



**KETERLAMBATAN PROSES BONGKAR MUAT
MUATAN *MARINE FUEL OIL* (MFO) DI MT. SUCCES
PEGASUS XXXVI**

SKRIPSI

Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh

DIMAS DIYAN PRATAMA PUTRA

551811136831 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2023



**KETERLAMBATAN PROSES BONGKAR MUAT
MUATAN *MARINE FUEL OIL* (MFO) DI MT. SUCCES**

PEGASUS XXXVI

SKRIPSI

Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh

DIMAS DIYAN PRATAMA PUTRA

551811136831 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2023

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Keterlambatan Proses Bongkar Muat Muatan *Marine Fuel Oil* (MFO) Di MT. SUCCES PEGASUS XXXVI” karya,

Nama : DIMAS DIYAN PRATAMA PUTRA

NIT : 551811136831 N

Program Studi : D.IV NAUTIKA

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

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : Capt. MUSTAMIN, M.Pd., M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 19681227199903 1 001

Penguji II : Capt.SAMSUL HUDA, M.M.,M.Mar.

Pembina (IV/a)

NIP. 19721228199803 1 003

Penguji III : MOHAMMAD SAPTA HERIYAWAN, S.Kom.,M.Si.

Penata (III/c)

NIP. 19860926200604 1 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt.DIAN WAHDIANA, M.M.

Pembina Tk.I (IV/b)

NIP. 19700711199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : DIMAS DIYAN PRATAMA PUTRA

NIT : 551811136831 N

Program Studi : D.IV NAUTIKA

Skripsi dengan judul “Keterlambatan Proses Bongkar Muat Muatan *Marine Fuel Oil* (MFO) Di MT. SUCCESS PEGASUS XXXVI”.

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

Semarang, 2023

Yang menyatakan,

DIMAS DIYAN PRATAMA P
NIT. 551811136831 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Rahasia kesuksesan adalah mengetahui apa yang orang lain belum ketahui.
2. Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya.
3. Jangan mengikuti kemana jalan akan berujung, buat jalanmu sendiri dan tinggalkanlah jejak.
4. Berbagai peristiwa sulit akan mengajarkanmu bahwa kamu tidak memiliki siapapun kecuali Tuhan.
5. Menuntut ilmu adalah takwa, menyampaikan ilmu adalah ibadah, mengulang-ulang ilmu adalah dzikir, mencari ilmu adalah jihad.

Persembahan:

1. Kedua orang tua penulis, Ibu Diana Destiawati
2. Keluarga dan saudara, Zaenal Bajuri family
3. Almamater saya, PIP Semarang

PRAKATA

Segala puji dan rasa syukur, yang penulis lakukan sebagai bentuk pujian kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul “Optimalisasi Proses Bongkar Muat Muatan *Marine Fuel Oil* (MFO) Guna Menghindari *Delay* Di MT. SUCCES PEGASUS XXXVI”.

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

Dalam penyusunan skripsi ini banyak hambatan serta rintangan yang penulis hadapi namun pada akhirnya dapat melaluinya berkat adanya bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Capt. Dian Wahdiana, M.M. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar. selaku dosen pembimbing materi yang sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.

3. Ibu Yustina Sapan, S.Si.T., M.M, selaku Ketua Jurusan Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kelancaran dalam menempuh pembelajaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Bapak Romanda Annas, M.M, selaku Dosen Pembimbing penulisan yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Seluruh taruna-taruni PIP Semarang angkatan 55 yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi.
6. Seluruh senior dan staff di PT. SOECHI LINE sewaktu saya praktek yang telah memberi semangat dan motivasi untuk terus belajar serta membantu kelancaran dalam penyusunan skripsi ini.
7. Seluruh Perwira dan *Crew* di atas kapal MT. SUCCES PEGASUS XXXVI yang telah memberikan pengetahuan untuk membantu kelancaran dalam penyusunan skripsi ini.
8. Teman dan sahabat saya yang telah mendukung saya dalam penyusunan skripsi ini.

Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri sendiri dan orang lain serta dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semarang, 2023

Penulis

DIMAS DIYAN PRATAMA P
NIT. 551811136831 N

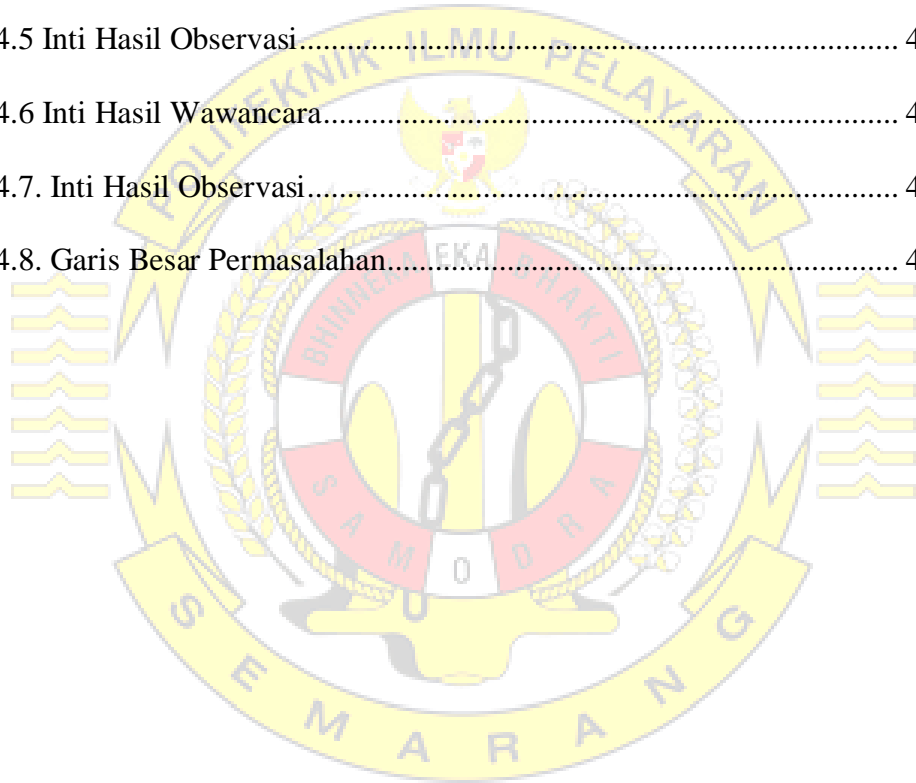
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	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.....	5
BAB II. KAJIAN TEORI.....	6
A. Deskripsi Teori.....	6

B. Kerangka Penelitian.....	16
BAB III. METODE PENELITIAN	18
A. Metode Penelitian.....	18
B. Tempat Penelitian.....	19
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	20
D. Teknik Pengumpulan Data.....	22
E. Instrumen Penelitian.....	25
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	25
G. Pengujian Keabsahan Data.....	29
BAB IV. HASIL PENELITIAN.....	29
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	29
B. Deskripsi Data	31
C. Temuan.....	35
D. Pembahasan Hasil Penelitian	43
BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....	56
A. Simpulan.....	56
B. Keterbatasan Penelitian	57
C. Saran.....	57
DAFTAR PUSTAKA.....	59
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	61
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	72

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Ship Particular MT. SUCCESS PEGASUS	19
Tabel 4.1. Perbandingan Penelitian Terdahulu <i>Dan Sekarang</i>	32
Tabel 4.2 Ship Particular MT. Succes Pegasus.....	34
Tabel 4.3 Inti Wawancara Responden.....	38
Tabel 4.5 Inti Hasil Observasi.....	40
Tabel 4.6 Inti Hasil Wawancara.....	42
Tabel 4.7. Inti Hasil Observasi.....	44
Tabel 4.8. Garis Besar Permasalahan.....	47

