



**IDENTIFIKASI KETERLAMBATAN PEMUATAN
BATUBARA DI MV. HI 01**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**AHMAD YUDA LAKSAMANA
NIT 531611105989 N**

PROGRAM STUDI DIPLOMA IV NAUTIKA

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2021

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Identifikasi Keterlambatan Pemuatan Batubara Di MV.HI 01” karya,

Nama : Ahmad Yuda Laksamana

NIT : 531611105989 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari 2021.

Semarang,2021

Penguji I



Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

Penguji II



Capt. ALI IMRAN R, MM, M. Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19570427 199603 1 001

Penguji III



PRANYOTO. S.Pi, M.AP.
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19610214 201510 1 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : VIOLINDA ANJI MEI FEMILASARI

NIT : 531611105926 N

Program Studi : NAUTIKA

Dengan ini saya menyatakan bahwa Skripsi dengan judul “**Identifikasi Keterlambatan Pemuatan Batubara Di MV.HI 01**” 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, 2021

Yang menyatakan



AHMAD YUDA LAKSAMANA

NIT.531611105989 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

“Manusia dapat dihancurkan, manusia dapat dimatikan tetapi manusia tidak dapat dikalahkan selama manusia itu setia pada hatinya sendiri”

Persembahan:

1. Orang tua saya tercinta, Bapak Jurianto dan Ibu Rusmiatun
2. Adik kandung saya Salva Kayla Azzahra.
3. Bapak Dr.Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur PIP Semarang
4. Bapak Capt. Ali Imran Ritonga, MM. M.Mar. Selaku dosen pembimbing I
5. Bapak F. Pambudi Widiatmaka, S.T, M.T. Selaku dosen pembimbing II
6. Taruna dan Taruni Angkatan 53 PIP Semarang
7. Seluruh *crew* MV. HI 01 September 2018-September 2019
8. Almamater saya Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji saya panjatkan bagi Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang, dengan rahmat dan ridho-Nya sehingga saya bisa menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Identifikasi Keterlambatan Pemuatan Batubara Di MV.HI 01**” tepat waktu. Sholawat serta salam saya curahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita kepada jalan yang lurus dan benar.

Skripsi ini dapat terselesaikan dengan hasil penulisan yang dilakukan di atas kapal MV. HI 01 PT. Melco Jaya Bahari selama satu tahun satu hari masa layar. Skripsi ini disusun dalam memenuhi syarat meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), dan syarat menyelesaikan program Pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis mendapat banyak bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, sehingga skripsi ini bisa selesai tepat waktu. Penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika PIP Semarang.
3. Bapak Capt. Ali Imran Ritonga, MM, M.Mar dosen pembimbing materi skripsi, yang dengan sabar membimbing saya dalam menyelesaikan skripsi.
4. Bapak F. Pambudi Widiatmaka S.T, M.T selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi
5. Seluruh Dosen PIP Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuan dari mulai masuk hingga waktu yang tidak bisa ditentukan.
6. Seluruh *crew* MV. HI 01 periode 2018-2019 yang telah membantu saya dalam pengenalan dunia kerja dan membantu dalam melakukan penulisan untuk mendapatkan data skripsi.

7. Semua Taruna dan Taruni Angkatan 53 PIP Semarang yang saya cintai dan saya banggakan
8. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini dan tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis yang dengan sadar masih banyak kekurangan dari skripsi ini, penulis mengharapkan kritik dan saran dari pembaca yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca di kemudian hari.

Semarang,

Penulis


Ahmad Yuda laksamana

531611105989 N



DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Halaman Persetujuan	ii
Halaman Pengesahan	iii
Halaman Pernyataan Keaslian	iv
Halaman Moto dan Persembahan	v
Prakata	vi
Daftar Isi.....	viii
Daftar Gambar	x
Daftar Tabel	xi
Daftar Lampiran	xii
Abstraksi	xiii
Abstact	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
1.1.Latar Belakang.....	1
1.2.Perumusan Masalah	4
1.3.Tujuan Penelitian.....	4
1.4.Manfaat Hasil Penelitian.....	5
1.5.Sistematika Penulisan.....	6
BAB II KAJIAN PUSTAKA	
2.1.Kajian Pustaka.....	8
2.2.Kerangka Teoritis.....	25
2.3.Kerangka Berpikir.....	26
BAB III METODE PENELITIAN	
3.1.Pendekatan dan Desain Penelitian.....	27
3.2.Fokus dan Lokus Penelitian.....	28
3.3.Sumber Data Penelitian.....	29
3.4.Teknik Pengumpulan Data	31
3.5.Teknik Keabsahan Data.....	33
3.6.Teknik Analisis Data.....	35

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Objek Yang Diteliti.....37
4.2. Analisa Masalah.....41
4.3. Pembahasan Masalah.....47

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

5.1. Simpulan64
5.2. Saran.....64

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.3	Kerangka Pikir.....	26
Gambar 4.1	Kapal MV. HI 01.....	38
Gambar 4.3	<i>Grab Crane</i>	53



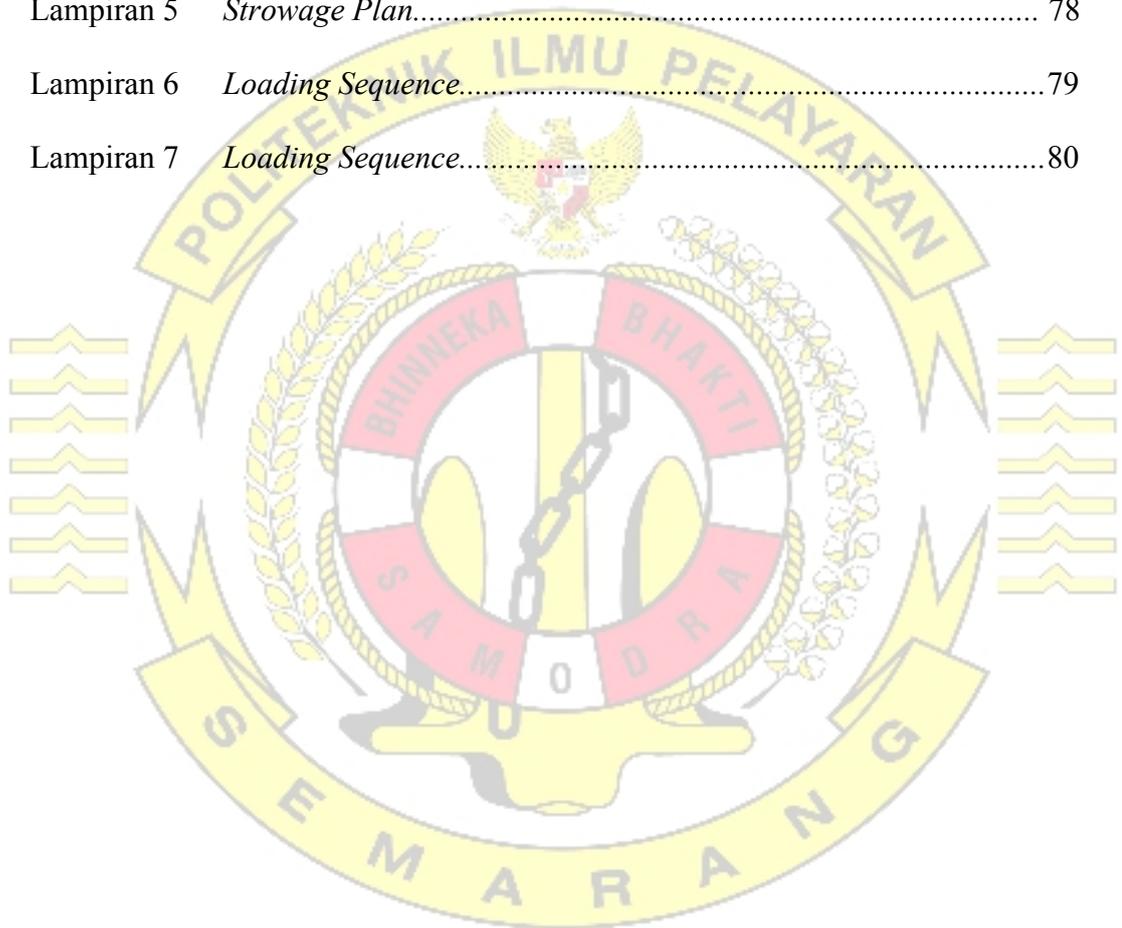
DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Standar waktu kinerja <i>crane</i> kapal.....	15
Tabel 4.1	<i>Crew List</i>	40
Tabel 4.2	<i>Ship Particular</i>	41



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Wawancara.....	69
Lampiran 2	<i>Crane</i>	75
Lampiran 3	<i>Grab</i>	76
Lampiran 4	<i>Wire Crane</i>	77
Lampiran 5	<i>Strowage Plan</i>	78
Lampiran 6	<i>Loading Sequence</i>	79
Lampiran 7	<i>Loading Sequence</i>	80



ABSTRAKSI

Laksamana, Ahmad Yuda, 2021, "Identifikasi keterlambatan pemuatan batubara di MV.HI 01", Skripsi. Diploma IV Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Ali Imran Ritonga, MM. M.Mar, Pembimbing II II: F.Pambudi Widiatmaka, S.T., M.T

PT. Indonesia Bulk Terminal Pulau Laut merupakan salah satu perusahaan keagenan yang menangani bongkar muat batubara di Kalimantan Selatan (Indonesia), bergerak di bidang bongkar muat batubara. Kapal curah sangat berperan penting dalam pengangkutan batubara. Pada segi peralatan bongkar muat di kapal dengan kemajuan pada teknologi harus diseimbangkan dengan faktor SDM agar dapat mengoperasikan peralatan-peralatan canggih dengan baik dan benar sesuai dengan prosedur. Penulis pada saat itu mengamati ada permasalahan pada saat pemuatan batubara karena adanya kerusakan dari *crane* kapal.

