadaan perimbangan muatan kapal.

b. Melindungi muatan (*To protect the cargo*)

Adalah melindungi muatan agar tidak rusak sewaktu dimuat, selama berada di kapal, maupun sewaktu dilakukan pembongkaran di pelabuhan tujuan. Dalam perundang-undangan internasional dinyatakan bahwa perusahaan pelayaran atau pihak kapal bertanggung jawab atas keselamatan dan keutuhan muatan, muatan yang diterima di atas kapal secara kualitas dan kuantitas harus sampai ditempat tujuan dengan selamat dan utuh, oleh karenanya pada waktu memuat, di dalam perjalanan maupun pada saat membongkar haruslah diambil tindakan untuk mencegah kerusakan muatan tersebut.

c. Keselamatan kerja buruh dan anak buah kapal (*Safety of crew and Longshoreman*)

Untuk menjamin keselamatan kerja dan keselamatan kerja buruh-buruh serta anak buah kapal, maka dalam operasi bongkar muat kapal perlu diperhatikan beberapa hal, antara lain:

- 1) Tugas-tugas anak buah kapal selama proses pemuatan dan pembongkaran
 - 2) Keamanan pada waktu pemuatan dan pembongkaran muatan
- d. Memuat/membongkar muatan secara tepat dan sistematis (*To obtain rapid and systematic loading and discharging*)

Melaksanakan bongkar muat diusahakan agar tidak memakan waktu banyak, maka sebelum kapal tiba di pelabuhan pertama (*first port*) di suatu Negara, harus sudah tersedia rencana pemuatan dan pembongkaran (*stowage plan*).

- e. Memenuhi ruang muat (*To obtain maximal use of available cubic of the ship*)

Penggunaan ruang muat semaksimal mungkin, dalam melakukan pemuatan harus diusahakan agar semua ruang muat terisi penuh oleh muatan atau kapal dapat muat sampai maksimal, pemanfaatan ruang muat dengan semaksimal mungkin berkaitan dengan penuasaan ruang rugi (*Broken Stowage*).

5. Pengertian dalam pemuatan

- a. *Optimal cargo* adalah muatan yang memiliki lebih dari satu pelabuhan bongkar dan menunggu keputusan *shipper*, misalnya: Tanjung Perak / Singapore / Tokyo
- b. *Delicate cargo* adalah muatan yang peka terhadap bau-bauan.
- c. *Filter cargo* adalah muatan yang dipakai untuk mengisi ruangan yang tidak bias dipakai (mengisi *broken stowage*).
- d. *Heavy lift cargo* adalah muatan berat, yaitu muatan yang beratnya melebihi kemampuan daya angkat *boom/derrick* kapal.

- e. Odorous cargo adalah muatan yang mengeluarkan bau yang dapat merusak muatan lain karena baunya.
- f. *Longlength cargo* adalah muatan yang panjangnya melebihi panjang mulut palka (*hatch coaming*).

6. Pembongkaran

Menurut Martopo (200:11) pengertian muat bongkar adalah:

a. Muat Dermaga

Yaitu pekerjaan memuat barang dari atas atau dari dalam gudang dengan menggunakan *derrick/conveyor* untuk ditempatkan di palka kapal.

b. Muat Bongkar

Yaitu kegiatan pelayanan memuat atau membongkar suatu muatan dari dermaga dengan menggunakan *derrick* atau *crane* atau dengan alat bongkar muat lainnya. Sedangkan data-data muatan yang diperlukan untuk pelaksanaan bongkar muat adalah:

- 1) Jenis dan jumlah muatan.
- 2) Bentuk angkutan penyerahan.
- 3) Daftar barang/muatan berat, muatan khusus ataupun muatan berbahaya.

Dari referensi tersebut penulis dapat menyimpulkan bahwa pengertian pembongkaran ialah suatu kegiatan pelayanan dalam membongkar suatu muatan yang berada di dalam palka atau *deck* (geladak) pada sebuah kapal dengan alat bongkar pada kapal tersebut

ke dermaga/pelabuhan atau ke dalam gudang dimana pelaksanaannya harus membutuhkan dokumen atau data-data muatan.