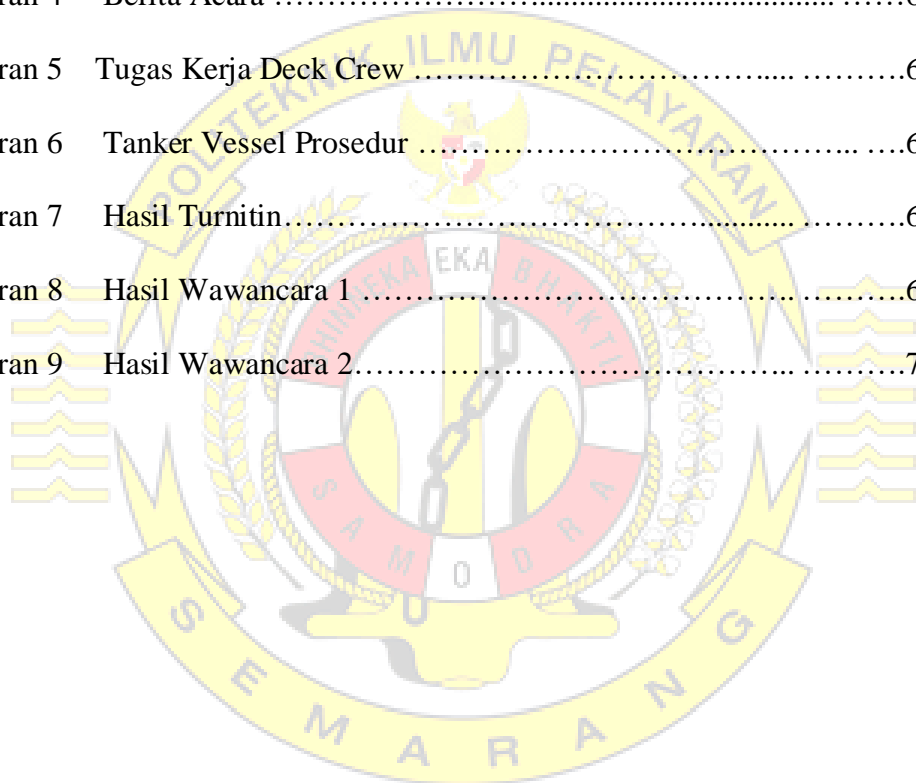


DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Cargo Manifold.....	8
Gambar 2.2. Cargo Pump.....	9
Gambar 2.3. Cargo Control Room.....	10
Gambar 2.4. Kerangka Pikir.....	17
Gambar 3.1. Diagram Fishbone.....	29
Gambar 4.1. MT. Success Pegasus XXXVI.....	34
Gambar 4.2. PT. Soechi Line.....	36
Gambar 4.3. Manifold Kapal.....	41
Gambar 4.4. Fishbone Diagram <i>Analisis</i>	46
Gambar 4.5. Foto Safety Meeting.....	51
Gambar 4.6. Deck rating sedang makan.....	52

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Crew List</i> MT. SUCCES PEGASUS.....	61
Lampiran 2	<i>Vessel Particular</i>	62
Lampiran 3	Tanker Time Sheet.....	63
Lampiran 4	Berita Acara	64
Lampiran 5	Tugas Kerja Deck Crew	65
Lampiran 6	Tanker Vessel Prosedur	66
Lampiran 7	Hasil Turnitin.....	67
Lampiran 8	Hasil Wawancara 1.....	68
Lampiran 9	Hasil Wawancara 2.....	70



ABSTRAKSI

Putra, Dimas Diyan Pratama, NIT. 551811136831 N, 2023, “*Keterlambatan Proses Bongkar Muat Muatan Marine Fuel Oil (MFO) Di MT. SUCCES PEGASUS XXXVI*”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Samsul Huda, M.M., Pembimbing II: Romanda Anas, M.M.

Proses bongkar muat harus dilaksanakan sesuai SOP agar dalam pelaksanaan kegiatan tersebut berjalan optimal. Crew kapal yang tidak bertanggung jawab terhadap tugas dan tanggung jawab akan menyebabkan keterlambatan dalam proses bongkar muat. Tujuan penelitian ini bertujuan untuk mengetahui permasalahan yang terjadi Ketika melakukan proses bongkar muat serta upaya dalam mencegah terjadinya keterlambatan dalam proses bongkar muat.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, dengan melaksanakan secara terperinci tentang penyebab proses bongkar muat belum dilaksanakan sesuai SOP serta penyebab deck rating belum melaksanakan tugas kerja dengan baik.

Proses bongkar muat di MT. SUCCES PEGASUS XXXVI belum dilaksanakan sesuai SOP, yang disebabkan karena kurangnya pemahaman ABK terhadap proses keterampilan ABK dalam melakukan proses bongkar muat. Dan crew deck rating belum tugas melaksanakan tugas jaga dengan baik disebabkan kurangnya pengawasan perwira terhadap deck rating dalam melakukan tugas kerja dan kurang disiplinnya deck rating dalam melakukan tugas kerja. Saran untuk memecahkan masalah ini adalah para perwira seharusnya mengadakan safety meeting sebelum melakukan pelaksanaan bongkar muat sesuai SOP, selalu meningkatkan kesadaran bagi setiap crew kapal dalam bekerja dan para crew juga harus paham mengenai peraturan yang ada pada SOP sebelum melakukan proses bongkar muat.

Kata Kunci: Permasalahan, pemahaman, muatan

ABSTRACT

Putra, Dimas Diyan Pratama, NIT. 551811136831 N, 2023, “*Delay of Cargo Operation Marine Fuel Oil (MFO) MT. SUCCES PEGASUS XXXVI*”, Thesis, Diploma IV Program, Nautical Department, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor (I): Capt. Samsul Huda, M.M., Advisor (II): Romanda Anas, M.M.

The loading and unloading process must be carried out according to the SOP so that the implementation of these activities runs optimally. Ship crew who are not responsible for their duties and responsibilities will cause delays in the loading and unloading process. The purpose of this study aims to find out the problems that occur when carrying out the loading and unloading process and efforts to prevent delays in the loading and unloading process.

This study uses a qualitative descriptive method, by carrying out in detail the causes of the loading and unloading process not being carried out according to the SOP and the causes of the deck rating not carrying out work tasks properly.

The loading and unloading process on MT. PEGASUS XXXVI SUCCESS has not been carried out according to the SOP, which is due to a lack of understanding of the crew members' skills in carrying out the loading and unloading process. And the crew deck rating has not been assigned to carry out guard duties properly due to the lack of officer supervision of the deck rating in carrying out work duties and the deck rating's lack of discipline in carrying out work duties. Suggestions for solving this problem are that officers should hold a safety meeting before carrying out loading and unloading according to the SOP, always increase awareness for each ship's crew at work and the crew must also understand the regulations in the SOP before carrying out the loading and unloading process.