Dalam hal ini peneliti menuliskan permasalahan yang dialami di kapal yaitu kurangnya persiapan pemuatan dikarenakan keterbatasan dari alat-alat yang ada di kapal, adapun kurangnya keterampilan dari *crew* kapal, dan yang terakhir kurangnya perawatan dari alat-alat bongkar muat. Dalam penulisan skripsi ini peneliti menggunakan metode Deskriptif Kualitatif. Kegiatan penelitian dengan cara mengumpulkan data untuk menguji hipotesis yang berkaitan dengan status atau kondisi obyek yang diteliti pada saat dilakukan penelitian. Metode ini berusaha menggambarkan dan menginterpretasikan data yang diperoleh melalui *surfey* secara langsung, kapal batubara di MV HI 01, dengan adanya penelitian diharapkan hubungan antara pokok permasalahan dengan metode pemecahan akan lebih jelas, sehingga selanjutnya dapat dicari usaha dan upaya untuk menanggulangi masalah.

Analisis data menghasilkan simpulan bahwa keterlambatan pelaksanaan proses kegiatan bongkar muat di MV HI 01 disebabkan oleh kurangnya persiapan pemuatan, untuk menanganinya dengan melaksanakan *safety meating* terlebih dahulu sebelum melakukan pemuatan. Adapun kurang perpengalamannya *crew*, sehingga untuk mengatasinya perlu dengan seleksi yang ketat untuk menaikkan *crew* ke kapal. Selain itu kurangnya perawatan alat-alat bongkar muat, sehingga untuk mengatasi kendala tersebut perlu dilakukan *maintenance* pada alat muat batubara.

Kata kunci Keterlambatan, Pemuatan, Batubara

ABSTRACTION

Laksamana, Ahmad Yuda, 2021, "*Identification of Coal Loading Delays In MV. HI 01*", Thesis. Diploma IV Program, Nautika Study Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic Advisor I: Capt. Ali Imran Ritonga, MM. M.Mar, Supervisor II: F.Pambudi Widiatmaka, S.T., M.T

PT. Indonesia Bulk Terminal Pulau Laut is one of the agency companies that handle coal loading and unloading in South Kalimantan (Indonesia), engaged in coal loading and unloading. Bulk vessels play a very important role in the transportation of coal. In terms of loading and unloading equipment on board with advances in technology must be balanced with human resources factors in order to operate advanced equipment properly and properly in accordance with procedures. The author at that time there was a problem at the time of loading coal due to the clumping of coal.

In writing this thesis researchers use qualitative descriptive methods. Research activities by collecting data to test hypotheses related to the status or condition of the object studied at the time of the research. This method seeks to describe and interpret data obtained through direct surveys, interviews, or observations. Especially in terms of loading and unloading activities on the ship in MV HI 01, with this research it is expected that the relationship between the subject matter and the method of solving will be clearer, so that further efforts can be sought and efforts to overcome the problem

Data analysis resulted in the conclusion that the delay in the implementation of loading and unloading activities in MV HI 01 was caused by lack of loading preparation, lack of crew experience and limited equipment to inhibit loading and unloading activities at the port. In addition, the lack of maintenance of loading and unloading equipment, and the lack of skills of the ship's crew in terms of the operation of loading and unloading equipment. So to overcome these constraints need to be done maintenance on coal loading equipment.

Keywords: Delay, Loading, Coal

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sarana transportasi angkutan sangat dibutuhkan sebagai salah satu penggerak kemajuan dalam dunia perekonomian. Kebutuhan pokok, barang-barang tersebut berasal dari berbagai daerah, antar pulau, bahkan antar negara yang terpisah oleh laut, dibutuhkan transportasi angkutan khusus untuk membawa barang-barang kebutuhan tersebut. Pada era globalisasi saat ini transportasi laut di kapal banyak digunakan dan dipilih sebagai sarannya, karena lebih efisien, mampu mengangkut barang maupun penumpang dalam jumlah banyak, serta ongkos yang tidak terlalu mahal jika dibandingkan dengan darat maupun udara. Dengan berbagai jenis kapal yang digunakan akan lebih memudahkan pengguna sesuai fungsinya.

Di Kalimantan Selatan sendiri batubara termasuk salah satu komoditas yang unggul dengan pemasukan devisa buat negara yang sangat besar, karena batubara adalah sebagai salah satu sumber energi terbesar di dunia. Baik itu sebagai sumber energi pembangkit mesin diesel, listrik dan tenaga uap.

PT. Indonesia Bulk Terminal Pulau Laut merupakan salah satu perusahaan keagenan yang menangani bongkar muat batubara di Kalimantan Selatan (Indonesia), bergerak dibidang bongkar muat batubara. Sebagai perusahaan keagenan yang resmi maka lebih memprioritaskan

usahanya dalam memberikan jasa bongkar muat dengan kualitas terbaik. Bertindak selaku perusahaan keagenan yang menangani proses bongkar muat dalam memberikan jasa kepada pihak pemakai. Dengan semakin meningkatnya dan bertambahnya produksi listrik dari ladang batubara, PLTU di Indonesia, maka kapal curah dalam hal ini sangat berperan penting untuk sarana pengangkutan batubara. Sesuai dengan pasal 15 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal, pedoman dasar perhitungan tarif pelayanan jasa bongkar muat dan pengguna jasa bongkar muat ditetapkan oleh Menteri Perhubungan.

Berdasarkan pertimbangan sebagaimana yang dimaksud di atas, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pedoman Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal di Pelabuhan. Seiring dengan berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi, maka pada kapal-kapal curah itu sendiri mengalami perubahan-perubahan dan perkembangan serta pembaharuan, terutama pada segi peralatan bongkar muat di kapal dengan kemajuan pada teknologi harus di seimbangkan dengan faktor sumber daya manusia agar dapat mengoperasikan peralatan-peralatan canggih dengan baik dan benar sesuai prosedur dan manual yang ada.

Seperti yang terjadi di kapal MV. HI 01 pada saat memuat di *Jetty* IBT Port Pulau Laut, Kalimantan Selatan pada tanggal 07 Februari 2019 dimana proses pemuatan tiba-tiba berhenti, setelah dicek oleh mualim jaga,

ternyata terjadi penggumpalan batu bara yang disebabkan oleh muatan yang bercampur dengan air kemudian menggumpal sehingga menghambat proses pemuatan. Mualim jaga kemudian melaporkan kejadian tersebut kepada Nakhoda, lalu Nakhoda memberikan instruksi kepada mualim jaga bahwa agar petugas *jetty* segera melakukan perbaikan. Akibat dari masalah tersebut, kegiatan pemuatan berhenti setiap 25 menit selama proses pemuatan, sehingga mengakibatkan kerugian baik bagi awak kapal maupun bagi perusahaan karena yang seharusnya proses memuat dapat diselesaikan dalam waktu 2 hari tetapi akibat adanya gangguan pada saat kegiatan pemuatan tersebut sehingga menyebabkan kegiatan pemuatan diselesaikan dalam waktu 3 sampai 4 hari.

Adapun kejadian keterlambatan yang juga pernah terjadi yaitu pada saat kegiatan bongkar di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, Jawa Tengah pada tanggal 15 Juni 2019. Dimana di tengah proses kegiatan bongkar muatan, terjadi kendala dimana pihak kapal dan pihak pelabuhan memutuskan menghentikan kegiatan bongkar guna mengetahui permasalahan yang dialami. Kemudian pihak kapal juga memutuskan menutup semua palka untuk melindungi muatan yang masih tersisa di dalam palka dikarenakan cuaca pada saat itu juga tidak mendukung, sehingga MV. HI 01 mengalami keterlambatan bongkar yang estimasi kegiatan bongkar melewati waktu yang telah dijadwalkan. Dengan adanya kejadian tersebut sangat berpengaruh pada perusahaan pelayaran dari MV.

HI 01 yang mengalami kerugian biaya tambahan untuk operasional sandar dipelabuhan.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis mengambil suatu judul yaitu :

**”IDENTIFIKASI KETERLAMBATAN PEMUATAN
BATUBARA DI MV. HI 01.”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah, maka penulis merumuskan permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1.2.1 Apa faktor yang mempengaruhi keterlambatan dalam proses muat di MV. HI 01 ?
- 1.2.2 Apa dampak yang ditimbulkan akibat keterlambatan dalam proses muat di MV. HI 01 ?
- 1.2.3 Bagaimana upaya untuk menangani keterlambatan pada proses muat di MV. HI 01 ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pengalaman dan pengamatan penulis selama praktek di atas kapal, maka tujuan dari penulisan skripsi ini adalah:

- 1.3.1 Untuk mengetahui faktor keterlambatan dalam proses muat batubara di MV HI 01.
- 1.3.2 Untuk mengetahui dampak apa saja yang ditimbulkan akibat keterlambatan dalam proses muat batubara di MV HI 01.