7. Muatan curah batu bara

Muatan curah batu bara adalah muatan kering yang masih belum diolah bentuknya dan tidak dikemas dalam karung, bungkusan atau kantung. Dalam pemuatan langsung dalam palka, adapun hal-hal yang perlu diperhatikan dengan muatan curah batu bara adalah:

a. Penanganan muatan curah batu bara

Muatan batu bara di kapal dalam bentuk curah. Dalam pemuatan atau pembongkaran batu bara harus diperhatikan oleh bahaya yg ditimbulkannya, yaitu:

- 1) Gas tambang, yaitu dapat menimbulkan ledakan
- 2) Cepat menngas/membara, apabila terdapat cukup zat asam sehingga ada bahaya kebakaran.
- 3) Dapat runtuh atau bergeser, apalagi kalau berbentuk butir-butir bulat sehingga dapat membahayakan lingkungan sekitarnya.

b. Adanya gas tambang

Gas tambang sebagian besar terdiri dari unsur muatan yang tidak berwarna dan tidak berbau, sehingga tidak dapat langsung dipantau oleh panca indera biasa. Jika sampai terjadi percampuran antara gas ini dengan udara, api terbuka atau percikan api, maka dapat menimbulkan ledakan hebat.

Untuk memeriksa adanya gas tambang maka setiap kapal yang mengangkut muatan batu bara harus dilengkapi dengan alat pengukur

gas, baik yang menggunakan tabung-tabung kaca yang sudah berisi dengan zat kimia atau dengan menggunakan alat gas detector untuk mengontrol adanya gas tambang yang biasa disebut "*Ringrase Gas Mining Detector*".

c. Batu bara bisa membara dan terbakar sendiri

Karena sifat batu bara itu menyerap zat asam kemudian memampatkannya maka akan terjadi kenaikan suhu. Pada suatu kondisi tertentu tercapailah suatu suhu dimana batu bara itu akan menngas atau membara sendiri dan terbakar. Pada suhu 50° Celcius merupakan suhu yang dianggap kritis. Dulu ada anggapan bahwa batu bara yang lembab dan basah akan menngas lebih cepat dari pada yang kering.

Ternyata berdasarkan *survey* anggapan tersebut tidak benar. Justru yang membahayakan itu kotoran-kotoran dan potongan kayu, bahan – bahan yang bercampur dengan minyak seperti karung bekas, majun, dan sebagainya. Pecahan gumpalan batu bara yang menjadi gumpalan yang lebih kecil akan menambah gejala penngasan dan terbakar. Oleh karena itu saat muat atau bongkar harus dicurahkan secara pelan pada jarak yang cukup kecil dari atas permukaan muatan, agar pecahnya berkurang. Batu bara yang baru diambil dari tempat penambangan akan lebih banyak

