



**PENANGANAN TERHAMBATNYA PROSES BONGKAR
DI MT. STOLT VIRTUE AKIBAT PUTUSNYA TALI
TROSS DI PT. VOPAK TERMINAL MERAK OLEH PT.
BINTANG SAMUDERA UTAMA CABANG MERAK**

SKRIPSI

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

Oleh

MAKTAL ESFANDIAR PARAWANSA

NIT. 541711306483 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV TATA LAKSANA
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2021**

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENANGANAN TERHAMBATNYA PROSES BONGKAR DI MT. STOLT
VIRTUE AKIBAT DARI PUTUSNYA TALI TROSS OLEH PT. BINTANG
SAMUDERA UTAMA CABANG MERAK**

Disusun Oleh :

MAKTAL ESFANDIAR PARAWANSA
NIT. 541111306483.K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang.....2021


Dosen Pembimbing
Materi

Dosen Pembimbing
Metodologi dan Penulisan


Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19560822 197903 2 001


TONY SANTIKO S.ST, M.Si, M.Mar.E
Penata (III/e)
NIP. 19760107 200912 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan


NUR ROHMAN, S.E., M.M.
Penata Tingkat I, (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul "PENANGANAN TERHAMBATNYA PROSES BONGKAR DI MT. STOLT VIRTUE AKIBAT PUTUSNYA TALI TROSS DI PT. VOPAK TERMINAL MERAK OLEH PT. BINTANG SAMUDERA UTAMA CABANG MERAK"

Karya,

Nama : MAKTAL ESFANDIAR PARAWANSA

NIT : 541711306483 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari....., tanggal.....

Semarang.....

Penguji I

DARYANTO, SH, MM.
Pembina (IV/a)
NIP. 19580324 198403 1 002

Penguji II

Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19660702 199203 2 009

Penguji III

RIAN HERMINA SARI, SS., M.Sc
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19810413 200604 2 002

Mengetahui
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tk. I (IV/b)

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

N a m a : MAKTAL ESFANDIAR PARAWANSA

NIT : 541711306483.K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul **“PENANGANAN TERHAMBATNYA PROSES BONGKAR DI MT. STOLT VIRTUE AKIBAT PUTUSNYA TALI TROSS DI PT. VOPAK TERMINAL MERAK OLEH PT. BINTANG SAMUDERA UTAMA CABANG MERAK”** adalah benar hasil karya saya sendiri 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, ^{23 Agustus}..... 2021



MAKTAL ESFANDIAR PARAWANSA

NIT. 541711306483.K

MOTTO

1. *Your biggest weakness is when you give up and your greatest power is when you try one more time*
2. *“Life is a journey to be experienced, not a problem to be solved”*. (Winnie The pooh)
3. Kita adalah kendali penuh atas diri kita.



HALAMAN PERSEMBAHAN

Dengan mengucapkan syukur peneliti panjatkan kepada ALLAH SWT karena dengan izin nya peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini. Shalawat dan salam semoga tetap tercurah kepada Rasulullah SAW yang menjadi panutan bagi umat islam. Hasil skripsi ini peneliti persembahkan kepada:

1. Orang tua (Bapak Gunawan Wibisono dan Alm. Ibu Nursiyah), penyemangat terbesar dalam hidupku yang tak pernah berhenti mendoakan dan menyayangiku, atas semua pengorbanan mereka mengantarkanku sampai di titik ini.
2. Seluruh teman-teman angkatan LIV dan TALK 93 yang selalu membantu apapun kondisinya.
3. Seluruh Keluarga Besar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Terima Kasih atas pendidikan dan segala pelajaran yang diberikan selama ini.
4. Qori Defitanissa, yang selalu menyemangatiku dan membantu dari segi materil maupun moril dalam proses penyusunan skripsi ini.
5. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas segala bantuan, dukungan, dan juga doa sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “PENANGANAN TERHAMBATNYA PROSES BONGKAR DI MT STOLT VIRTUE AKIBAT DARI PUTUSNYA TALI TROSS OLEH PT.BINTANG SAMUDERA UTAMA CABANG MERAK”. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang TALK (Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan) Program Diploma IV (D.IV), di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Yth. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth. Ibu Nur Rohmah, SE., M.M selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Yth. Ibu Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Yth. Bapak Tony Santiko S.ST, M.Si, M.Mar.E selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.

5. Yth. Seluruh Jajaran Dosen, Staff dan Pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Yth. Seluruh Jajaran Perwira PUSBANGKATARSIS (Pusat Pembangunan Karakter Taruna dan Perwira Siswa).
7. Seluruh Pegawai PT. Bintang Samudera Utama, yang sangat membantu dan memberikan kesempatan serta pengetahuan kepada penulis pada saat melaksanakan Praktek Darat.
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang membantu terselesaikannya penulisan skripsi ini.

Akhirnya, tersirat keinginan semoga kedepannya, isi yang terdapat dalam skripsi ini dapat memberikan pengetahuan baru yang bermanfaat bagi banyak pihak, terutama bagi pembaca.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Semarang, 2021

Penulis

MAKTAL ESFANDIAR PARAWANSA

NIT. 541711306483.K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO.....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI.....	ix
ABSTRAK	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan Penelitian.....	4
1.4 Manfaat Penelitian.....	5
1.5 Sistematika Penulisan	6
BAB II. LANDASAN TEORI	
2.1 Tinjauan Pustaka.....	8
2.2 Definisi Operasional	19
2.3 Kerangka Pikir.....	21

BAB III. METODE PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian	22
3.2 Fokus dan Lokus Penelitian	23
3.3 Sumber Data Penelitian.....	23
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	25
3.5 Teknik Keabsahan Data	27
3.6 Teknik Analisis Data	28

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian	32
4.2 Pembahasan Masalah	47

BAB V. PENUTUP

5.1 Simpulan	60
5.2 Saran	62

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

ABSTRAKSI

Maktal Esfandiar Parawansa, 2021, NIT: 541711306483.K, “*Penanganan Terhambatnya Proses Bongkar Di MT Stolt Virtue Akibat Dari Putusnya Tali Tross Oleh PT. Bintang Samudera Utama Cabang Merak*”, Skripsi, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd, Pembimbing II: Tony Santiko S.ST, MM, M.Mar.E.

Proses bongkar muat kapal adalah suatu proses yang biasa dilakukan dalam pendistribusian muatan kapal baik dalam bentuk curah, cair maupun dalam bentuk kontainer. PT. Bintang Samudera Utama melayani usaha keagenan kapal tanker maupun gas. Dalam prosesnya sering terjadi masalah yang mengakibatkan hambatan saat proses bongkar yang diakibatkan oleh banyak faktor, yaitu bisa dari faktor manusia, faktor alam, dan faktor peralatan. Salah satunya adalah putusnya tali tross saat proses bongkar di MT. Stolt Virtue yang disebabkan besarnya gelombang (*Swell wave*).

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara dan dokumentasi. Data yang dikumpulkan kemudian dianalisis secara kualitatif dan dideskripsikan secara terperinci.

Dari hasil penelitian dapat diketahui faktor-faktor yang menyebabkan terhambatnya proses bongkar *butyl acrylate* di MT Stolt Virtue, antara lain faktor lingkungan, faktor peralatan dan faktor manusia. Berdasarkan hasil penelitian PT. Bintang Samudera Utama melakukan upaya untuk mengatasi terhambatnya proses bongkar dengan: Berkomunikasi dengan kapten kapal terkait kondisi cuaca, Meningkatkan kehati-hatian diri dan melaksanakan pekerjaan sesuai prosedur, Menggunakan peralatan yang sesuai dan peralatan dalam kondisi baik, Melakukan komunikasi dan kordinasi yang baik dalam kegiatan bongkar muat, Melaksanakan *safety meeting / safety talk* sebelum melaksanakan pekerjaan di lingkungan kerja, Melakukan *maintenance* peralatan secara rutin agar tidak menimbulkan masalah di kemudian hari.