1.3.3 Upaya apa saja yang harus dilakukan untuk menangani keterlambatan muat di MV HI 01.

1.4 Manfaat Hasil Penelitian

Hasil skripsi ini diharapkan dapat bermanfaat dan menjadi masukan kepada pembaca dan teman-teman seprofesi dalam kaitannya sebagai penunjang pengetahuan tentang proses muat batubara. terselesaikannya masalah-masalah pada pemuatan batubara dapat dijadikan acuan penyelesaian masalah yang terjadi. Selain itu juga dapat bermanfaat sebagai sumbangan terhadap ilmu pengetahuan khususnya di bidang

pemuatan batubara. Adapun manfaat dari hasil penelitian dilihat dari segi teoritis dan praktis adalah sebagai berikut:

1.4.1 Secara Teoritis:

1.4.1.1 Dapat memberikan pemahaman yang lebih dalam mengenai penerapan teori-teori yang telah lama didapatkan tentang perkembangan proses muat selama perkuliahan dan memberikan wacana bacaan utamanya bagi jurusan nautika.

1.4.1.2 Sebagai bahan penelitian lebih lanjut.

1.4.1.3 Sebagai informasi kepada kapal kapal lain yang mengalami keterlambatan proses muat.

1.4.1.4 Peneliti dapat memaparkan data yang telah diperoleh selama melaksanakan praktek laut sehingga dapat menghasilkan suatu kajian.

1.4.2 Secara Praktis:

1.4.2.1 Sebagai informasi kepada perusahaan yang telah diteliti untuk mengetahui peningkatan produktivitas kerja pada kegiatan muat dan sarana informasi untuk berita bagi masyarakat umum.

1.4.2.2 Bagi ilmu maritime sebagai bahan referensi dan bahan bacaan ilmiah khususnya bagi sesama perwira yang bekerja di kapal.

1.4.2.3 Kita dapat mengetahui apa saja faktor yang menyebabkan keterlambatan proses muat.

1.4.2.4 Mengetahui dampak yang ditimbulkan proses muat.

1.4.2.5 Menyadari pentingnya menangani keterlambatan pada proses muat.

1.5 Sistematika Penulisan

Penulis menyusun serta menguraikan penjelasan secara singkat tentang materi pokok dari skripsi untuk memudahkan para pembaca untuk mengikuti penyajian skripsi ini. Sistematika penulisan skripsi digunakan agar pembaca dapat lebih mudah mengerti tentang susunan yang digunakan dan mengetahui point-point yang akan dibahas pada tiap-tiap babnya.

BAB 1 PENDAHULUAN

Pada bab ini diuraikan tentang latar belakang masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan pembatasan masalah.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini menjelaskan tentang tinjauan pustaka yang berisi ilmu-ilmu yang terdapat dalam pustaka serta menjelaskan teori-teori yang berkaitan dengan masalah yang diteliti serta kerangka pikir.

BAB III METODE PENELITIAN

Metode penelitian yaitu berisi tentang waktu, pengumpulan data, Tempat/lokasi penelitian, analisa data, penarikan kesimpulan dan cara literatur.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Menguraikan tentang pembahasan dari temuan peneliti, hasil pengolahan data-data yang ada, kemudian analisa akan menghasilkan data-data yang dapat digunakan untuk pemecahan masalah.

BAB V PENUTUP

Berisi kesimpulan dan saran dari hasil penelitian yang telah dilaksanakan serta merupakan rangkuman dari hasil pemaparan skripsi ini dengan tujuan sebagai bahan penelitian lebih lanjut.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1. Kajian Pustaka

Kajian pustaka didefinisikan sebagai konsep dasar atau acuan yang melandasi judul penelitian yang bersumber dari artikel ilmiah, buku, dan sumber-sumber yang relevan dari para ahli yang membantu dalam penyusunan kerangka pikir. Selain itu, dapat dikatakan bahwa kajian pustaka adalah sebuah bentuk ulasan yang berbentuk ringkasan dari beberapa penelitian yang sudah dilakukan sebelumnya. Penelitian tersebut memiliki kemiripan atau kesamaan mengenai suatu topik sebagai bahan dasar permasalahan yang berkaitan dengan penelitian penulis.

Hal tersebut bertujuan untuk mendukung pembahasan dengan memberikan beberapa konsep penjelasan secara teoritis mengenai **“IDENTIFIKASI KETERLAMBATAN PEMUATAN BATUBARA DI MV. HI 01”**

2.1.1. Pengertian identifikasi

Menurut JP Chaplin yang diterjemahkan Kartini Kartono yang dikutip oleh Uttoro (2008 : 8) Identifikasi adalah proses pengenalan, menempatkan obyek atau individu dalam suatu kelas sesuai dengan karakteristik tertentu..

Identifikasi Menurut Sudarsono (1999:175) identifikasi memiliki tiga arti yaitu: 1). Bukti diri: penentuan atau penetapan seseorang, benda dan sebagainya, 2). Proses secara kejiwaan yang

terjadi pada seseorang karena secara tidak sadar membayangkan dirinya seperti orang lain yang dikaguminya, 3). Penentuan seseorang berdasarkan bukti-bukti sebagai petunjuknya.

Menurut Hardaniwati (2003: 237) identifikasi adalah 1). tanda kenal diri, 2). penentu atau penetapan identitas seseorang.

Menurut Komarudin dan Yooke Tjupanah (2000: 92) bahwa identifikasi berasal dari bahasa latin, identitas, persamaan, identitas. 1). Fakta, bukti, tanda, atau petunjuk mengenai identitas. 2). Pencarian atau penelitian ciri-ciri yang bersamaan. 3). Pengenalan tandatanda atau karakteristik suatu hal berdasarkan pada tanda pengenal. Proses identifikasi terjadi apabila individu meniru perilaku seseorang atau sikap kelompok lain dikarenakan sikap tersebut sesuai dengan apa yang dianggapnya sebagai bentuk hubungan yang menyenangkan antara dia dengan pihak lain termaksud.

Berdasarkan pendapat para ahli, dapat ditarik kesimpulan bahwa identifikasi adalah penentuan identitas seseorang atau benda pada suatu saat tertentu.

2.1.2. Keterlambatan

Ervianto(1998) adalah sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi

tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), arti kata keterlambatan adalah hal terlambat.

2.1.3. Pemuatan

Menurut Amir M.S, Seluk Beluk Niaga dan Perdagangan Internasional, Bharata Karya Aksara, 2000) Pemuatan adalah menyiapkan dan mengangkat barang pada *tackle* di atas dermaga yang kemudian barang diangkat ke atas palka lalu melepaskan dan memandatkan muatan di dalam palka

Menurut Martopo dan Soegianto (2004: 07) Penanganan dan pengaturan muatan yaitu suatu pengetahuan tentang memuat dan membongkar muatan dari dan ke atas kapal sedemikian rupa agar terwujud pemuatan yang baik. Untuk itu para perwira kapal dituntut untuk memiliki pengetahuan yang memadai baik secara teori maupun praktek tentang jenis-jenis muatan, perencanaan pemuatan, sifat dan kualitas barang yang akan dimuat, perawatan muatan, penggunaan alat bongkar muat dan ketentuan lain yang menyangkut masalah keselamatan kapal dan muatan. Lima prinsip pemuatan yang harus betul-betul diperhatikan dan dilaksanakan.

Prinsip-prinsip utama pemuatan:

1. Melindungi awak kapal dan buruh

Yang dimaksud dengan melindungi awak kapal dan buruh adalah suatu upaya agar mereka selamat dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat.

2. Melindungi kapal

Yang dimaksud melindungi kapal adalah suatu upaya agar kapal tetap selamat selama kegiatan muat bongkar maupun dalam pelayaran, misalnya menjaga stabilitas kapal.

3. Melindungi muatan

Sesuai dengan peraturan internasional bahwa perusahaan pelayaran atau pihak pengangkut bertanggung jawab atas keselamatan dan keutuhan muatan sejak kapal muat sampai kapal bongkar.

4. Melakukan muat bongkar secara cepat dan sistematis

Menjaga agar muatan teratur untuk menghindari adanya *longhatch, overcarriage, overstowage*.

5. Mencegah terjadinya ruang rugi

Dalam melakukan pemuatan harus diusahakan *full and down*, yaitu kondisi dimana suatu ruangan dapat terisi penuh oleh muatan dan kapal dapat memuat sampai sarat maksimum.

Pengertian muat menurut Badudu (1994:941): “Berisi, pas, cocok, masuk ada di dalamnya, dapat berisi, memuat, mengisi, kedalam,

menempatkan”. Sedangkan menurut Forum Komunikasi memuat barang muatan ke kapal”.

Menurut Gianto dalam buku “Pengoperasian Pelabuhan Laut” (1993:31-32), pengertian muat adalah pekerjaan memuat barang dari atas dermaga atau dari dalam gudang untuk dapat di muati di dalam palka kapal.

2.1.4. Kapal kargo curah (Kapal *bulk carrier*)

Kapal kargo curah atau kapal *bulk carrier* adalah kapal untuk dagang yang dirancang untuk mengangkut kargo curah *unpacked*, seperti batubara. Adapun kelebihan dari kapal ini mempunyai daya angkut yang besar (Balboa-Ancon, 2005:11-12)

Kapal ini memiliki spesifikasi mengangkut muatan curah. Dikatakan curah karena meletakkan muatan dengan cara mencurahkan atau menuangkan butiran/biji-bijian. Produk muatan yang berbentuk curah terdiri dari berbagai macam.