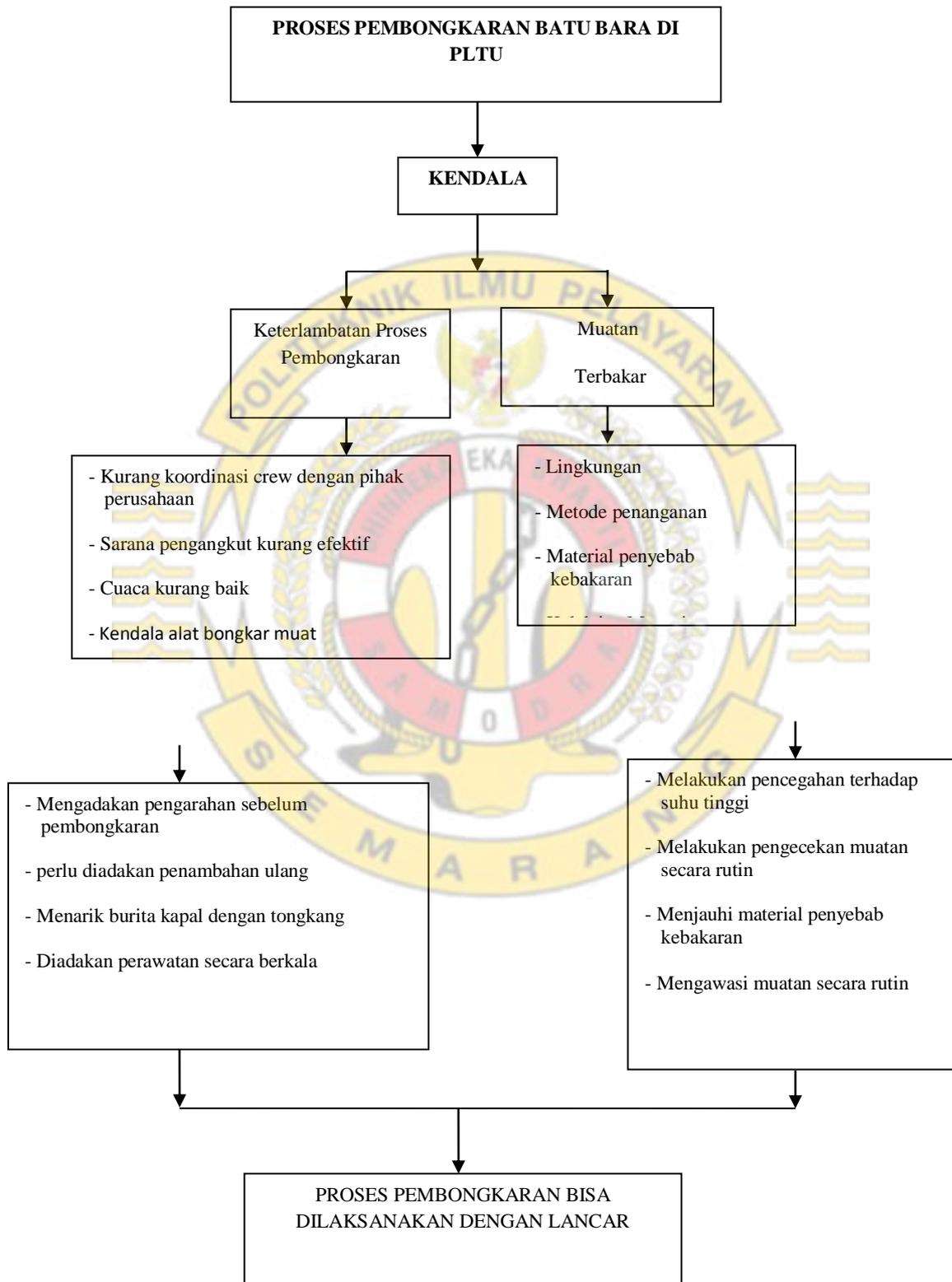
menghisap zat asam yang mengandung uap air. Jadi bila pecah waktu dicurahkan akan menimbulkan *Carbon Dioxide*, ini merupakan reaksi permukannya semakin kecil maka semakin sedikit zat asam yang dihisapnya.

B. Kerangka pikir penelitian

Untuk mempermudah memahami skripsi ini maka penulis membuat suatu kerangka berpikir yang merupakan penerapan secara kronologi dalam menjawab pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan kosep-konsef. Pemaparan ini di gambarkan dalam bentuk bagan air yang sederhana yang disertai dengan penjelasan singkat mengenai bagan tersebut. Dimana dalam bagan tersebut dijelaskan tentang bagaimana keterlambatan pembongkaran muatan kerja, apakah pelaksanaannya sudah dengan ketentuan yang telah diterapkan oleh pihak perusahaan.

Dalam skripsi ini akan dibahas mengenai keterlambatan pembongkaran muatan dimana seluruh *crew* atau *officer* harus mengetahui prosedur bongkar muat pada muatan curah batu bara dimana dalam suatu kejadian keterlambatan pembongkaran pasti ada penyebabnya, maka dari itu akan dicari penyebab dari lambatnya bongkar muatan, maka diharapkan akan ada solusi yang tepat dalam mencegah terulangnya kembali lambat bongkar muatan tersebut, sehingga masalah keterlambatan pembongkaran muatan dapat ditingkatkan semaksimal mungkin dan keterlambatan dapat ditekan seminimal mungkin.