Kata Kunci : Bongkar muat, Keterlambatan, *Butyl Acrylate*

ABSTRACT

Maktal Esfandiar Parawansa, 2021, NIT: 541711306483.K, " *Handling the Delayed Unloading Process at MT. Stolt Virtue Due to the Broken Tross Rope by PT. Bintang Samudera Utama Merak Branch* ", Mini Thesis of Port and Shipping Department, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, 1st Advisor: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd , 2nd Supervisor: Tony Santiko S.ST, MM, M.Mar.E.

The process of loading and unloading ships is a process that is usually carried out in the distribution of shiploads in bulk, liquid or container forms. PT. Bintang Samudera Utama serves the agency business of tankers and gas. In the process, problems often occur that result in obstacles during the unloading process caused by many factors, namely human factors, natural factors, and equipment factors. One of them is the breaking of the tross rope during the unloading process at MT. Stolt Virtue caused by the size of the wave (Swell wave).

In this study the authors used a qualitative descriptive research method. Data were collected through observation, interviews and documentation. The data collected were then analyzed qualitatively and described in detail.

From the results of the study, it can be seen the factors that cause delays in the unloading process at MT. Stolt Virtue, including environmental factors, equipment factors and human factors. Based on the research results of PT. Bintang Samudera Utama makes efforts to overcome delays in the unloading process by: Communicating with ship captains regarding weather conditions, Increasing self-care and carrying out work according to procedures, Using appropriate equipment and equipment in good condition, Carrying out good communication and coordination in unloading activities,, Carrying out safety meetings / safety talks before carrying out work in the work environment, Carrying out routine equipment maintenance so as not to cause problems in the future.

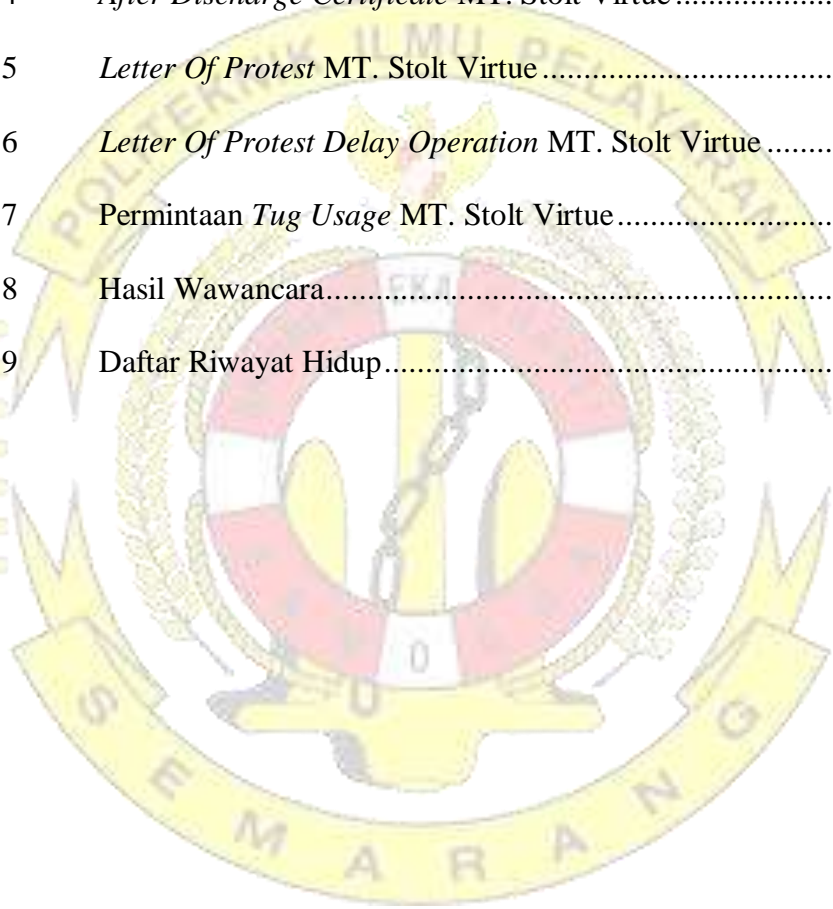
Keywords: *Loading and Unloading, Delay, Butyl Acrylate*

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Pelabuhan Umum.....	10
Gambar 2.2	Pelabuhan Khusus	11
Gambar 2.3	Dermaga Tipe <i>Wharf</i>	17
Gambar 2.4	Dermaga Tipe <i>Pier</i>	18
Gambar 2.5	Dermaga Tipe <i>Jetty</i>	19
Gambar 2.6	Kerangka Pikir	21
Gambar 4.1	Kantor PT. Bintang Samudera Utama.....	33
Gambar 4.2	Kantor PT. Bintang Samudera Utama.....	34
Gambar 4.3	Struktur Organisasi PT. Bintang Samudera Utama	35
Gambar 4.4	Jetty PT. Vopak Terminal Merak.....	39
Gambar 4.5	Kegiatan bongkar PT. Vopak Terminal Merak	40
Gambar 4.6	MT. Stolt Virtue.....	40
Gambar 4.7	Prakiraan Cuaca Banten	46
Gambar 4.8	Gelombang Air Laut	50
Gambar 4.9	Prakiraan Gelombang Laut.....	51
Gambar 4.10	Prakiraan Angin	51

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Time Sheet</i> MT. Stolt Virtue	62
Lampiran 2	<i>Notice Of Rediness</i> MT. Stolt Virtue.....	63
Lampiran 3	<i>Ullage Report</i> MT. Stolt Virtue	64
Lampiran 4	<i>After Discharge Certificate</i> MT. Stolt Virtue	65
Lampiran 5	<i>Letter Of Protest</i> MT. Stolt Virtue	66
Lampiran 6	<i>Letter Of Protest Delay Operation</i> MT. Stolt Virtue	67
Lampiran 7	Permintaan <i>Tug Usage</i> MT. Stolt Virtue.....	68
Lampiran 8	Hasil Wawancara.....	69
Lampiran 9	Daftar Riwayat Hidup.....	73



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Negara Indonesia merupakan negara yang memiliki jumlah pulau yang sangat banyak dan lebih dari 60% merupakan lautan yang artinya bahwa moda angkutan laut merupakan hal yang sangat fundamental dalam menyongsong kegiatan distribusi barang maupun sarana transportasi manusia, untuk itulah moda transportasi laut beserta akomodasi nya merupakan media yang fundamental dalam memperkuat alur perdagangan, baik perdagangan yang ada di dalam negeri maupun luar negeri.

Sejak jaman dulu dunia pelayaran niaga berkontribusi utama khususnya dalam hal ekspor-impor, sehingga terbina perdagangan dengan aktivitas pelayaran walaupun sebenarnya aktivitas yang menggunakan jasa pelayaran berisiko cukup besar. Namun dari segi biaya, transportasi laut tergolong lebih murah dibandingkan transportasi lain serta efektif untuk mengangkut barang atau penumpang dalam jumlah besar. Dalam dunia pelayaran tidak akan lepas dari istilah bongkar dan muat, pengiriman barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Sedangkan kegiatan bongkar muat dioperasikan oleh perusahaan bongkar muat yang mempunyai kewajiban pengangkutan barang dari kapal ke pelabuhan tujuan dan diharapkan tanpa hambatan sedikitpun.