Berdasarkan jenis muatannya kapal *Bulk Carrier* terbagi atas beberapa kelompok yaitu :

2.1.4.1. *Grain Carrier* (biji tumbuh-tumbuhan), contohnya; gandum, jagung dan kedelai.

2.1.4.2. *Ore Carrier* (bijih tambang), contohnya; besi, chrom, mangan dan bauksit.

2.1.4.3. *Coal Carrier/Collier* (muatan batubara).

2.1.4.4. *Oil-Ore Carrier*, muatan yang diangkut batubara dan minyak secara bergantian.

2.1.4.5. *Coal-Ore Carrier*, memuat batubara dan bijih besi secara bergantian.

Bulk cargo atau muatan curah adalah muatan yang diangkut ke dalam tangki/palka dan tidak dikapalkan dalam drum, kaleng atau bungkus (John R, Immer (1993:79).

2.1.5. Alat-alat bongkar muat

Alat-alat bongkar yang tersedia digunakan untuk menyelenggarakan bongkar muat (Istopo (1999:17).

Adapun fasilitas alat-alat bongkar muat tersebut yaitu:

2.1.5.1. *Crane*

Crane merupakan mesin alat berat yang memiliki bentuk dan kemampuan angkat yang besar dan mampu berputar hingga 360⁰ dan jangkauan hingga puluhan meter dan dikombinasikan dengan menggunakan penggaruk (*Grabe*) untuk mengambil muatan dari kapal ke *conveyor* atau dari tongkang ke kapal, yang terdiri dari:

2.1.5.1.1. Tiang *crane* yang dilengkapi dengan rel *crane* agar bisa bergerak kekanan dan kekiri, juga lampu untuk peringatan pada setiap orang yang berada di bawah *crane*

bila *crane* bergerak maka lampu akan menyala.

2.1.5.1.2. Batang pemuat atau *boom* yang dilengkapi dengan *hydraulic* untuk mengangkat batang pemuat ke atas. Pada saat kapal mengolah gerak, batang pemuat tersebut dalam posisi mengarah ke atas dengan sudut kurang lebih 35° agar tidak terjadi benturan dengan bangunan anjungan kapal saat kapal akan sandar.

2.1.5.1.3. *Crane house* atau rumah *crane* adalah tempat untuk mengontrol daripada *crane* tersebut dimana operator sebagai pengoperasiannya.

2.1.5.1.4. Kerek muat atau *cargo block* adalah jalur *wire* untuk bergerak yang berada di ujung batang pemuat.

2.1.5.1.5. *Wire drum* adalah tempat letak *wire* atau tempat melilitnya *wire*.

2.1.5.1.6. *Wire* adalah sebagai penerus dari gerakan yang dihasilkan dari *winch*.

2.1.5.1.7. Motor penggerak atau *winch* adalah penggerak utama dari setiap gerakan yang ada, seperti menaikkan dan menurunkan *grabe*.

2.1.5.1.8. Penggaruk atau *grabe* adalah alat yang mengangkat muatan dengan menggaruk dan mencurahkan ke *conveyor* yang ada di dermaga.

Untuk menggerakkan *grabe* agar bisa naik turun, membuka dan menutup serta bergerak dari palka ke *conveyor* tentunya menggunakan *wire*. Untuk mengatur kegiatan tersebut tentu dikontrol di rumah *crane* dan yang mengontrolnya adalah operator *crane*.

Kemampuan pengoperasian alat bongkar muat menurut standar alat bongkar muat sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Standar waktu kinerja crane kapal

No	Nama Alat	Standar waktu menaik dan menurunkan muatan dari palka ke dermaga atau sebaliknya (menit)	Kenyataan (menit)	Selisih Waktu (menit)	Jumlah muatan dalam setiap pengangkutan (ton)
1	Crane 1	6	8	-2	7
2	Crane 2	6	8	-2	7
3	Crane 3	6	8	-2	7
4	Crane 4	6	10	-4	7

2.1.5.2. Conveyor

Alat yang digunakan untuk memindahkan muatan curah dalam hal ini batubara yang terdiri dari rangkaian yaitu:

2.1.5.2.1. *Feeder/Hopper*, tempat untuk curahan muatan batubara atau menampung muatan batubara yang dikeruk menggunakan *grabe*.

2.1.5.2.2. *Feed belt*, alat yang berfungsi untuk menyalurkan atau meneruskan muatan dari *feeder/hopper* ke tempat penampungan muatan.

2.1.5.2.3. *Roller belt*, berfungsi sebagai alat bantu yang dapat berputar agar *feed belt* dapat bergerak sehingga *feed belt* dapat menyalurkan muatan.

2.1.5.2.4. *Stecker* berfungsi untuk menempatkan muatan curah batubara secara teratur di tempat penyimpanan.

2.1.5.2.5. *Stockpile* sebagai tempat penampungan muatan curah.

2.1.5.3. *Loader Vehicle.*

Loader vehicle adalah kendaraan yang dipakai dalam proses bongkar muat batubara yang berfungsi mengumpulkan muatan yang bersebaran menjadi satu tumpukan dan kemudian diangkat oleh *grabe*.

2.1.5.4. *Sling* baja.

Sling, sebutan ini merupakan istilah yang sangat terkenal di kalangan pelaut, ataupun *sling* adalah sebuah tali yang dipergunakan mengangkat atau meletakkan barang, dan jelas *sling* yang dipergunakan sangat bergantung dari jenis muatan yang akan diangkat.

Di bawah ini diuraikan beberapa *sling* yang bisa dipergunakan:

2.1.5.4.1. *Sling* Tepas (*Canvas*).

2.1.5.4.2. *Sling* papan.

2.1.5.4.3. *Sling* tali.

2.1.5.4.4. *Sling* kawat.

2.1.5.4.5. *Sling* tunggal (*Snotters*).

2.1.5.4.6. *Sling* jala-jala (*nets*).

2.1.5.4.7. *Strong woodown trays*.

2.1.5.4.8. *The bridle*.

2.1.5.4.9. *Can hooks.*

2.1.5.4.10. *Chair slings.*

2.1.5.4.11. *Speader.*

2.1.5.4.12. *Bull ropes.*

2.1.6. Muatan Curah Batubara.

Menurut Istopo (1999:85) Muatan curah batubara adalah muatan kering yang masih belum diolah bentuknya dan tidak dikemas dalam karung, bungkus atau kantong. Dalam pemuatannya langsung ke dalam palka. Adapun hal-hal yang perlu diperhatikan dengan muatan curah batubara adalah:

Muatan batubara dikapalkan dalam bentuk curah. Dalam pemuatan pembongkaran batubara harus diperhatikan terhadap bahaya yang ditimbulkan, yaitu:

2.1.6.1. Gas tambang, yang dapat menimbulkan ledakan.

Gas tambang sebagian besar terdiri dari unsur metan yang tidak berwarna dan tidak bau, sehingga tidak dapat langsung dipantau oleh panca indera biasa. Jika sampai terjadi pencampuran antara gas dengan udara, maka dapat menimbulkan ledakan hebat. Untuk pemeriksaan adanya gas tambang maka setiap kapal curah yang mengangkut muatan batubara 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*”.

2.1.6.2. Batubara bisa membara dan terbakar sendiri.

Karena sifat batubara itu menyerap zat asam maka akan terjadi kenaikan suhu. Pada suatu kondisi tertentu tercapailah suatu suhu dimana batubara itu akan membara sendiri dan terbakar. Pada suhu 50⁰ C merupakan suhu yang dianggap kritis. Dulu ada anggapan bahwa batubara yang lembab dan basah akan membara lebih cepat dari pada yang kering.

Ternyata berdasarkan *survey* anggapan tersebut tidak benar. Justru yang membahayakan itu adalah kotoran-kotoran dan potongan kayu, bahan-bahan yang bercampur dengan minyak seperti karung bekas, majun dan sebagainya. Pecahnya gumpalan batubara yang menjadi gumpalan yang lebih kecil akan menambah gejala membaranya batubara dan terbakar sendiri. Oleh karena itu saat muat atau bongkar harus dicurahkan secara pelan pada jarak yang cukup kecil dari atas permukaan muatan, agar pecahnya berkurang.

2.1.7. Prosedur bongkar muat

Setiap kapal memiliki prosedur pembongkaran muatan yang berbeda-beda sesuai dengan tipe, ukuran, jumlah ruang muatan dan

peralatan bongkar kapal tersebut. Proses bongkar dilakukan oleh PBM (Perusahaan Bongkar Muat). Dalam proses pembongkaran ada beberapa prosedur yang harus dilakukan sebelum dan sesudah bongkar yakni:

2.1.7.1. Perlu mengenal kapal.

2.1.7.1.1. Alat-alat bongkar muatan yang ada di kapal (jenis alat bongkar muat, persyaratan minimum, sertifikat).

2.1.7.1.2. Sistem jenis tutup palka.

2.1.7.1.3. *Cargo hatch*.

2.1.7.1.4. *Cargo hold*.

2.1.7.2. Mengetahui dokumen barang di kapal, sebelum proses bongkar muat dilakukan.

2.1.7.2.1. *Bill of loading*.

