



**OPTIMALISASI DALAM PERSIAPAN RUANG MUAT
GUNA MENGHINDARI KETERLAMBATAN PROSES
PEMUATAN DI KAPAL MV. MANALAGI PRITA**

SKRIPSI

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

Oleh

PRADIKA SYANUARA

551811136818 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2023

HALAMAN PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI DALAM PERSIAPAN RUANG MUAT GUNA
MENGHINDARI KETERLAMBATAN PROSES PEMUATAN DI KAPAL
MV. MANALAGI PRITA**

Disusun Oleh :

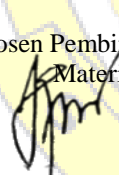
PRADIKA SYANUARA
NIT. 551811136818 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan didepan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

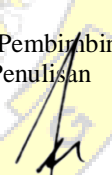
Semarang,

Dosen Pembimbing I
Matefi



Capt. KAROLUS G. SENGADJI, M.M., M.H.
Pembina utama muda (IV/c)
NIP. 19591016 199503 1 001

Dosen Pembimbing II
Penulisan



Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST., M.M., M.Mar.
Penata (III/c)
NIP. 19780227 200912 1 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi Nautika Diploma IV



YUSTINA SAPAN, S.ST., MM
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “OPTIMALISASI DALAM PERSIAPAN RUANG MUAT GUNA MENGHINDARI KETERLAMBATAN PROSES PEMUATAN DI KAPAL MV. MANALAGI PRITA” karya,

Nama : PRADIKA SYANUARA

NIT : 551811136818 N

Program Studi : NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : **YUSTINA SAPAN, S.ST.,MM.**
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

Penguji II : **Capt. KAROLUS G. SENGADJI, M.M.,M.H.**
Pembina utama muda (IV/c)
NIP. 19591016 199503 1 001

Penguji III : **LATIFA IKA SARI, S.Psi.,M.pd.**
Penata (III/c)
NIP. 19850731 200812 2 002

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.Mar.
Penata Tk. I (IV/b)
NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Pradika Syanuara

NIT : 551811136818 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “OPTIMALISASI DALAM PERSIAPAN RUANG MUAT GUNA MENGHINDARI KETERLAMBATAN PROSES PEMUATAN DI KAPAL MV. MANALAGI PRITA”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil 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,

Yang membuat pernyataan,



PRADIKA SYANUARA

NIT. 551811136818 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“Berdoa dan Berusaha”

Dengan berdoa, kita akan selalu melibatkan Allah SWT pada setiap langkah yang kita lakukan dan dengan berusaha dapat menjadi sebuah ikhtiar kita untuk menggapai ridho-Nya.

Persembahan:

1. Orang tua saya tercinta Bapak Subandi dan Ibu Sri Murtini
2. Capt. Dian Wahdiana, M.M., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. Karolus G. Sengadji. M.M., M.H. selaku Dosen Pembimbing I
4. Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.M.M. Mar selaku Dosen Pembimbing II
5. Rekan-rekan dan almamater saya, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

PRAKATA



Alhamdulillah, segala puji dan syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga skripsi penelitian ini dapat selesai tepat waktu dan tidak terhalang suatu kendala yang berarti. Sholawat serta salam senantiasa kita curahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita pada jalan yang benar.

Skripsi dengan judul “OPTIMALISASI DALAM PERSIAPAN RUANG MUAT GUNA MENGHINDARI KETERLAMBATAN PROSES PEMUATAN DI KAPAL MV. MANALAGI PRITA” dapat terselesaikan berdasarkan data-data yang telah diperoleh pada hasil penelitian pada saat melaksanakan praktek laut di MV. MANALAGI PRITA perusahaan PT. PELAYARAN MANALAGI diageni oleh PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES.

Dalam usaha penyusunan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat Peneliti ingin menyampaikan rasa terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan motivasi serta bimbingan yang membantu Peneliti lebih bersemangat dalam menyusun skripsi ini. Untuk itu pada kesempatan ini Peneliti menyampaikan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak dan ibu saya tercinta, Bapak Subandi dan Ibu Sri Murtini yang telah tulus menjadi tempat bagi saya untuk menyampaikan segala keluh kesah, memberikan semangat, dan dorongan serta mendoakan saya selalu.
2. Capt. Dian Wahdiana, M.M., Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan bagi saya untuk menuntut ilmu

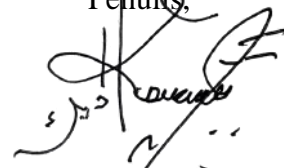
di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

3. Capt. Yustina Sapan, S.ST.,MM. selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan bekal berupa ilmu yang bermanfaat dalam proses penyusunan skripsi ini.
4. Capt. Karolus G. Sengadji,.M.M.,M.H. dan Capt. Firdaus Sitepu,S.ST.,M.M.,M.Mar. yang telah sabar menyempatkan waktu untuk membimbing saya dalam penyusunan skripsi ini.
5. Kepada seluruh *crew* MV. MANALAGI PRITA yang telah banyak membimbing saya dengan memberikan ilmu dan pengalaman yang tak akan terlupakan.
6. Kepada seluruh rekan-rekan saya Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang angkatan 55 yang telah membantu memberikan kritik dan saran dalam proses penyusunan skripsi ini.
7. Kepada seluruh pihak yang membantu dalam proses penyusunan skripsi ini yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu.

Semoga Allah SWT membalas segala kebaikan dan ketulusan semua pihak yang telah membantu penyelesaian skripsi ini dengan baik. Saya menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna dan saya sangat mengharapkan saran atau koreksi yang membangun untuk membantu saya memperbaikinya.

Semarang,

Penulis,



PRADIKA SYANUARA
NIT. 551811136818 N

ABSTRAKSI

Syanuara, Pradika 2023, “*Optimalisasi dalam persiapan ruang muat guna menghindari keterlambatan proses pemuatan di kapal MV. Manalagi Prita*”, Progam Diploma IV, Progam Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt, Karolus G. Sengadji, M.M.M.H. Pembimbing II: Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.M., M.Mar.

Dalam persiapan ruang muat setelah selesai melaksanakan pembongkaran, harus dilaksanakan pembersihan ruang muat, pembersihan harus dipersiapkan dan dilaksanakan dengan maksimal serta sesuai dengan prosedur yang benar. Berdasarkan pengalaman peneliti saat melaksanakan praktek laut, terdapat kendala dalam persiapan ruang muat untuk muatan bersih, ditemukannya residu muatan semen pada gading-gading ruang muat yang menjadi keras. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apa kendala-kendala yang di alami dalam persiapan ruang muat yang menyebabkan keterlambatan proses pemuatan di kapal MV. Manalagi Prita dan bagaimana upaya dalam mengatasi kendala-kendala persiapan ruang muat di kapal MV. Manalagi Prita

Metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Observasi, wawancara dan dokumentasi dilaksanakan untuk mendapatkan data-data yang diperlukan. Data-data tersebut kemudian dianalisis dengan menggunakan metode *fishbone* untuk memperoleh faktor penghambat dan upaya yang dilakukan dalam proses persiapan ruang muat selain itu penelitian ini juga memperoleh data-data dari informan yaitu *chief officer*, *boatswain* dan juru mudi di kapal di MV. Manalagi Prita.

Hasil dari penelitian menjelaskan bahwa faktor utama yang mengakibatkan gagalnya persiapan ruang muat untuk muatan adalah adanya sisa muatan batubara yang tertinggal pada gading-gading ruang muat, Upaya untuk menangani gagalnya persiapan ruang muat dengan melaksanakan pembersihan ruang muat sebagai berikut : Membersihkan sisa muatan pada gading-gading ruang muat, Melaksanakan *washing* atau penyemprotan ruang muat menggunakan air laut dan di bilas menggunakan air tawar, Membersihkan dan mengeringkan saluran pembuangan *bilges*, Sebagai upaya mengantisipasi masalah terjadi lagi, hendaknya pembersihan ruang muat harus dipersiapkan dengan baik serta dilaksanakan dengan prosedur yang benar.

Kata kunci : Persiapan ruang muat, ruang muat, pembersihan

ABSTRACT

Syanuara, Pradika 2023, *“Optimizing the preparation of the loading space to avoid delays in the loading process on the ship Manalagi Prita”*, Diploma IV, Nautical study program, Semarang Merchant Marine, Advisor I: Capt, Karolus G. Sengadji, M.M., M.H. Advisor II: Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.M., M.Mar.

In preparing the cargo space after completing the unloading, cleaning of the cargo space must be carried out, cleaning must be prepared and carried out optimally and in accordance with the correct procedures. Based on the experience of researchers when carrying out sea practice, there were problems in preparing the cargo hold for clean loads, the discovery of residues of cement cargo on the frames of the cargo hold which had become hard. The purpose of this study was to find out what were the obstacles experienced in the preparation of the cargo space which caused delays in the loading process on the MV. Manalagi Prita and how to overcome the obstacles in preparing the loading space on the MV. Manalagi Prita.

The research method used in this research is descriptive qualitative. Observations, interviews and documentation were carried out to obtain the necessary data. These data were then analyzed using the fishbone method to obtain the inhibiting factors and efforts made in the process of preparing the loading space. In addition, this study also obtained data from informants, namely the chief officer, boatswain and helmsman on board the MV. Manalagi Prita

The results of the study explained that the main factor that resulted in the failure of the cargo hold preparation for cargo was the presence of residual coal cargo left in the loading space frames. loading space ivory, carrying out washing or spraying the cargo space using seawater and rinsing using fresh water, cleaning and drying the bilges sewers, as an effort to anticipate problems occurring again, cleaning the cargo space should be properly prepared and carried out with the correct procedures.