Perusahaan pelayaran yang menjalankan kapal-kapalnya dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan harus bisa menunjuk sebuah usaha keagenan kapal untuk dapat memproses kapalnya dari mulai proses dokumentasi sebelum

kedatangan kapal, perizinan ke kantor penting, penyandaran kapal, proses bongkar muat, sampai kapal selesai melakukan kegiatannya dan kembali berlayar ke pelabuhan tujuan selanjutnya. Pada saat proses bongkar ataupun muat, sering terjadi *delay* karena banyak faktor antara lain faktor dari alam, faktor manusia, dan faktor alat salah satunya bisa disebabkan oleh alat bongkar, alat pengaman kapal seperti tali tross atau spring. Saat kapal mengalami berbagai masalah saat proses bongkar muat yang disebabkan oleh berbagai faktor tadi, maka akan mengakibatkan terhambatnya dan bisa jadi terhentinya kegiatan bongkar muat, munculnya biaya *demurrage* (biaya keterlambatan), dan terhambatnya pengiriman barang. Seperti yang terjadi pada tanggal 23 Oktober 2019 di jetty PT. Vopak Terminal Merak proses bongkar terhambat yang penyebabnya terdiri dari banyak faktor, contoh yang disebabkan oleh keadaan gelombang laut di sekitar jetty yang sedang besar yang menyebabkan tali tross putus sehingga menimbulkan *delay* hingga 4 jam yang seharusnya dalam 4 jam tersebut proses bongkar sudah selesai. *Problem-problem* diatas harus cepat ditangani supaya tidak menimbulkan banyak kerugian bagi kapal maupun perusahaan pelayaran.

Pada saat proses sandar kapal untuk melakukan bongkar muat terdapat alat pengaman kapal salah satunya adalah tali tross dan tali spring. Tali tross tersebut gunanya adalah untuk menahan bagian depan dan buritan kapal supaya tidak goyang saat proses bongkar muat dari gelombang air laut maupun angin yang bisa menghambat proses bongkar muat, sedangkan tali spring untuk menahan bagian tengah kapal. Penambatan pada kapal paling

tidak terdapat 4 tali yang melintang yaitu muka tross (*Line Head*), tross belakang (*Stern Line*), muka spring (*Forespring*), dan tali spring buritan (*Back Spring*). Tali tali tersebut biasanya dilemparkan dari kapal secara bersamaan orang di darat menarik tali tersebut untuk dikaitkan pada *bolder*. Karena fungsinya untuk menahan kapal yang memiliki berat sangat besar, maka perlu adanya pengecekan dan pergantian tali secara rutin guna mencegah putusannya tali saat proses bongkar terjadi karena dapat menghambat distribusi barang.

Dari deskripsi tersebut dapat dilihat faktor-faktor yang dapat mempengaruhi kegiatan pembongkaran *butyl acrylate* di PT. Vopak Terminal Merak. Supaya dapat mengatasi kerugian yang ditimbulkan akibat keterlambatan pembongkaran serta melakukan upaya untuk menanggulangi masalah keterlambatan pembongkaran, penulis melakukan observasi, wawancara dan studi pustaka tentang kegiatan pembongkaran di pelabuhan PT. Vopak Terminal Merak pada saat melaksanakan praktek darat oleh sebab itu penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul **“PENANGANAN TERHAMBATNYA PROSES BONGKAR DI MT. STOLT VIRTUE AKIBAT DARI PUTUSNYA TALI TROSS OLEH PT. BINTANG SAMUDERA UTAMA CABANG MERAK “**

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan dari latar belakang permasalahan tersebut, maka dapat dirumuskan *problem* secara rinci di bawah ini:

- 1.2.1. Faktor apa saja yang menyebabkan keterlambatan kegiatan pembongkaran *Butyl Acrylate* pada MT. Stolt Virtue di PT.Vopak Terminal Merak ?
- 1.2.2. Dampak apa saja yang ditimbulkan karena keterlambatan kegiatan bongkar *Butyl Acrylate* Pada MT. Stolt Virtue di PT.Vopak Terminal Merak?
- 1.2.3 Upaya apa saja yang dilakukan untuk mengatasi keterlambatan kegiatan bongkar *Butyl Acrylate* Pada MT. Stolt Virtue di PT.Vopak Terminal Merak ?

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dibuatnya penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

- 1.3.1. Agar mengetahui berbagai faktor yang bisa menimbulkan keterlambatan pembongkaran *Butyl Acrylate* pada PT. Vopak Terminal Merak.
- 1.3.2. Agar mengetahui berbagai dampak yang ditimbulkan akibat keterlambatan pembongkaran *Butyl Acrylate* pada PT. Vopak Terminal Merak.
- 1.3.3. Agar memperoleh solusi yang bisa dilakukan untuk mengatasi keterlambatan kegiatan pembongkaran *Butyl Acrylate* pada PT. Vopak Terminal Merak.

1.4. Manfaat Penelitian

Seperti yang kita tahu, hasil dari penelitian dapat memberikan informasi

yang tepat dan bijak yang sangat berguna baik bagi semuanya khususnya dalam bidang pelayaran, oleh sebab itu manfaat yang bisa diambil dari penelitian ini sebagai berikut:

1.4.1. Manfaat secara teoritis:

1.4.1.1. Dapat menambah wawasan bagi pembaca tentang hambatan yang mungkin ada saat proses bongkar muatan oleh sebuah kapal.

1.4.1.2. Sebagai wawasan bagi para pembaca khususnya di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang untuk dapat mengetahui salah satu faktor yang dapat menimbulkan keterlambatan proses bongkar muatan.

1.4.1.3. Bisa menambah wawasan bagi pembaca tentang upaya mengatasi terhambatnya proses bongkar yang diakibatkan oleh putusnya tali tross kapal.

1.4.2. Manfaat secara praktis

1.4.2.1. Bagi perusahaan pelayaran yang bergerak dalam bidang keagenan kapal diharapkan hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi pada saat terjadi masalah-masalah serupa yang mungkin ada seperti putusnya tali tross yang bisa sangat menghambat dalam proses distribusi muatan kapal sehingga diharapkan kejadian serupa tidak terulang serta dapat diantisipasi dengan baik.

1.5. Sistematika Penulisan

Dalam pembuatan skripsi ini dibagi dalam lima bab, dimana tiap-tiap bab saling berhubungan satu sama lain supaya tercapai sasaran dalam penelitian skripsi ini.

BAB I PENDAHULUAN

Pada Bab I Pendahuluan berisi tentang hal-hal yang berhubungan dengan Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian dan Sistematika Penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini melingkupi tinjauan pustaka, kerangka berpikir dan definisi operasional. Kajian pustaka berisikan teori atau pemikiran serta konsep yang mendasari judul penelitian. Kerangka dalam proses pemikiran adalah dasar atau pedoman dalam proses berjalannya penelitian. Sedangkan definisi operasional berisi definisi atau istilah-istilah dalam penelitian yang dianggap fundamental.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada Bab III, pembahasan dititik beratkan pada metode penelitian yang dipakai penulis untuk menyusun karya ilmiah ini berdasarkan hasil observasi ketika berada di lapangan yang menjelaskan tentang desain penelitian, alat dan bahan serta spesifikasinya, pengumpulan data, teknik keabsahan data serta pengolahan data.

BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada Bab IV menjabarkan tentang hasil penelitian yang didapat dari analisis dari hasil penelitian tersebut. Analisis masalah harus dapat menyelesaikan masalah yang ada pada skripsi. Analisis data merupakan bagian yang penting dalam menentukan kesimpulan hasil penelitian.

