



**ANALISIS TERHAMBATNYA PROSES HIBOB  
JANGKAR PADA MT. ETERNAL OIL II**

**SKRIPSI**

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**Oleh**

**ALIFGA DANI ILHAM FIRNANDA**

**NIT 531611105935 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2021**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**ANALISIS TERHAMBATNYA PROSES HIBOB JANGKAR PADA  
MT.ETERNAL OIL II**

Disusun oleh:

**ALIEGA DANILIAM FIRNANDA**  
NPT. 531611105935 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan  
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 15 Feb 2021

Dosen Pembimbing I  
Materi



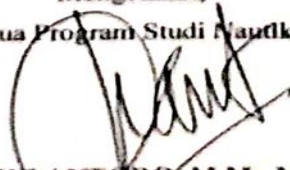
**Capt. AKHMAD NDORI, S.ST., M.M., M.Mar**  
Penata (III/c)  
NIP. 19770410 201012 1 002

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan



**PURWANTONO, S.Psi, M.Pd.**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19661015 199703 1 002

Mengetahui,  
Ketua Program Studi Nautika



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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Analisis Terhambatnya Proses Hibob Jangkar Pada MT.

Eternal Oil II"

karya,

Nama : Alifga Dani Ilham Firmanda

NIT : 531611105935 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Dumia, tanggal 26 Februari 2021

Semarang 26 Februari 2021

Penguji I

**Capt. TRI KISMANTORO, MM, M.Mar**  
Penata Tk I (III/d)  
NIP. 19751012 199808 1 001

Penguji II

**Capt. AKHMAD NDORI, SST, M.M, M.Mar**  
Penata (III/c)  
NIP. 19770410 201012 1 002

Penguji III

**SRI PURWANTINI, SE, S.Pd, MM**  
Penata Tk I (III/d)  
NIP. 19661217 198703 2 002

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

**Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.**  
Pembina Tingkat I (IV/b)  
NIP. 19670605 199808 1 001

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Alifga Dani Ilham Firmanda

NIT : 531611105935 N

Program Studi : Nautika


Skripsi dengan Judul "Analisis Terhambatnya Proses Hibob Jangkar Pada MT.

Eternal Oil II"

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 24. Desember 2021

Yang membuat pernyataan,

  
ALIFGA DANI ILHAM FIRMANDA  
NIT. 531611105935 N

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

“ Mulailah dari mana dirimu berasal, gunakan yang kamu punya, dan lakukan yang kamu bisa”. (Alifga Dani)

### **Persembahan:**

1. Orang tua penulis, bapak B.Sukrisno dan ibu Harini
2. Adik saya Shalsabila Kresnarin Putri
3. Capt. Akhmad Ndori, S.ST., M.M, M.Mar selaku dosen pembimbing I
4. Bapak Purwantono, S.Psi, M.Pd. selaku dosen pembimbing II
5. Taruna Taruni Angkatan 53 PIP Semarang
6. Seluruh Senior, Rekan, dan Junior kasta Semarang

## PRAKATA

Segala puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala limpahan Rahmat dan Hidayah-Nya sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul "**Analisis Terhambatnya Proses Hibob Jangkar pada MT, Eternal Oil II**"

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini 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. Capt. Akhmad Ndori, S.ST., M.M, M.Mar selaku dosen pembimbing materi skripsi yang telah membimbing dan memberikan arahan.
4. Bapak Purwantono, S.Psi, M.Pd. selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi yang telah membimbing dan memberikan arahan.
5. Perusahaan PT. Tanker Armada Nusantara yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penelitian serta praktek diatas kapal.



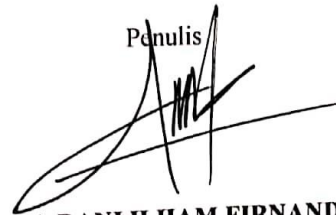
6. Nahkoda, *Chief Officer, Second Officer, Third Officer, Fourth Officer* beserta seluruh *crew* kapal MT. Eternal Oil II yang telah memberikan penulis ilmu yang sangat bermanfaat, membantu penulis melakukan penelitian, serta menyelesaikan praktek diatas kapal.

7. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, ~~24 FEBRUARI 2021~~

Penulis



**ALIFGA DANI ILHAM FIRNANDA**

**NIT. 531611105935 N**

## DAFTAR ISI

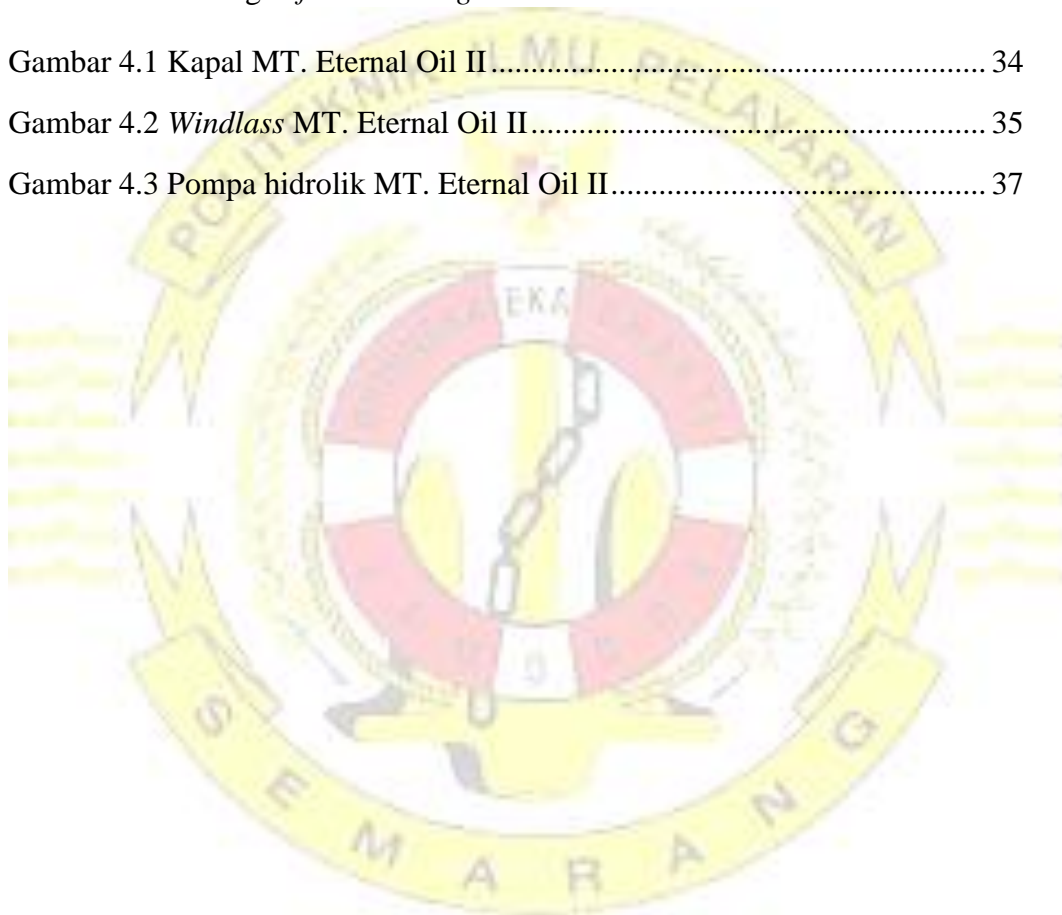
HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	v
PRAKATA .....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL .....	xi
DAFTAR LAMPIRAN .....	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
<i>ABSTRACT</i> .....	xiv
<b>BAB I. PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Perumusan Masalah .....	2
1.3. Tujuan Penelitian .....	3
1.4. Manfaat Penelitian .....	3
1.5. Sistematika Penulisan.....	4
<b>BAB II. LANDASAN TEORI.....</b>	<b>7</b>
2.1. Tinjauan Pustaka .....	7
2.2. Kerangka Berfikir.....	21