KERANGKA PIKIR PENELITIAN





PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Lambatnya pada saat bongkar muatan merupakan suatu hal yang sangat tidak diinginkan oleh pihak manapun terutama yang disebabkan oleh pengaruh faktor kerusakan pada alat bongkar muat. Berbagai permasalahan muncul akibat rusaknya alat bongkar muat sehingga menimbulkan dampak ataupun kerugian bagi pihak-pihak yang terkait. Dari pembahasan sebelumnya dapat disimpulkan bahwa:

1. Yang menyebabkan proses bongkar muatan batu bara kapal di PLTU Holtekamp Jayapuramengalamiketerlambatanadalah faktor rusaknya alat bongkar muat, hal ini dikarenakan kurangnya ketelitian para *crew* dalam melaksanakan perawatan pada alat bongkar muat di atas kapal.
2. Faktor-faktor yang menyebabkanmuatanbatubara yang terbakar di MV. IntanBarunaadalah:
 - a) Kurangnyapengetahuanawakkapalterhadapbahaya yang ditimbulkandancarapenanggulanganmuatanbatubara yangterbakar.
 - b) Adanyaruangkosongdalampalka.
 - c) Sifatbatubara yang mengeluarkan gas yang mudahterbakar.
 - d) Kondisilingkungansekitar yang bersuhutinggi (panas) yang memicumuatanbatubaraterbakar

B. Saran

Sebagai langkah agar pelaksanaan bongkar muatan diatas kapal dapata dilakukan secara maksimal untuk kedepannya, peneliti memberikan beberapa saran yang diharapkan dalam pelaksanaan pembongkaran muatan dapat dilakukan secara efektif. Adapun saran-saran dari peneliti dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Untuk kelancaran proses pembongkaran sebaiknya perawatan terhadap peralatan bongkar muat dilakukan secara rutin setidaknya satu minggu sekali, tidak menunggu sampai peralatan bongka rmuat rusak terlebih dahulu sehingga tidak terjadi keterlambatan pembongkaran muatan
2. Untuk menghindari bahaya muatan terbakar sebaiknya:
 - a) Bertukar informasi kepada crew kapal mengena isifat muatan dan tindakan yang dilakukan sehingga dapat mencegah terjadinya muatan yang terbakar.
 - b) Penggunaan ruang muat semaksimal mungkin agar tidak ada *broken stowage*
 - c) Melakukan pengaturan ventilasi ruang muat sebaik mungkin.
 - d) Memaksimalkan pengawasan terhadap proses bongkar muat.



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

DAFTAR PUSTAKA

- Martopo, Arso. Soegiyanto. 2004. *Penanganan dan Pengaturan Muatan*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
- Moleong, Lexy J. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya
2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya
- Nazir. 2005. *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia
- Presiden RI. 2003. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan Perairan*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran
- Saleh, Mursid. 2003. *Metode Pengumpulan Data*. Semarang: Universitas Negeri Semarang
- Salim, Abbas. 2004. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo Perkasa
- Sarwono, Jonathan. 2006. *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Soegiyanto. 2004. *Stabilitas Kapal*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
- Soesanto. 2003. *Identifikasi dan Pengembangan Masalah Penelitian*. Semarang: Universitas Negeri Semarang
- Tim Penyusun PIP Semarang. *Meteorologi*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
- Tim Unit Bahasa PIP Semarang. *Manajemen Kapal*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019