Keyword : Preparation cargo space, cargo space, cleaning

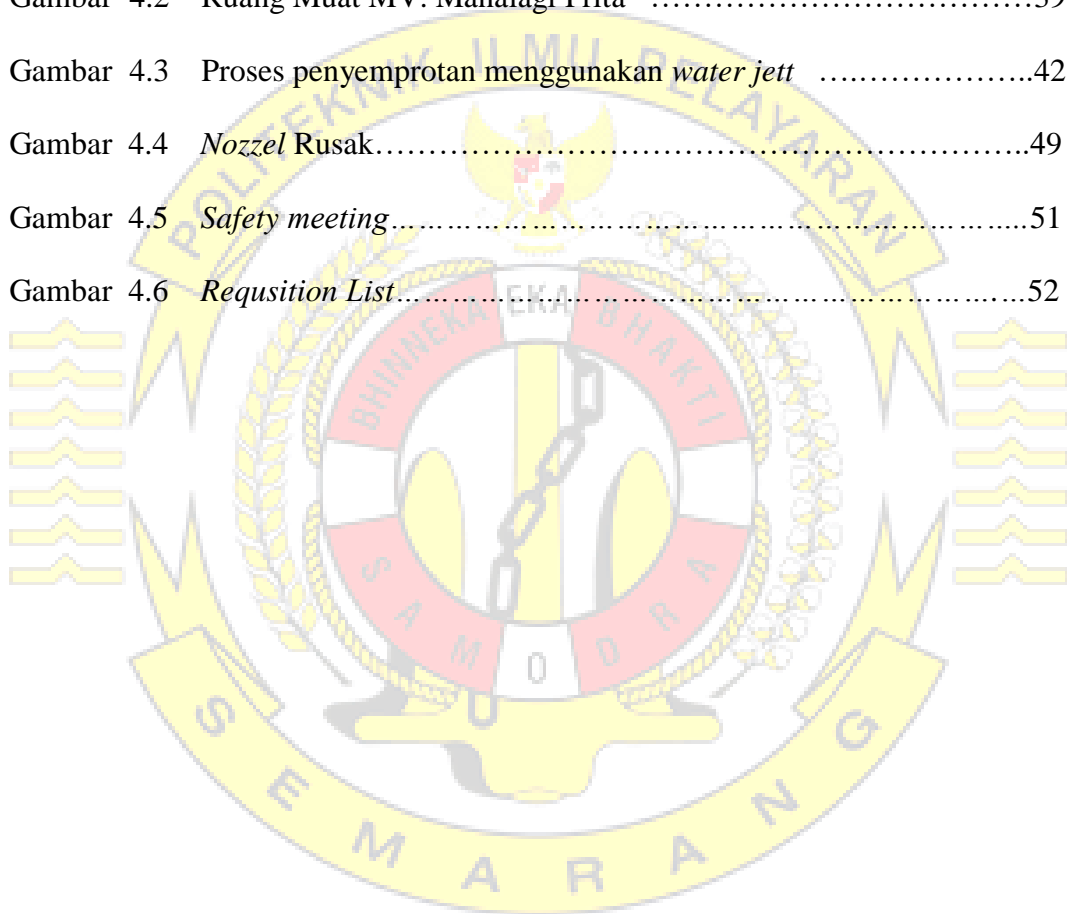
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN... ..	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI.....	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian	3
C. Rumusan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Hasil Penelitian	4
BAB II. KAJIAN TEORI	6
A. Deskripsi Teori	6

	B. Kerangka Penelitian	19
BAB III.	METODE PENELITIAN	20
	A. Metode Penelitian	20
	B. Tempat Penelitian	21
	C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	22
	D. Teknik Pengumpulan Data	23
	E. Instrumen Penelitian	25
	F. Teknik Analisis Data Kualitatif	26
	G. Pengujian Keabsahan Data	29
BAB IV.	HASIL PENELITIAN	31
	A. Gambaran Konteks Penelitian	31
	B. Deskripsi Data	35
	C. Temuan.....	43
	D. Pembahasan Hasil Penelitian	46
BAB V.	SIMPULAN DAN SARAN.....	56
	A. Simpulan... ..	56
	B. Keterbatasan Penelitian	57
	C. Saran.....	57
	DAFTAR PUSTAKA	58
	LAMPIRAN	60
	DAFTAR RIWAYAT HIDUP	73

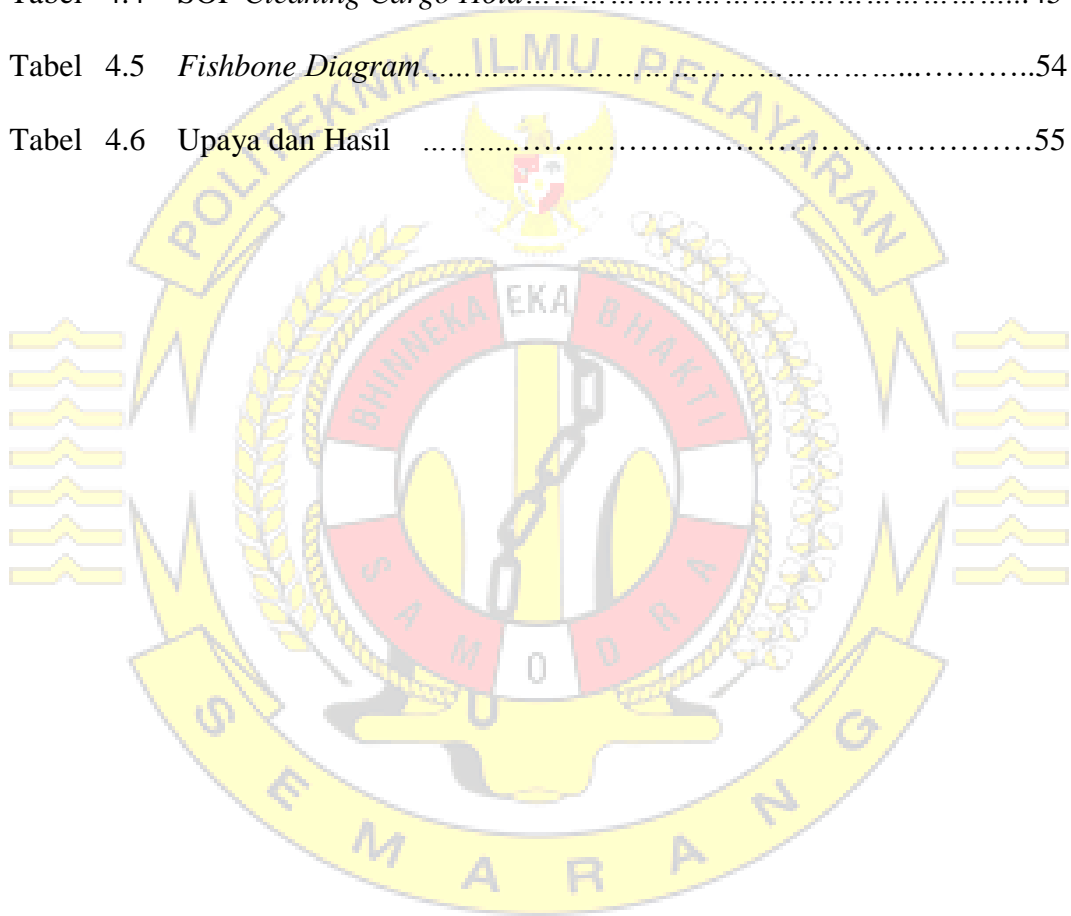
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Penelitian	19
Gambar 3.1	Kerangka Fishbone.....	28
Gambar 4.1	<i>MV. Manalagi Prita</i>	36
Gambar 4.2	Ruang Muat MV. Manalagi Prita	39
Gambar 4.3	Proses penyemprotan menggunakan <i>water jett</i>	42
Gambar 4.4	<i>Nozzel Rusak</i>	49
Gambar 4.5	<i>Safety meeting</i>	51
Gambar 4.6	<i>Requisition List</i>	52



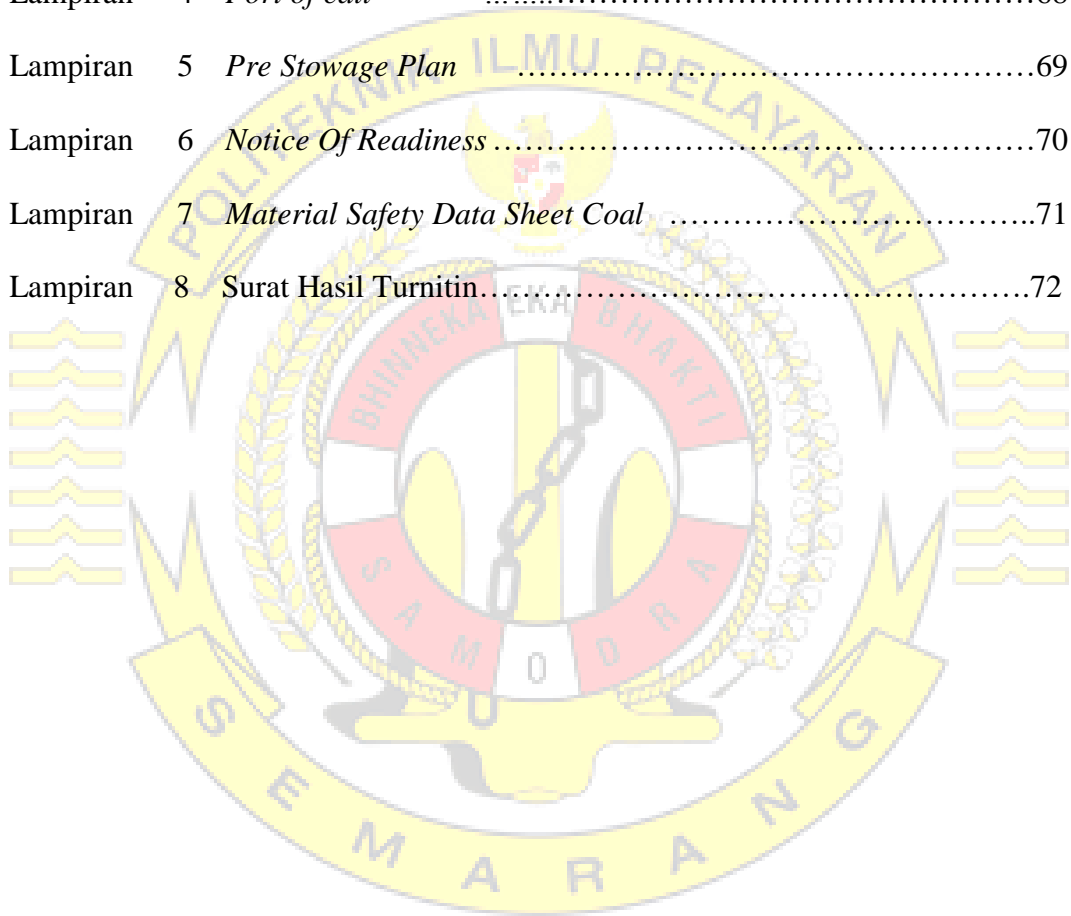
DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	Perbandingan Penelitian Terdahulu	34
Tabel 4.2	<i>Ship Particular</i>	37
Tabel 4.3	<i>Crew List</i>	38
Tabel 4.4	SOP <i>Cleaning Cargo Hold</i>	45
Tabel 4.5	<i>Fishbone Diagram</i>	54
Tabel 4.6	Upaya dan Hasil	55



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	1	Wawancara Informan.....	60
Lampiran	2	<i>Ship's Particular</i>	66
Lampiran	3	<i>Crew List</i>	67
Lampiran	4	<i>Port of call</i>	68
Lampiran	5	<i>Pre Stowage Plan</i>	69
Lampiran	6	<i>Notice Of Readiness</i>	70
Lampiran	7	<i>Material Safety Data Sheet Coal</i>	71
Lampiran	8	Surat Hasil Turnitin.....	72