Keywords: Problem, understanding, cargo

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

keterlambatan proses bongkar Muat pada kapal *tanker* adalah, salah satu penyebabnya yaitu karena proses bongkar Muat dilakukan belum sesuai Standar Operasional Prosedur. Dalam proses bongkar muat, harus dilaksanakan sesuai SOP agar dalam pelaksanaan kegiatan tersebut dapat berjalan dengan optimal dan tidak terjadi *delay*. Dimana kapal laut sebagai sarana angkutan laut yang sampai saat ini masih dianggap lebih efisien dan ekonomis. Dalam perkembangan kapal dapat Dibedakan menurut tipe dan jenis muatan yang diangkut, salah satunya kapal *Tanker*. Yaitu kapal khusus yang di rancang untuk mengangkut muatan cair, *tanker* dapat dibedakan dalam 3 (tiga) kategori, yaitu :

1. *Crude Carriers* (CC) yaitu kapal *tanker* untuk pengangkutan minyak mentah
2. *Black-Oil Product Carriers* (BOPC) yaitu kapal *tanker* yang mengutamakan mengangkut minyak hitam seperti *Marine Diesel Fuel Oil* (MDF) dan sejenisnya.
3. *Light-Oil Product Carriers* (LOPC) yaitu yang sering mengangkut minyak *petroleum* bersih seperti *kerosene, avthur, gas oil Reguler Mogas* (RMS) dan sejenisnya.

Kapal *tanker* adalah kapal yang telah di rancang untuk mengangkut Muatan cair atau pengangkutan muatan minyak hasil bumi. Kapal MT. SUCCESS PEGASUS

XXXVI merupakan *tanker* tipe kapal *Black-Oil Product Carriers* (BOPC) yang memuat *Marine Fuel Oil* (MFO). Kapal MT.SUCCESS PEGASUS XXXVI adalah kapal milik PT. Equator Maritime yang memiliki kapasitas Daya angkut 43.781 GT dan memiliki 11 tangki ruang muat.

Pengangkutan muatan yang dalam hal ini diangkut oleh kapal *tanker* Dapat terjadi permasalahan. Biasanya masalah yang sering di temukan yaitu Terjadinya keterlambatan dalam proses bongkar muat. Kegiatan bongkar muat Kapal yang mengalami keterlambatan dapat merugikan karena kapal yang Bersandar di Pelabuhan harus membayar sewa perharinya.

Menurut (Safrianda et al., 2016). Ada beberapa faktor yang mempengaruhi keterlambatan proses bongkar Muat pada kapal *tanker*, salah satu penyebabnya yaitu karena proses bongkar Muat dilakukan belum sesuai Standar Operasional Prosedur. Dalam proses bongkar muat, harus dilaksanakan sesuai SOP agar dalam pelaksanaan kegiatan tersebut dapat berjalan dengan optimal dan tidak terjadi keterlambatan. Selain itu, dalam proses bongkar muat di kapal *tanker profesionalisme* awak juga mempengaruhi jalannya proses bongkar muat. Dalam proses proses bongkar muat setiap *crew* sudah memiliki tugas dan tanggung jawab selama proses kegiatan tersebut berlangsung Akan tetapi, masih banyak di temukannya para *crew* tidak melaksanakan tugas kerja yang sudah di tetapkan

perusahaan dalam proses bongkar muat. Selain masalah kurangnya kedisiplinan *crew* dalam menjalankan tugas kerja, Adapun tidak adanya kapasitas tanki didarat juga dapat mempengaruhi keterlambatan dalam proses bongkar muat. Penuhnya tanki darat akan membuat kapal yang sudah sandar di Pelabuhan harus melakukan *shifting* dari Pelabuhan sehingga menghambat kapal dalam proses bongkar muat. Kejadian ini biasanya di sebabkan karena kurangnya koordinasi antara pihak kapal dan pihak darat.

Dalam hal ini *loading master* selaku perwakilan dari pihak darat harus melakukan koordinasi ke pihak kapal khususnya muallim I untuk menginformasikan tentang ketersediaannya tanki darat. Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, penulis tertarik untuk membahas masalah ini dalam penelti skripsi dengan mengambil judul “**Keterlambatan proses bongkar muat muatan Marine Fuel Oil (MFO) di MT.SUCCES PEGASUS XXXVI**”.

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan beberapa masalah yang terkait dengan pokok bahasan Skripsi ini yaitu mengingat luasnya berbagai permasalahan yang muncul Keterlambatan proses kegiatan bongkar muat di MT. SUCCES PEGASUS XXXVI Mempertimbangkan akan luasnya pandangan-pandangan terhadap masalah yang ada, maka ketika menyusun skripsi ini peneliti memberikan fokus penelitian yang dapat disediakan berdasarkan pada wawasan serta referensi-referensi yang berhubungan dengan materi ini yang dapat dijadikan sebagai sumber data. Untuk

memudahkan pemahaman, peneliti memberikan fokus penelitian yang berkaitan dengan bongkar muat muatan *Marine Fuel Oil* (MFO).

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah dipaparkan, maka terlebih dahulu peneliti menentukan pokok masalah yang terjadi. Untuk selanjutnya merumuskan menjadi rumusan masalah guna memudahkan dalam pembahasan bab-bab berikutnya. rumusan masalah dapat disusun berupa pertanyaan-pertanyaan, pembahasan yang memerlukan jawaban dan solusi pemecahannya. Penelitian mengambil dua masalah yang kemudian oleh dijadikan sebagai bagian perumusan masalah dalam skripsi ini yaitu:

1. Bagaimana proses bongkar muat dilaksanakan di MT.SUCCESS PEGASUS XXXVI ?
2. Bagaimana *deck rating* belum melaksanakan tugas kerja dengan baik ?

D. Tujuan Penelitian

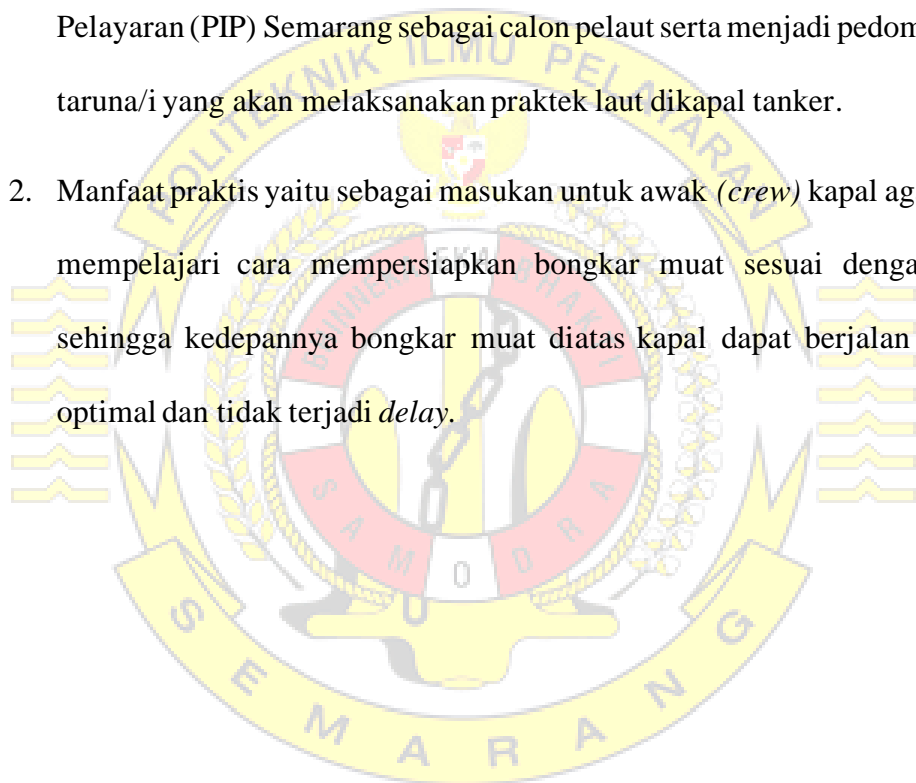
Tujuan peneliti tidak dapat dipisahkan dari latar belakang penelitian dan perumusan masalah. sesuai dengan permasalahan yang telah dikemukakan, maka penelitian ini memiliki tujuan sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui proses bongkar muat dilaksanakan di MT.SUCCESS PEGASUS XXXVI
2. Untuk mengetahui *deck rating* belum melaksanakan tugas kerja dengan baik ?