Merupakan kontrak angkutan barang antara pihak, “*the merchant*”, Bukti penerimaan barang di kapal, merupakan surat berharga yang dapat diperjualbelikan, bukti pembayaran uang tambang/*ocean freight*.

2.1.7.2.2. *Stowage plan*.

Ditentukan oleh perwira muat kapal, menggambarkan letak, posisi, susunan barang di atas kapal, PBM sebagai pelaksana.

2.1.7.2.3. *Cargo hatch list.*

2.1.7.2.4. *Delivery Order.*

2.1.7.2.5. SPPB (Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang).

2.1.7.2.6. *Packing list.*

2.1.7.2.7. *Commercial invoice.*

2.1.7.3. Prinsip pengaturan muatan di kapal.

2.1.7.3.1. Jangan sampai *overflow*.

2.1.7.3.2. Mencegah agar tidak *long – hatch*.

2.1.7.3.3. Sejauh mungkin menggunakan banyak palka, agar bongkar/muat bisa selesai bersamaan.

2.1.7.3.4. Muatan yang berat ada di bagian bawah.

2.1.7.3.5. Memudahkan pembongkaran barang di pelabuhan tujuan.

2.1.7.3.6. Di atas segalanya, stabilitas kapal pada waktu muat dan berlayar baik.

2.1.7.4. Pengelompokkan berdasarkan sifat barang yang di kapalkan berdasarkan IMO (*International Maritime Organisation*).

Hal-hal lain yang perlu diketahui:

2.1.7.4.1. *Stowage factor.*

2.1.7.4.2. *Filler cargo.*

2.1.7.4.3. *Dunnaging.*

2.1.7.4.4. *Cargo on deck*, kaitannya dengan aturan *shipping business.*

2.1.7.4.5. *Capacity plan-deck load capacity.*

2.1.7.4.6. Produktivitas bongkar muat.

2.1.7.4.7. *Quick dispatch.*

2.1.7.4.8. *CQD (Costomary Quick Despatch).*

2.1.7.4.9. *Closing time-date.*

2.1.7.4.10. *Broken stowage.*

2.1.7.4.11. *Liner-tramper.*

2.1.7.4.12. *Port stay-berth stay.*

2.1.7.4.13. ETA-ETD.

2.1.7.5. Sebelum melaksanakan kegiatan bongkar muat barang perlu diambil langkah-langkah sebagai berikut:

Untuk bongkar muatan :

2.1.7.5.1. Komunikasi yang baik dengan pihak-pihak terkait (agen pelayaran, pemilik barang/*freight forwarder.*

2.1.7.5.2. Mendapatkan dokumen awal yang diperlukan:

2.1.7.5.2.1. Penunjukan kerja.

2.1.7.5.2.2. Dokumen barang yang akan dibongkar di pelabuhan (B/L, *manifest*, *stowage plan*, *invoice*, *packing list*).

2.1.7.5.2.3. Dokumen tentang kapal pengangkut (*ship's particular*, ETA).

2.1.7.5.3. Persiapan pelaksanaan kerja.

2.1.7.5.4. Mengadakan pertemuan internal (*meeting*) untuk perencanaan proses bongkar muatan.

2.1.7.5.5. Mengadakan pertemuan kerja (*meeting*) dengan pihak-pihak terkait.

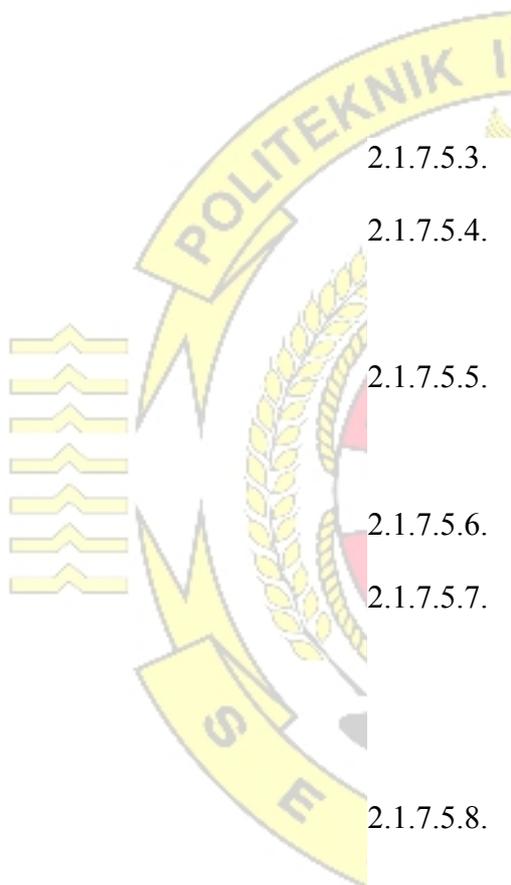
2.1.7.5.6. Melakukan *boarding* B/O setelah kapal tiba.

2.1.7.5.7. Mengikuti dengan seksama hasil *meeting*, menyebarluaskan hasilnya ke pihak-pihak terkait.

2.1.7.5.8. Setiap di dermaga pada waktu kapal sandar dan segera melaksanakan pemeriksaan barang yang akan dibongkar bersama pihak kapal mencatat “kelainan yang dijumpai”.

2.1.7.5.9. Segera memerintahkan TKBM-SDM untuk melaksanakan pembongkaran.

2.1.7.5.10. Melaksanakn kegiatan *tally* untuk barang-



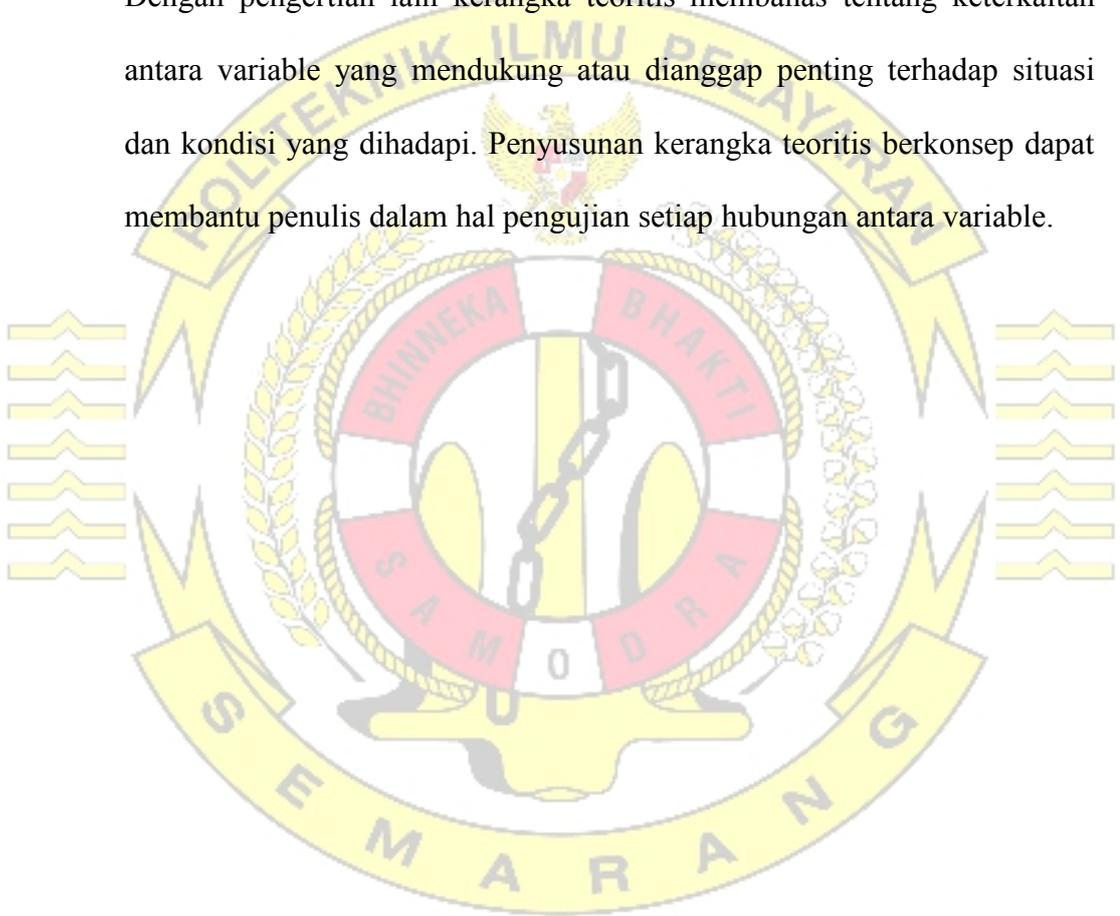
barang yang dibongkar.