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam suatu Negara maritim seperti Negara kita ini, peranan pelayaran sangatlah penting bagi kehidupan sosial ekonomi penduduknya. Demikian pula bagi kepentingan administrasi pemerintahan pada umumnya, serta dalam rangka pertahanan Negara dan lain-lain, peranan pelayaran sangatlah penting, Pelayaran niaga ialah usaha pengangkutan barang, khususnya barang dagangan, melalui laut, baik yang dilakukan di antara tempat-tempat/pelabuhan-pelabuhan dalam wilayah sendiri maupun antar Negara

Menurut Sembiring (2017) berjudul Pengusaha: Sembilan puluh persen Perdagangan Internasional Melalui Jalur Laut, Menurut Supriyanto (2017), anggota Indonesia Nasional Shipowners Association (INSA) mengatakan hamper sembilan puluh persen dari volume perdagangan internasional yang dilakukan menggunakan jalur laut dimana kapal laut sebagai transportasinya. Hal ini terus meningkat antara lain karena pertumbuhan industri dan terjadinya perdagangan bebas. (2017.[www.https://economy.okezone.com](https://economy.okezone.com))

Kapal-kapal niaga yang beroperasi di dunia untuk melakukan pengangkutan barang-barang, sungguh sangat banyak jenisnya. Hal ini tidak mengherankan, karena jenis-jenis barang niaga yang harus diangkut oleh kapal tiada terbatas, Menurut spesialisasi pengangkutan barang-barang tersebut kita dapat melakukan pembagian lebih lanjut atas kapal barang itu antara lain: *Tanker*

Ship, General Cargo Carrier, Bulk Carrier, Container Ship, Roll On/Roll Off Vessel (Ro-Ro Vessel), Log Carrier.

Menurut T Hidayah (2015) Kapal *bulk carrier* adalah salah satu alat transportasi laut yang digunakan untuk mengangkut muatan curah dengan jumlah besar, dibangun untuk tujuan mengangkut muatan umum yaitu muatan yang terdiri dari bermacam-macam barang yang dibungkus dalam peti, keranjang, dan lain-lain, dan barang-barang itu dikapalkan oleh banyak pengirim untuk ditujukan kepada banyak penerima di banyak pelabuhan tujuan.

Menurut T Hidayah (2015) Kapal muatan curah (*Bulk Carrier*) adalah kapal yang mengangkut muatan tanpa pembungkus tertentu berupa biji-bijian yang dicurahkan secara langsung kedalam palka kapal. Ditinjau dari jenis muatannya ada beberapa macam yaitu sebagai berikut:

- a. kapal pengangkut biji tambang yaitu kapal yang mengangkut muatan curah berupa biji-bijian hasil tambang, misalnya biji besi, *chrom*, mangaan, bauxit dan sebagainya
- b. kapal pengangkut batu bara atau sering disebut *collier*, yaitu kapal yang mengangkut muatan curah berupa batu bara atau *coal*

Berkaitan dengan pengoperasian kapal *Bulk Carrier* perusahaan pelayaran dalam usahanya mencari keuntungan dengan menyewakan/*charter* kapalnya. Dengan kata lain kelaikan kapal yang disiapkan oleh perusahaan pelayaran dapat membawa muatan yang dimiliki oleh pemilik/*shipper* barang dan dapat memberikan keuntungan yang besar bagi perusahaan pelayaran, MV. Manalagi

Prita adalah kapal *Bulk Carrier* yang dibangun pada tahun 2004. Kapal ini dilihat dari tahun pembuatannya diperlukan perhatian khusus dalam perawatan dan pemeliharaannya.

Ruang muatan yang disiapkan dengan baik merupakan faktor yang sangat penting dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat, sehingga pelaksanaannya dapat dilakukan sebaik mungkin. Demi kelancaran kegiatan bongkar muat barang, pelaksanaan persiapan ruang muatan pada umumnya dilaksanakan oleh awak kapal. Persiapan ruang muatan yang *efektif, efisien*, dan terkoordinasi dengan baik sangat memerlukan perencanaan dan penetapan strategi yang tepat.

Dengan perencanaan dan strategi yang baik maka sebelum kapal tiba di pelabuhan tujuan, ruang muatan telah siap untuk dimuati sesuai dengan standar yang telah ditetapkan. Sehubungan dengan hal tersebut di atas maka penulis tertarik untuk memilih judul:

“ Optimalisasi persiapan ruang muat guna menghindari keterlambatan pemuatan di kapal MV. Manalagi Prita“.

B. Fokus Penelitian

Pada perumusan dari masalah di atas perlu di buat sebuah fokus penelitian agar permasalahan itu menjadi terpusat dalam pembahasannya dan tidak merubah dari tujuan skripsi ini dibuat. data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data diperoleh oleh peneliti yang dilaksanakan selama praktek laut dari September 2020 sampai November 2021 di MV. Manalagi Prita. mungkin terdapat beberapa perbedaan pada standar di setiap kapal dan perusahaan, sehingga penulis membuat sebuah fokus penelitian yaitu apa

kendala kendala yang di alami dan bagaimana upaya dalam mengatasi masalah tersebut, sehingga tidak akan terjadi keterlambatan proses pemuatan.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dari permasalahan di atas, maka dapat di ambil perumusan masalah, yang menjadi pembahasan pada bab-bab selanjutnya dalam skripsi ini. Adapun perumusan masalah, yaitu :

1. Apa kendala-kendala yang di alami dalam persiapan ruang muat yang menyebabkan keterlambatan pemuatan di kapal MV. Manalagi Prita ?
2. Bagaimana upaya dalam mengatasi kendala-kendala persiapan ruang muat di kapal MV. Manalagi Prita ?

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang akan dicapai taruna dalam penulisan skripsi ini adalah:

1. Untuk mengetahui kendala-kendala yang terjadi pada saat proses mempersiapkan ruang muat di kapal MV. Manalagi Prita.
2. Untuk mengetahui bagaimanakah upaya untuk mengatasi kendala-kendala yang terjadi dalam persiapan ruang muat di kapal MV. Manalagi Prita sehingga tidak akan menyebabkan terjadinya keterlambatan proses pemuatan.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Diharapkan dari hasil penelitian mengenai peningkatan persiapan ruang muat guna menghindari keterlambatan pemuatan di kapal MV. Manalagi Prita akan diperoleh manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat secara teoritis

- a. Dapat menambah perbendaharaan perpustakaan di Lembaga Pendidikan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- b. Dapat menjadi sumber bacaan bagi taruna maupun semua pihak yang membutuhkan dan dapat menambah pengetahuan tentang pelaksanaan persiapan ruang muat di kapal, khususnya kapal *bulk carrier*/kapal curah

2. Manfaat secara praktis

a. Bagi pembaca

Untuk memberikan pengetahuan sehingga para pembaca dapat memahami dan mengerti tentang persiapan ruang muat untuk mencegah keterlambatan pemuatan di kapal.

b. Bagi Perusahaan pelayaran

Hasil penelitian ini dapat menjadi referensi tambahan dan mengaplikasikan hasil dari penelitian ini di dunia kerja terutama di bidang pelayaran khususnya pada saat proses pembersihan cargo hold/ruang muat.

c. Bagi Crew kapal

Setiap Officer dan Crew dapat menerapkan prosedur persiapan ruang muat yang baik dan benar untuk mencegah keterlambatan pemuatan di kapal *bulk carrier*/kapal curah

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Pada bab ini, memiliki tujuan untuk mendiskripsikan pengertian serta informasi yang terkait, guna mempermudah pembaca mengerti dan memahami skripsi berjudul “Optimalisasi persiapan ruang muat guna menghindari keterlambatan pemuatan di kapal MV. Manalagi Prita” Maka dikemukakan beberapa deskripsi teori sebagai berikut:

1. Optimalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2017 : 628) optimalisasi berasal dari kata optimal yang berarti terbaik, tertinggi. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan. Sehingga optimalisasi merupakan sebuah kegiatan pemenuhan tujuan dengan usaha, akal, ikhtiar dengan maksud tertentu dan termasuk cara untuk pemecahan permasalahannya yang dilakukan dengan melakukan usaha.

Menurut Mohammad Nurul Huda (2018:14) Optimalisasi berasal dari kata optimal artinya terbaik atau tertinggi, Mengoptimalkan berarti menjadikan paling baik atau paling tinggi, Sedangkan optimalisasi adalah proses mengoptimalkan sesuatu, dengan kata lain proses menjadikan sesuatu menjadi paling baik atau paling tinggi. Jadi optimalisasi disini mempunyai arti berusaha secara optimal sehingga mendapatkan hasil terbaik untuk mencapai dalam persiapan ruang muat guna untuk

menghindari keterlambatan pemuatan yang sesuai dengan harapan dan tujuan yang telah direncanakan.

2. Persiapan ruang muat

Ruang muat (palka) merupakan tempat untuk menaruh muatan di atas kapal yang di buat sedemikian rupa untuk tujuan mengangkut barang dari suatu Pelabuhan tolak ke Pelabuhan tujuan, tentunya disebuah kapal terdapat macam-macam bentuk palka, sesuai dengan design atau jenis masing-masing kapal, pada umumnya system penutupan palka pada kapal curah memiliki system yang sama dengan kapal cargo yang lainnya yakni menutup lubang palka yang ada pada kapal.

Menurut Panji Sukma Hadi (2012:8), pada dasarnya kapal-kapal yang di bangun untuk muatan kering dapat pula di pergunakan untuk memuat muatan curah, akan tetapi untuk memenuhi permintaan dari perniagaan muatan curah khusus maka di buatlah kapal-kapal khusus untuk itu serta yang memenuhi peraturan-peraturan standar bagi ruangan muatannya yang dikenal dengan nama (*bulkcarrier*), yang di muat tanpa bungkus muatan demikian itu di sebut muatan curah, biji-bijian , batubara, nikel, belerang, gandum, pasir dll adalah muatan yang umumnya di muat secara curah baik itu di muat di dalam kapal (*bulkcarrier*) maupun yang di muat tongkang.