BAB V PENUTUP

Pada bab V adalah berisikan tentang kesimpulan dan saran. Kesimpulan adalah hasil dari penelitian yang telah dilakukan dan disusun dengan jelas dan singkat. Sedangkan saran merupakan sebuah solusi yang diharapkan bisa mengatasi masalah yang timbul dan harus bersifat objektif, membangun, dan sesuai dengan topik yang dibahas.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka bertujuan memuat teori-teori, berbagai hasil pemikiran dan konsep yang melandasi penyusunan skripsi ini. Untuk mempermudah penulis dan pembaca dalam memahami karya ilmiah ini mempunyai judul **“PENANGANAN TERHAMBATNYA PROSES BONGKAR DI MT STOLT VIRTUE AKIBAT DARI PUTUSNYA TALI TROSS OLEH PT. BINTANG SAMUDERA UTAMA CABANG MERAK”**. Maka dikemukakan beberapa teori dan tafsiran yang berhubungan dengan judul skripsi, antara lain:

2.1.1. Pengertian Penanganan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) penanganan memiliki kata dasar tangan. Penanganan mempunyai makna yang mengartikan sebuah perbuatan yang dilakukan ketika melakukan sesuatu. Penanganan juga mempunyai makna yaitu sebuah cara ketika menghadapi sebuah masalah yang dialami.

2.1.2. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan menurut Peraturan Pemerintah No.64 Tahun 2015 tentang Kepelabuhanan, merupakan tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu, di mana berlangsung kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi. Kegiatan-kegiatan menyangkut kapal-kapal yang bersandar, berlabuh, naik turun

penumpang, bongkar muat barang, fasilitas keselamatan pelayaran, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Menurut Eko Yulianto (2020 : 10) berdasarkan pengertian pelabuhan tersebut tercermin berbagai fungsi dari pelabuhan, seperti:

2.1.2.1 *Interface* pelabuhan merupakan sebuah media penghubung dalam mobilitas barang dari kapal ke angkutan darat ataupun sebaliknya karena pelabuhan merupakan tempat multimoda transportasi, yakni darat dan laut. Oleh karena itu pelabuhan harus menyediakan berbagai fasilitasnya guna menunjang kegiatan tersebut.

2.1.2.2 *Link* pelabuhan berperan sebagai mata rantai dari sebuah skema transportasi , yang berarti pengangkutan barang dari wilayah produsen harus sampai ke wilayah konsumen.

2.1.2.3 *Gateway* (pintu gerbang) suatu negara, bahwa pelabuhan berfungsi sebagai pintu gerbang suatu teritorial saat kapal akan memasuki suatu wilayah yang akan dituju.

2.1.2.4 *Industry Entity* pelabuhan bahwa kemajuan industri yang menitikberatkan pada kegiatan ekspor di suatu negara, maka fungsi pelabuhan akan sangat krusial bagi industri tersebut.

2.1.3. Jenis Pelabuhan

2.1.3.1 Pelabuhan Umum

Menurut Bambang Triatmodjo (2009 : 6), Pelabuhan Umum adalah pelabuhan yang digunakan untuk melayani kepentingan umum dan dikelola pemerintah melalui badan

usaha, contoh: Di Jakarta ada Tanjung Priok, di Surabaya ada Tanjung Perak dan Pelabuhan Ujung Pandang di Makassar.



Gambar 2.1. Pelabuhan Umum

Sumber : www.google.com

2.1.3.2 Pelabuhan Khusus

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015, Pelabuhan Khusus adalah pelabuhan yang dikelola suatu badan untuk kepentingan sendiri guna menyokong kegiatan tertentu, contoh: Di Aceh ada Pelabuhan LNG, Di Kuala Tanjung terdapat pelabuhan pabrik untuk aluminium dan pelabuhan untuk produksi semen milik PT. Semen Gresik. PT.Vopak Terminal Merak merupakan salah satu jenis pelabuhan khusus yang hanya digunakan untuk kepentingan sendiri yaitu sebagai terminal penyimpanan dan sebagai tempat bongkar muat bahan kimia cair, sebagai contohnya adalah muatan *Butyl Acrylate*.



Gambar 2.2 Pelabuhan Khusus
Sumber : www.google.com

2.1.4. Pengertian Bongkar Muat

Menurut Eko Yulianto (2020 : 14), Bongkar muat merupakan salah satu aktivitas yang di lakukan di pelabuhan dalam proses ekspedisi (pengiriman) barang untuk sampai pada penerima barang. Pembongkaran merupakan suatu peralihan satu tempat ke tempat yang lainnya, seperti dari kapal ke dermaga, dermaga ke gudang maupun kebalikannya dari gudang ke gudang kemudian dari gudang ke dermaga untuk dinaikkan ke atas kapal agar bisa melanjutkan ke proses selanjutnya.

Dalam proses bongkar muat terdapat berbagai faktor yang dapat menghambat proses bongkar muat, antara lain faktor *human*, faktor *tool*, dan faktor cuaca. Faktor cuaca merupakan faktor yang tidak bisa dihindari karena datangnya bukan dari manusia, contohnya adalah gelombang air laut. Menurut Bambang Triatmodjo (2009:80), Gelombang merupakan pertimbangan yang paling penting dalam perencanaan sebuah pelabuhan karena terdapat berbagai faktor yang

dapat membangkitkan gelombang yakni angin (gelombang angin), gaya tarik matahari dan bulan (pasang surut), letusan gunung, gempa di laut (*tsunami*), pergerakan kapal laut, dan sebagainya. Menurut Eko Yulianto (2020:15) bongkar muat memiliki beberapa proses, yaitu :

2.1.4.1. Bongkar

2.1.4.1.1. Memindahkan barang dari kapal menggunakan *crane* ke darat.

2.1.4.1.2. Mengalihkan barang yang datang dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan.

2.1.4.1.3. Menumpuk muatan di gudang maupun lapangan penumpukan.

2.1.4.1.4. Memulangkan peralatan bongkar guna melakukan kegiatan selanjutnya.

2.1.4.2. Muat

2.1.4.2.1 Mengangkut barang dari gudang maupun lapangan penumpukan.

2.1.4.2.2 Mengirim barang yang sudah diangkut dari gudang atau lapangan penumpukan ke dermaga guna diangkut ke kapal.

2.1.4.2.3 Menaikkan barang ke kapal menggunakan *crane* yang ada di dermaga.

2.1.5. Pengertian Keagenan

Menurut Suyono (2007:101), keagenan adalah sebuah hubungan yang diakui secara hukum yang terjadi apabila terjadi kesepakatan antara dua pihak yakni agen (*agent*) menyetujui dalam mewakili pihak kedua yakni pemilik (*principal*) dengan ketentuan bahwa pemilik memiliki hak dalam mengawasi agennya menyangkut sebuah wewenang yang dipercayakan kepadanya.

“Keagenan kapal merupakan pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili Perusahaan Angkutan Laut Nasional dan/atau Perusahaan Angkutan Laut Asing dalam rangka mengurus kepentingan kapal Perusahaan Angkutan Laut Nasional dan/atau kapal Perusahaan Angkutan Laut Asing selama berada di Indonesia.” (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 11 Tahun 2016 : 6)

Ketika kapal akan melakukan kegiatan sandar kapal di suatu pelabuhan, kapal akan membutuhkan berbagai macam kebutuhan penting dalam melaksanakan proses bongkar muatnya. Oleh sebab itu perusahaan pelayaran yang bersangkutan harus menunjuk sebuah agen pelayaran sebagai perwakilan dari pemilik kapal (*shipowner*). Ada tiga jenis agen kapal, yakni general agen, sub-agen, dan cabang agen.

2.1.5.1. *General agent* (agen umum)

Menurut Suyono (2007:101), general agen merupakan perusahaan yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran baik perusahaan asing maupun dalam negeri guna menjalankan tugasnya dalam mengageni kapal termasuk segala kepentingan dan kebutuhannya. Artinya bahwa *general agent* adalah

perwakilan dari pihak owner dalam mengurus segala kebutuhan kapal mulai dari proses dokumentasi sebelum kapal datang, proses penyandaran kapal, memantau kegiatan bongkar muat kapal, sampai kapal keluar dari pelabuhan.