E. Manfaat Hasil Penelitian

Selain tujuan penelitian yang disebutkan diatas, peneliti juga berharap skripsi ini dapat memberikan manfaat, diantaranya :

1. Manfaat teoritis yaitu menambah ilmu pengetahuan tentang bongkar muat di kapal tanker bagi pelaut pada umumnya dan taruna/i Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang sebagai calon pelaut serta menjadi pedoman bagi taruna/i yang akan melaksanakan praktek laut di kapal tanker.
2. Manfaat praktis yaitu sebagai masukan untuk awak (*crew*) kapal agar dapat mempelajari cara mempersiapkan bongkar muat sesuai dengan SOP sehingga kedepannya bongkar muat diatas kapal dapat berjalan dengan optimal dan tidak terjadi *delay*.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Dalam bab ini perlu adanya teori-teori yang akan membantu dalam Pemahamann tentang proses bongkar muat guna untuk menghindari keterlambatan di MT.SUCCESS PEGASUSS XXXVI. Maka pustaka yang diambil adalah dari beberapa referensi jurnal yang mendukung untuk menyelesaikan masalah. Berikut ini peneliti akan memberikan kutipan-kutipan teori yang ada, serta pengertian-pengertian atau definisi yang ada dalam skripsi ini untuk pemabahasan selanjutnya.

1. Keterlambatan

Menurut Tri Kismantoro (2020 : 15) dalam bukunya Pengaturan dan penanganan muatan menjelaskan bahwa kendala-kendala yang berupa keterlambatan-keterlambatan yang terjadi dalam proses pelaksanaan kegiatan pengaturan muatan haruslah dihindari, hal ini untuk tercapainya salah satu aspek dari prinsip-prinsip penanganan dan pengaturan muatan yaitu bongkar muat secara cepat, teratur, dan sistimatis. Jika terjadi keterlambatan dalam proses kegiatan bongkar muat, maka konsekuensinya adalah kerugian bagi pihak pengusaha. Keterlambatan ini biasa dijumpai dalam suatu proses kegiatan pengaturan muatan, yang meliputi sebagai berikut:

- a. Keterlambatan akibat teknis (*technical delay*).
- b. Keterlambatan akibat hambatan proses dalam pelaksanaan (*operating delay*).
- c. Keterlambatan akibat buruh tidak terampil (*unskilled labour*).
- d. Keterlambatan akibat dari keadaan alam (*natural factor*).
- e. Keterlambatan akibat pemogokan (*strike*).
- f. Keterlambatan akibat terjadinya penumpukan muatan di Pelabuhan (*congestion*).

2. Bongkar muat

- a. Pengertian bongkar muat menurut para ahli

Menurut Soegiyanto dan Arso Martopo dalam buku *Stowage dan penataan muatan Indonesia* (2004 : 2). Usaha bongkar muat barang adalah kegiatan jasa yang bergerak dalam kegiatan bongkar muat dari ke kapal, yang terdiri dari kegiatan pengiriman muatan

- b. Bongkar muat di kapal *tanker*

Menurut Soegiyanto dan Arso Martopo dalam buku “kapal dan Muatannya” (2002:5), bongkar muat di kapal tanker adalah suatu proses kegiatan memindahkan muatan dari ruang muat / tanki kapal ke tanki timbun suatu terminal atau sebaliknya dengan menggunakan peralatan pompa-pompa kapal maupun pihak terminal. Pompa-pompa di kapal tanker di gunakan untuk

membongkar muatan minyak, letaknya berada disalah satu ruang pompa (*Pumproom*), yang dihubungkan dengan pipa-pipa yang berada didalam tanki. Pipa-pipa di deck utama tersebut di hubungkan dengan cargo manifold. Kemudian dari cargo manifold tersebut dipakai untuk bongkar muatan minyak ke terminal atau sebaliknya kalau memuat dari terminal yang menggunakan "*Marine Cargo Hose*".

c. Pembongkaran

Menurut Tri Kismantoro (2020 : 50) dalam bukunya "pengaturan dana Penangan Muatan" menjelaskan bahwa kapal tanker adalah kapal memiliki muatan berupa zat cair, maka untuk alat bongkar muatan yang dibutuhkan yaitu :

1) Cargo Manifold

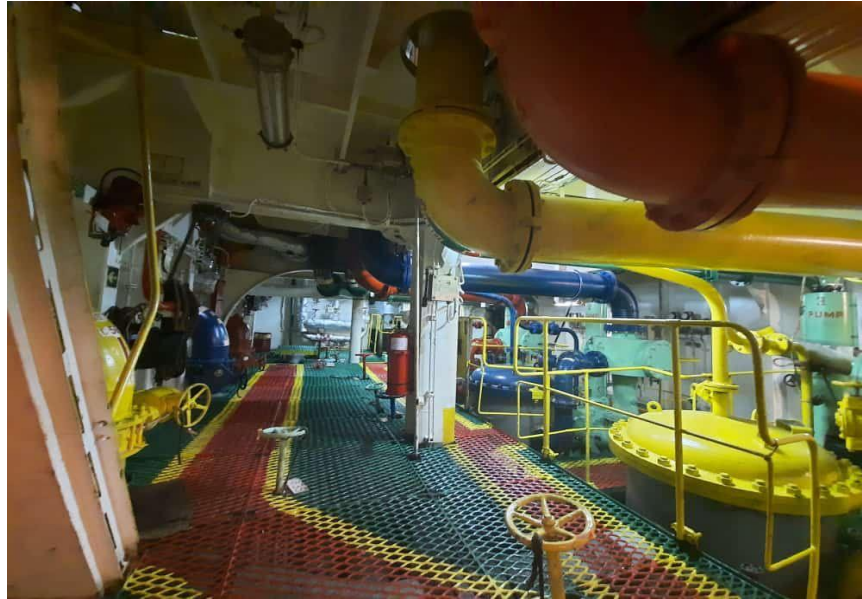
Cargo manifold ini merupakan tempat keluar masuknya muatan minyak yang berupa pipa



Gambar 2.1
Cargo manifold
 Sumber: Dokumentasi pribadi

2) *Cargo pump*

Fungsi dari *cargo pump* adalah untuk membongkar muatan, membongkar sisa-sisa muatan/pengeringan serta pencucian tanki (tank cleaning). Kapasitas efektif suatu pompa di pengaruhi oleh tahanan pada pipa dan kran, kecepatan dari aliran, kekentalan (*visxco sity*). Dari cairan muatan, jarak ke tempat penampungan serta penguapan (*cavitation*) di dalam pompa.



Gambar 2.2
Cargo Pump
Sumber: Dokumentasi pribadi

3) *Cargo control consul/cargo control room*

Cargo control room (CCR) adalah tempat dimana muallim yang bertanggung jawab (PIC) dalam pengaturan muatan berada. Di tempat ini muallim jaga dapat memantau dan mengontrol pemuatan dan pembongkaran muatan minyak di kapal.