Menyiapkan ruang palka untuk muatan pada kapal muatan umum (*general cargo*) pada umumnya pelaksanaannya adalah sebagai berikut :

a. Pembersihan palka (*hatch cleaning*)

Dalam hal ini dapat kita ambil pengertian bahwa proses pembersihan palka ini mencakup tahap pencucian untuk membersihkan sisa-sisa muatan. Secara umum pembersihan palka adalah pembersihan ruang muat yang dilaksanakan pada kapal umum (*general cargo*) yang berfungsi untuk membersihkan palka-palka dari residu atau sisa muatan yang masih berada di dalam ruang muat setelah kapal melakukan pembongkaran muatan.

b. Peralatan pembersihan palka (*hatch cleaning equipments*)

Dalam pelaksanaan cleaning palka dibutuhkan alat-alat yang menunjang guna mendapatkan hasil yang maksimal dalam proses pembersihan palka, alat-alat tersebut meliputi sapu, scrub, sekop, ember, sapu panjang, cikrak, jumbo bag, selang dan nozzle. Setelah peralatan, perlengkapan dan kesiapan pembersihan palka telah tersedia, maka seluruh crew deck memulai pelaksanaan pembersihan palka.

c. Proses Pembersihan Palka

Yang perlu diperhatikan dalam proses pembersihan palka di atas kapal adalah :

1) Pengamatan pembersihan palka

Dalam hal ini perwira yang bertanggung jawab atas kegiatan pembersihan palka adalah mualim I (*Chief Officer*). Dalam melakukan pengamatan pembersihan palka selama pembersihan berlangsung.

2) Persiapan pembersihan palka

Persiapan pembersihan palka meliputi peralatan yang akan dipergunakan dan juga kesiapan crew deck yang akan melaksanakan pembersihan ruang muat. Adapun prosedur pembersihan palka adalah sebagai berikut :

- a) Pemberian order dari Mualim I kepada bosun serta tugas tugas anak buah dalam pelaksanaan pembersihan ruang palka.
- b) Membuka ruang muat (palka) yang akan dibersihkan terlebih dahulu, dan menyiapkan semua peralatan pembersihan yang telah dipersiapkan tadi dan menurunkan semua peralatan tersebut kedalam palka dengan menggunakan tali.
- c) Bosun memimpin pengerjaan pembersihan palka dengan pengoordinasian pembagian tugas, yang meliputi : penyekrapan sisa-sisa muatan yang menempel pada dinding palka dan lantai lantai palka, kemudian pembersihan dinding- dinding palka bagian atas dengan menggunakan sapu panjang, kemudian sapu residu-residu yang luruh dari dinding-dinding palka tadi dan kumpulkan menjadi satu semua sisa-sisa muatan tersebut dan kemudian dimasukkan ke dalam jumbo bag yang telah dipersiapkan.
- d) Semua prosedur diatas diberlakukan pada palka-palka yang lainnya pula. Jumbo bag yang berisikan sisa sisa muatan lalu di angkat menggunakan *crane* dan kemudian dibuang ke daratan.

e) Setelah pembersihan kering selesai dilaksanakan kemudian tibalah proses membersihkan palka dengan penyemprotan air pada palka menggunakan selang dan *nozzle* yang telah dipersiapkan tadi. Penyemprotan dilaksanakan secara menyeluruh dari atas palka, gading gading, dinding dinding dan sudut sudut palka hingga bersih.

f) Dan kegiatan tersebut di perlukan kerja sama dari departemen *engine* pula. Mualim I atau perwira lain menghubungi pihak *engine* dan meminta tolong untuk menyiapkan air deck dan pembuangan air got palka sisa muatan yang dibersihkan.

3. Keterlambatan

Pengertian keterlambatan menurut Ervianto (2015:34) 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. Pengertian keterlambatan menurut Casey (2016:53) adalah salah satu masalah kinerja yang paling persisten dan salah satu yang paling sulit diubah.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2014:18) Keterlambatan memiliki arti dalam kelas nominal atau kata benda sehingga keterlambatan dapat menyatakan nama dari seseorang, tempat, atau semua benda dan segala yang di bedakan, arti kata terlambat adalah hal yang terlambat. Contoh : keterlambatan proses pemuatan itu terjadi di

sebabkan oleh ruang muat yang akan di muati belum siap, dan masih dalam proses pembersihan sisa muatan sebelumnya. Keterlambatan berasal dari kata lambat.

Sesuai kesimpulan dari keterlambatan, penulis menyimpulkan bahwa keterlambatan adalah kerugian waktu, materi, modal dan berdampak beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda dan tidak berjalan sesuai yang diharapkan tindakan dalam proses atau cara pada suatu usaha terhadap sesuatu hal mencapai tujuan yang sudah ditetapkan agar hasil dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin dengan alat tersedia.

Berdasarkan penyebab faktor-faktor keterlambatan :

1). Faktor internal

Faktor internal adalah yang menjelaskan tentang pembahasan permasalahan inti pokok suatu kegiatan atau mengenai sumber-sumber permasalahan dari inti dalam suatu kegiatan. Faktor internal penyebab keterlambatan ini dapat dijelaskan sebagai berikut :

- a). Kesalahan teknisi pekerjaan
- b). Gangguan fungsi struktural pekerjaan
- c). Tuntutan biaya fungsional pekerjaan

2). Faktor eksternal

Faktor eksternal adalah yang menjelaskan tentang pembahasan dari luar suatu kegiatan permasalahan atau gejala alam yang tidak bisa diprediksikan/rencanakan oleh suatu sistem permasalahan, Faktor eksternal penyebab keterlambatan ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a). Banjir
- b). Gempa bumi
- c). Gunung meletus
- d). Tornado
- e). Tsunami

4. Kapal *Bulk Carrier*

Bulk Carrier adalah jenis kapal yang paling besar populasinya. Tercatat 16.892 unit di seluruh dunia, Sesuai dengan namanya, kapal ini utamanya untuk membawa kargo curah (seperti batubara, bijih besi, biji-bijian, mineral, dan lain-lain). Berbeda dengan kapal general cargo yang dapat memuat beberapa jenis kargo berbeda, *Bulk Carrier* biasanya mengangkut satu jenis (homogen) kargo. *Bulk Carrier* termasuk tipe single decker dan tidak dapat mengangkut kontainer. *Cargo hold* (bagian untuk menempatkan kargo) dilengkapi *Hatches* (penutup) untuk melindungi kargo. *Hatches* didesain dengan bukaan yang luas agar tidak menghalangi perpindahan kargo. *Cargo hold* dirancang “*self trimming*” agar bongkar muat menjadi mudah dan cepat.

5. Bongkar muat

Kegiatan bongkar muat adalah kegiatan membongkar barang dari atas kapal dengan menggunakan *crane* dan sling kapal ke daratan terdekat di tepi kapal, yang lazim disebut dermaga, kemudian dari dermaga dengan menggunakan lori, *forklift*, dimasukkan dan ditata ke dalam gudang terdekat yang ditunjuk oleh syahbandar pelabuhan. Sementara kegiatan

muat adalah kegiatan yang sebaliknya. Operasi bongkar muat dari/ke kapal

Menurut Rasyid et all (2016:45) Penyelenggara Bongkar Muat sebagaimana yang telah diatur dalam pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 60 Tahun 2014 adalah kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang mekanismenya meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* dan dilaksanakan oleh badan usaha yang memiliki izin usaha dan didirikan khusus untuk bongkar muat. Penyelenggara bongkar muat di pelabuhan dilaksanakan dengan menggunakan peralatan bongkar muat yang telah memiliki layak operasi, menjamin keselamatan kerja, dan dilaksanakan oleh tenaga kerja yang wajib memiliki sertifikat kompetensi, Bongkar muat mempunyai tiga kegiatan pokok yaitu :

a. *Stevedoring*

Adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/ tongkang/ truck atau memuat barang dari dermaga/ tongkang/ truk kedalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan crane kapal atau crane darat.

b. *Cargodoring*

Adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala-jala didermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.

c. *Receiving/Delivery*

Pekerjaan memindahkan barang dari timbunan tempat penumpukan digudang atau lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan dipintu gudang penumpukan atau sebaliknya.

Dokumen–dokumen bongkar yang dibutuhkan dalam penanganan bongkar adalah sebagai berikut :

1. *Manifest*

manifest adalah daftar barang yang akan di bongkar / muat dari dan ke kapal, berisi nama kapal, *voyage*, jenis barang, tonnage/kobikasi, No B/L, *shipper*, *consignee*, asal tujuan oleh perusahaan pelayaran.

(Wahyu AgungP,2014)

2. *Bill of Lading* (B/L)

Bill of Lading adalah surat tanda terima barang yang telah dimuat di dalam kapal laut yang juga merupakan tanda bukti kepemilikan barang dan juga sebagai bukti adanya kontrak atau perjanjian pengangkutan barang melalui laut. (Andri Feriyanto, 2015). Penyerahan barang yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran atau *freight forwarding* sebagai tanda bukti kepemilikan atas barang yang dimuat di atas kapal. B/L yang diterbitkan oleh perusahaan pelayaran pada umumnya disebut dengan istilah Master B/L, sedangkan B/L yang diterbitkan oleh perusahaan *Freight Forwarding* pada umumnya disebut dengan istilah House B/L. Perbedaan antara House B/L dengan Master B/L yaitu terletak pada nama pengirim atau *shipper*, nama penerima atau *consignee*, dan nama pihak yang diberitahukan atau *notify party*. Pada

Master B/L, nama shipper diisi dengan nama perusahaan Freight Forwarding di Negara asal barang dan nama *consignee* dan *notify party* diisi dengan nama agen perusahaan *Freight Forwarding* di Negara tujuan. Sedangkan pada House B/L, nama *shipper* diisi dengan nama pengirim barang yang sebenarnya (real shipper) dan pada nama *consignee* dan *notify party* diisi dengan nama penerima barang yang sebenarnya (*realconsignee*). B/L yang diterbitkan oleh *freight forwarding* disebut dengan House B/L.

3. Tally Bongkar

Tally Bongkar adalah pada waktu barang dibongkar dilakukan pencatatan jumlah colli dan kondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya dicatat dalam *tally sheet* bongkar. (Wahyu Agung P,2014)

4. *Statement of facts*

Statement of facts adalah rekapitulasi dari seluruh time sheet yang dibuat selama kegiatan bongkar muat berlangsung. (Wahyu Agung P,2014)

5. *Delivery Order*

Delivery Order adalah bukti kepemilikan barang yang berisi nama kapal, pemilik barang, pemilik barang, jenis barang, dll. Yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran. (Wahyu Agung P,2014)

6. *Stowage Plane*

Stowage Plane adalah gambaran irisan memanjang /penampang sebuah kapal dengan muatan yang menunjukkan tempat-tempat

penyusunan muatan. (Wahyu Agung P,2014)

7. *Ship Particullar*

Ship Particullar adalah data-data kapal yang antara lain menyebutkan panjang dan lebar kapal, design kapal, jumlah palka, jumlah crane dan kapasitas crane. (Wahyu Agung P,2014)

8. *Time Sheet*

Time Sheet adalah laporan harian kegiatan bongkar/muat, jam-jam kerja, kendala yang dihadapi, penggunaan TKBM dan peralatan bongkar muat yang digunakan. (Dwi Anggoro,2018)

Dokumen-dokumen di atas merupakan dokumen yang harus di persiapkan dan di miliki kapal, ketika kapal melakukan proses bongkar muatan maupun proses pemuatan, dan tidak hanya muatan batu bara saja, melaikan semua muatan di masing masing type kapal, dalam hal ini penulis melakukan praktik laut di MV. Manalagi Prita kapal yang berjenis *bulk carrier* ini memiliki 7 palka (*cargo hold*) dan bermuatan full batu bara, yang di mana memiliki rute pelayaran Kalimantan – Jepara ,untuk proses pemuatan di lakukan di daerah Kalimantan Timur dan untuk proses bongkar di PLTU Tanjung Jati B, tepatnya di jetty 1 & 2, berguna untuk pasokan Pembangkit Listrik Tenaga Uap sejawa – bali.