PT.SAMUDERA INDONESIA SHIP MANAGEMENT

MV.INTAN BARUNA / JZMO

CREW LIST

NAME OF VESSEL : MV.INTAN BARUNA

G . R . T : 17019

N . R . T : 10101

FLAG : INDONESIA

CALL SIGN : J Z M O

NO	N A M A	R A N K	CERTIFICATE OF COMPETENCY	NUMBER OF CERTIFICATE	SEAMAN BOOK	
					NUMBER	DATE OF EXPIRE
1	Tony Darius	Master	CoC Deck Officer Class I	6200039568N10215	E116508	29 Aug 2019
2	Mochamad Junaedi	Ch.Off	CoC Deck Officer Class I	6200077992N10114	C031027	28 Dec 2018
3	Tel Aviv Purba	2nd.Off	CoC Deck Officer Class III	6200157925N30102	Y080442	11 Oct 2018
4	Dian Wahyu Saputra	3rd.Off	CoC Deck Officer Class III	6201657534N30315	A026446	30 Apr 2019
5	Sumali	Ch.Eng	CoC Eng Officer Class I	6200061050T10214	E147657	20 Jan 2020
6	Abdul Rahman	2nd.Eng	CoC Eng Officer Class II	6200067975T20114	B052837	19 Mar 2018
7	Nasarudin Budianto	3rd.Eng	CoC Eng Officer Class II	6200066329T201116	C034379	01 Jan 2019
8	Catur Purnomo	4th.Eng	CoC Eng Officer Class III	6201640699T30313	Y035088	11 May 2018
9	Suparman	Elect	Rating As Able Seafarer Engine	621152656035716	E012618	08 Sep 2018
10	Achmad Boedhi Soesetyo	Bosun	CoC Watchkeeping	6200084648340217	E140004	09 Dec 2019
11	Edi Puriwiato	A.B	CoC Watchkeeping	6200080359N50203	Y074158	19 Sept 2018
12	Supardi	A.B	CoC Watchkeeping	6200540339N60103	E156662	14 Feb 2020
13	Suratno	A.B	CoC Watchkeeping	6200060638N60201	C026693	04 Dec 2018
14	Muslimin	E / F	CoC Watchkeeping	6200420511T60709	E116579	31 Aug 2019
15	Budhi Mucklis	Oiler	CoC Watchkeeping	6200075106T60201	B063417	06 May 2018
16	Usup Supratman	Oiler	CoC Watchkeeping	6200199762T60306	B082151	27 Jun 2018
17	Yanni Tonapa Masiku	Oiler	Rating As Able Seafarer Engine	6201485929420715	Y060870	13 Jul 2018
18	Dedy Alamsyah	Ch.Cook	CoC Watchkeeping	620020385N60207	E118593	12 Sept 2019
19	Ruddy Defretes	O / S	Basic Safety Training	6200031584010108	E045152	21 Des 2018
20	Ivan Harsono	Messboy	Basic Safety Training	620041375010715	E116695	31 Aug 2019
21	Rizal Nurahman	App.Deck	Basic Safety Training	6211566744010316	E080164	15 Apr 2019
22	Jeminson Sidauruk	App.Deck	Basic Safety Training	6211527457010110	D066976	29 Jun 2018
23	Dinda Julistya Pratidina	App.Deck	Basic Safety Training	6211566724010316	E057467	06-Apr-19
24	Guruh Ade Bayu Irawan	App.Eng	Basic Safety Training	6211512628010315	E002247	19 Aug 2018



Capt. Tony Darius
Master



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019



PT. SAMUDERA INDONESIA SHIP MANAGEMENT

SHIP'S PARTICULARS											
SHIP'S NAME		INTAN BARUNA			CALL SIGN		J Z M O				
OWNER		PT. PELAYARAN BAHTERA ADHIGUNA			KEEL LAID		JULY 13, 2010				
NATIONALITY		INDONESIA			DELIVERED		JAN. 10, 2013				
PORT OF REGISTRY		JAKARTA			BUILDER		IMABARI SHIPYARD				
OFFICIAL NO.		0286/ATHUB/IX/2013			HULL NO.		S-747				
CLASSIFICATION SOCIETY:		NK (NIPPON KAIJI KYOKAI)			IMO ID NO.		9633018				
TYPE OF SHIP		BULKCARRIER			OPERATOR		PT. SAMUDERA INDONESIA SHIP MANAGEMENT				
L.O.A		169.37 m			INTERNATIONAL G.R.T		17,019				
L.B.P		160.40 m			INTERNATIONAL N.R.T		10,108				
BREADTH		27.20 m			SUEZ CANAL G.T		17499.88				
DEPTH MOULDED		13.60 m			SUEZ CANAL N.T		15590.42				
MAX. HEIGHT ABOVE KEEL		40.00 m			SUEZ CERTIFICATE ISSUED		JAN. 10, 2013				
UPPER DK. LINE ABOVE KEEL		13.60 m			SUEZ CERTIFICATE NO.		13IB0001-TS				
					PANAMA CANAL TONNAGE		14,241				
					LIGHT SHIP		6390 MT				
LOAD LINE		DRAFT		FREEBOARD		DEADWEIGHT		DISPLACEMENT		TPC	
Fresh F		10.037 m		3,607 mm		28,374 MT		34,764 MT		40.2	
Summer S		9.819 m		3,825 mm		28,376 MT		34,766 MT		40.1	
MMSI NO.		525012214			WATER BALLAST CAPACITY		16049.85 m3		TANKS NO.	23	
SAT. C		452502781			FUEL OIL CAPACITY		1416.44 m3		TANKS NO.	8	
SAT. FB		Phone: +870 7733228766			DIESEL OIL CAPACITY		121.96 m3		TANKS NO.	2	
E-MAIL		jzmo@globeemail.com			LUB OIL CAPACITY		55.4 m3		TANKS NO.	4	
		mv.intanbaruna@gmail.com			FRESH WATER CAPACITY		262 m3		TANKS NO.	4	
MAIN ENGINE TYPE		HITACHI-MAN B&W 6S42MC			PROPELLER TYPE		SOLID TYPE		D.SLOW	5.2	
B.H.P		5,850 KW			PROP DIA. / BLADE		5.25M/ 4 Blades		SLOW	7.2	
F.O CONSUMP/DAY		MAX SPD(14KT)	22MT/DAY	ECO SPD(12KT)	16.5MT/DAY	PROP. PITCH		3.8309 M		HALF	9.9
AUXILIARIES		GEN. No.	3	POWER	1500KW TOTAL	PROP. TIP DRAFT		5.2 M		FULL	11.2
POWER		KW	500							SEA SPD	14
D.O CONSUMP/DAY		AT SEA	NIL	IN PORT	0.3MT/DAY	BOW THRUSTER HP		NIL		NIL	
CARGO HOLD CAPACITY											
NAME		GRAIN (M3)		GRAIN (CF)		BALE (M3)		BALE (CF)		DIMENSION	
1 CARGO HOLD		5,314.00		187,663.91		5,019.52		177,264.35		13.6 M X 16.0 M	
2 CARGO HOLD		8,148.22		287,754.39		7,831.74		276,577.90		19.2 M X 17.6 M	
3 CARGO HOLD		8,199.58		289,568.17		7,882.20		278,359.89		19.2 M X 17.6 M	
4 CARGO HOLD		8,223.83		290,424.56		7,882.20		278,359.89		19.2 M X 17.6 M	
5 CARGO HOLD		7,435.00		262,567.03		7,127.17		251,696.01		19.2 M X 17.6 M	
TOTAL		37,320.63		1,317,978.06		35,742.83		1,262,258.04			