<b>BAB III. METODE PENELITIAN .....</b>	<b>22</b>
3.1. Waktu dan Tempat Penelitian .....	22
3.2. Metode Penelitian.....	23
3.3. Metode Pengumpulan Data .....	24
3.4. Teknis Keabsahan Data.....	26
3.5. Teknik Analisa Data.....	28
<b>BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>34</b>
4.1. Gambaran Umum .....	34
4.2. Hasil Penelitian .....	36
4.3. Pembahasan .....	42
<b>BAB V. PENUTUP.....</b>	<b>60</b>
5.1. Simpulan .....	60
5.2. Saran.....	61
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>63</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>64</b>
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....</b>	<b>76</b>



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian.....	21
Gambar 3.1 Triangulasi Dengan Tiga Sumber Data .....	27
Gambar 3.2 Kerangka <i>fishbone diagram</i> .....	31
Gambar 4.1 Kapal MT. Eternal Oil II.....	34
Gambar 4.2 <i>Windlass</i> MT. Eternal Oil II.....	35
Gambar 4.3 Pompa hidrolis MT. Eternal Oil II.....	37



**DAFTAR TABEL**

Tabel 4.1 Inspeksi *Cable Lifter Unit*.....40



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 2.1	Jangkar Haluan.....	64
Lampiran 2.2	Jangkar Arus.....	65
Lampiran 2.3	Jangkar Cemat.....	66
Lampiran 2.4	<i>Scream Anchor</i> .....	67
Lampiran 2.5	Jangkar AC14.....	68
Lampiran 2.6	Jangkar <i>Hall</i> .....	69
Lampiran 2.7	Jangkar <i>Spek</i> .....	70
Lampiran 2.8	Jangkar <i>Danforth</i> .....	71
Lampiran 2.9	Jangkar <i>Stevin</i> .....	72
Lampiran .10	Bagian-bagian jangkar pada umumnya.....	73
Lampiran 11	Lembar Usulan Judul Skripsi.....	74
Lampiran 12	Hasil Cek Plagiasi.....	76

## ABSTRAKSI

Firnanda, Alifga Dani Ilham, 531611105935 N, 2021, “Analisis Terhambatnya Proses Hibob Jangkar Pada MT. Eternal Oil II”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Akhmad Ndori, S,ST., M.M, M.Mar., Pembimbing II: Purwanton, S.Psi, M.Pd.

Berlabuh jangkar ialah mengikat kapal pada dasar perairan agar kapal tidak hanyut karena arus atau angin untuk melaksanakan kegiatan, seperti menunggu *Clearence* untuk memasuki Pelabuhan, melaksanakan kegiatan bongkar muat barang, menunggu Pandu dll. Kegiatan berlabuh jangkar sering menjumpai berbagai macam permasalahan, baik berasal dari alam maupun kesalahan SDM. Permasalahan yang berasal dari alam contohnya laut, arus, angin. Permasalahan yang berasal dari SDM contohnya lalainya *crew* kapal saat mempersiapkan dan perawatan peralatan berlabuh jangkar. MT. Eternal Oil II saat berlabuh jangkar di Muntok, Selat Bangka terjadi suatu permasalahan, diantaranya Kelasi jaga saat itu lalai saat mengisi angin di pompa hidrolis, mengakibatkan tidak maksimalnya kekuatan *windlass* jangkar saat itu, sehingga jangkar kiri tidak dapat di hibob, mengakibatkan kapal tidak dapat beroperasi dan perusahaan mengalami kerugian.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif. Metode pengumpulan data berupa primer yang diperoleh melalui observasi dan wawancara. Data sekunder yang diperoleh melalui studi dokumentasi dan studi kepustakaan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terjadinya kelebihan tekanan angin pada tabung mesin pompa hidrolis yang mengakibatkan terhambatnya proses hibob jangkar kapal ketika akan memasuki alur sungai Musi menuju Palembang adalah kurangnya pengetahuan kelasi jaga akan sebab akibat yang dapat ditimbulkan atau prosedur yang dilakukan saat akan mengisi angin pada tabung mesin pompa hidrolis dan juga kurangnya komunikasi antara awak kapal, juga kurangnya perawatan pada mesin pompa hidrolis dan mesin *windlass* sebelah kiri pada kapal MT. Eternal Oil II.

**Kata Kunci:** Proses hibob Jangkar, pompa hidrolis, *windlass* MT. Eternal Oil II

### ABSTRACT

Firnanda, Alifga Dani Ilham, 531611105935 N, 2021, “*Analysis of the inhibition of the anchor hibob process on MT. Eternal Oil II*”, Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Merchant Marine Polutechnic, Supervisor I: Capt. Akhmad Ndori, S,ST., M.M, M.Mar., Supervisor II: Purwantonono, S.Psi, M.Pd.

*Anchor is tying the ship at the bottom of the water so that the ship does not drift because of currents or wind to carry out activities, such as waiting for Clearance to enter the Port, carrying out loading and unloading activities, waiting for Pilot etc. Anchor activities often encounter a variety of problems, both derived from nature and natural resource errors. Problems derived from nature such as sea, currents, wind. Problems stemming from natural resources such as the negligence of the ship's crew when preparing and maintenance of anchorage equipment. MT. Eternal Oil II when anchored in Muntok, Bangka Strait there was a problem, among others ordinary seamen watch at the time was negligent when filling the wind in the hydraulic pump, resulting in the maximum power winch anchor at the time, so the left anchor could not be in hibob, resulting in the ship can not operate and the company suffered losses.*

*Research methods used qualitative descriptive. Data collection method in the form of primer obtained through observation and interview. Secondary data obtained through documentation studies and literature studies.*

*The results showed that the occurrence of excess wind pressure in the tube of hydraulic pumping machine that resulted in the inhibition of the ship's anchor hibob process when going into the flow of the Musi river to Palembang is the lack of class knowledge of the cause of the consequences that can be caused or the procedure performed when going to fill the wind on the tube of the hydraulic pump engine and also the lack of communication between the crew members , also lack of maintenance on hydraulic pump engines and left windlass machines on MT. Eternal Oil II.*

**Keywords:** *Process Hibob Anchor, Hydraulic Pump , Windlass MT. Eternal Oil II*

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

MT. Eternal Oil II merupakan salah satu kapal dari perusahaan PT. Tanker Armada Nusantara. MT. Eternal Oil II melayani rute pelayaran dalam negeri, membawa muatan minyak mentah milik PT. Pertamina, dimana menggunakan sistem rute pelayaran *Tramp* atau pelayaran dengan line yang tidak tetap. Menurut Edy Hidayat (2009) Berdasarkan Sifat Usaha atau bentuk operasi Pelayaran *Tramp* (*Tramper Service*), merupakan pelayaran bebas yang tidak terkait ketentuan formal, tidak mempunyai jadwal pelayaran tetap dan kapal dapat berlayar kemana saja. Jadi kapal itu berlayar menuju pelabuhan manapun dan waktu kapanpun, serta membawa jenis muatan apa saja sepanjang tidak dilarang oleh kekuasaan Negara. Dalam operasionalnya memasuki pelabuhan, MT. Eternal Oil II terkadang harus menunggu atau berlabuh jangkar terlebih dahulu sebelum sandar.