Batu bara merupakan salah satu sumber daya alam yang keberadaanya melimpah di Indonesia. Berdasarkan data yang dikeluarkan Badan Geologi, Kementerian ESDM tahun 2009,

total sumber daya batu bara yang dimiliki Indonesia mencapai 104.940 Milyar Ton dengan total cadangan sebesar 21.130 Milyar Ton. Batu bara merupakan sedimen organik, lebih tepatnya merupakan batuan organik, terdiri dari kandungan bermacam-macam pseudomineral. Batu bara terbentuk dari sisa tumbuhan yang membusuk dan terkumpul dalam suatu daerah dengan kondisi banyak air, biasa disebut rawa - rawa. Kondisi tersebut yang menghambat penguraian menyeluruh dari sisa-sisa tumbuhan yang kemudian mengalami proses perubahan menjadi batu bara.

Selain tumbuhan yang ditemukan bermacam-macam, tingkat kematangan juga bervariasi, karena dipengaruhi oleh kondisi-kondisi local, Kondisi lokal ini biasanya kandungan oksigen, tingkat keasaman, dan kehadiran mikroba. Pada umumnya sisa-sisa tanaman tersebut dapat berupa pepohonan, ganggang, lumut, bunga, serta tumbuhan yang biasa hidup di rawa-rawa. Ditemukannya jenis flora yang terdapat pada sebuah lapisan Batu bara tergantung pada kondisi iklim setempat. Dalam suatu cebakan yang sama, sifat-sifat analitik yang ditemukan dapat berbeda, selain karena tumbuhan asalnya yang mungkin berbeda, juga karena banyaknya reaksi kimia yang mempengaruhi kematangan suatu Batu bara.

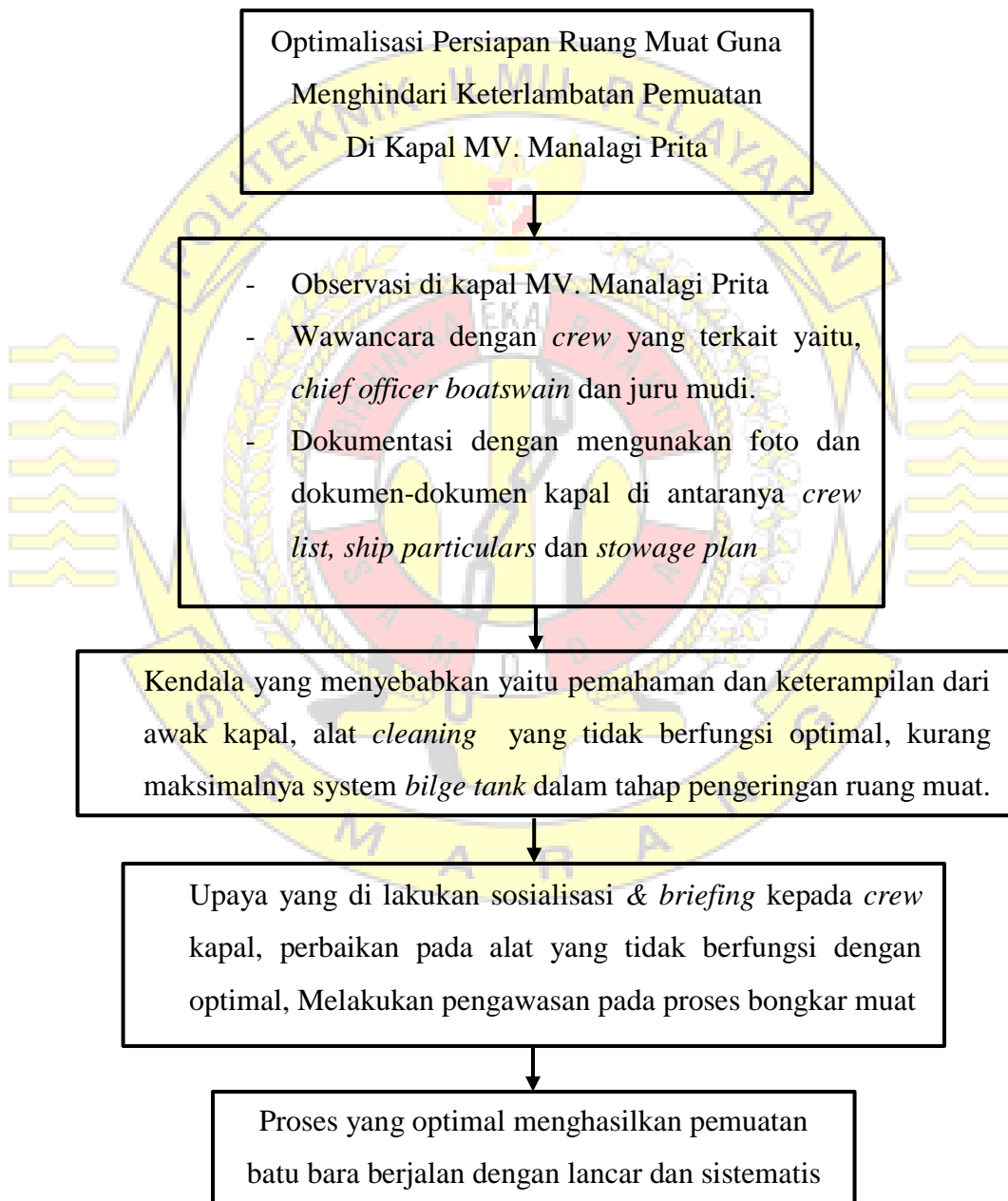
Secara umum, setelah sisa tanaman tersebut terkumpul dalam suatu kondisi tertentu yang mendukung (banyak air), pembentukan dari peat (gambut) umumnya terjadi. Dalam hal ini peat tidak

dimasukkan sebagai golongan Batu bara, namun terbentuknya peat merupakan tahap awal dari terbentuknya Batu bara. Proses pembentukan Batu bara sendiri secara singkat dapat didefinisikan sebagai suatu perubahan dari sisa-sisa tumbuhan yang ada, mulai dari pembentukan peat (*peatifikasi*) kemudian lignit dan menjadi berbagai macam tingkat Batu bara, disebut juga sebagai proses *coalifikasi*, yang kemudian berubah menjadi antrasit. Pembentukan Batu bara ini sangat menentukan kualitas Batu bara, dimana proses yang berlangsung selain melibatkan *metamorfosis* dari sisa tumbuhan, juga tergantung pada keadaan pada waktu geologi tersebut dan kondisi lokal seperti iklim dan tekanan. Jadi pembentukan Batu bara berlangsung dengan penimbunan akumulasi dari sisa tumbuhan yang mengakibatkan perubahan seperti pengayaan unsur karbon, alterasi, pengurangan kandungan air, dalam tahap awal pengaruh dari mikroorganisme juga memegang peranan yang sangat penting.

Batu bara termasuk dalam muatan curah kering yang dimaksud dalam curah kering yaitu muatan curah padat dalam bentuk biji-bijian, serbuk, bubuk, butiran dan sebagainya yang dalam pembuatan/pembongkaran dilakukan dengan mencurahkan muatan ke dalam palka dengan menggunakan alat-alat khusus. Contoh muatan curah kering antara lain biji gandum, kedelai, jagung, pasir, semen, klinker, soda dan batu bara itu sendiri.

B. Kerangka Penelitian

Kerangka penelitian merupakan suatu konsep yang digunakan dalam penelitian agar variabel berhubungan satu sama lain secara sistematis. Dengan demikian, hal ini mempermudah pembaca untuk memahami rangkaian penelitian karena disampaikan secara selaras.



Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

Berdasarkan uraian dari permasalahan tentang upaya memaksimalkan pembersihan ruang muat guna untuk mencegah keterlambatan proses pemuatan di MV. Manalagi Prita, maka sebagai bagian akhir dari skripsi ini penulis mencoba memberikan beberapa simpulan dan saran yang berkaitan dengan masalah yang di bahas dalam skripsi ini yaitu :

Faktor yang menghambat siapnya ruang muat di MV. Manalagi Prita dalam proses tersebut adalah Kurangnya pengawasan dalam kegiatan pembersihan ruang muat di pelabuhan bongkar yang berdampak pada kesulitan atau kendala terhadap proses pembersihan ruang muat, dan kurang maksimalnya pompa hisap *bilge tank* dalam tahap pengeringan yang berdampak pada kesiapan ruang muat, peralatan yang di gunakan kurang maksimal karena adanya *nozzle* yang selalu lepas dari selang *fire hose*.

Pekerjaan yang dilakukan untuk persiapan ruang muat untuk proses pemuatan yaitu Meningkatkan pengawasan terhadap awak kapal dan buruh darat pada saat kegiatan bongkar dipelabuhan sebelumnya guna menghindari kesulitan pada saat pembersihan ruang muat. Dan melaksanakan *safety meeting* sebelum kegiatan pembersihan ruang muat yang berguna untuk memperlancar pembersihan ruang muat dan melaksanakan sesuai prosedur.

B. KETERBATASAN PENELITIAN

Terdapat keterbatasan ilmu pengetahuan dan pengalaman yang dimiliki peneliti serta agar tidak meluasnya pembahasan dalam penelitian, peneliti juga mempunyai keterbatasan waktu sehingga masalah yang dibahas oleh peneliti diuraikan secara spesifik dan hanya fokus pada permasalahan yang diteliti. Peneliti membatasi masalahnya khusus pada upaya memaksimalkan persiapan ruang muat guna menunjang proses pemuatan di kapal MV. MANALAGI PRITA.