MASTER

CAPT. TONY DARIUS
MV. INTAN BARUNA





PT. SHIP MANAGEMENT INDONESIA

SHIP'S PARTICULARS										
SHIP'S NAME		INTAN BARUNA			CALL SIGN		J Z M O			
OWNER		PT. PELAYARAN BAHTERA ADHIGUNA			KEEL LAID		JULY 13, 2010			
NATIONALITY		INDONESIA			DELIVERED		JAN. 10, 2013			
PORT OF REGISTRY		JAKARTA			BUILDER		IMABARI SHIPYARD			
OFFICIAL NO.		0286/ATHUB/IX/2013			HULL NO.		S-747			
CLASSIFICATION SOCIETY:		NK (NIPPON KAIJI KYOKAI)			IMO ID NO.		9633018			
TYPE OF SHIP		BULKCARRIER			OPERATOR		PT. SHIP MANAGEMENT INDONESIA			
L.O.A		169.37 m			INTERNATIONAL G.R.T		17,019			
L.B.P		160.40 m			INTERNATIONAL N.R.T		10,108			
BREADTH		27.20 m			SUEZ CANAL G.T		17499.88			
DEPTH MOULDED		13.60 m			SUEZ CANAL N.T		15590.42			
MAX. HEIGHT ABOVE KEEL		40.00 m			SUEZ CERTIFICATE ISSUED		JAN. 10, 2013			
UPPER DK. LINE ABOVE KEEL		13.60 m			SUEZ CERTIFICATE NO.		13IB0001-TS			
					PANAMA CANAL TONNAGE		14,241			
					LIGHT SHIP		6390 MT			
LOAD LINE		DRAFT		FREEBOARD		DEADWEIGHT		DISPLACEMENT		TPC
Fresh F		10.037 m		3,607 mm		28,374 MT		34,764 MT		40.2
Summer S		9.819 m		3,825 mm		28,376 MT		34,766 MT		40.1
MMSI NO.		525012214			WATER BALLAST CAPACITY		16049.85 m3		TANKS NO. 23	
SAT. C		452502781			FUEL OIL CAPACITY		1416.44 m3		TANKS NO. 8	
SAT. FB		Phone: +870 7733228766			DIESEL OIL CAPACITY		121.96 m3		TANKS NO. 2	
E-MAIL		jzmo@globeemail.com			LUB OIL CAPACITY		55.4 m3		TANKS NO. 4	
E-MAIL		jzmo@globeemail.com			FRESH WATER CAPACITY		262 m3		TANKS NO. 4	
MAIN ENGINE TYPE		HITACHI-MAN B&W 6S42MC			PROPELLER TYPE		SOLID TYPE		D.SLOW 5.2	
B.H.P		5,850 KW			PROP DIA. / BLADE		5.25M/ 4 Blades		SLOW 7.2	
F.O CONSUMP/DAY		MAX SPD(14KT)	22MT/DAY	ECO SPD(12KT)	16.5MT/DAY	PROP. PITCH		3.8309 M		HALF 9.9
AUXILIARIES		GEN. No.	3	POWER	1500KW TOTAL	PROP. TIP DRAFT		5.2 M		FULL 11.2
POWER		KW	500							SEA SPD 14
D.O CONSUMP/DAY		AT SEA	NIL	IN PORT	0.3MT/DAY	BOW THRUSTER HP		NIL		NIL
CARGO HOLD CAPACITY										
NAME	GRAIN (M3)		GRAIN (CF)		BALE (M3)		BALE (CF)		DIMENSION	
1 CARGO HOLD	5,314.00		187,663.91		5,019.52		177,264.35		13.6 M X 16.0 M	
2 CARGO HOLD	8,148.22		287,754.39		7,831.74		276,577.90		19.2 M X 17.6 M	
3 CARGO HOLD	8,199.58		289,568.17		7,882.20		278,359.89		19.2 M X 17.6 M	
4 CARGO HOLD	8,223.83		290,424.56		7,882.20		278,359.89		19.2 M X 17.6 M	
5 CARGO HOLD	7,435.00		262,567.03		7,127.17		251,696.01		19.2 M X 17.6 M	
TOTAL	37,320.63		1,317,978.06		35,742.83		1,262,258.04			