Berlabuh jangkar ialah mengikat kapal pada dasar perairan agar kapal tidak hanyut karena arus atau angin untuk melaksanakan kegiatan, seperti menunggu *Clearence* untuk memasuki Pelabuhan, melaksanakan kegiatan bongkar muat barang, menunggu Pandu dll. Kegiatan berlabuh jangkar sering menjumpai berbagai macam permasalahan, baik berasal dari alam maupun kesalahan SDM. Permasalahan yang berasal dari alam contohnya

laut, arus, angin. Permasalahan yang berasal dari SDM contohnya lalainya *crew* kapal saat mempersiapkan dan perawatan peralatan berlabuh jangkar. MT. Eternal Oil II saat berlabuh jangkar di Muntok, Selat Bangka tanggal 19 maret 2019 terjadi suatu permasalahan, diantaranya Kelasi jaga saat itu lalai saat mengisi angin di pompa hidrolik, mengakibatkan tidak maksimalnya kekuatan *Winch* jangkar saat itu, sehingga jangkar kiri tidak dapat dihibob, mengakibatkan kapal tidak dapat beroperasi dan perusahaan mengalami kerugian. Hibob yaitu mengangkat tali, rantai, dan sebagainya ke atas. (<https://kbbi.web.id/hibob.html>)

Pelaksanaan berlabuh jangkar harus dilaksanakan secara efektif, efisien, aman, terkendali, dan memberikan informasi serta pengetahuan dasar kepada seluruh *crew* yang bertugas sehingga permasalahan kelalaian kelasi jaga saat mengisi angin pompa hidrolik yang mengakibatkan banyak kerugian tidak terulang lagi. Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“ANALISIS TERHAMBATNYA PROSES HIBOB JANGKAR PADA MT. ETERNAL OIL II”**

## **1.2 Perumusan Masalah**

Untuk dapat memudahkan pada saat menganalisis masalah maka penulis merasa perlu untuk merumuskan terlebih dahulu masalah yang akan di bahas, yaitu :

1.2.1 Apa faktor penyebab terhambatnya proses hibob jangkar ?

- 1.2.2 Dampak apakah yang akan terjadi dari terhambatnya proses hibob jangkar ?
- 1.2.3 Bagaimana cara mengatasi terhambatnya proses hibob jangkar pada MT. Eternal Oil II ?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

- 1.3.1 Untuk mengetahui faktor penyebab terhambatnya proses hibob jangkar pada MT. Eternal Oil II.
- 1.3.2 Untuk mengetahui dampak yang terjadi akibat terhambatnya proses hibob jangkar pada MT. Eternal Oil II.
- 1.3.3 Untuk mengetahui bagaimana cara mengatasi terhambatnya proses hibob jangkar pada MT. Eternal Oil II.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

- 1.4.1 Manfaat secara teoritis
  - 1.4.1.1 Menambah wawasan tentang pencegahan terhambatnya proses hibob jangkar.
  - 1.4.1.2 Menjadi masukan dan penjelasan perwira dan *crew* di atas kapal, khususnya ketika melakukan labuh jangkar.

#### 1.4.2 Manfaat secara praktis

1.4.2.1 Menjalankan upaya-upaya yang harus dilakukan untuk meningkatkan kesadaran dalam bekerja bahwa pengamatan pada saat jaga berlabuh jangkar sangat penting untuk di terapkan.

1.4.2.2 Diharap dapat menjadi masukan, gambaran serta penjelasan untuk pembaca dalam menerapkan proses berlabuh jangkar.

### **1.5 Sistematika Penulisan Skripsi**

Untuk memperjelas gambaran tentang skripsi ini, penulis bagi dalam 5 bab, tiap bab terdiri dari beberapa sub bab yang menjelaskan komponen permasalahan yang menjadi tema penelitian ini, bagian-bagian dari bab tersebut adalah:

#### **BABI PENDAHULUAN**

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian tentang Latar Belakang, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Sistematika Penulisan.

## BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini menjelaskan tentang tinjauan pustaka yang berisikan teori-teori atau pemikiran-pemikiran yang melandasi judul penelitian yang disusun sedemikian rupa sehingga merupakan satu kesatuan utuh yang dijadikan landasan penyusunan kerangka pemikiran atau istilah lain dalam penelitian yang dianggap penting.

## BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Berisi tentang Jenis Metode Penelitian, Lokasi Penelitian, Sumber Data (Data Primer dan Data Sekunder), Metode Pengumpulan Data (Metode Wawancara, Observasi, Studi Pustaka, Studi Dokumenter), Metode Analisa Data.

## BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini membahas tentang uraian hasil penelitian dan pemecahan masalah guna memberikan informasi terkait proses hibob jangkar.

## BAB V PENUTUP

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah serta

penulis menyumbangkan saran yang mungkin dapat bermanfaat. Bagian akhir mencakup daftar pustaka, daftar riwayat hidup, dan lampiran-lampiran yang menunjang uraian yang disajikan.



## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### 2.1 Tinjauan Pustaka

##### 2.1.1 Jangkar

###### 2.1.1.1 Definisi Jangkar

Jangkar merupakan alat labuh yang mempunyai bentuk dan berat khusus yang akan diturunkan ke kedalaman air sampai dengan dasar sehingga pada saat jangkar diturunkan maka kapal sangat terbatas pergerakannya dengan posisi jangkar dan panjang rantai yang diturunkan. Hal ini untuk menahan supaya kapal tidak bergerak dan tetap dalam posisinya.

(2011,<http://www.maritimeworld.web.id>)

Jangkar merupakan pemberat pada kapal atau perahu, terbuat dari besi, diturunkan ke dalam air pada waktu berhenti agar kapal tidak oleng atau bertolak.

(<https://kbbi.web.id/jangkar.html>)

### 2.1.1.2 Jenis-Jenis Jangkar

Jenis jangkar menjadi beraneka ragam yang dapat di bedakan menjadi dua kategori yang berbeda yang diantaranya yaitu, Jenis jangkar berdasarkan peletakannya di kapal dan jenis jangkar berdasarkan bentuk dan fungsinya.

#### 2.1.1.2.1 Jenis jangkar berdasarkan peletakannya di kapal.

Pada kapal Niaga, jenis jangkar dibedakan 3 jenis menurut lokasi peletakannya, yaitu:

##### 2.1.1.2.1.1 Jangkar Haluan

Jangkar haluan adalah jangkar utama yang berguna untuk menahan kapal di dasar laut dan selalu siap terpasang pada lambung kiri dan kanan haluan kapal, jangkar haluan ini beratnya sama. Jangkar haluan cadangan merupakan jangkar yang selalu siap sebagai pengganti apabila salah satu hilang. Penempatan jangkar haluan, agar selalu siap bilamana diperlukan. Jenis jangkar haluan

banyak digunakan pada kapal-kapal besar. Lihat lampiran 2.1.