C. SARAN

Sebagaimana langkah perbaikan yang dapat diambil pada masa yang akan datang untuk mengantisipasi terjadinya masalah yang sama pada pembahasan mengenai penelitian ini. Berdasarkan penelitian ini, maka peneliti menyarankan beberapa hal untuk upaya persiapan ruang muat di kapal yaitu :

1. Hendaknya *Chief Officer* sebagai penanggung jawab pelaksanaan pembersihan, senantiasa melakukan pengecekan terhadap keadaan ruang muat sebelum melaksanakan proses pembersihan. Hal tersebut dilakukan guna menyiapkan apa saja yang perlu dipersiapkan serta untuk menganalisis bagaimana pelaksanaan pembersihan yang sesuai dengan kondisi ruang muat dan muatan yang akan dimuat.
2. Hendaknya dalam mempersiapkan ruang muat harus selalu dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang tepat. Serta dipersiapkan dengan sebaik mungkin sehingga proses pembersihan dapat terlaksanadengan baik dan ruang muat dapat dinyatakan layak muat.

DAFTAR PUSTAKA

- Andromeda, V. F., & Ramadhan, F. A. (2017). upaya mengoptimalkan kebersihan ruang muat sebelum proses pemuatan. *Jurnal Dinamika Bahari*, Semarang.
- Arso Martopo dan Soegiyanto. (2004). *Penanganan dan Pengaturan Muatan*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang
- Fakhrurrozi. (2017). *Penanganan, Pengaturan, dan Pengamatan Muatan Kapal Untuk Perwira Pelayaran Niaga*.
https://www.google.co.id/books/edition/_/9GQvwgEACAAJ?hl=id&sa=X&ved=2ahUKEwjUk_G1IPX4AhV6jdgFHUUpAbUQ8fIDegQICRAD, diakses pada tanggal 27 Mei 2022.
- Firdaus, S. (2016). Pendekatan Teori Manajemen Untuk Persiapan Ruang Muatan Di Kapal MV. Vana. *Jurnal Manajemen Teori dan Terapan*, Semarang.
- Hadi, S. (2017). Pemeriksaan Keabsahan data penelitian kualitatif pada skripsi. *Jurnal Ilmu Pendidikan*, Banjarmasin.
- Irania, I. (2019). Pengaruh Kualitas Pelayanan Dan Tarif Kargo Terhadap Kepuasan Dan Loyalitas Pelanggan. Badan penerbit Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia (STEI), Jakarta.
- Istopo (2002). *Kapal dan Muatannya*, Koperasi Karyawan BP3IP, Jakarta.
- Kuncowati, K. (2015). Pentingnya Persiapan Palka Pada Kapal General Cargo dan Pengaruhnya Terhadap Biaya Kapal di Pelabuhan. *Jurnal Aplikasi dan kepelabuhan*, Surabaya
- Moleong, L. J., & Edisi, P. R. R. B. (2004). *Metode penelitian*, Bandung, Penerbit Remaja Rosdakarya.
- Muhajirin, M., & Maya, P. (2017). Pendekatan Praktis Metode Penelitian Kualitatif Dan Kuantitatif, Yogyakarta.

- Scarvada, A.J (2004). *Problem Illustration Techniques Fishbone Diagrams*
- Spencer, Chris. (2011). *Setting The Standard For Service And Security Bulk Cargoes Hold preparation and cleaning. University of Sheffield.*
- Sudjatmiko .(2010). *Pengertian Muatan Kapal*. PT. Gunung Agung, Jakarta
- Sugiyono (2016). *Metodologi penelitian pendidikan kuantitatif, kualitatif, dan R&D*, Alfabeta, Bandung
- Sugiyono (2018). *Pengantar Praktis Penyusunan Instrumen Penelitian*.
[https://www.google.co.id/books/edition/Pengantar Praktis Penyusunan Instrumen P/fLBYEAAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&dq=instrumen+penelitian+menurut+sugiyono+2018&pg=PA1&printsec=frontcover](https://www.google.co.id/books/edition/Pengantar_Praktis_Penyusunan_Instrumen_P/fLBYEAAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&dq=instrumen+penelitian+menurut+sugiyono+2018&pg=PA1&printsec=frontcover). Diakses pada tanggal 02 Juni 2022.
- Sugiyono. (2014). *Metodologi penelitian pendidikan kuantitatif, kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung
- Tim Penyusun Departemen Pendidikan Nasional. (2008). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta Balai Pustaka.
- Wahidmurni, W. (2017). *Pemaparan metode penelitian kualitatif*
- Wijaya, Hengki. (2018). *Analisis data kualitatif ilmu pendidikan teologi*. Sekolah Tinggi Theologia Jaffray, Makassar

LAMPIRAN 1

Transkrip wawancara

Dalam proses pengumpulan data-data penelitian mengenai “Optimalisasi Dalam Persiapan Ruang Muat Guna Menghindari Keterlambatan Proses Pemuatan Di Kapal MV. MANALAGI PRITA”. Peneliti mengambil metode pengumpulan data dengan cara wawancara kepada beberapa informan di atas kapal, baik dari perwiramaupun anak buah kapal di MV. MANALAGI PTITA. Daftar wawancara yang peneliti lakukan adalah sebagai berikut :

INFORMAN 1

Nama : Mohamad Ziabeli
Jabatan : *Chief Officer*
Tempat : MV. MANALAGI PRITA
Pewawancara : Pradika Syanuara

1. Apa saja penyebab terlambatnya kesiapan ruang muat ?

Jawab : Penyebab terlambatnya kesiapan ruang muat ada beberapa faktor, yaitu kurangnya ketersediaan alat yang berkualitas baik karena keterlambatan pengiriman dari pihak perusahaan, kinerja anak buah kapal yang kurang serius pada proses pembersihan ruang muat, Kurangnya pengawasan dari saya (*Chief Officer*) saat proses bongkar muatan di pelabuhan bongkar sehingga berdampak pada ruang muat nomor 3 (tiga) yang masih terdapat sisa-sisa muatan, serta kurang maksimalnya sistem bilge tank pada ruang muat nomor 3 (tiga) dalam mendukung kesiapan ruang muat.

2. Upaya apa yang dilakukan untuk menghindari keterlambatan dalam proses persiapan ruang muat ?

Jawab : Upaya yang harus dilakukan yaitu, menjamin ketersediaan alat dan kualitas yang baik dengan membuat permintaan alat-alat kepada pihak perusahaan, melaksanakan safety meeting sebelum pelaksanaan pembersihan ruang muat, meningkatkan pengawasan pada saat kegiatan pembersihan ruang muat terhadap kinerja anak buah kapal, serta meningkatkan ketelitian dalam persiapan ruang muat dengan melakukan pemeriksaan ulang secara menyeluruh untuk kesiapan pemuatan selanjutnya.

3. Menurut anda apakah anak buah kapal melaksanakan tanggung jawab secara serius dalam proses persiapan ruang muat ?

Jawab : Pelaksanaan persiapan ruang muat seharusnya dilakukan secara serius oleh anak buah kapal, Akan tetapi juru mudi saat proses pembersihan justru melakukan tindakan ceroboh serta mengabaikan keselamatan jiwa. Tindakan tersebut dapat membuka peluang terjadinya kecelakaan kerja yang akan merugikan bagi dirinya sendiri.

Mengetahui,

MOHAMAD ZIABELI

Chief Officer

LAMPIRAN 2

Transkrip wawancara INFORMAN 2

Nama : Agus Budiawan

Jabatan : Boatswain

Tempat : MV. MANALAGI PRITA

Pewawancara : Pradika Syanuara

1. Kendala apa yang anda alami saat proses persiapan ruang muat ?

Jawab : Pada saat kapal akan melaksanakan persiapan ruang muat, terdapat alat yang berkondisi tidak baik seperti sapu yang tidak layak pakai sehingga dengan hal tersebut para anak buah kapal menggunakan alat seadanya di kapal. Peralatan lainnya seperti *nozzle* berdampak pada menyebabkan proses pembersihan ruang muat mengalami keterlambatan. Selain itu sistem *bilge* pada ruang muat nomor 3 tidak bekerja secara maksimal untuk proses pengeringan ruang muat.”

2. Upaya apa yang anda lakukan saat mengalami kendala pada proses persiapan ruang muat ?

Jawab : Pada saat tahap pengeringan palka nomor tiga, dimana sistem *bilge tank* tidak bekerja secara maksimal. Para anak buah kapal melakukan pengeringan terhadap genangan air di dalam ruang muat dengan menggunakan *wilden pump* yang kinerja alat tersebut tidak secepat dengan sistem pompa yang terdapat pada *bilge tank*, Selain itu pada proses pembersihan palka dengan menggunakan fire hose dan *nozzle* dengan menggunakan air laut, *nozzle* tersebut saat digunakan selalu terlepas dari *fire hose*. Alat tersebut

diperbaiki secara cepat oleh saya (Boatswain) dan dibantu dengan anak buah kapal lainnya untuk melanjutkan proses pembersihan ruang muat.”

Mengetahui,

AGUS BUDIAWAN
Boatswain



LAMPIRAN 3

Transkrip wawancara INFORMAN 3

Nama : Abdul Rosid

Jabatan : Juru mudi

Tempat : MV. MANALAGI PRITA

Pewawancara : Pradika Syanuara

1. Bagaimana upaya untuk menanganiagalnya persiapan ruang muat untuk muatan bersih ?

Jawab : Hal yang harus dilakukan guna mengatasiagalnya persiapan ruang muat dengan melaksanakan pembersihan ruang muat sesuai dengan perintah atasan dan dengan prosedur yang benar serta selalu mengutamakan keselamatan dalam bekerja. Untuk itu, sebagai upaya menanganiagalnya persiapan ruang muat sebelum pembersihan dilaksanakan segala sesuatu harus dipersiapkan terlebih dahulu, termasuk diantaranya ; menyiapkan semua peralatan yang diperlukan untuk membersihkan ruang muat, serta agar pelaksanaannya menjadi efektif pembagian tugas harus dilakukan untuk menunjang kemudahan pembersihan ruang muat. Setelah persiapan dengan matang, pelaksanaan pembersihan dipimpin oleh *Boatswain* dan senantiasa harus diawasi oleh *Chief Officer* agar pelaksanaan pembersihan ruang muat selalu terpantau dan sesuai dengan prosedur.