MASTER'S NAME : CAPT. SUBAWI



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

TRANSKIP WAWANCARA

DAFTAR NAMA RESPONDEN

RESPONDEN	NAMA	JABATAN
I (Satu)	Tony Darius	Nakhoda
II (Dua)	Mochamad Junaeni	Mualim I

A. HASIL WAWANCARA

1. Wawancara dengan Nakhoda kapal MV. Intan Baruna

P : Selamat sore Capt, boleh minta waktu sebentar untuk mengajukan beberapa pertanyaan?

N : Iya det silahkan mau tanya apa?

P : Terimakasih waktunya Capt, yang pertama sudah berapa lama anda bekerja di perusahaan Samudera Indonesia Ship Management?

N : Saya bekerja di perusahaan Samudera Indonesia Ship Management kurang lebih 8 tahun.

P : Sejak kapan anda menjabat sebagai Nakhoda di perusahaan Samudera Indonesia Ship Management

N : Saya menjabat sebagai Nakhoda sejak pertama join di perusahaan ini.

P : Menurut anda, siapakah yang melaksanakan pengawasan terhadap proses bongkar muatan di atas kapal MV. Intan Baruna?

N : Pengawasan proses bongkar muat di atas kapal MV. Intan Baruna dilaksanakan oleh Mualim jaga baik mualim jaga satu, mualim dua dan mualim tiga, mualim tiga yang melaksanakan jam jaga yang dibantu oleh juru muudi (sebagai tim jaga) sudah sesuai dengan prosedur, dimana tim jaga selalu berada pada posisi jaganya masing-masing. Selain pengawasan oleh *crew* kapal juga terdapat pengawasan oleh pihak darat dalam hal ini juru muat (*foreman*), namun terkadang kurang optimal dalam pelaksanaan dilapangan.

P : Dalam pelaksanaan pembongkaran muatan siapa yang bertanggungjawab atas muatan?

N : Semua sudah diatur oleh mualim satu, namun mualim satu selalu berkomunikasi dengan saya sebelum melakukan pembongkaran.

P : Menurut nakhoda, bagaimana prosedur perawatan alat bongkar muat di atas kapal MV. Intan Baruna.

N : Prosedur perawatan bisa dinyatakan langsung kepada mualim satu karena saya hanya memantau saja.

P : Menurut nakhoda, apakah perawatan pada alat bongkar muat di MV. Intan Baruna sudah berjalan dengan baik?