#### 2.1.1.2.1.2 Jangkar Arus

Jangkar Arus merupakan jenis jangkar yang memiliki daya cengkeram lebih baik dibanding dengan Jangkar Haluan. Namun karena adanya tongkar jangkar, maka kedua lengan jangkar tidak dapat menancap kedasar laut.

Pada kapal-kapal penumpang yang berukuran besar, kadang jangkar arus ditempatkan di *Geladak Orlop* (Geladak pendek yang terletak dibawah geladak menerus). Jenis jangkar kapal ini biasanya digunakan oleh kapal-kapal jenis khusus dengan ukuran panjang kapal sampai 100 ft. Lihat lampiran 2.2.

#### 2.1.1.2.1.3 Jangkar Cemat

Jangkar jenis ini hanya digunakan untuk kapal-kapal tertentu yang banyak beroperasi didaerah perairan yang memiliki dasar yang berlumpur. Karena bentuknya menyerupai mangkuk maka jenis ini akan bekerja baik pada daerah berlumpur karena bentuknya menyerupai mangkuk. Jangkar cemat berukuran lebih kecil dan berguna untuk memindahkan jangkar haluan apabila kapal kandas (diangkat dengan sekoci). Jangkar jenis ini hanya digunakan untuk kapal-kapal tertentu yang banyak beroperasi didaerah perairan yang memiliki dasar yang berlumpur.

Lihat lampiran 2.3.

#### 2.1.1.2.2 Jenis jangkar berdasarkan fungsi dan bentuknya

Seiring berkembangnya jaman, jangkar juga mengalami perubahan yaitu pada bentuk juga fungsinya saat digunakan dilautan bebas

ataupun disungai dan danau. Jenis jangkar tersebut antara lain:

#### 2.1.1.2.2.1 *Scream Anchor*

Jenis ini mempunyai ukuran berbeda-beda dimana pada umumnya dilengkapi dengan satu buah jangkar arus. Jangkar jenis ini berfungsi untuk membantu jangkar haluan atau jangkar arus pada saat berlabuh didaerah yang memiliki arus yang sangat kuat dan bisa untuk menahan posisi kapal bagian buritan agar posisi kapal tidak berubah. Lihat lampiran 2.4.

#### 2.1.1.2.2.2 Jangkar Kapal AC14

Untuk jenis jangkar kapal ini kebanyakan dipakai pada kapal aquaculture dan juga kapal komersil. Jenis kapal AC14 ini mempunyai nilai efisiensi tinggi, hal ini karena penggunaan jangkar ini bisa disesuaikan beratnya. Namun

penurunan dari ukuran jangkar ini tidak bisa turun drastis hanya bisa mendekati ukuran berat aslinya. Lihat lampiran 2.5.

#### 2.1.1.2.2.3 Jangkar Kapal *Hall*

Jangkar jenis ini biasa digunakan untuk kapal komersil dan juga kapal pengangkut. Jangkar ini memiliki bentuk bawah yang seperti piring kemudian di atasnya berbentuk seperti trisula. Lihat lampiran 2.6.

#### 2.1.1.2.2.4 Jangkar Kapal Spek

Jangkar jenis ini memiliki bentuk seperti jangkar kapal *hall*, yang membedakan adalah jika jangkar kapal *hall* berbentuk seperti piring yang terbuka sedangkan jangkar spek ini berbentuk seperti piring yang tertutup. Jangkar kapal ini sering digunakan pada kapal komersil dan juga kapal pengangkut. Lihat lampiran 2.7.

#### 2.1.1.2.2.5 Jangkar Kapal Danforth

Jenis jangkar Danforth kebanyakan dipakai pada kapal *boat* dan juga kapal komersil. Biasanya jangkar kapal ini dibuat dengan penambat yang dibuat dari bahan baja yang memiliki kekuatan tinggi sehingga bisa menghasilkan cengkraman yang baik untuk menahan laju kapal. Lihat lampiran 2.8.

#### 2.1.1.2.2.6 Jangkar Kapal Stevin

Jenis jangkar kapal stevin ini kebanyakan dipakai pada kebutuhan *offshore*, hal ini karena jenis jangkar kapal yang satu ini memiliki kemampuan yang baik untuk menahan beban tinggi. Jangkar kapal ini masih termasuk dalam keluarga jangkar jenis *high holding power anchor* yang memang sudah dibuat khusus untuk menahan beban tinggi. Lihat lampiran 2.9.

### 2.1.1.3 Bagian-Bagian Jangkar

Berikut adalah gambar bagian-bagian jangkar pada umumnya. Lihat lampiran 2.10

2.1.1.3.1 *Arm* (lengan), merupakan bagian dari jangkar yang membentang dari ujung jangkar (*crown*) akhir, batang jangkar (*shank*) dan menghubungkan ke telapak jangkar (*palm*).

2.1.1.3.2 *Band*, adalah logam melingkar yang mengamankan dua bagian dari stok kayu secara bersama-sama dengan batang jangkar (*shank*).

2.1.1.3.3 *Bill*, adalah akhir dari lengan jangkar (*palm*).

2.1.1.3.4 *Crown* (mahkota), merupakan ujung runcing akhir dari jangkar (*shank*) dengan lengan.

2.1.1.3.5 *Eye* (mata), merupakan lubang di akhir batang jangkar (*shank*) tempat cincin terpasang.

2.1.1.3.6 *Fluke*, adalah bentuk sekop bagian dari lengan jangkar (*arm*) yang digunakan untuk menggali dasar laut dalam mengamankan kapal.

2.1.1.3.7 *Palm*, merupakan bagian datar paling atas dari sekop (*flake*).

2.1.1.3.8 *Ring*, adalah bagian jangkar dimana tali atau rantai melekat dan menghubungkan jangkar ke kapal.

2.1.1.3.9 *Shank*, adalah batang tegak dari jangkar.

2.1.1.3.10 *Stock*, merupakan lintas bar jangkar yang memungkinkan sekop pada jangkar (*flake*) dapat menggali dasar laut.

#### 2.1.1.4 Fungsi Jangkar

Jangkar merupakan bagian yang tidak bisa terpecahkan dari kapal dimana jangkar memiliki fungsi selain untuk berlabuh. Dalam suatu olah gerak, jangkar juga berfungsi untuk :

##### 2.1.1.4.1 *Windlass* dengan penggerak tenaga uap

Jenis *windlass* ini digunakan pada kapal tanker, karena kapal ini dilengkapi dengan boiler bantu untuk menghasilkan uap.

##### 2.1.1.4.2 *Windlass* dengan penggerak tenaga listrik

Jenis *windlass* ini banyak digunakan pada kapal-kapal modern kecuali kapal-kapal yang mengangkut muatan yang memiliki resiko

mudah terbakar atau meledak akibat percikan api dari listrik.

#### 2.1.1.4.3 *Windlass* berporos horizontal

Peralatan ini terdiri dari motor listrik berarus searah, *wild cat* dimana kecepatannya dapat diatur, dilengkapi alat pemutus arus searah bila terjadi beban lebih agar motor listrik tidak terbakar.