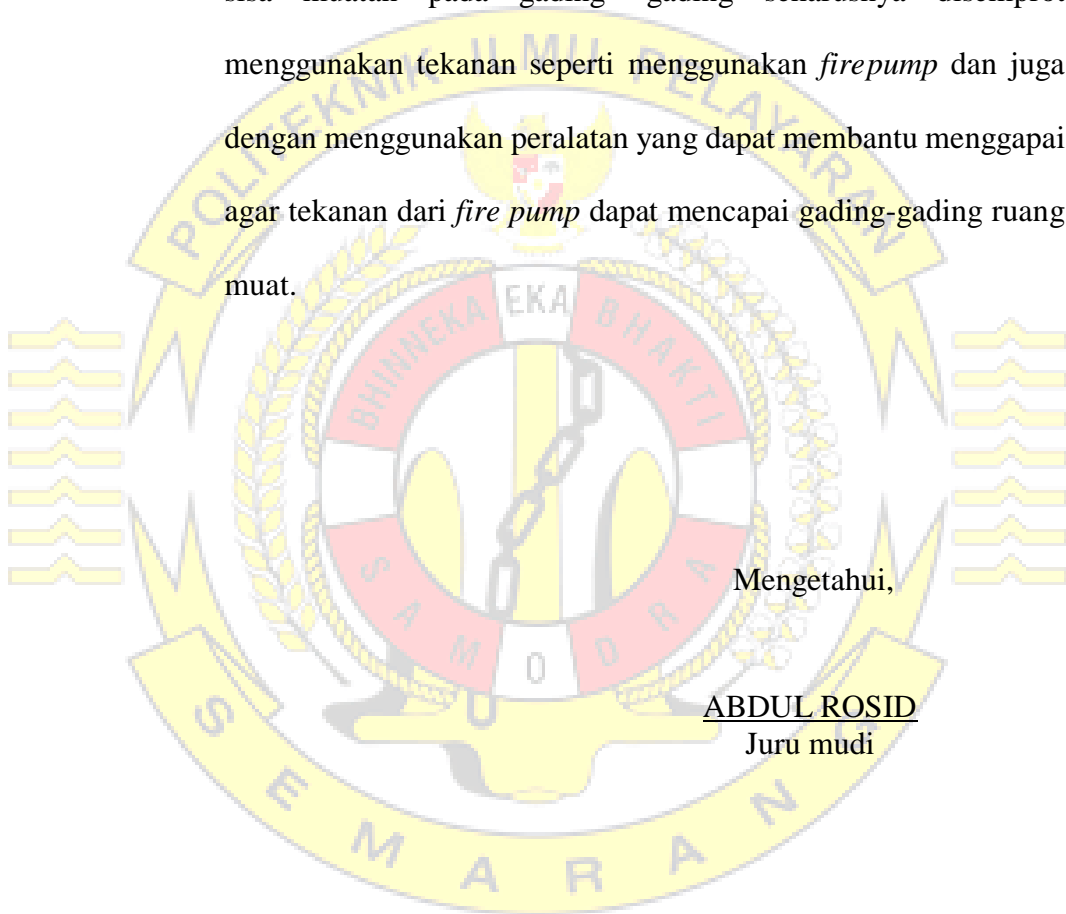
2. Bagaimana pendapat anda mengenai kendala persiapan ruang muat untuk muatan bersih di kapal MV. Manalagi Prita ?

Jawab : sisa-sisa muatan batubara merupakan permasalahan yang harus segera diatasi, adanya residu batubara tersebut berasal dari pembersihan yang kurang tepat, kemudian karena sifatnya batubara tersebut mengendap lalu lama kelamaan akan menjadi keras dan akan lebih sulit untuk dibersihkan. Pembersihan muatan sisa muatan pada gading- gading seharusnya disemprot menggunakan tekanan seperti menggunakan *firepump* dan juga dengan menggunakan peralatan yang dapat membantu menggapai agar tekanan dari *fire pump* dapat mencapai gading-gading ruang muat.

Mengetahui,

ABDUL ROSID

Juru mudi



LAMPIRAN 2

SHIP PARTICULARS MANALAGI PRITA

CALL SIGN	YCYA2		
FLAG	INDONESIA		
PORT OF REGISTRY	JAKARTA	KBL LAID	21 Dec 2004
IMO NUMBER	9363455	LAUNCHED	19 Jun 2006
CLASS SOCIETY	NKK	DELIVERED	15 Aug 2006
INM - C	452504642		
TYPE OF SHIP	PANAMAX - BULK CARRIER		
	DECK/HATCH	IN HOLDS	TOTAL
BULK CARRIER CAPACITY	NA	91717.3 CuM	91717.3 CuM
REEFER CAPACITY	NA	NA	NA



OWNERS	PELAYARAN MANA LAGI	
MANAGERS	PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES	
EMAIL	manalagi.prita@manalagi.co.id	
TLP NO	(+62)073203418	
	METERS	FEET
LOA	225.00	738.00
LENGTH (LBP)	217.00	711.76
BREADTH (MOULDED)	32.26	105.81
DEPTH (MOULDED)	19.60	64.29
INMARSAT AT (TOP)	46.20	151.54

SHIPYARD	LDING(GROUP) CO.,LTD. SHANGHAI
----------	--------------------------------

CAPACITY OF CARGO HOLDS INCL. HATCH		
NO/HATCH COVER	UNTRIMMED	GRAIN M3 / TRIMMED
1 IRGO HOLD NO.1	11031.6	11305.35
2 IRGO HOLD NO.2	13168.2	13536.92
3 IRGO HOLD NO.3	13177.4	13548.67
4 IRGO HOLD NO.4	13186.4	13548.67
5 IRGO HOLD NO.5	13177.4	13548.67
6 IRGO HOLD NO.6	13177.4	13548.67
7 IRGO HOLD NO.7	12316.5	12680.16
TOTAL		91717.11

	PREFORM MTR	DRAFT MTR	DISPLACEMENT	DR. ADR. WGT	REGISTERED	
TROPICAL FRESH	4.744	14.891	89,294.0	76,716.0	40489.00	FWA
FRESH	5.664	13.971	85,348.0	72,770.0	25884.00	32mm
TROPICAL	5.07	14.565	89,331.0	76,753.0	74759.00	TFC
SUMMER	5.367	14.268	87,337.0	74,759.0	12576.00	67.074mt
WINTER	5.664	13.971	85,348.0	72,770.0	300 MT	

		TANK CAPACITY IN CUBIC METERS				
		TANK	100%	TANK	100%	85%
MACHINERY / SPEED / PROPELLER / RUDDER		BALLAST WATER TANKS (M3) BUNKER TANKS (M3)				
MAIN ENGINE	N B&W S660MC(MK6) x 1 SET	FPT	C 1521.90	NO. 1 FOT	1199.20	1019.32
MCR	8550KW @ 92RPM	NO. 1 T.S.T	P 506.60	NO. 2 FOT	599.60	509.66
MCR (CSR)	7700KW @ 89RPM		S 506.60	NO. 3 FOT	208.40	177.14
SERVICE SPEED	AST 14.25KTS / LOADED 13.75	NO. 2 T.S.T	P 1396.50	P NO. 4 FOT	224.85	191.12
PROPELLER	DOD.FOUR BLADES, SOLID PROPELLER		S 1396.50	S NO. 4 FOT	321.80	273.53
RUDDER	STEEL TILLER SEMI SPADE TYPE	NO. 3 T.S.T	P 1394.90	NO.1 F.O. SERV. TK	22.10	18.79
GENERATOR	MAR 6N18AL -SV X 3 SETS		S 1394.90	NO.1 F.O. SETT. TK	44.02	37.42
FR. WATER GENERATOR	FA LAVAL IWSP-26-C1000	NO. 4 T.S.T	P 1371.90	NO.2 F.O. SERV. TK	22.01	18.71
PO HOSE DAVIT PORT	N/A		S 1371.90	NO.2 F.O. SETT. TK	444.48	377.81
PO HOSE DAVIT STBD.	N/A	NO. 4 cargo hold	P 13548.70	TOTAL MFO	3006.46	2621.49
			S 13548.70	P D.O.T.	73.23	62.25
		NO. 1 W.B.T	P 632.90	S D.O.T.	52.30	44.46
			S 632.90	D.O. SERV. TK	18.35	15.60
		NO. 2 W.B.T	P 1930.00	D.O. SETT. TK	12.23	10.40
			S 1930.00	TOTAL MDO	143.88	122.30
CARGO LOADING/UNLOADING SYSTEM		NO. 3 W.B.T	P 1308	*) At present for MDO		
HATCH COVERS	DE ROLLING ELECTRO HYDRAULIC		S 1308	OTHER BUNKER TANKS		
HATCH COVERS LxH	#1 H 14.62 x13.20 M	NO. 4 W.B.T	P 991.6	F.O.OVER FLOW. T.	24.50	20.83
	#2, #3, #4, #5, #6, #7 H 14.62 x15.00 M		S 991.6			
BRIDGE TO BOW / TO AFT	192.35 M / 32.65 M			TOTAL	24.50	20.83
TOP HATCHCOVER	23.00 M H#1 / 22.00 M 2#H - #7H			TANKS		
		APT	C 375	NO.1 CYL.OIL STORE T	15.40	13.09
				NO.2 CYL.OIL STORE T	15.40	13.09
FIXED FIRE EXTINGUISHING SYSTEM		TOTAL	48059.10	G/E L.O.TK	12.50	10.63
FIXED CO2 SYSTEM, TOTAL 118 CYLINDERS X 45KG		FRESH WATER TA	P 253.50	LUB. OIL SETT. TK	24.70	21.00
			S 253.50	LUB. OIL SERV. TK	18.40	15.64
				LUB. OIL SUMP TK	21.90	18.62
				SEPARATED OIL TK	52.30	44.46
		TOTAL	807.00	TOTAL	145.20	123.42

LAMPIRAN 3

IMO CREW LIST

Arrival Departure

PAGE NO. (1 / 1)