2.1.5.2. *Agent Sub*

Adalah sebuah perusahaan pelayaran yang ditunjuk sebagai perwakilan dalam melayani kebutuhan kapal di pelabuhan. Sebagai contoh Stolt Virtue menunjuk Equinox Bahari sebagai agennya maka Equinox Bahari menunjuk sub-agen yaitu Bintang Samudera Utama dalam melaksanakan tugasnya mengageni kapal Stolt Virtue karena Equinox Bahari tidak mempunyai cabang di Merak, Banten.

2.1.5.3. Cabang Agen

Adalah cabang dari general agen (agen umum) di suatu wilayah tertentu. Contohnya PT. Bintang Samudera Utama memiliki kantor pusat di Jakarta, namun ketika ada pihak *ship owner* yang menunjuk PT. Bintang Samudera Utama sebagai general agennya, sedangkan trayek dari sebuah kapal yang diageninya adalah di Merak, maka yang bertugas mengurus kepentingan kapal tersebut adalah PT. Bintang Samudera Utama Cabang Merak.

2.1.6. Pengertian Kapal

Menurut KBBI, kapal merupakan sejenis kendaraan yang dipergunakan untuk mengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dan sebagainya).

Beberapa istilah-istilah atau definisi-definisi penting yang muncul dalam dunia perkapalan menurut Bambang Triatmodjo (2009 : 26) adalah:

2.1.6.1. *Displacement Tonnage Loaded*

Displacement Tonnage Loaded merupakan berat maksimum dari sebuah kapal. Jika sebuah kapal sudah mencapai kategori DPL (*Displacement Tonnage Loaded*) kemudian masih dimuati lagi oleh muatan, maka stabilitas kapal akan terganggu dan resiko tenggelam nya akan semakin besar.

2.1.6.2. *Gross Register Tons*

GRT atau *Gross Register Tons* merupakan ukuran isi kotor (volume) keseluruhan ruangan kapal. $1 \text{ GRT} = 2,83 \text{ m}^3 = 100 \text{ ft}^3$.

2.1.6.3 Draft

Sarat atau *Draft* merupakan sisi dari kapal yang terendam air pada keadaan terisi muatan secara maksimum atau bisa juga disebut jarak antara garis air dengan titik paling rendah sebuah kapal dalam keadaan maksimum.

2.1.6.4 Length Overall (L_{oa})

Adalah panjang keseluruhan sebuah kapal yang dihitung dari sisi depan kapal (haluan) sampai dengan ujung belakang (buritan).

2.1.7. Pengertian Dermaga

Menurut Bambang Triatmodjo (2009 : 195), dermaga merupakan salah satu bangunan yang berada di pelabuhan yang berfungsi untuk tempat kapal sandar dan tambat kapal yang hendak bongkar muat barang ataupun naik turun penumpang. Dermaga harus dibangun dengan sedemikian rupa sehingga kapal dapat berkegiatan dengan aman, cepat, dan lancar. Berikut akan dijelaskan 3 jenis dermaga yang digunakan dalam membantu proses bongkar muat kapal.

2.1.7.1 Menurut Bambang Triatmodjo (2009:204) ,dermaga tipe

Wharf adalah jenis dermaga yang secara khusus dibangun sejajar dengan pantai dan berimpit dengan garis pantai maupun menjorok ke laut. *Wharf* dipergunakan untuk barang seperti peti kemas yang dimana dibutuhkan lahan yang luas dalam menjamin lancarnya proses bongkar muat. Tambat ataupun labuh akan mempengaruhi karakteristik dari *wharf* yakni panjang *wharf* serta kedalaman yang diperlukan. Dalam pembangunan dermaga tipe *wharf*, harus memperhitungkan mengenai tambatan kapal, alat-alat bongkar muat, serta berbagai fasilitas transportasi darat. Karena karakteristik dari kapal yang hendak berlabuh akan

mempengaruhi panjang dari *wharf* itu sendiri serta kedalaman yang dibutuhkan saat merapatnya kapal.



Gambar 2.3 Dermaga Tipe *Wharf*

Sumber : www.google.com

2.1.7.2 Menurut Bambang Triatmodjo (2009:209) *Pier* merupakan jenis dermaga yang hampir sama dengan *wharf* (sejajar dengan garis pantai) yang berbentuk seperti jari yang kedua sisi nya dapat dipakai untuk tambat kapal, sehingga dermaga dengan tipe *pier* ini dapat menampung lebih banyak kapal.



Gambar 2.4 Dermaga Tipe *Pier*

Sumber : www.google.com

2.1.7.3 Menurut Bambang Triatmodjo (2009:211) Dermaga tipe *Jetty* merupakan jenis dari dermaga yang struktur

nya dibangun menjorok ke arah laut, ujung dermaga nya berada cukup jauh yang bertujuan supaya kapal yang hendak merapat mendapatkan kedalaman yang cukup. *Jetty* biasa digunakan untuk kapal tanker, kapal LNG, serta tongkang batu bara. Benturan yang terjadi ketika kapal akan merapat diredam menggunakan bangunan yang disebut dengan *Breasting Dolphin*, letaknya berada di depan *jetty*. Sedangkan untuk mengikat kapal ketika sudah sandar, menggunakan bangunan penambat yang disebut *Mooring Dolphin*. *Dolphin* tersebut dihubungkan satu sama lain menggunakan jembatan yang fungsinya adalah sebagai jalan bagi petugas yang akan mengaitkan tali kapal ke *dolphin-dolphin* tersebut.



Gambar 2.5 Dermaga Tipe *Jetty*

Sumber : www.google.com

2.2. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu berfungsi untuk mendapatkan perbandingan dan acuan. Selain itu untuk menghindari anggapan kesamaan dengan penelitian ini. Maka penulis mencantumkan hasil penelitian terdahulu sebagai berikut:

1. Hasil Penelitian Eko Yulianto (2020)

Penelitian Eko Yulianto (2020), berjudul “*Analisis Kegiatan Pemuatan Liquid Caustic Soda Pada PT. Asahimas Chemical di Pelabuhan Merak*”. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif dan bertujuan untuk mengetahui faktor keterlambatan bongkar muatan *Liquid Caustic Soda*, sedangkan pada penelitian ini adalah *Butyl Acrylate*.

2. Hasil Penelitian Fitria Nur Layli (2020)

Penelitian Fitria Nur Layli (2020), berjudul “*Penanganan Demurrage Akibat Keterlambatan Bongkar Bahan Baku Impor di PT. Krakatau Steel Pada Tahun 2019*”. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif, bertujuan untuk mengetahui penanganan *demurrage* pada keterlambatan bongkar, sedangkan pada penelitian ini adalah timbulnya biaya tambahan akibat dari tambahan *tugboat*.

2.3. Definisi Operasional

Penggunaan terminologi atau sebutan dalam bahasa Indonesia dan asing akan sering digunakan pada pemaparan selanjutnya. Supaya lebih mudah dipahami dalam mempelajarinya maka akan dijelaskan arti-arti dari sebutan tersebut di bawah ini:

- Tali Tross : tali yang digunakan untuk menahan kapal saat proses sandar supaya tidak mudah goyang
- Agent on Board* : orang yang ditunjuk oleh perusahaan keagenan untuk menyusun laporan bongkar atau muat diatas kapal.

Time Sheet : catatan waktu aktivitas bongkar atau muat kapal, dimulai dari kapal sandar sampai kapal berlabuh kembali.