N : Di MV. Intan Baruna sampai saat ini perawatan masih sangat kurang ditekankan karena rute pelayaran yang dekat mengakibatkan pekerjaan lebih condong kepada kebersihan kapal seperti cuci *maindeck* dan cuci palka.

P : Apakah ada kendala pada saat melakukan perawatan pada alat bongkar muat?

N : Tidak ada, sejauh ini baik-baik saja

P : Bagaimana upaya nakhoda mengatasi kendala pada saat perawatan tidak dapat dilaksanakan dengan baik?

N : Kita semua hanya perlu melaksanakan prosedur yang ada dengan mengadakan safety meeting untuk memberikan pengarahan kepada semua crew kapal agar lebih memperhatikan perawatan pada alat bongkar muat agar prosedur yang sudah ada dapat dijalankan dengan baik.

2. Wawancara dengan mualim I

P : Selamat sore *chief*, boleh minta waktu sebentar untuk mengajukan beberapa pertanyaan?

N : Iya det silahkan mau tanya apa?

P : Terimakasih waktunya *chief*, menurut *chief* apakah perawatan terhadap alat-alat bongkar muat sudah berjalan dengan baik?

N : Perawatan terhadap peralatan bongkar muat diatas kapal MV. Intan Baruna menurut saya belum bisa berjalan dengan baik dan sesuai prosedur, hal ini dikarenakan oleh crew kapal yang disibukkan oleh hal-hal lain yang tidak bisa ditunda pekerjaannya mengingat perawatan juga tidak kalah penting namun sejauh ini keduanya masih dapat diatasi.

P : Menurut anda bagaimana jika tiba-tiba alat bongkar muat mengalami masalah dan tidak dapat dioperasikan pada saat kegiatan bongkar muat?

N : Sebisa mungkin kita berusaha dengan maksimal untuk melakukan pengerjaan atau pembongkaran pada alat yang rusak tersebut sehingga tidak dilanjutkan lagi lalu lama kegiatan pembongkaran bisa selesai tepat waktu.

P : Kenapa pada saat proses penyandaran tongkang kapal kondisi keadaan laut sangat diperhatikan?

N : Keadaan lau memang tidak mampu ditebak, namun untuk melakukan proses penyandaran tongkang harus dalam keadaan laut yang tenang sehingga tidak membahayakan bagi lambung kapal, muatan dan juga semua crew kapal, hal itu dikarenakan hanya demi keamanan bersama.

P : Apabila kapal telah sandar dan melakukan pembongkaran namun laut tiba-tiba bergelombang atau beralun, hal apa yang akan *chief* lakukan?

N : Ketika pada waktu pelaksanaan pembongkaran namun laut tiba-tiba beralun maka hal yang harus dilakukan adalah menyiapkan tali di buritan dan menyuruh tug yang membawa tongkang ke kapal untuk menarik buritan kapal untuk mengarahkan kapal pada posisi yang baik agar kapal dapat meredam tingginya gelombang dan tetap mampu melaksanakan pembongkaran muatan.

P : Misalkan terjadi hujan pada saat pembongkaran maka hal apakah yang akan dilakukan?

N : Pada waktu sedang hujan sebenarnya kita tetap dapat melakukan pembongkaran muatan namun apabila intensitas hujan tinggi maka terpaksa pembongkaran harus dihentikan untuk sementara waktu, agar muatan tetap dalam keadaan baik dan air tidak masuk ke dalam palka.





PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama : RIZAL NUR RAHMAN
Tempat / Tgl. Lahir : Semarang, 28 Maret 1996
Alamat : Tlogotimun Rw 02 Rw 08 Kel. Kalicari
Kec. Pedurungan Kota Semarang
Agama : Islam
Status : Belum Kawin

Nama Orang Tua

Ayah : Khamin
Ibu : Suwarti
Alamat : Tlogotimun Rw 02 Rw 08 Kel. Kalicari
Kec. Pedurungan Kota Semarang

Riwayat Pendidikan

- SDN KALICARI 01 : Tahun 20002-2008
- SMPN 1 SEMARANG : Tahun 2008 - 2011
- SMAN 10 SEMARANG : Tahun 2011 - 2014
- PIP SEMARANG : Tahun 2014 - Sekarang

Pengalaman Praktek : Cadet MV. Intan Baruna

PT Samudera Indonesia Tbk

Telp. +62 21 6907130