2.1.7.5.11. Menyiapkan laporan terakhir (*outturn report*).

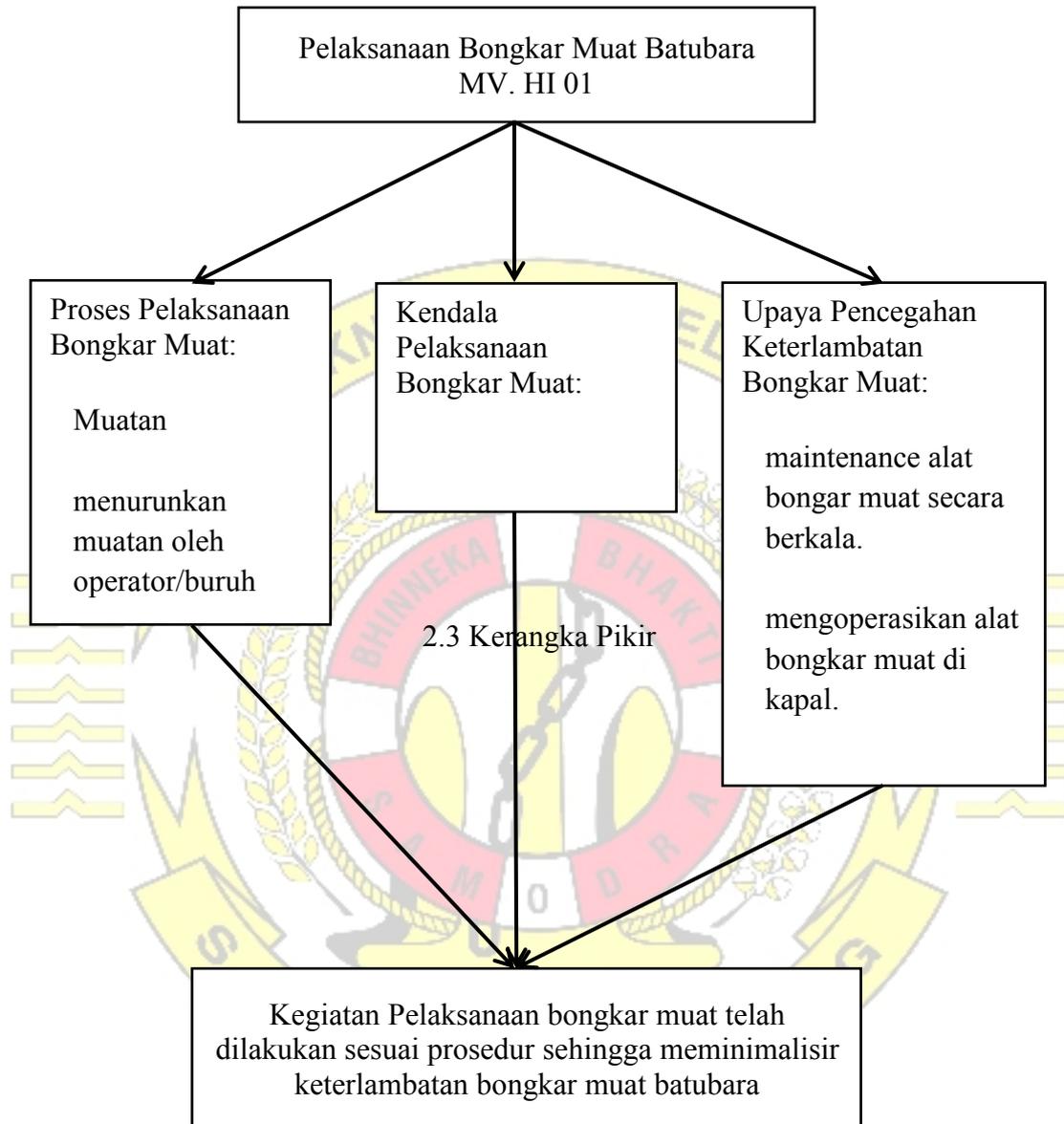


2.2. Kerangka Teoritis

Kerangka Teoritis adalah identifikasi yang berisi teori- teori yang dapat dijadikan sebagai landasan berfikir yang bertujuan untuk melaksanakan suatu penelitian atau mendiskripsikan suatu kerangka referensi atau teori yang dapat digunakan untuk mengkaji permasalahan. Dengan pengertian lain kerangka teoritis membahas tentang keterkaitan antara variable yang mendukung atau dianggap penting terhadap situasi dan kondisi yang dihadapi. Penyusunan kerangka teoritis berkonsep dapat membantu penulis dalam hal pengujian setiap hubungan antara variable.



2.3. Kerangka Pikir



BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Berdasarkan penelitian dan uraian pada pembahasan masalah pada bab sebelumnya mengenai “identifikasi keterlambatan pemuatan batubara di MV HI 01”, maka penulis memberikan kesimpulan yang diambil dari hasil penelitian sebagai berikut :

5.1.1 Keterlambatan pelaksanaan proses kegiatan bongkar muat di MV. HI 01 disebabkan oleh kurangnya persiapan pemuatan, kurang berpengalaman *crew* dan terbatasnya peralatan menjadi penghambat kegiatan bongkar muat di pelabuhan.

5.1.2 Keterlambatan pelaksanaan proses kegiatan bongkar muat di MV. HI 01 berdampak yang paling berarti di sini adalah kurangnya pemasukan oleh perusahaan yang biasanya dalam 1 bulan kapal kita mendapatkan 2 atau 3 kali trip, namun hanya bisa mendapatkan 1 kali trip dalam sebulan, tidak hanya rugi waktu saja tetapi juga rugi segalanya.

5.1.3 Untuk menangani masalah keterlambatan pemuatan tersebut biasanya perlu diadakan *safety meeting* sebelum melaksanakan pemuatan dan pembagian tugas masing-masing. Dan pengecekan kembali alat-alat bongkar muat yang akan dipakai pada saat bongkar muat.

5.2 Saran

Pada akhir dari penulisan skripsi ini, penulis akan memberikan beberapa saran yang sekiranya dapat bermanfaat bagi semua pihak. Baik bagi perusahaan pelayaran, *crew* kapal, dan pihak yang berkepentingan lainnya berkaitan dengan pelaksanaan bongkar muat batubara. Adapun saran-saran yang dapat penulis sampaikan adalah :

5.2.1 Agar pelaksanaan kegiatan bongkar muat tidak terjadi keterlambatan, sebaiknya perlu melaksanakan persiapan dan merencanakan tiap langkah-langkah kegiatan bongkar muat, meningkatkan keahlian dan pengetahuan *crew* dan memaksimalkan perlengkapan perlengkapan yang ada .

5.2.2 Untuk menghindari dari dampak terjadinya keterlambatan pemuatan dimohon untuk mempersiapkan semua peralatan yang dibutuhkan pada saat bongkar muat agar bongkar muat berjalan dengan lancar dan tidak merugikan dari pihak perusahaan yang meminta untuk cepat, tepat dan efisien sampai tujuan. Kerusakan dari alat bongkar muat dikarenakan kurangnya perawatan dari alat bongkar muat itu sendiri, maka sebaiknya melakukan *maintenance* sesuai prosedur dan melaksanakan pengecekan alat bongkar muat sebelum melaksanakan kegiatan bongkar muat.

5.2.3 Melakukan *safety meeting* sebelum memulai kegiatan dan pembagian tugas tiap-tiap *crew* kapal agar pelaksanaan kegiatan bisa berjalan lancar dan mempunyai tugas dan tanggung jawab masing-masing.

DAFTAR PUSTAKA

- Amir M.S, 2000. *Seluk Beluk Niaga dan Perdagangan Internasional*, Bharata Karya Aksara
- Badudu, Y., & Zain, S. M. (1994). *Kamus umum bahasa Indonesia*. Pustaka Sinar Harapan
- Chaplin, J.P. 2008. *Kamus Lengkap Psikologi*, Alih Bahasa: Kartono Kartini dikutip Uttoro, Raja Grafindo. Jakarta
- Hardaniwati, dkk. 2003. *Kamus Pelajar Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama*, Pusat Bahasa: Jakarta
- Indonesia, Kamus Besar Bahasa. 2008, *Departemen Pendidikan Nasional*. Jakarta: Pusat Bahasa
- International Association of Classification Societies (1997)
- Istopo. 1999. *Kapal dan Muatannya*. Koperasi Karyawan BP3IP.
- Komarudin., & Y., Tjurparmah. 2000. *Kamus Istilah Karya Ilmiah*. PT. Bumi Aksara. Jakarta
- Martopo, Arso Dan Soegiarto, 2001, *Penanganan Dan Pengaturan Muatan*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang
- Moleong, Lexi J., and P. R. R. B. 2004 Edisi. *Metodelogi penelitian*, Penerbit Remaja Rosdakarya, Bandung
- Narbuko, Chalid dan Abu Achmadi. 2015. *Metode Penelitian*. PT. Bumi Aksara. Jakarta
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2014

Sudarsono, 1992, *Identifikasi bukti diri penentuan seseorang*. PT Gramedia:

Jakarta

Sujarweni, Wiratna. 2014. *Metodologi Penelitian*. Pustaka Baru Press.