Gambar 2.3
Cargo Control room
Sumber: Dokumentasi pribadi

d. *Marine Fuel Oil* (MFO)

Pengertian *Marine Fuel Oil* (MFO) Menurut Dewa Putra Iwana (2022) mengenai Mengenal *Marine Fuel Oil* bahan bakar untuk industry perkapalan, MFO adalah singkatan dari *Marine Fuel Oil*. *Marine Fuel Oil* adalah jenis bahan bakar yang didapat dan diolah dari residu penyulingan minyak bakar. *Marine Fuel Oil* atau dapat dikenal juga sebagai minyak bakar bertekstur kental dan berwarna hitam pekat. Lebih kental dan lebih gelap dari diesel oleh sebab itu, selain dikenal sebagai minyak bakar, *Marine Fuel Oil* (MFO) juga dikenal sebagai minyak hitam. *Marine Fuel Oil* pada dasarnya di gunakan sebagai bahan bakar pada mesin di industry-industri berat. Sebagai salah satu contohnya adalah *Marine Fuel Oil* di gunakan dalam PLTU

3. Muatan

a. Pengertian muatan

Pengertian Muatan Kapal menurut Sudjatmiko (2015:64) adalah “Muatan Kapal adalah ; segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/barang dipelabuhan atau Pelabuhan tujuan”.

b. Jenis muatan dari perhitungan biaya angkut.

Menurut Tri kismantoro (2020 : 17) dalam bukunya Pengaturan dan Penanganan muatan menjelaskan bahwa di tinjau dari perhitungan biaya angkutnya, muatan dapat digolongkan dalam 3 (tiga) golongan, yaitu:

- 1) Muatan Berat (*Heavy cargo*). Yang bisa dikelompokkan ke dalam muatan ini adalah muatan yang mempunyai $SF < 1,114 \text{ m}^3/\text{ton}$. Contoh: semen, besi, timah, pelat baja, marmer, dan lain.
- 2) Muatan Ringan (*Light Cargo*). Yang bisa dikelompokkan ke dalam muatan ini adalah muatan yang mempunyai $SF > 1,114 \text{ m}^3/\text{ton}$. Contoh: beras, plywood, teh, tepung tapioca, tekstil, dan lain-lain.
- 3) Muatan Standard (*Measurement Cargo*). Yang bisa dikelompokkan ke dalam muatan ini adalah muatan yang mempunyai $SF = 1,114 \text{ m}^3/\text{ton}$. Contoh: papan, bahan, kosmetik, dan lain-lain.

5. Pengertian kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, “kapal” adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Kapal adalah MT.SUCCESS PEGASUS XXXVI adalah kapal buatan china yang dibangun pada tahun 1999. Kapal MT.SUCCESS PEGASUS XXXVI adalah tipe kapal *Tanker* yang mengangkut jenis muatan cair *Marine Fuel Oil*. Kapal MT.SUCCESS PEGASUS XXXVI memiliki DWT yaitu 43.760 MT dan GT 23.761 dengan Panjang kapal 182 m dan lebar 30.00m.

6. Teori Standar Operasional Prosedur

a. Pengertian Standar Operasional Prosedur

Menurut Abd. Rohman Taufiq dari artikel yang berjudul penerapan Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Akuntabilitas Kinerja Rumah sakit (2019) kinerja suatu perusahaan dinilai dari kemampuannya dalam mengelola dan mengalokasikan sumber daya untuk memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya. Salah satu cara untuk meningkatkan kinerja perusahaan adalah dengan menetapkan *Standard Operating Procedure* (SOP) untuk setiap unit kerja agar dapat meningkatkan kinerja

secara efisien dan sistematis. SOP adalah seperangkat standar operasional yang digunakan sebagai pedoman perusahaan untuk meningkatkan kinerja yang efektif, konsisten dan sistematis (Tambunan, 2013). Umumnya, sebuah perusahaan terdiri dari beberapa system kerja yang berbeda. Sistem mendukung operasional perusahaan untuk mencapai tujuan di bidangnya masing-masing. Sistem yang di terapkan meliputi: sistem produksi, sistem pemasaran, sistem keuangan, sistem kendali mutu dan sistem pengembangan sumber daya manusia (SDM).

b. Tujuan utama dari penyusunan SOP

Tujuan utama dari penyusunan pada dasarnya untuk memberikan pedoman kerja agar aktivitas perusahaan dapat terkontrol secara sistematis.. Dengan terkontrolnya aktivitas, tentunya target yang ingin dicapai dapat terwujud secara maksimal. Tujuan penyusunan SOP untuk perusahaan dalam menjalankan aktivitasnya (Fatimah, 2015), sebagai berikut: Pertama, menjaga konsisten kerja setiap unit kerja. Ketiga, mempermudah proses monitoring dan menghemat waktu program training, karena SOP tersusun secara sistematis. Setelah melihat tujuan utama penyusunan SOP, maka langkah selanjutnya adalah manfaat kegunaan SOP untuk perusahaan setiap unit kerja.

7. Teori disiplin kerja

a. Pengertian disiplin kerja

Disiplin merupakan hal yang sangat penting bagi pertumbuhan organisasi, terutama untuk memotivasi karyawan agar disiplin dalam bekerja secara individu maupun kelompok. Selain itu, disiplin juga membantu mendidik karyawan untuk mengikuti dan menyukai peraturan, prosedur, dan kebijakan yang ada sehingga menghasilkan kinerja yang baik.

Maka peneliti mencantumkan beberapa definisi dari beberapa ahli di bawah ini, antara lain :

Menurut Singodimedjo dalam Sutrisno (2017:86) menyatakan bahwa: “Disiplin adalah sikap kesediaan dan kerelaan seseorang untuk mematuhi dan menaati norma-norma peraturan yang berlaku di sekitarnya. Disiplin karyawan yang baik akan mempercepat tujuan perusahaan, sedangkan disiplin yang merosot akan menjadi penghalang dan memperlambat pencapaian tujuan perusahaan”.

b. Jenis disiplin kerja

Menurut Mangkunegara dalam Sinambela (2016:336) terdapat dua jenis disiplin kerja yaitu:

1. Disiplin *preventif*

Disiplin *preventif* dirancang untuk mematuhi pedoman dan aturan kerja yang ditetapkan oleh organisasi.

2. Disiplin *korektif*

Disiplin *korektif* adalah suatu upaya penggerakan pegawai dalam menyatukan suatu peraturan dan mengarahkan agar tetap mematuhi