Assist Tug : kapal kecil yang membantu proses sandar atau labuh

Jetty : bangunan yang menjorok ke laut untuk tempat sandar.

Delay : keterlambatan dalam sebuah proses pekerjaan.

Letter of Protest : pernyataan dari nahkoda yang berisi informasi keadaan yang berada diluar kendalinya yang dapat menyebabkan kerugian maupun kerusakan.

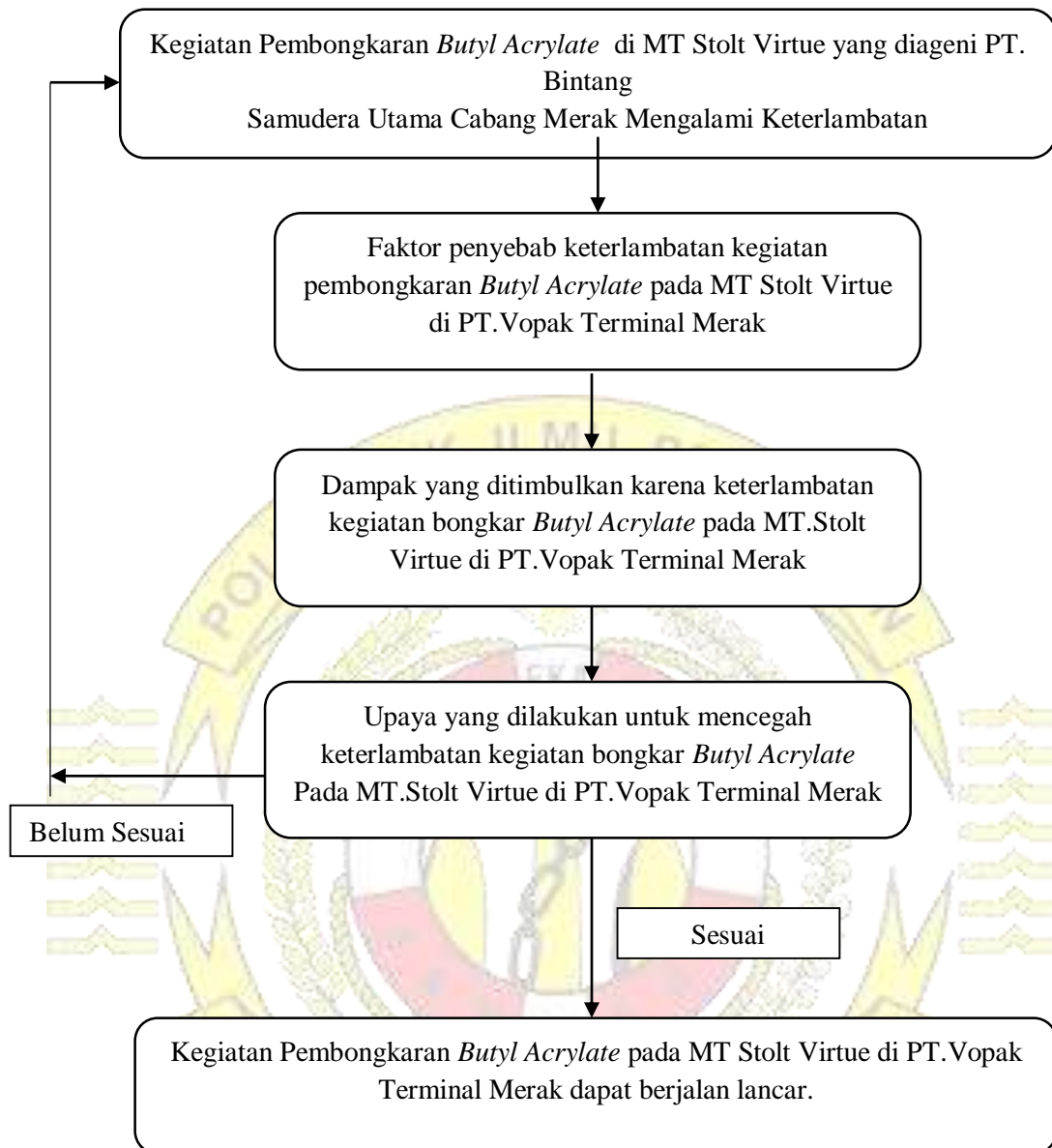
Kru Kapal : orang yang bekerja sebagai awak diatas kapal.

Loading Master : orang yang bertanggung jawab saat proses *loading* (muat) dan *unloading* (bongkar) pada tangki di darat maupun di kapal.

Butyl Acrylate : muatan bahan kimia cair yang dibongkar dari kapal MT. Stolt Virtue menuju tangki darat PT. Vopak Terminal Merak

2.4. Kerangka Pikir Penelitian

Penulis membuat suatu kerangka pikir yang disusun dalam bentuk bagan yang sederhana sebagai motif untuk menjawab pertanyaan yang akan timbul serta untuk memudahkan pembaca dalam penafsiran. Berikut adalah bagan kerangka pikir peneliti yang digambarkan oleh penulis:



Gambar 2.6. Kerangka Pikir

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1. Simpulan

Dari hasil penelitian serta paparan masalah mengenai penyebab keterlambatan kegiatan pembongkaran *butyl acrylate* oleh MT. Stolt Virtue yang diageni oleh PT. Bintang Samudera Utama di PT. Vopak Terminal Merak, diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

5.1.1. Kurangnya komunikasi antara pihak terminal yaitu PT. Vopak Terminal Merak serta pihak kapal yaitu MT. Stolt Virtue terkait cuaca yang kurang mendukung di sekitar jetty saat akan melakukan kegiatan bongkar, dan kondisi tali tross milik kapal MT. Stolt Virtue yang sudah rapuh namun tidak diganti, bisa dilihat pada lampiran 5 (*Letter of Protest*).

5.1.2. Dampak yang timbul akibat dari keterlambatan kegiatan bongkar *butyl acrylate* yang diageni oleh PT. Bintang Samudera Utama di PT. Vopak Terminal Merak adalah proses kegiatan bongkar *butyl acrylate* menjadi terhambat, timbulnya biaya *demurrage* akibat dari keterlambatan proses bongkar *butyl acrylate*, bertambahnya jam kerja staff operasional (lembur), distribusi produk *butyl acrylate* menjadi terhambat dan yang terakhir kapal menjadi terlambat untuk menuju pelabuhan selanjutnya.

5.1.3. Upaya yang dilakukan dalam mengatasi keterlambatan kegiatan bongkar *butyl acrylate* oleh PT. Bintang Samudera Utama di PT. Vopak Terminal Merak.

5.1.3.1. Melakukan koordinasi antara pihak MT. Stolt Virtue, PT.

Vopak Terminal Merak dan kepanduan yang ada di Merak terkait permintaan *assist tug* sebagai langkah yang diambil oleh kapten kapal untuk mengurangi resiko putusya kembali tali tross kapal.

5.1.3.2. Melakukan pergantian tali *tross* serta *hose* kembali guna melanjutkan proses bongkar yang tertunda, dengan dibantu oleh *tugboat* tambahan yang sudah disiapkan untuk menahan kapal supaya tidak goyang.

5.1.3.3. Meningkatkan komunikasi dalam proses bongkar atau muat kapal-kapal selanjutnya terkait informasi cuaca guna menunjang kelancaran kegiatan bongkar atau muat. Serta mengingatkan kepada pihak kapal bahwa perlu adanya pengecekan peralatan yang terkait dalam proses bongkar atau muat supaya tidak menimbulkan permasalahan.