Yogyakarta

Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif,*

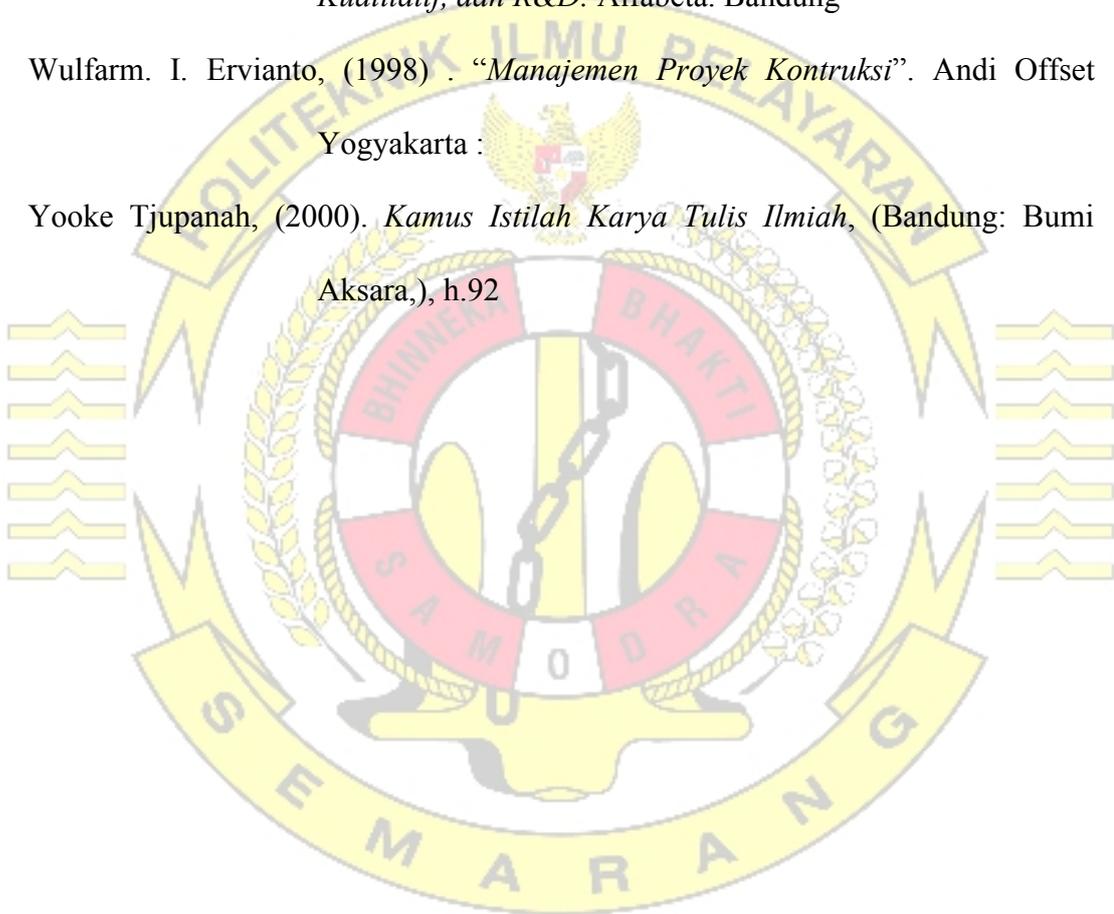
Kualitatif, dan R&D. Alfabeta. Bandung

Wulfarm. I. Ervianto, (1998) . “*Manajemen Proyek Kontruksi*”. Andi Offset

Yogyakarta :

Yooke Tjupannah, (2000). *Kamus Istilah Karya Tulis Ilmiah*, (Bandung: Bumi

Aksara.), h.92



LAMPIRAN 1

WAWANCARA

DAFTAR NAMA RESPONDEN

NOMOR RESPONDEN : 1

RESPONDEN NAMA : Munawir

JABATAN : *Captain*

Wawancara dengan Nakhoda kapal MV. HI 01

P : Selamat sore Capt, mohon ijin capt, boleh minta waktu sebentar untuk mengajukan beberapa pertanyaan mengenai keterlambatan pemuatan capt ?

N : Iya det silahkan mau tanya apa?

P : Terimakasih waktunya Capt, ijin capt yang pertama sudah berapa lama capt bekerja di perusahaan ini capt?

N : Saya bekerja di perusahaan ini kurang lebih 2 tahun, soalnya perusahaan ini juga masih dikategorikan perusahaan baru.

P : Sejak kapan capt menjabat sebagai nahkoda di sini capt ?

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

P : Menurut capt, siapakah yang melaksanakan pengawasan terhadap proses bongkar muatan di atas kapal MV. HI 01 ini capt?

N : Pengawasan proses bongkar muat di atas kapal MV. HI 01 dilaksanakan oleh Muallim jaga baik muallim jaga satu, muallim dua dan muallim tiga, muallim tiga yang melaksanakan jam jaga yang dibantu oleh juru mudi (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 di lapangan.

P : Dalam pelaksanaan pemuatan siapa yang bertanggungjawab atas muatan capt?

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

P : Menurut capt, bagaimana prosedur perawatan alat bongkar muat di atas kapal mv HI 01 ini capt. ?

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

P : Menurut capt, apakah perawatan pada alat bongkar muat di MV. HI 01 sudah berjalan dengan baik?

N : Di MV. HI 01 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 : kendalanya susahnya kita dapatkan *spear part* yang kita minta dan rute pelayaran yang dekat.

P : Bagaimana upaya capt 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.

P : terima kasih capt, untuk waktu yang diberikan kepada saya. Dan ini akan menjadi pengetahuan baru bagi saya capt.

N : iya det, sama sama.



DAFTAR NAMA RESPONDEN

NOMOR RESPONDEN : 2

RESPONDEN NAMA : Kadmira

JABATAN : *Chief Officer*

Wawancara dengan Mualim I MV. HI 01

P : Selamat sore *chief*,mohon ijin boleh minta waktu sebentar untuk mengajukan beberapa pertanyaan mengenai keterlambatan pemuatan capt?

N : Iya det silahkan mau tanya apa?

P : Terimakasih waktunya *chief*, menurut *chief* apakah perawatan terhadap alat-alat bongkar muat sudah berjalan dengan baik *chief* di kapal MV HI 01 ?

N : Perawatan terhadap peralatan bongkar muat di atas kapal MV. HI 01 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 *chief* kok akhir akhir ini kita sering di hadapkan dengan keterlambatan pemuatan *chief*?
- N : iya det, soalnya sebelumnya kita muat dengan alat dari darat dan ini kita berpindah menggunakan alat bongkar muat kita sendiri jadi kurangnya keterampilan dari crew kapal dan kurangnya pengalaman juga dan tidak di dukungunya alat bongkar muat yang baik .
- P : menurut *chief* upaya apa yang harus kita lakukan untuk menghindari semua ini *chief*?
- N : menurut saya dengan adanya *safety meeting* sebelum melakukan pemuatan dan susunan rencana apa yang akan kita kerjakan dan pembagian tugas masing masing crew kapal dan didukung persiapan *maintenance* alat bongkar muat yang akan memperlancar kegiatan pemuatan.
- P : apakah keadaan laut harus diperhatikan *chief* saat menyandarkan tongkang batubara *chief*?
- N : Keadaan laut 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 kru kapal, hal itu dikarenakan hanya demi keamanan bersama.
- N : Apabila kapal telah sandar dan melakukan pemuatan namun laut tiba-tiba bergelombang atau beralun, hal apa yang akan *chief* lakukan?
- P : Ketika pada waktu pelaksanaan pemuatan namun laut tiba-tiba beralun maka hal yang harus dilakukan adalah menyiapkan tali di buritan dan

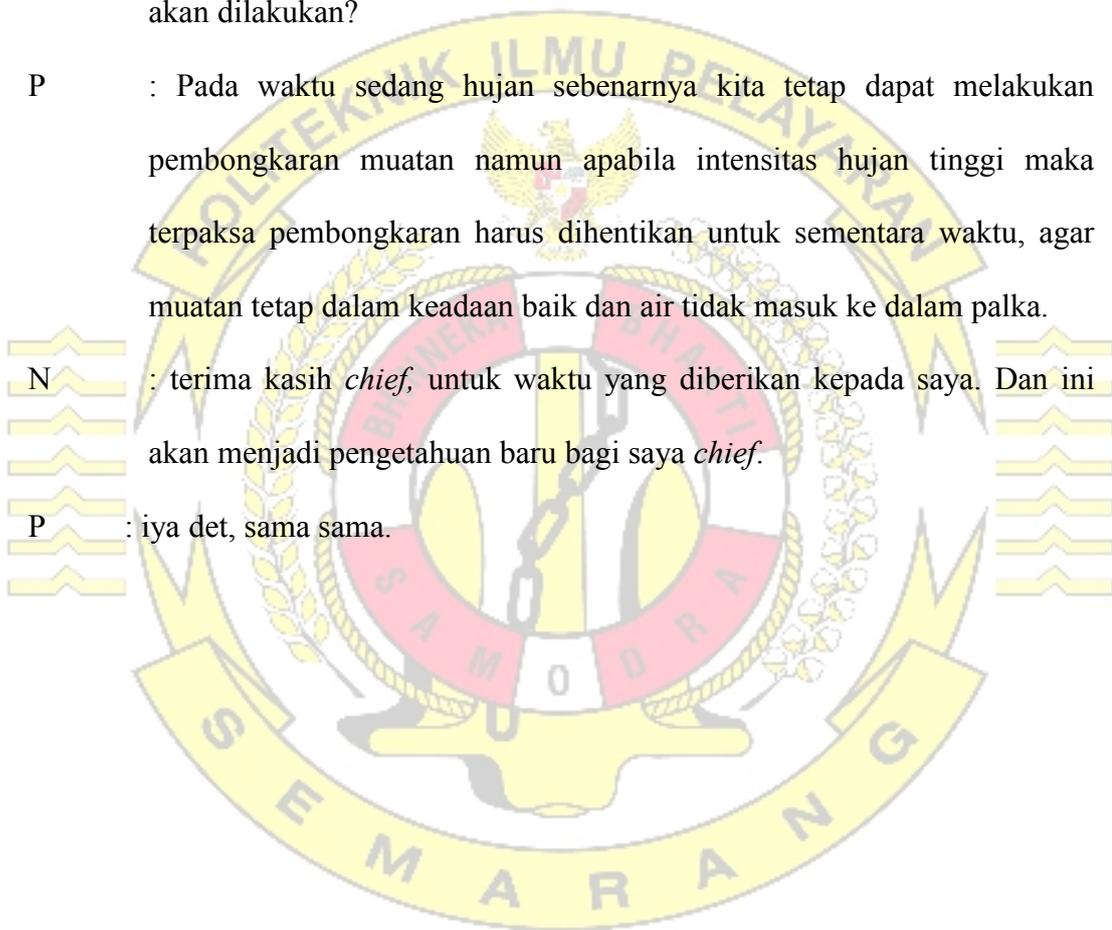
menyuruh tug yang membawa tongkang ke kapal untuk menarik buritan kapal untuk mengarahkan kapal pada posisi yang baik agar kapal dapat meredam tingginya gelombang dan tetap mampu melaksanakan pemuatan muatan.