berbagai peraturan sesuai dengan pedoman yang berlaku pada organisasi

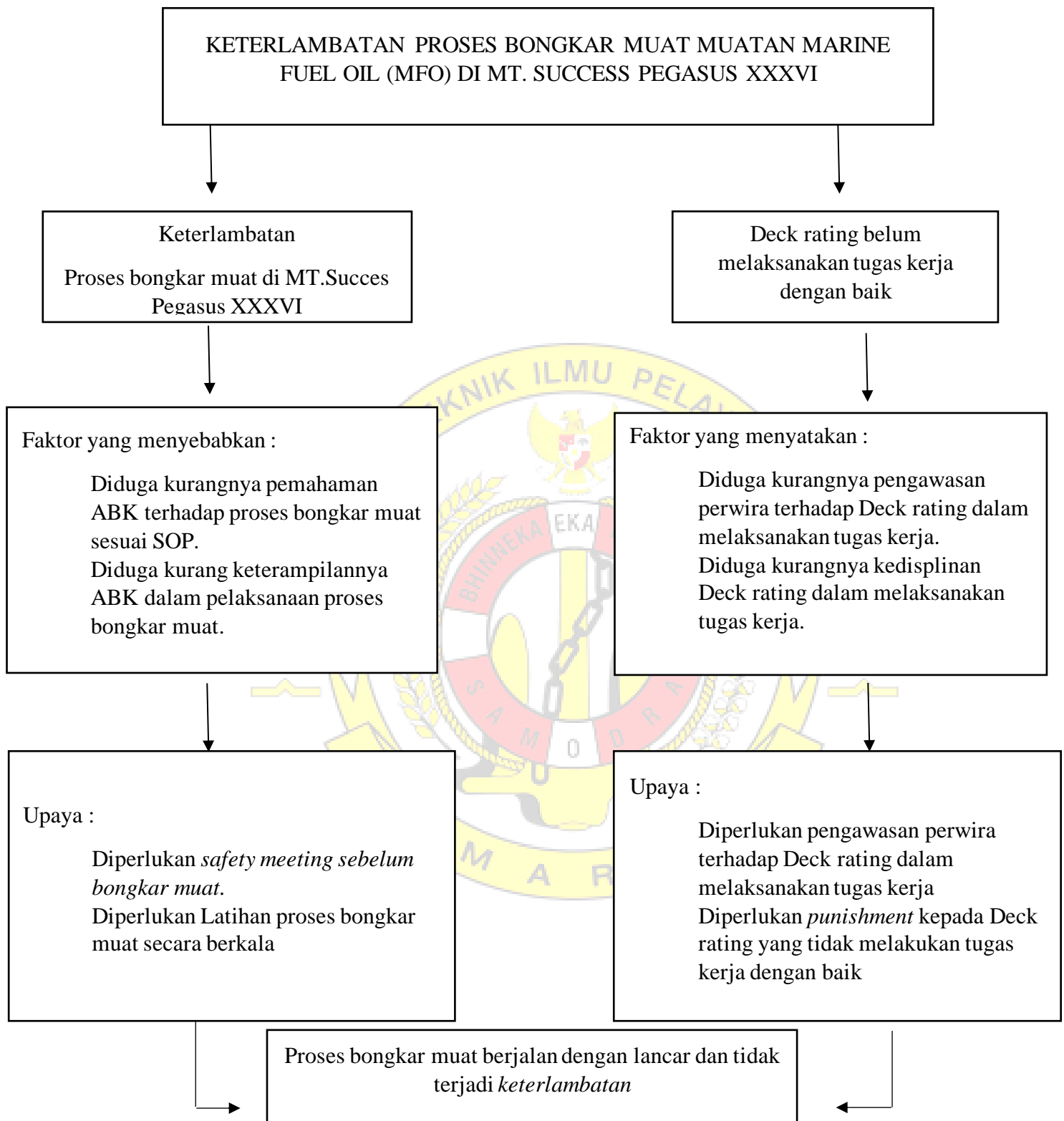
8. Teori pengawasan

Definisi pengawasan menurut para ahli :

- a. Menurut Hani Handoko (2014:357) mengatakan bahwa : “Pengawasan dapat didefinisikan sebagai proses untuk menjamin bahwa tujuan-tujuan organisasi dan manajemen tercapai”.
- b. Menurut Fahmi dalam Erlis Milta dkk (2015,p.653) pengawasan dapat di definisikan sebagai cara suatu organisasi mewujudkan kinerja yang efektif dan efisien serta lebih jauh mendukung terwujudnya visi dan misi organisasi.

B. Kerangka Penelitian

Untuk memudahkan penulisan maupun pembaca dalam mempelajari skripsi ini, berikut ini penulis memberikan gambaran singkat tentang Keterlambatan proses bongkar muat di MT.SUCCESS PEGASUS XXXVI dalam bentuk kerangka pemikiran.(Kerangka pemikiran terlampir)



Gambar 2.4



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Dari hasil deskripsi data, analisis dan pemecahan masalah diketahui penyebab dari terjadi keterlambatan dalam melaksanakan bongkar muat di atas kapal MT.SUCCESS PEGASUS XXXVI. Oleh karena itu, berdasarkan hasil uraian-uraian pada analisis data di bab sebelumnya, peneliti mendapatkan penyebab dari permasalahan tersebut yaitu:

1. Proses bongkar muat belum dilaksanakan dengan baik disebabkan Kurangnya pemahaman crew kapal terhadap proses bongkar muat yang sesuai SOP, cara meningkatkan kesadaran setiap crew akan dilaksanakan familiarisasi, safety meeting, memberikan briefing atau arahan sebelum melaksanakan kegiatan bongkar muat dikapal agar selalu diperhatikan keutamaan saat bekerja dengan efektif sesuai dengan SOP sehingga tidak terjadi keterlambatan
2. Deck rating belum melaksanakan tugas kerja dengan baik sehingga chief officer akan melakukan Pengawasan dan pemahaman terhadap deck rating saat bekerja diatas kapal, pentingnya kesadaran deck rating terhadap aspek tanggung jawab pada saat melaksanakan tugas kerja diatas kapal.

B. Keterbatasan Penelitian

Penelitian dilakukan dengan metode kualitatif dan menggunakan data primer yang diambil secara langsung oleh peneliti tanpa melalui perantara. Keterbatasan pada penelitian ini meliputi subyektifitas yang ada pada peneliti. Untuk mengurangi bias maka dilakukan proses triangulasi, yaitu triangulasi sumber dan teknik. Triangulasi sumber yaitu menggali kebenaran informasi tertentu dengan menggunakan berbagai sumber data seperti dokumen, arsip, hasil wawancara, hasil observasi atau juga dengan mewawancarai lebih dari satu subjek yang dianggap memiliki sudut pandang yang berbeda, sedangkan triangulasi teknik dilakukan dengan cara *cross check* data dengan fakta dari informan yang berbeda dan dari hasil penelitian lainnya.

C. Saran

Setelah diketahui penyebab terjadinya keterlambatan dalam proses bongkar muat diatas kapal, agar tidak terjadi lagi masalah serupa, maka disarankan :

1. Kepada para perwira untuk mengadakan *safety meeting* sebelum pelaksanaan bongkar muat, Memastikan perencanaan muatan (*loading/discharge plan*) dijalankan dengan baik dan benar, para perwira diharapkan rajin memberikan motivasi terhadap kinerja *deck rating*.
2. *Deck rating* mematuhi prosedur yang sudah ditetapkan oleh *chief officer* sebagai penanggung jawab muatan dalam proses kegiatan bongkar muat,

meningkatkan disiplin dan kesadaran dalam menjalankan tugas jaga, *deck rating* melakukan serah terima jaga dengan baik dan benar berdasarkan informasi yang lengkap dan sesuai kondisi pada saat itu sehingga menjalankan tugas kerja dengan baik saat proses bongkar muat berjalan dengan optimal dan tidak terjadi keterlambatan.



DAFTAR PUSTAKA

- Arso Martopo dan Hery Gianto, 2004, *Pengoperasian Pelabuhan Laut*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Atmoko, Tjipto, 2009, *Standard Operasional Prosedur (SOP) dan Akuntabilitas Kinerja Intansi Pemerintah*, Jurnal Akuntansi, Hal. 1-18.
- Badan Diklat Perhubungan, 2000, *Chemical and Oil Familiarisation*, Kementerian Perhubungan, Jakarta.
- Edy Sutrisno, 2017, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Kencana, Jakarta.
- Fatimah, E, N, 2015, *Strategi Pintar Menyusun SOP (Standard Operating Procedure)*, Pustaka Baru Press, Yogyakarta.
- Gianto dkk, 1999, *Pengoperasian Pelabuhan Laut*, Jakarta.
- International Safety Guide For Oil Tankers Terminal (ISGOTT) 6th Edition*, 2020, IMO, London.
- Istopo, 1999, *Kapal Dan Muatannya*, Koperasi Karyawan BP3IP, Jakarta.
- Kismantoro, Tri, 1999, *Penanganan dan Pengaturan Muatan*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.