#### 2.1.1.4.4 *Windlass* berporos vertikal

Prinsip kerja *windlass* ini pada dasarnya sama dengan *windlass* berporos horizontal dan alat pengunci *wind cat* menggunakan tenaga manual.

#### 2.1.1.4.5. *Windlass* dengan penggerak *elektrohidrolic*

Penggerak *windlass* yang menggunakan mesin hidrolik memakai arus bolak balik. Mesin ini diletakkan pada geladak dibawah *windlass*.

### 2.1.2 *Voyage*

#### 2.1.2.1 Definisi *voyage*

Suatu pelayaran dari satu atau dari beberapa pelabuhan pemuatan ke satu atau ke beberapa pelabuhan pembongkaran, tetapi hanya untuk satu *trip*.

### 2.1.3 Larat

#### 2.1.3.1 Definisi Larat

Suatu keadaan dimana rantai kapal tertahan dan jika rantainya kemudian tegang arus artinya rantai terseret atau tidak makan (jangkar kapal larat). Jenis dasar perairan dan kekuatan arus biasanya menjadi faktor utama penyebab jangkar larat, sehingga memilih tempatberlabuh jangkar yang tepat dapat mempengaruhi terjadinya jangkar larat.

### 2.1.4 Anchorage

#### 2.1.4.1 Definisi Anchorage

*Anchorage* adalah lokasi di laut dimana kapal dapat menurunkan jangkar. *Anchorage* adalah tempat jangkar diturunkan dan dimanfaatkan, sedangkan tambatan biasanya menambatkan ke pelampung atau sesuatu yang serupa. Lokasi biasanya memiliki kondisi untuk jangkar yang aman dalam perlindungan dari kondisi cuaca, dan bahaya lain.

### 2.1.5 Hibob jangkar

#### 2.1.5.1 Proses hibob jangkar

Proses hibob jangkar pada MT.Eternal Oil II yang pertama dilakukan yaitu pengisian angina pada tabung pompa hidrolik oleh kelasi jaga. Selanjutnya jika sudah terisi, hidupkan mesin *windlass* dan buka *stopper* yang mengunci rantai jangkar, kemudian operasikan mesin *windlass* untuk berputar mengangkar rantai jangkar.

#### 2.1.6 Windlass di kapal MT. Eternal Oil II

Windlass adalah salah satu bagian kapal yang penting untuk kegiatan operasional saat kapal akan berlabuh jangkar di daerah perairan maupun pada saat sandar di pelabuhan. Ketentuan pemasangan windlass diatur dalam peraturan klasifikasi (Classification Rules and Regulation), Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), Det Norske Veritas (Norwegia), Germanischer Lloyd (Germany), American Beurau of shipping (USA), Lloyd Register (Inggris), Beurau Veritas (France). Selain diterapkan peraturan klasifikasi, ketentuan terhadap pemasangan alat bantu kerja pada windlass juga diterapkan syarat dalam peraturan SOLAS (Safety of Life at Sea) Chapter II-1 yang mengatur syarat perlengkapan kapal untuk keselamatan di kapal.

Sesuai dengan fungsi dan tujuan yang dimiliki mesin windlass merupakan suatu alat bantu penggerak kerja yang digunakan untuk menaik turunkan jangkar dan rantainya, dan juga

digunakan untuk menambat tali saat kapal akan sandar di dermaga pelabuhan. Windlass dapat dioperasikan dengan energi hidrolik, energi uap, dan energi listrik.

#### 2.1.6.1 Cara pengoperasian *windlass* pada MT. Eternal Oil II

Cara pengoperasian windlass pada MT. Eternal Oil II, yaitu pastikan apakah arus listrik untuk motor penggeraknya, caranya dengan melihat lampu indikator dikotak starter, jika telah menyala artinya arus listrik telah ada, atau mencoba menekan tombol sebentar, apabila belum terdapat arus listrik, nyalakan panel untuk windlass pada main board yang berada di dalam forecastle room. Lalu lakukan tindakan pengaman terlebih dahulu, yaitu memastikan bahwa kopleng belum terpasang, stopper rantai masih terpasang dan rem pada roda jangkar dalam keadaan mengikat serta tidak ada benda-benda disekitar windlass yang dapat mengganggu kelancaran pengoperasian. Untuk menurunkan jangkar (let go), pastikan keadaan ikatan-ikatan pada jangkar telah dilepas dan pastikan jangkar dalam keadaan bebas dari ikatan.

Stopper dan rantai jangkar berada diposisi bebas dan tidak terikat pada rantai jangkar, pastikan sekali lagi rem terpasang kuat karena pada keadaan ini hanya rem tersebut

yang masih mengikat jangkar agar tidak jatuh ke laut. Keadaan rem saat ini hanya dapat dioperasikan secara manual, artinya untuk melepas menekan rem ini harus dilakukan dengan tangan untuk mengoperasikan tuas, selanjutnya laporkan ke anjungan jika jangkar siap di-let go dan menunggu aba-aba dari Nakhoda.

Jika aba-aba sudah diberikan, tuas rem diputar atau dibuka dengan pelan, setelah mulai bergerak, putar tuas rem dengan cepat dan hati-hati. Jangkar telah meluncur ke bawah bersama rantai jangkar yang ujungnya berada dalam chain locker, tuas pemutar rem harus tetap dikendalikan dan selalu laporkan pada anjungan. Dan selalu perhatikan tanda-tanda segel yang terdapat pada rantai jangkar, yang biasanya ditandai dengan cat warna yang menandakan sudah berapa panjang rantai jangkar yang turun bersama jangkar. Jika Nakhoda sudah memberi aba-aba berapa segel maka kita bersiap mengerem saat sudah akan sampai pada segel yang dimaksud. Saat sudah sampai pada segel yang dimaksud lalu putar tuas rem sampai rantai jangkar berhenti bergerak, dan pastikan sudah kuat. Lalu laporkan keadaan rantai jangkar pada anjungan. Jika nakhoda telah memberi aba-aba selesai, selanjutnya kunci rantai jangkar dengan

memasang stopper. Stopper berguna agar rantai jangkar tidak bergerak akibat ditarik oleh arus atau jangkar yang memungkinkan akan bergerak memanjang atau jatuh dengan sendiri ke laut.