5.2. Saran

Dari hasil kesimpulan dan pemaparan yang telah dijelaskan diatas mengenai terlambatnya kegiatan bongkar *butyl acrylate* oleh MT. Stolt Virtue yang diageni oleh PT. Bintang Samudera Utama Cabang Merak di PT. Vopak

Terminal Merak, maka penulis memberikan saran supaya kegiatan bongkar dapat berjalan dengan baik tanpa adanya hambatan sebagai berikut:

5.2.1. Bagi terminal supaya menginformasikan kembali antara pihak keagenan dengan pihak kapal terkait informasi cuaca saat akan melaksanakan proses sandar. Supaya pada saat kegiatan bongkar atau muat dapat berjalan dengan baik. Karena jika terjalin komunikasi yang baik antara pihak yang terkait yakni perusahaan keagenan, pihak kapal, serta pihak terminal, maka proses bongkar ataupun muat diharapkan tidak mengalami masalah.

5.2.2. Bagi pihak kapal sebaiknya untuk selalu mengecek segala peralatan dalam menunjang dalam proses bongkar muat, salah satunya adalah tali tross yang dimana pada proses bongkar *butyl acrylate* menjadi salah satu faktor penyebab terlambatnya kegiatan.

5.2.3. PT. Bintang Samudera Utama selaku perusahaan yang mengageni MT. Stolt Virtue diharapkan untuk lebih tanggap dalam menghadapi masalah pada kapal yang diageninya, dikarenakan lamanya waktu koordinasi dengan pihak-pihak yang terkait dalam kegiatan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Fenti, Hikmawati, 2017, *Metodologi Penelitian*, Raja Grafindo Persada, Depok
Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online.

(<http://www.kbbi.web.id/kapal>, diakses tanggal 01 Maret 2021 jam 15.16
WIB).

Menteri Perhubungan Nomor PM 11 Tahun 2016 Penyelenggaraan dan
Pengusahaan Keagenan Kapal

Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 Tentang Kepelabuhanan Peraturan
Sugiyono, 2015, *Metodologi Penelitian Pendidikan*, Alfabeta, Bandung

Sumaryanto, 2013, *Konsep Dasar Kapal*, Kementerian Pendidikan dan
Kebudayaan, Jakarta.

Suyono, 2007, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*
Edisi IV, Jakarta.

Triatmodjo, Bambang, 2009, *Perencanaan Pelabuhan*, Beta Offset, Yogyakarta.

Widi, Endang, 2018, *Teori dan Praktik Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, PTK, dan*
R&D, Bumi Aksara, Jakarta

Yulianto, Eko. 2020. “*Analisis Kegiatan Pemuatan Liquid Caustic Soda Pada PT.*
Asahimas Chemical di Pelabuhan Merak”. Skripsi. Tata Laksana Angkutan
Laut dan Kepelabuhanan. PIP, Semarang.

Lampiran 1

THE STOLT TANKERS
TIME SHEET



VESSEL: HELIOTI 1878E
 POINT OF LOADING/DEB: BELUKAN
 PORT OF DISCHARGING: MERAK, INDONESIA
 HAPAGS: BORN AND BORN
 CONSIGNEE: PT. BORN INDONESIA
 VOTRY: PT. BORN INDONESIA

TO: MR. ANZ DATE: OCTOBER 20, 2019

PAGE 01

DATE/TIME

STATEMENT

OCTOBER 200600	His ARRIVAL PILOT FEB
OCTOBER 200700	His NOU DEVELOED
OCTOBER 200800	His SEA HARBOR PILOT ON BOARD
OCTOBER 200900	His TUG MADE FAST FWD
OCTOBER 201000	His TUG MADE FAST AFT
OCTOBER 201100	His FIRST LINE ABOARD
OCTOBER 201200	His ALL FASTED AT WOPAK TERMINAL
OCTOBER 201300	His TUG CLEAR AFT
OCTOBER 201400	His TUG CLEAR FWD
OCTOBER 201500	His PILOT OFF
OCTOBER 201600	His GANGWAY DOWN
OCTOBER 201700	His BOARDING INSPECTION ON BOARD (IMMIGRATION, QUARANTINE & CUSTOMS)
OCTOBER 201800	His FREE PRONTS (QUARANTINE)
OCTOBER 201900	His LOADING UNLIFT SURVEYOR ON BOARD
OCTOBER 202000-0200	His SAFETY MEETING
OCTOBER 202100	His LEAFER DANGO CALCULATION
OCTOBER 202200	His COMPLETED CALCULATION
OCTOBER 202300	His TANK ACCEPTED (TUG ACCEPTED)
OCTOBER 202400	His ANALYS PASS
OCTOBER 202500	His DOCUMENT CHECKED
OCTOBER 202600	His TUG MADE FAST
OCTOBER 202700	His PILOT ON BOARD
OCTOBER 202800	His VESSEL UNMOORED

Cargo	CHPTEN	STORAGE	MOSE ON	COMM DISCHARGE	COMM RECHARGE	MOSE OFF	BL FIG	SHF FIG
BUTYL ACRYLATE	BORN AND BORN	16.00	2311.00	2311.00	2407.00	2407.00	1,282.00 MT	1,281.10 MT

REMARKS:

2019: TEMPORARY STOP DUE TO BULKHEAD DAMAGE WAITING FOR ASSET TAG
 2020: RESUMED DISCHARGING

SHIP REPRESENTATIVE


SURVEYOR

AGENT

For Receipt ONLY

 MASTER

Lampiran 2

Form 04/28		2 Arrival Date: 23-Oct-2019 3 Arrival Time: 06:30 4 Port: MERAK			5 Vessel No: 111 6 Appr. No: MPT 7 Date: 2011-08-31
MT	Stolt Virtue	THE STOLT TANKERS NOTICE OF READINESS			

To: THE DOW CHEMIC

Gentlemen,

I herewith tender you the LIBERIAN tanker/vessel

MT Stolt Virtue of which I am Master

as being ready in all respects to DISCHARGE her cargo of

NO 306 OUTLY ACRYLATE

Stowage: 85

Quantity: 1202.000 MT

This notice is tendered this 23 day of October 2019

at 10:18 hours

while the vessel is lying at ALL FAST


All in accordance with the terms, conditions and exceptions of the Charter party.

ACCEPTED:

Date / signature: 23 October 2019 at 14.05 HRS

L. UDALOV For charterers / Captain

DEWAY D. Name in print / Representing: Discharge



Lampiran 4

Vessel Stoll Virtue	THE STOLL TANKERS AFTER DISCHARGE CERTIFICATE	Date: October 24, 2019 Time: 02.15 LT Port: MERAK		No. 006
Vessel lying at		Name of berth/plate VOPAK Jetty #1		Port MERAK
I, the undersigned, have inspected the following cargo tank (s): No. _____				
after the discharge of				
No. 306 BUTYL ACRYLATE				
and found same to be empty and well swept (drained)				
<div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;"> Inspector's name M. F. S. 21 Inspector's sign  Representative  </div>				

Lampiran 5

STOLT TANKERS B.V.
WESTERLAAN 5, 3016 GK ROTTERDAM, THE NETHERLANDS

23-Oct-2019
MT STOLT VIRTUE

PORT: MENAK
BERTH: VOPAK Y
TO: VOPAK BERTH MANAGEMENT / LOADING MASTER
CC: TO WHOM IT MAY BE CONCERNED

LETTER OF PROTEST

DELAY OF OPERATIONS, ADDITIONAL COSTS, AND ANY POSSIBLE DAMAGES.

Reference: Delay operations of:
R306 Butyl Acrylate

Dear Sirs,

Please be advise that on behalf of my principals, I protest and reserve the right to extend, due to and not withstanding the following: above mentioned ship mt Stolt Virtue was ready to discharge yours cargo R306 Butyl Acrylate as per NOR dated 20191023 @ 10:16. However during staying along side / discharging ship was moving due to swell with resulting one mooring rope parted. Some others mooring ropes considerably deteriorated. Due to above ship stopped cargo operations. Tags has been requested for pushing during all time of cargo operations for safety reasons. Kindly find below statement of facts for your reference.