Nurrohman, 2017, Optimalisasi Pelayanan E-KTP guna Meningkatkan Validitas Data Kependudukan Di Kecamatan Majasari Kabupaten Pandeglang. *Journal 10 No. 6*, 99-100.

OCIMF, 2013, *Ship To Ship Transfer Guide For Petroleum, Chemicals And Liquefied Gases*, London.

Qomariyatus Sholihah, 2020, *Pengantar Metode Penelitian*, UB Press, Malang.

Sugiyono, 2018, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung.

Tambunan, R, M, 2013, *Standard Operating Prosedur (SOP)*, Maeistas Publishing, Jakarta.

Tathagati, 2013, *Step By Step Membuat SOP*, Efata Publishing, Jakarta.

Sudjatmiko, 2015, *Penanganan Bongkar Muatan Curah Batubara MV. Sartika Baruna Di Dermaga*, PT. Adhiguna Putera

Sugiyono, 2004, *Penelitian Menggunakan Metode Kualitatif Kuantitatif dan R&D*, Alfabeta, Jakarta

Prof. Dr. Sugiyono, 2012, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta.

LAMPIRAN 1 CREW LIST MT. SUCCES PEGASUS XXXVI



PT. EQUATOR MARITIME

CREW LIST

Name of Vessel / Nama Kapal : MT SUCCES PEGASUS XXXVI
 Gross Tonnage / GT Kapal : 23781 TON
 Agent in Port / Keagenan : PT. EQUATOR MARITIME
 Owner's / Pemilik :

No	Name / Nama awak	Sex	Date of Birth / Tanggal Lahir	Nationality / Nasionalitas	Travel Document No. / No. Dokumen Perjalanan	Doc of Travel (expired / expired)	Date on Board / Tanggal Mulai Bekerja	Position / Jabatan	Signature / Tanda Tangan	No. ID	Date of Birth / Tanggal Lahir	Card No. / No. Kartu	Card No. / No. Kartu
1	SOPAN	M	15-Mar-1964	INDONESIAN	F-02293	15-Mar-2022	CHIEF OFFICER	620064750	No. 308	05-Nov-20	620064750/001316	ANT-I	620064750/001316
2	GIYANALAS SUGIOP R	M	8-Aug-1994	INDONESIAN	F-02656	23-Mar-2022	CAPTAIN	620142408	No. 649	11-Oct-20	620142408/001316	ANT-II	620142408/001316
3	CHOU LO BAYU AJI	M	13-Feb-1993	INDONESIAN	G-02533	10-Sep-2021	SECOND OFFICER	620141654	No. 524	16-Jan-21	620141654/001316	ANT-III	620141654/001316
4	WANDIS SARDI	M	23-Sep-1996	INDONESIAN	G-02814	23-Mar-2021	THIRD OFFICER	621152135	No. 088	26-Nov-20	621152135/001316	ANT-III	621152135/001316
5	DEWI NINGSI SUGEDA	M	29-Sep-1996	INDONESIAN	F-02755	23-Mar-2021	THIRD OFFICER	621152135	No. 078	26-Nov-20	621152135/001316	ANT-III	621152135/001316
6	DEWI NINGSI SUGEDA	M	29-Sep-1996	INDONESIAN	F-02755	23-Mar-2021	THIRD OFFICER	621152135	No. 078	26-Nov-20	621152135/001316	ANT-III	621152135/001316
7	SIKANGULAN	M	10-Oct-1980	INDONESIAN	G-03620	26-Feb-2022	SECOND ENGINEER	620214367	No. 470	12-Nov-20	620214367/001316	AT-I	620214367/001316
8	SAHANI	M	14-Mar-1980	INDONESIAN	G-01484	4-Aug-2022	THIRD ENGINEER	620064640	No. 009	04-Nov-20	620064640/001316	AT-II	620064640/001316
9	HAIJA ANDHIA MIRONI	M	10-Jul-1993	INDONESIAN	F-02817	17-Mar-2022	THIRD ENGINEER	621144819	No. 027	09-Aug-20	621144819/001316	AT-III	621144819/001316
10	GALUM DICRY MAHERINDA	M	2-Jan-1993	INDONESIAN	F-026073	15-Mar-2022	PLUMBER ENGINEER	620134580	No. 133	24-Nov-20	620134580/001316	AT-III	620134580/001316
11	KAUS GUMILAN	M	29-Jan-1992	INDONESIAN	F-026395	15-Mar-2022	ELCTRICIAN	621155198	No. 015	08-Oct-20	621155198/001316	ETO	621155198/001316
12	KAUS GUMILAN	M	29-Jan-1992	INDONESIAN	F-026395	15-Mar-2022	ELCTRICIAN	621155198	No. 015	08-Oct-20	621155198/001316	ETO	621155198/001316
13	KAUS GUMILAN	M	29-Jan-1992	INDONESIAN	F-026395	15-Mar-2022	ELCTRICIAN	621155198	No. 015	08-Oct-20	621155198/001316	ETO	621155198/001316
14	RAMHATI LILAH	M	18-Jul-1976	INDONESIAN	F-262801	3-Mar-2022	PLUMBER	620095812	No. 531	25-Mar-21	620095812/001316	ABIE	620095812/001316
15	FAHRIARIS	M	13-Oct-1989	INDONESIAN	E-031309	10-Mar-2022	FIRES	620111412	No. 532	25-Mar-21	620111412/001316	ABIE	620111412/001316
16	SEWANTO	M	12-Dec-1989	INDONESIAN	D-014943	10-Mar-2022	FIRES	620093199	No. 648	11-Dec-20	620093199/001316	ABIE	620093199/001316
17	SAWALU BAHRI	M	12-Dec-95	INDONESIAN	F-243475	24-Aug-21	AB 2	620094827	No. 045	04-Feb-21	620094827/001316	ABIE	620094827/001316
18	MUHAMMAD NUR	M	30-Mar-85	INDONESIAN	E-02920	09-Mar-21	AB 3	620160297	No. 534	25-Mar-21	620160297/001316	ABIE	620160297/001316
19	ZENAL KHORIN	M	08-Sep-1996	INDONESIAN	F-026742	30-Sep-21	AB 1	621152135	No. 029	08-Sep-21	621152135/001316	ABIE	621152135/001316
20	ZENAL KHORIN	M	08-Sep-1996	INDONESIAN	F-026742	30-Sep-21	AB 1	621152135	No. 029	08-Sep-21	621152135/001316	ABIE	621152135/001316
21	BAWU CHRISTIAN	M	30-Sep-1991	INDONESIAN	E-065279	25-Sep-2021	CHIEF 2	621152135	No. 033	08-Sep-20	621152135/001316	AT-IV	621152135/001316
22	ADITYA SETIYANI	M	5-Mar-1993	INDONESIAN	F-028945	10-Mar-2022	CHIEF COOK	620131422	No. 034	08-Oct-20	620131422/001316	ABIE	620131422/001316
23	ICHAELIS DOANUNDO	M	15-Mar-1993	INDONESIAN	F-026458	21-Mar-2022	STEWARD	621164697	No. 305	04-Nov-20	621164697/001316	ABIE	621164697/001316
24	ICHAELIS DOANUNDO	M	15-Mar-1993	INDONESIAN	F-026458	21-Mar-2022	STEWARD	621164697	No. 305	04-Nov-20	621164697/001316	ABIE	621164697/001316
25	ICHAELIS DOANUNDO	M	15-Mar-1993	INDONESIAN	F-026458	21-Mar-2022	STEWARD	621164697	No. 305	04-Nov-20	621164697/001316	ABIE	621164697/001316
26	ICHAELIS DOANUNDO	M	15-Mar-1993	INDONESIAN	F-026458	21-Mar-2022	STEWARD	621164697	No. 305	04-Nov-20	621164697/001316	ABIE	621164697/001316
27	ALYA MARIS ASTAD	M	15-Mar-1998	INDONESIAN	F-294695	15-Oct-2022	CADRE ENGINE	621191257	No. 022	03-Sep-20	621191257/001316	EST	621191257/001316
28	ALYA MARIS ASTAD	M	15-Mar-1998	INDONESIAN	F-294695	15-Oct-2022	CADRE ENGINE	621191257	No. 022	03-Sep-20	621191257/001316	EST	621191257/001316
29	YUSEF SUHERJO	M	7-Jul-1998	INDONESIAN	F-290653	21-Mar-2022	CADRE ENGINE	621191259	No. 023	03-Sep-20	621191259/001316	EST	621191259/001316
30	YUSEF SUHERJO	M	7-Jul-1998	INDONESIAN	F-290653	21-Mar-2022	CADRE ENGINE	621191259	No. 023	03-Sep-20	621191259/001316	EST	621191259/001316
31	DANAS TRIYANA PRATIYAMA TRIYANA	M	22-Mar-2003	INDONESIAN	G-01020	22-Mar-2022	CADRE ENGINE	621193804	No. 077	02-Mar-21	621193804/001316	EST	621193804/001316
32	YUSEF SUHERJO	M	7-Jul-1998	INDONESIAN	F-290653	21-Mar-2022	CADRE ENGINE	621191259	No. 023	03-Sep-20	621191259/001316	EST	621191259/001316