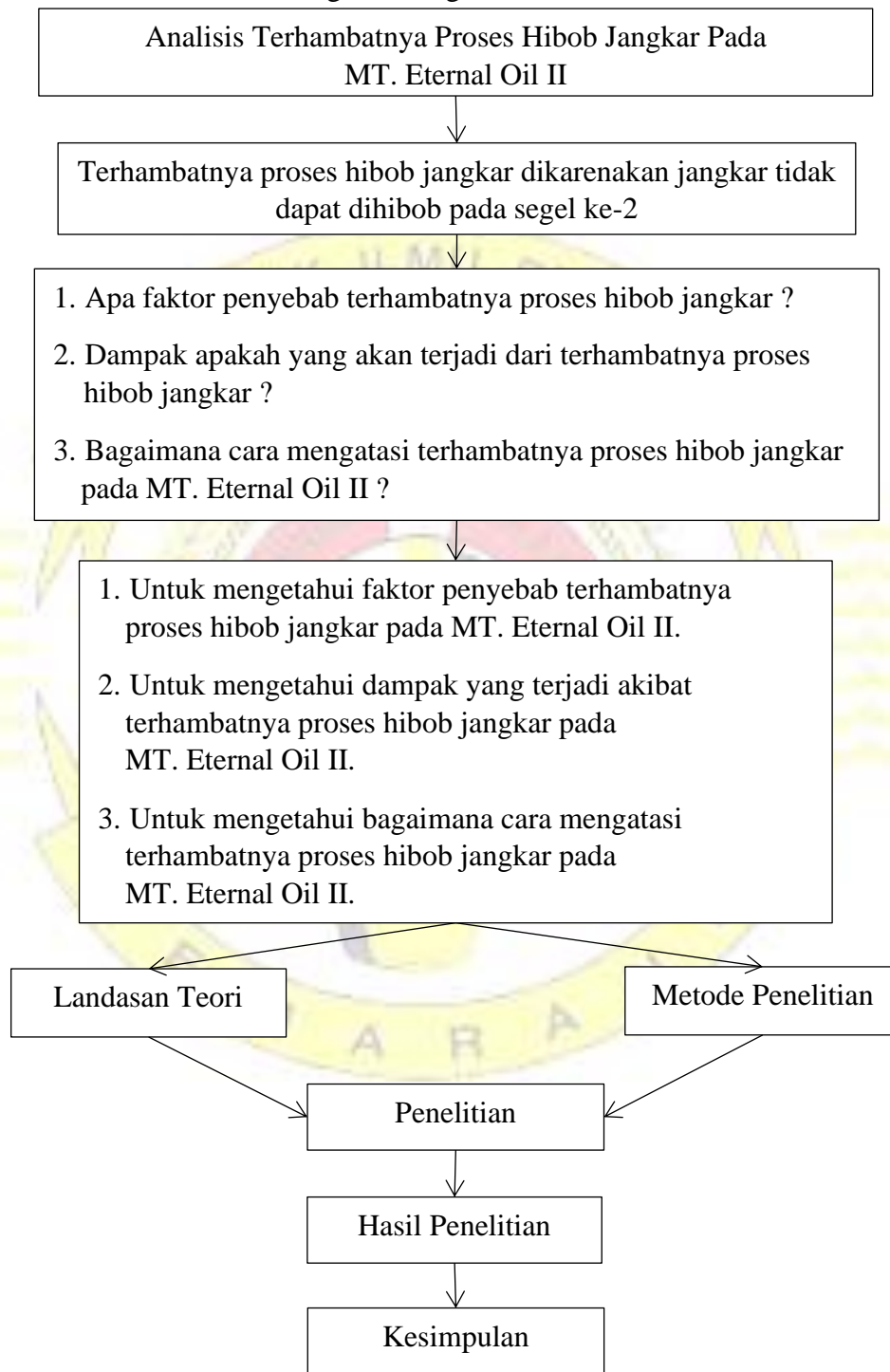
Untuk proses hibob jangkar harus menggunakan mesin penggerak agar roda dapat memutar rantai jangkar, kopling harus dimasukkan dahulu ke roda jangkar kiri atau kanan mengikuti jangkar mana yang sedang digunakan atau yang akan di hibob. Sebelum memasukkan kopling ke roda jangkar, harus perhatikan prosesnya dengan benar dan sesuai aturan atau Instruction manual book, hal ini sangat penting diketahui agar dapat dilakukan dengan benar dan keselamatan diri juga terjamin.

## **2.2 Kerangka Berfikir**

Dalam penulisan ini, penulis perlu membuat suatu kerangka pemikiran berbentuk diagram agar dapat mudah dipahami oleh semua pihak yang dituju.

## Kerangka Berfikir

### Bagan kerangka berfikir 2.1



## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Simpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dalam penulisan skripsi ini, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- 5.1.1 Faktor yang menyebabkan terjadinya kelebihan tekanan angin pada tabung mesin pompa hidrolik yang mengakibatkan terhambatnya proses hibob jangkar kapal ketika akan memasuki alur sungai Musi menuju Palembang adalah kurangnya pengetahuan kelasi jaga akan sebab akibat yang dapat ditimbulkan atau prosedur yang dilakukan saat akan mengisi angin pada tabung mesin pompa hidrolik dan juga kurangnya komunikasi antara awak kapal, juga kurangnya perawatan pada mesin pompa hidrolik dan mesin *windlass* sebelah kiri pada kapal MT. Eternal Oil II.
- 5.1.2 Dampak yang ditimbulkan dari kurang optimalnya kerja mesin pompa hidrolik karena kelebihan tekanan angin dari komposisi yang sudah ditentukan dan diberi tanda adalah tidak dapat berputarnya mesin *windlass* sehingga tidak dapat menarik rantai jangkar, sehingga kapal tidak dapat melanjutkan proses hibob jangkar, dan kapal juga mengalami keterlambatan proses olah gerak yang juga menimbulkan terbatasnya olah gerak pada saat kapal terjadi keadaan darurat.

- 5.1.3 Upaya yang dilakukan untuk mengatasi terhambatnya proses hibob jangkar yang dikarenakan kurang optimalnya kerja mesin pompa hidrolis diatas adalah memberikan pengetahuan tentang sebab akibat dari pengoperasian perlatan bantu dan mesin bantu terhadap kelancaran olah gerak kapan dan keselamatan pelayaran.

## 5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan dari hasil pembahasan, maka penulis dapat menyajikan saran-saran sebagai berikut:

- 5.2.1 Perlu adanya perawatan yang dilakukan secara rutin dan teratur seharusnya perawatan juga dilaksanakan secara berurutan dan harus sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan pada buku panduan (*Instruction manual book*) sesuai dengan peralatannya masing-masing, antara lain sebaiknya dilakukan pelumasan terhadap bagian-bagian *windlass* dan pengecekan indikator tekanan tabung hidrolis.
- 5.2.2 Sebaiknya diadakan evaluasi kerja oleh para *crew* yang menangani langsung perawatan terhadap mesin bantu pompa hidrolis dan *windlass*. Sehingga apabila terdapat suatu langkah yang terlewatkan atau salah dari runtutan prosedur, para *crew* dapat lebih mengerti dan memahami prosedur perawatan mesin bantu pompa hidrolis dan *windlass*. Di samping itu juga, hal ini dapat sebagai pengingat agar kelalaian tidak terulang pada cara pengoperasian

dan perawatan selanjutnya, dan dapat meminimalisir terjadinya kerusakan mesin bantu pompa hidrolik agar dapat memutar *windlass* dengan optimal sehingga tidak menghambat proses olah gerak kapal.

- 5.2.3 Apabila terjadi penurunan kinerja mesin bantu pompa hidrolik, sebaiknya memberikan sinyal-sinyal berupa lampu-lampu pada indikator tabung atau alarm sebagai penanda jika tekanan dalam tabung pompa hidrolik mengalami kelebihan, sehingga memudahkan petugas atau *crew* kapal yang bertugas untuk mengetahuinya.