23-Oct-2019	8:00	ECSP
23-Oct-2019	8:08	POB
23-Oct-2019	9:17	AKT Tag check list
23-Oct-2019	9:18	FWD Tackleline Test
23-Oct-2019	9:38	1st Link failure
23-Oct-2019	10:16	AP flag
23-Oct-2019	10:18	FWD tag cast off
23-Oct-2019	10:18	AFT tag cast off
23-Oct-2019	10:20	PIB cast
23-Oct-2019	11:20	Gangway down
23-Oct-2019	14:15	Cargo hose on
23-Oct-2019	14:55	Cargo sampler pass / NOR updated
23-Oct-2019	15:30	Commenced discharging
23-Oct-2019	17:35	Discharging suspended due to narrow swell
23-Oct-2019	17:10	Line Moved
23-Oct-2019	20:30	Discharging resumed
23-Oct-2019	21:00	Tag cast on in anticipation for pushing
24-Oct-2019	2:00	Completed discharging
24-Oct-2019	2:25	Empty Tank's reported / Accepted
24-Oct-2019	3:00	Cargo Major on

Due to both unsafe and numerous suppressions by shore the operations were delayed

I hold you responsible for any costs incurred due to delay of the ship.

Yours sincerely,

VOPAK BY TERMINAL REPRESENTATIVE OR
LOADING MASTER

Capt. Ivan, Udilov
Master of MT "Stolt Virtue"

RECEIPT ONLY
WITHOUT PREJUDICE AND LIABILITY



Lampiran 6

STOLT TANKERS B.V.
WESTERLAAN 5, 3016 CK ROTTERDAM, THE NETHERLANDS

24-Oct-2019
MT STOLT VIRTUE

PORT: MERAK
TERMINAL: VOPAK #1
TO: WHOM IT MAY CONCERNED

LETTER OF PROTEST
DELAY OF OPERATIONS

Reference: Discharging operations of
CITRA MERPATI ACRV 1126

Dear Sirs,

Please be advise that on behalf of my principals, I protest and reserve the right to extend, due to and not withstanding the following:

During pre-operations meeting it was declared that Maximum Rate of the Ship - 250 m³/hr at 5 bar. Due to Shore Instruction discharging pressure was limited up to 2.5 Bar and average rate was - 180 m³/hr. Due to that fact I hold you responsible for any consequences and costs incurred due to delay of the operations & departure from terminal.

Yours sincerely,

I. Udjalow

Master of MT "Stolt Virtue"

For receipt:
Representing:

RECEIPT ONLY
WITHOUT PREJUDICE AND LIABILITY

Lampiran 7

Merak, 23 October 2019

To : Master of MT. Stolt Virtue
Subj : Additional Tug Usage

In regards of sea swell condition, below vessel request additional tug during discharging operation :

Name : MT. Stolt Virtue
Call Sign : D5HU9
Flag : Liberia

Requesting tug boat standby for push vessel to keep safe during discharging operation.
All cost involve will be for owner account.

Request by,

[Signature]
MT. Stolt Virtue

*Be receipt only.
Operations was stopped &
Tug was requested for
pushing due to terminal
condition was unsafe
due to swell (Ship heeled
one meter was pointed
and 4-5 meter
bed down)*

Acknowledge by,

[Signature]
PT. Bhajang Samudra Utama
As Agent



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Maktal Esfandiar Parawansa

NIT : 541711306483 K

Tempat/Tanggal lahir : Blora, 26 Oktober 1999

Jenis Kelamin : Laki-laki

Agama : Islam

Alamat : Perumahan Cimareme Indah Blok D1 No.1

Kabupaten

Bandung Barat

Nama Orang Tua

Nama Ayah : Gunawan Wibisono

Nama Ibu : Alm. Nursiyah

Alamat : Perumahan Cimareme Indah Blok D1 No.1

Kabupaten

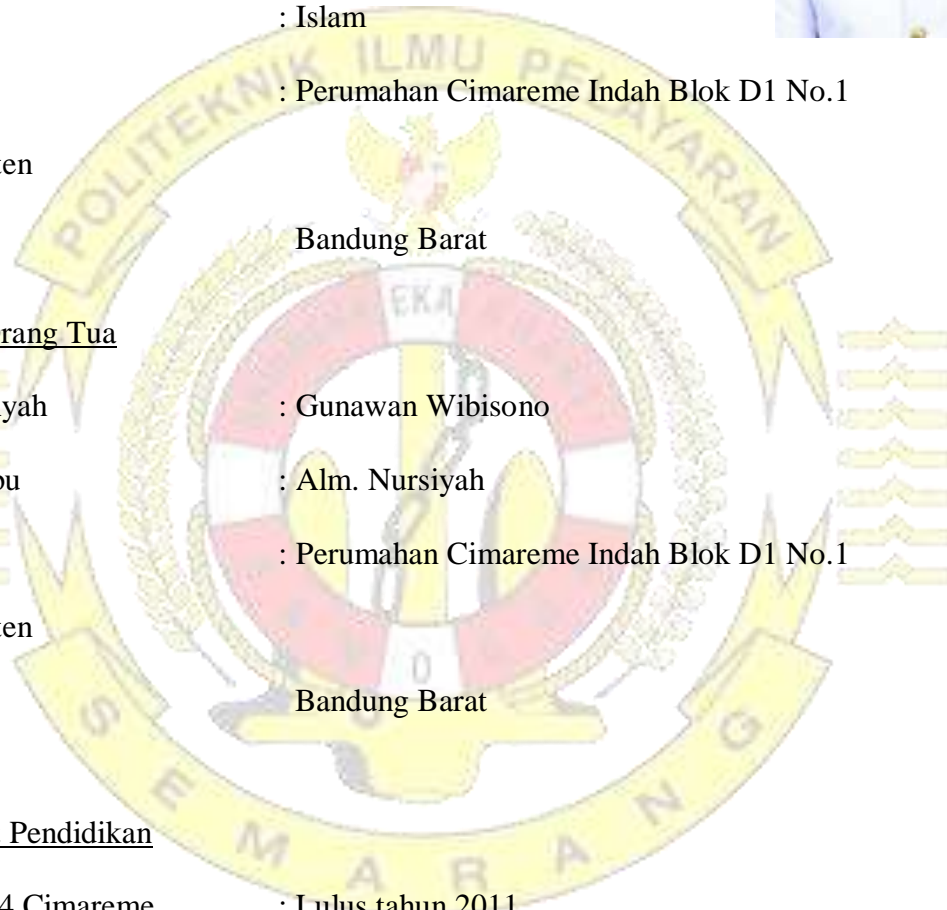
Bandung Barat

Riwayat Pendidikan

1. SDN 4 Cimareme : Lulus tahun 2011
2. SMPN 1 Padalarang : Lulus tahun 2014
3. SMAN 5 Cimahi : Lulus tahun 2017
4. PIP Semarang : 2017 – Sekarang

Pengalaman Praktek Darat

1. PT. Bintang Samudera Utama
2. PT. Berkah Multi Cargo



**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 493/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/08/2021**

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

Nama : MAKTAL ESFANDIAR PARAWANSA
NIT : 541711306483 K
Prodi/Jurusan : TALK
Judul : PENANGANAN TERHAMBATNYA PROSES BONGKAR
DI MT. STOLT VIRTUE AKIBAT DARI PUTUSNYA TALI
TROSS OLEH PT. BINTANG SAMUDERA UTAMA
CABANG MERAK

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 24 %* (Dua Puluh Empat Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.



*Catatan:

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