1.1. Name of Ship		MANALAGI PRITA	1.2. IMO number		9363495	1.3. Call Sign		YCYA 2
2. Port of Arrival / Departure			3. Date of arrival / departure					
4. Flag State of Ship			REP. OF INDONESIA			5. Last Port of Call		
6.No	Family name, given names	7.1. M / F	8. Rank Or Rating	9. Nationality	10. Date and Place of birth	11. Nature and No. Of identity document (seaman's passport)		
1	AGUS NUGROHO	M	Master	Indonesian	25 AUG 1977, NGAWI			
2	MOHAMAD ZABELI	M	C/OFF	Indonesian	10 DEC 1984, JAKARTA	C 4970778 / 24 SEP 2024		
3	BAYU GANTARA	M	2ND /OFF	Indonesian	21 JAN 1989, SUKABUMI	C.7574702 / 29 DEC 2025		
4	NOVE SETYO PRABOWO	M	3RD /OFF	Indonesian	28 NOV 1990, KUDUS	X 1119322 / 19 NOV 2025		
5	ROBI INDRANI	M	4TH / OFF	Indonesian	28 AUG 1990, TULUNGAGUNG			
6	AZKAR	M	CH / ENG	Indonesian	10 MAR 1971, JAKARTA	C 0522776 / 07 JUN 2023		
7	KASIYONO	M	2ND /ENG	Indonesian	24 AUG 1980, GROBOGAN	C 1202266 / 27 SEP 2023		
8	ABDUL RAHMAT AMIN	M	3RD / ENG	Indonesian	09 JUL 1991, BANGKALAN	C 7201266 / 26 MAR 2026		
9	AGUS EKO PRASETIYO	M	4TH / ENG	Indonesian	20 DEC 1991, NGAWI	C 2481326 / 28 JAN 2024		
10	AGUS BUDIWAN	M	BOATSWAIN	Indonesian	10 AUG 1984, LAMONGAN	C 6367859 / 21 FEB 2025		
11	PRIYO BUTRISNO	M	A/B	Indonesian	26 FEB 1963, NGANJUK	B 6289159 / 07 NOV 2022		
12	ABDUL ROSID	M	A/B	Indonesian	19 JUL 1969, TASIKMALAYA	X 1119336 / 20 NOV 2025		
13	MOH. SIRJUL MUNIR	M	A/B	Indonesian	12 APR 1997, KEDIRI	B 6505179 / 11 APR 2022		
14	BAYU SUKARNO PUTRO	M	ELECTRICIEN	Indonesian	05 JUN 1990, MADIUN			
15	RICHO VERRY WIDYA PRATAMA	M	ENG FOREMAN	Indonesian	17 JAN 1981, BUTAR	C.6874976 / 28 MAY 2026		
16	PAJAR RUDI FEBRI ANTO	M	OILER	Indonesian	24 FEB 1995, KEDIRI	C 3091651 / 01 FEB 2024		
17	MFTACHUL ANUL AZHAR	M	OILER	Indonesian	28 DEC 1990, NGANJUK			
18	YERGI LUDYOK	M	OILER	Indonesian	08 MAR 1967, SURABAYA	B 7142395 / 16 JUN 2022		
19	HUSEN	M	FITTER	Indonesian	12 MAY 1960, JAKARTA	B 5772691 / 17 JAN 2022		
20	DODIT HENDAR	M	COOK	Indonesian	28 AUG 1983, BINJAI	C 5231166 / 30 OCT 2024		
21	ACHMAD HAIDAR HILMI	M	MESS BOY	Indonesian	20 NOV 1999, SURABAYA	X 1119472 / 30 DEC 2025		
22	MUNAWIR GHAZALI	M	OS	Indonesian	08 OCT 1989, BANYUWANGI	B 6015974 / 07 FEB 2022		
23	PRADKA SYANUARA	M	DECK CADET	Indonesian	31 JAN 1999, GROBOGAN	C 6460897 / 11 MAR 2025		
24	MUHAMMAD AMMAR JAHFAL YUSMAN	M	ENG CADET	Indonesian	21 JUN 1998, BELONG	C 4492841 / 31 JUL 2024		

12. Date and signature of the responsible authority, expert or officer



CAPT. AGUS NUGROHO
Master of MV.MANALAGI PRITA

LAMPIRAN 4

PORT OF CALL

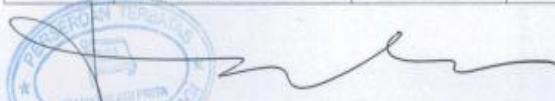
VESSEL : MV. MANALAGI PRITA

PORT : BONTANG

CALL SIGN : Y C Y A,2

DATE : 20 JULY 2021

VOY. NO	NAME OF PORT	DATE OF ARRIVED	DATE OF DEPARTURE	ACTIVITY
07/2021	Bontang, Indonesia	20 Jul 2021		Loading Coal
06/2021	Cilegon, Indonesia	22 Jun 2021	16 Jul 2021	Dry Docking
	Tg. Jati Jepara, Indonesia	14 Jun 2021	21 Jun 2021	Discharge Coal
	Muara Pantai, Indonesia	06 Jun 2021	10 Jun 2021	Loading Coal
05/2021	Tg. Jati Jepara, Indonesia	30 May 2021	02 Jun 2021	Discharge Coal
	Lubuk Tutung, Indonesia	17 May 2021	27 May 2021	Loading Coal
04/2021	Tg. Jati Jepara, Indonesia	07 May 2021	13 May 2021	Discharge Coal
	Lubuk Tutung, Indonesia	30 Apr 2021	04 May 2021	Loading Coal
03/2021	Tg. Jati Jepara, Indonesia	22 Apr 2021	26 Apr 2021	Discharge Coal
	Muara Pantai, Indonesia	12 Apr 2021	18 Apr 2021	Loading Coal
02/2021	Lumut, Malaysia	06 Mar 2021	06 Apr 2021	Discharge Coal
	Muara Berau, Indonesia	22 Feb 2021	28 Feb 2021	Loading Coal


MASTER : CAPT. EKO YULIANTO

LAMPIRAN 5



PRE STOWAGE PLAN

DESCRIPTION OF CARGO : COAL IN BULK
 VESSEL : MV. MANALAGI PRITA
 PORT OF REG : JAKARTA
 PORT OF LOADING : MUARA PANTAI - INDONESIA
 PORT OF DISCHARGE : TANJUNG JATI - INDONESIA
 VOYAGE NO : 03-21
 DATE : 06-04-2021

FW : 200 MT
 BW : 300 MT
 CONST. : 250 MT
 SF CARGO : 42.0 CFT/MT

FO : 722 MT
 DO : 36 MT
 LO : 34 MT
 SW DENS : 1.020

DRAFT : F: 13.4 M M: 13.4 M A: 13.4 M

BM : 24%
 SF : 21%
 SEA COND



REMARK : ALL CARGO HOLD WELL TRIMMED BY DOZZER

PREPARED BY C/O

 WAHYUDDIN



ACKNOWLEDGED BY MASTER

 CAPT. MANIAR

LAMPIRAN 6



PERUSAHAAN PELAYARAN

PT. "MANA LAGI"

Kantor Pusat : Jl. Karet No. 104 Telp. 031-3533989 (Hunting)
Fax. 031-3532793 SURABAYA

NOTICE OF READINESS

MV. MANALAGI PRITA

Port : Muara Pantai

Dated : 13rd April 2021

Dear Sirs,

This is to inform you that the above vessel under my command has arrived at Muara Pantai Quarantine Anchorage at 02:10 Hours Lt on April 13rd. 2021 , position Lat.001-58.562 N, Long.118-11.035 E, and is ready in all respect to loading in accordance with the terms and condition of the charter party that had been agreed upon.

Yours faithfully,
MV MANALAGI PRITA

Capt. LANJAR
Master



Notice of readiness tendered

Date : On April 13rd. 2021

At 02 : 10 Hours Lt

Notice of readiness accepted

Date :

Shipper,

As Agents,

PT. WASESA LINE , Tanjung Redeb , Berau

LAMPIRAN 7



MATERIAL SAFETY DATA SHEET COAL

SYNONYMS	Bituminous Coal, Clean Coal, Soft Coal,
VESSEL NAME	MV. MANALAGI PRITA
APPEARANCE	Black Granules
ODOUR	Low Odour
COLOUR RATING	Amber
USE	Fuel, Source of raw material
SUPPLIER	PT INDOMENCO MANDIRI Pondok Indah Office Tower III, 3 rd Floor Jl. Sultan Iskandar Muda, Pondok Indah Kav.V-TA Jakarta Selatan 12310, Indonesia

TYPICAL PRODUCT QUALITY

The coal specifications are always subject to ISO / ASTM standard reproducibility variance

PROXIMATE ANALYSIS

Total moisture (ARB)	17.50
Inherent Moisture (ADB)	11.00
Ash Content (ADB)	6.00
Volatile Matter (ADB)	40.00
Fixed Carbon (ADB)	43.00
Total Sulphur (ADB)	0.88
Higher Heating Value (HHV) (ARB)	5,700
HGI	47

HEALTH HAZARDS

Effect on health

In normal concentration Low to moderate toxicity – low irritability. A chronic exposure to coal dust may cause Coal Worker Pneumoconiosis (CWP) with cough black sputum, bronchitis and emphysema. CWP is a benign condition that foreruns a more complicated disease, Progressive Massive Fibrosis (PMF). The exposure duration and the increasing of dust concentration increases the potential for respiratory disease. During the early stages of disease, CWP (simple CWP) is diagnosed according to the number of small opacities present in the chest film. Bronchitis, emphysema and other related forms of respiratory impairment may also develop. Simple CPW may act as a precursor for progressive massive fibrosis (PMF or complicated CWP). PMF is associated with a reduction in ventilator capacity, low diffusing capacity, abnormality of gas exchange, low arterial oxygen tension, pulmonary hypertension and premature death. It may appear several years following cessation of coal dust exposure and may progress in the absence of further dust exposure. Obstructive airway

PT Indomenco Mandiri
Pondok Indah Office Tower III, 3rd Floor
Jl. Sultan Iskandar Muda
Pondok Indah Kav.V-TA
Jakarta Selatan 12310, Indonesia
T: (622) 762 8336
F: (622) 762 7562

Sale Office:
P.O. Box 111 Cikembar 35211
Jalan Pahlawan Cikembar - Cikembar Kota 35
Pekalongan, Jawa Tengah
Indonesia
T: (61) 541 2211
F: (61) 541 2212

LAMPIRAN 8

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK SIMILIARITY
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 1068/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/01/2023**

Petugas cek *similarity* telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : PRADIKA SYANUARA
NIT : 551811136818 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI DALAM PERSIAPAN RUANG MUAT
GUNA MENGHINDARI KETERLAMBATAN PROSES
PEMUATAN DI KAPAL MV. MANALAGI PRITA

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 11 %* (Sebelas Persen).

Hasil cek *similarity* yang terdata di atas semata-mata hanya untuk mengecek duplikasi tulisan.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 24 Januari 2023

KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALI MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

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

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Pradika Syanuara
NIT : 551811136818 N
Tempat/Tanggal lahir : Grobogan, 31 Januari 1999
Jenis kelamin : Laki-laki
Agama : Islam
Alamat : Anggaswangi rt01/02 Kec. Godong
Kab. Grobogan, Jawa Tengah



Nama Orang Tua :

Nama Ayah : Subandi
Nama Ibu : Sri Murtini
Alamat : Anggaswangi rt01/02 Kec. Godong
Kab. Grobogan, Jawa Tengah

Riwayat Pendidikan :

1. SDN ANGGASWANGI : Lulus tahun 2012
2. MTS FUTUHHIYAH : Lulus tahun 2015
3. SMA N 01 GODONG : Lulus tahun 2018
4. PIP Semarang : Masuk

Pengalaman Praktek Laut :

1. Perusahaan Pelayaran : PT. PELAYARAN MANALAGI
2. Nama Kapal : MV. MANALAGI PRITA
3. Masa Layar : 10 September 2020 – 03 September 2021