**DAFTAR PUSTAKA**

(2011, <https://www.maritimeworld.web.id>)

Fathoni, Abdurrahmat (2006:98). *Metodologi Penelitian dan Teknik penyusunan Skripsi*. Jakarta: Rineka Cipta

Hidayat, Edy (2009). *Terminologi Kepelabuhanan dan Pelayaran*. Jakarta: Pelabuhan Indonesia

<https://kbbi.web.id/jangkar.html>

<http://operator-it.blogspot.com.html>

<https://asmarines.indonetwork.co.id>

<https://id.depositphotos.com.html/>

<https://seoasmarines.com/jenis-jangkar-dan-kegunaanya/>

Purwantomo, Agus Hadi (2004) *Emergency Procedure dan SAR*. PIP Semarang

Sugiyono (2009:225,245). *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: Alfabeta

Sugiyono (2015:145,240,241,244). *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Alfabeta

## Lampiran 2.1

### Jangkar Haluan



<https://seoasmrines.com/jenis-jangkar-dan-kegunaanya/>

## Lampiran 2.2

### Jangkar Arus



<https://seoasmarines.com/jenis-jangkar-dan-kegunaanya/>

### Lampiran 2.3

#### Jangkar Cemat



<https://seoasmarines.com/jenis-jangkar-dan-kegunaanya/>

## Lampiran 2.4

### *Scream Anchor*



<https://id.depositphotos.com.html/>

## Lampiran 2.5

### Jangkar AC14



<https://seoasmarines.com/jenis-jangkar-dan-kegunaanya/>

**Lampiran 2.6****Jangkar *Hall***

---

<https://seoasmarines.com/jenis-jangkar-dan-kegunaanya/>

**Lampiran 2.7****Jangkar Spek**

<https://seoasmarines.com/jenis-jangkar-dan-kegunaanya/>

## Lampiran 2.8

### Jangkar *Danforth*



<https://seoasmarines.com/jenis-jangkar-dan-kegunaanya/>

## Lampiran 2.9

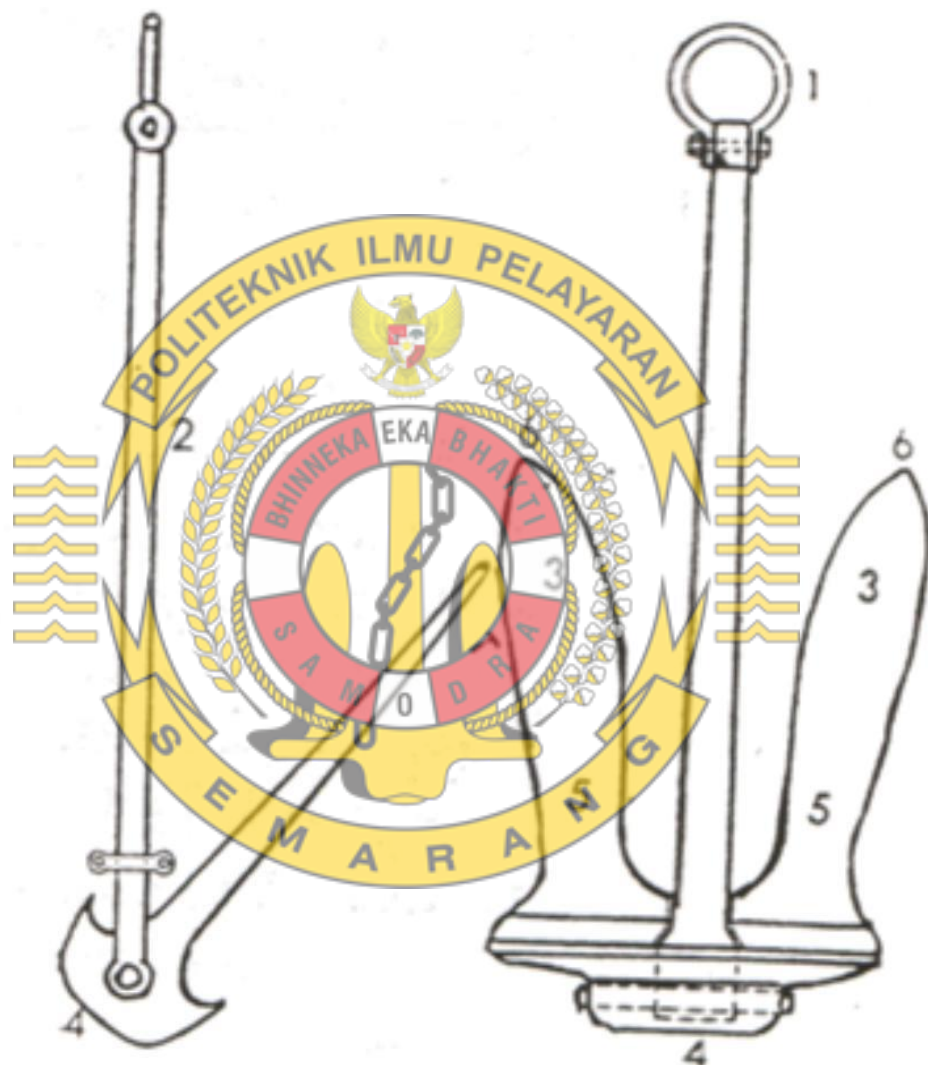
### Jangkar *Stevin*



<https://seoasmarines.com/jenis-jangkar-dan-kegunaanya/>

### Lampiran 2.10

#### *Bagian-bagian jangkar pada umumnya*



- |                 |                 |                |
|-----------------|-----------------|----------------|
| 1. Anchor ring  | 3. Anchor palm  | 5. Anchor arm  |
| 2. Anchor shank | 4. Anchor crown | 6. Anchor bill |

<http://operator-it.blogspot.com.html>

## DAFTAR WAWANCARA I

Sumber Informasi

Jabatan : Mualim I

Tempat : MT. Eternal Oil II

1. Mengapa jangkar kiri kapal MT. Eternal Oil II jarang digunakan ?

Jawab :

Karena jangkar kiri MT. Eternal Oil II tidak dapat digunakan, dikarenakan mesin *Windlass* sebelah kiri sudah tidak dapat bekerja dengan optimal.

2. Apa saja faktor penyebab macetnya jangkar kiri pada segel ke-2 MT. Eternal Oil II ?

Jawab :

Faktor penyebabnya yaitu kurangnya maintenance yang baik pada mesin *Windlass* sebelah kiri sehingga lama kelamaan menjadi kurang optimal kerjanya.

3. Apakah dampak yang ditimbulkan dari macetnya proses hibob jangkar pada segel ke-2 MT. Eternal Oil II ?

Jawab :

Dampak yang ditimbulkan pada waktu itu ialah kapal diberi sanksi *off hire* atau pemutusan kontrak sementara oleh PT. Pertamina karena kapal tidak dapat beroperasi.

4. Apa saja upaya yang dilakukan dari pihak kapal dalam mengatasi masalah macetnya proses hibob jangkar pada segel ke-2 ?

Jawab:

Pihak kapal mengupayakan semua cara yang aman untuk mengangkat jangkar, seperti membantu kerja mesin *windlass* sebelah kiri dengan mesin *windlass* sebelah kanan dan juga menggunakan *crane* tengah kapal juga mencoba secara terus-menerus untuk mengurangi tekanan pada tabung pompa hidrolik agar dapat bekerja optimal.