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

P : 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.

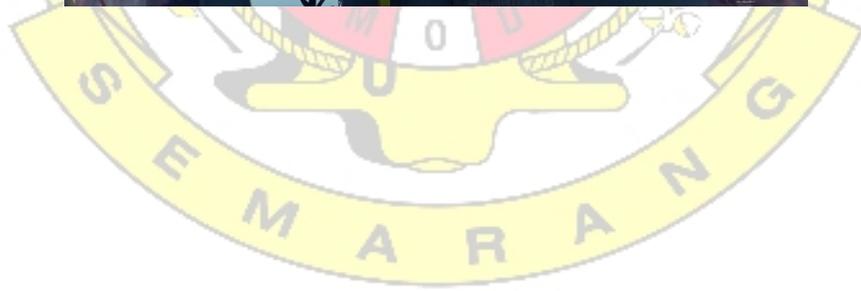
N : terima kasih *chief*, untuk waktu yang diberikan kepada saya. Dan ini akan menjadi pengetahuan baru bagi saya *chief*.

P : iya det, sama sama.



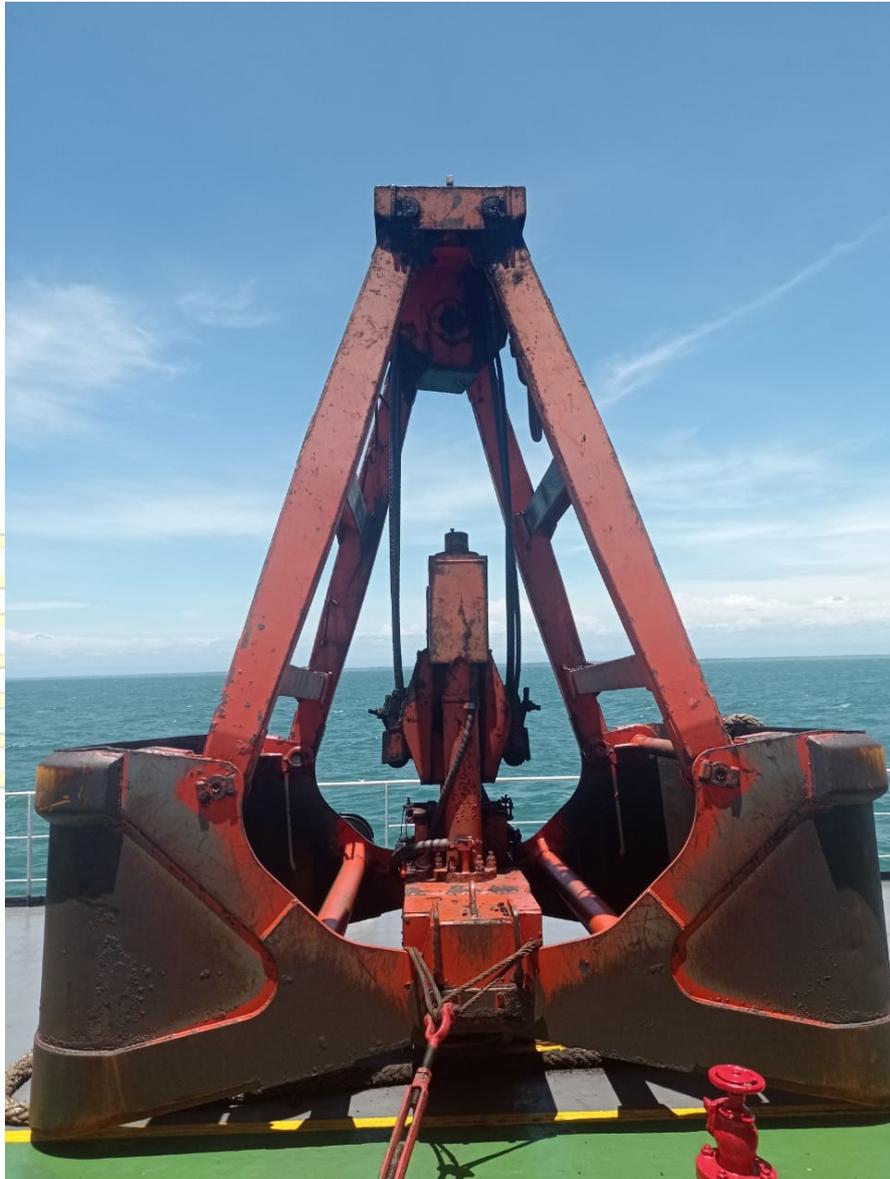
LAMPIRAN 2

CRANE



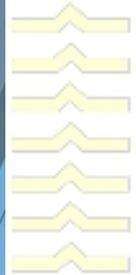
LAMPIRAN 3

GRAB



LAMPIRAN 4

WIRE CRANE



LAMPIRAN 5

STOWAGE PLAN



PT. MELCO JAYA BAHARI
MV. HI-01

STOWAGE PLAN

Date : 18/04/2019
 Voyage number : 01/L/HI-01/2019
 Master : Capt Munawir
 Chief Officer : Kadmira
 Discharging Port : PLTU-ADIPALA
 Draft at Disch Port : 10,30 Mtr
 WITH DENSITY = 1,019

	NO.5 HOLD	NO.4 HOLD	NO.3 HOLD	NO.2 HOLD	NO.1 HOLD	
	6.800MT	6.800MT	7.800MT	6.900MT	6.700MT	HI-01
	SF 42 Cub ft / MT					

SG: 1,019	
ARR	FWD : 1.90 M
DRAFT	MD : 3.89 M
	AFT : 6.22 M
	TRIM: 4.32 M

SG: 1,020	
DEPT	FWD : 10.00 M
DRAFT	MD : 10.20 M
	AFT : 10.30 M
	TRIM: 0.22 M

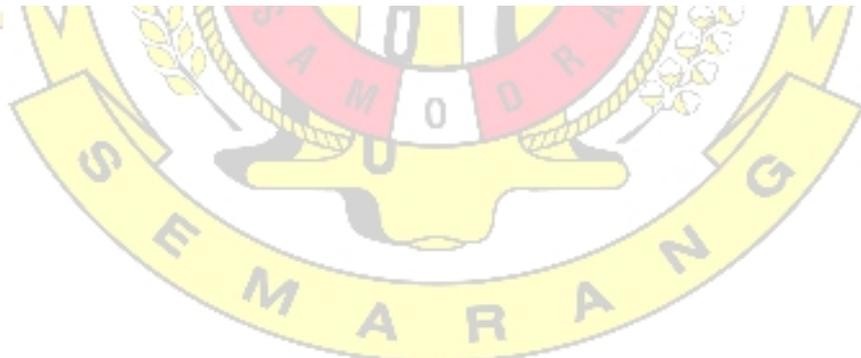
Prepared by:

KADMIRA
Chief Officer

Acknowledge

CAPT.MUNAWIR
Master

CS Dipindai dengan CamScanner



SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 326/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/02/2021

Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : AHMAD YUDA LAKSAMANA
NIT : 531611105989 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : IDENTIFIKASI KETERLAMBATAN PEMUATAN
BATUBARA DI MV. III 01

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 20 %* (Dua Puluh Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 17 Februari 2021
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALFI MARYATI, SH
Penata Tingkat I, III/d
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama Lengkap : Ahmad Yuda Laksamana
2. Tempat / Tanggal Lahir : Madiun, 25 November 1997
3. NIT : 531611105989 N
4. Alamat Asal : Ds. Warurejo RT 13/05 Kec. Balerejo/Kab Madiun,
Jawa Timur
5. Agama : Islam
6. Jenis Kelamin : Laki- laki
7. Golongan Darah : O
8. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Jurianto
 - b. Ibu : Rusmiatun
 - c. Alamat : Ds. Warurejo RT 13/05 Kec. Balerejo/Kab Madiun,
Jawa Timur
9. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD Negeri Warurejo, Tahun (2004-2010)
 - b. SMP : SMP Negeri 1 Balerejo, Tahun (2010-2013)
 - c. SMA : SMA Negeri 1 Nglames, Tahun (2013-2016)
 - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, Tahun (2016-2021)
10. Pengalaman Praktek Laut
 - a. Perusahaan Pelayaran : PT. Melco Jaya Bahari
 - b. Nama Kapal : MV. HI 01
 - c. Masa Layar : 23 Oktober 2018 – 19 November 2019