5. Bagaimana peran Muallim I dalam penanganan hal tersebut ?

Jawab:

Peran Muallim I adalah bertanggung jawab atas keselamatan seluruh crew deck yang bertugas, dan memastikan seluruh kegiatan berjalan sesuai prosedur keamanan dibawah perintah Nakhoda.



## DAFTAR WAWANCARA 2

Sumber Informasi

Jabatan : Mualim III

Tempat : MT. Eternal Oil II

1. Mengapa jangkar kiri kapal MT. Eternal Oil II jarang digunakan ?

Jawab:

Alasan jangkar kiri jarang digunakan karena mesin *Windlass* sebelah kiri sudah tidak dapat bekerja dengan baik.

2. Apa saja faktor penyebab macetnya jangkar kiri pada segel ke-2 MT. Eternal Oil II ?

Jawab :

Macetnya mesin *Windlass* sebelah kiri karena awalnya kurang maintenance sehingga mesin lama-kelamaan tidak dapat bekerja optimal.

3. Apakah dampak yang ditimbulkan dari macetnya proses hibob jangkar pada segel ke-2 MT. Eternal Oil II ?

Jawab:

Dampaknya yaitu proses olah gerak kapal menjadi terhambat, dan diberi sanksi *off hire* sementara oleh PT. Pertamina

4. Apa saja upaya yang dilakukan dari pihak kapal dalam mengatasi masalah macetnya proses hibob jangkar pada segel ke-2 ?

Jawab:

Cara mengatasi masalah pada waktu itu mencoba mengangkat jangkar dengan bantuan mesin *windlass* sebelah kanan dan juga *crane* tengah, lalu mencoba terus-menerus guna mengurangi kelebihan tekanan pada tabung pompa hidrolik, agar dapat bekerja optimal kembali.

5. Bagaimana peran Mualim I dalam penanganan hal tersebut ?

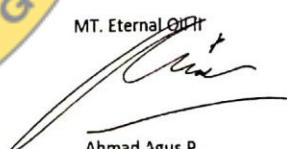
Jawab:

Memberi perintah *crew deck* yang bertugas dan menyiapkan perawatan keselamatan apabila terjadi suatu keadaan berbahaya atau kecelakaan kerja, dan juga membantu pengawasan pelaksanaan kerja.



Mualim III

MT. Eternal OPR

  
Ahmad Agus P

## DAFTAR WAWANCARA 3

Sumber Informasi

Jabatan : Bosun

Tempat : MT. Eternal Oil II

1. Mengapa jangkar kiri kapal MT. Eternal Oil II jarang digunakan ?

Jawab:

Jangkar kiri tidak pernah digunakan semenjak saya *on board*, karena tidak dapat bekerja dengan baik mesin *windlass* sebelah kiri.

2. Apa saja faktor penyebab macetnya jangkar kiri pada segel ke-2 MT. Eternal Oil II ?

Jawab:

Karena kurangnya pengetahuan *crew deck* tentang perawatan mesin *windlass* sebelah kiri.

3. Apakah dampak yang ditimbulkan dari macetnya proses hibob jangkar pada segel ke-2 MT. Eternal Oil II ?

Jawab:

Dampaknya ialah *overtime* untuk semua *crew deck*, karena harus berupaya mengangkat jangkar dari dasar laut.

4. Apa saja upaya yang dilakukan dari pihak kapal dalam mengatasi masalah macetnya proses hibob jangkar pada segel ke-2 ?

Jawab:

Caranya dengan mencoba mengangkat jangkar dengan mesin *windlass* sebelah kanan dan mesin *crane* tengah, lalu Masinis II mencoba mengoperasikan mesin *windlass* sebelah kiri secara terus-menerus untuk mengurangi angin atau tekanan pada tabung pompa hidrolik agar dapat bekerja kembali.

5. Bagaimana peran Muallim I dalam penanganan hal tersebut ?

Jawab:

Peran bosun pada waktu itu ialah bersama *crew deck* lainnya membantu menyiapkan peralatan yang akan digunakan, dan mengoperasikan peralatan seperti mesin *windlass* dan *crane* tengah kapal.



Bosun

MT. Eternal Oil II

  
Darman

## Lampiran 11

### Lembar Usulan Judul Skripsi

	<b>FORMULIR USULAN JUDUL SKRIPSI</b>	No SOP	F.PUDIR.1.PSK.14
		Tgl ditetapkan	02 November 2015
		Revisi ke	00
		Tgl revisi	-
		Tgl diberlakukan	04 Januari 2016

#### LEMBAR PENGAJUAN JUDUL SKRIPSI

Nama Taruna : **ALIFGA DANI ILHAM FIRNANDA**  
 NIT : 531611105935 N  
 Semester / Prodi : VII / NAUTIKA

JUDUL SKRIPSI YANG DIUSULKAN YAITU :

**“ANALISIS TERHAMBATNYA PROSES HIBOB JANGKAR  
 PADA MT. ETERNAL OIL II”**

RUMUSAN MASALAH :

1. Apa faktor penyebab terhambatnya proses hibob jangkar ?
2. Dampak apakah yang akan terjadi dari terhambatnya proses hibob jangkar ?
3. Bagaimana cara mengatasi terhambatnya proses hibob jangkar pada MT. ETERNAL OIL II ?

DOSEN PEMBIMBING

Pembimbing I (Materi) : **Capt. AKHMAD NDORI, S.ST., M.M, M.Mar**  
 Penata (III/c)  
 NIP. 19770410 201012 1 002  
 Pembimbing II (Metode Penulisan) : **PURWANTONO, S.Psi, M.Pd.**  
 Penata Tk. I (III/d)  
 NIP. 19661015 199703 1 002

Mengetahui / Menyetujui

Pembimbing I :

Pembimbing II :

Semarang, Juli 2020  
 Yang Mengajukan

**ALIFGA DANI ILHAM FIRNANDA**  
 NIT. 531611105935 N

Mengetahui / Menyetujui,  
 KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA

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

## Lampiran 12

### Hasil Cek Plagiasi

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI  
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING  
No. 249/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/01/2021

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

Nama : ALIEGA DANI RAMA FERNANDA  
NIT : 1511105935.N  
Prodi/Jurusan : NAUTIKA  
Judul : ANALISIS TERLAMBATNYA PROSES HIBOB JANGKAR PADA MT. EIP KALAL OIL

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor hasil sebesar 6.33% (Eram Porsen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 22 Januari 2021  
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN

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

\*Catatan:  
> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Alifga Dani Ilham F
2. Tempat, Tanggal lahir : Semarang, 15 Juli 1998
3. Alamat : Jl. Sriwibowo Utara II/31 A Rt 09 Rw 04,  
Kembangarum, Semarang Barat , Kota  
Semarang
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
  - a. Ayah : B.Sukrisno
  - b. Ibu : Harini
6. **Riwayat Pendidikan**
  - a. SD Negeri Purwoyoso 10
  - b. SMP Negeri 23 Semarang
  - c. SMA Negeri 8 Semarang
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Laut (PRALA)**

KAPAL : MT. Eternal Oil II

PERUSAHAAN : PT. Tanker Armada Nusantara

ALAMAT : Jl. RE, Martadinata Komp. Perkantoran AURI  
Blok A 11 No.100, Tanjung Priok, Jakarta Utara