Asatour/Kepa
 CAPT. BOTZAN
 MANAGER AT ACCREDITATION DIVISION

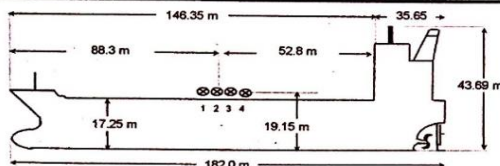
LAMPIRAN 2 VESSEL PARTICULAR MT. SUCCES PEGASUS

SHIP'S PARTICULARS

NAME	SUCCESS PEGASUS XXXVI	KEEL LAID	3-Jul-98	SATELLITE COMMUNICATION	
CALL SIGN	JZDI	LAUNCHED	22-Oct-98	SAT B	INMARSAT-C
FLAG	INDONESIA	DELIVERED	9-Jun-99	E-MAIL	mailto:succespegasus38@joboemast.com
PORT OF REGISTRY	JAKARTA	SHIPYARD	DALIAN SHIPYARD, CHINA	PHONE	870-352500362 / 773207837
OFFICIAL NUMBER	514318	1/29/2013	AS OCEANIA	FAX	337 380 012
IMO / LLOYDS NUMBER	9184538	2/24/2012	ST. KATHARINEN	TELEX	337 380 014
CLASS SOCIETY	G.L - DNV			MMSI	525007290
CLASS NOTATION	100 A5.ESP IW ERS NLS SPM1 T3D21.Oil Tanker with Double Hull, MC AUT IGS				
P & I CLUB	NORTH OF ENGLAND				

OWNERS	PT. SUKSES MARITIME LINE, Jl. Mangga Dua Dalam Block J, No. 5 - 7, Jakarta 10730 (Tel: +62-021-6128233, Fax: +62-021-6128360)
OPERATORS	PT. VEKTOR MARITIM - PLAZA MAREIN 21st FLOOR, SUDIRMAN PLAZA, JL JEND SUDIRMAN, KAV 76-78, JAKARTA 12910 INDONESIA

PRINCIPAL DIMENSIONS	
LOA	182.00 M
LBP	174.00 M
BREADTH (Extreme)	30.00 M
DEPTH (molded)	17.25 M
HEIGHT (maximum)	43.69 M
BRIDGE FRONT - BOW	146.35 M
BRIDGE FRONT - STERN	35.65 M
BRIDGE FRONT - MFOLD	52.80 M



TONNAGE	REGD	SUEZ	PANAMA
NET	9,783	23,030.00	20,970.00
GROSS	23,781	26,274.00	
GROSS Reduced (Rn.13495)	NA		

LOAD LINE INFORMATION	FREEBOARD	DRAFT	DWT
TROPICAL	5.014 m	12.268 m	44,974 mt
SUMMER	5.264 m	12.018 m	43,760 mt
WINTER	5.514 m	11.768 m	42,550 mt
LIGHTSHIP	1.479 m	2.478 m	9,316 mt
NORMAL BALLAST COND	9.770 m	7.498 m	22,398 mt
SEGR'D BALLAST COND	8.038 m	9.23 m	30,478 mt
DWT WITH SBT ONLY		39,794 mt	
FWA		274 mm	
TPC @ Summer draft		48.85/TPCI	

TANK CAPACITIES (cbm)			
CARGO TANKS (95 %)		BLST TKS (100 %)	
CT	Capacity	TANK	P S
CT 1	4098.6	WBT 1	1641.5 1841.4
CT 2	5896.3	WBT 2	1323.4 1278.0
CT 3(S)	3642.1	WBT 3	1323.8 1281.3
CT 3(P)	3324.4	WBT 4	1885.0 1808.1
CT 4C	7080.7	WBT 5	1291.3 1280.3
CT 5(S)	3642.1	FW Tank (S)	92.6
CT 5(P)	3324.4	FW Tank (P)	209.0
CT 6	7068.7	Drinking Wtr Tk	116.4
CT 7	6993.6	FPT	1511.1
SLOP (S)	730.9	APT	657.6
SLOP (P)	781.6		
TOTAL	48283.4	TOTAL	418
H. Level Alarm	95%	Level gauge	SKARPENORD GAJING
Overfill Alarm	98%		

MACHINERY / PROPELLER / RUDDER	
MAIN ENGINE	DALIAN-B & W 6S50MC
M.C.R.	7859KW(10693 BHP)x120RPM
N.C.R.	7073KW(9616 BHP)x115.9RPM
MAX CRITICAL RANGE	59 - 72 RPM
AUX. BOILER (1 unit)	AALBORG
GEN (TAYO ELECTRIC)	560 kW, 450 V - 2 UNITS
EMCY GENERATOR	M.A.N DIESEL ENGINE
PROPELLER	FIXED PITCH
RUDDER	SEMI SPADE
STEERING GEAR	ROTARY VANE TYPE
FW GENERATOR CAP	20 MT/DAY

BUNKER TANKS	
1 FOT.S	242 cum
1 FOT.P	235.2 cum
2 FOT.S	428.2 cum
2 FOT.P	372.3 cum
FO SET	56 cum
F.O SER	51.7 cum
DOT	4.3 cum
DOT.S	74.3 cum
DOT.P	44.7 cum
DO SER	13.8 cum
DO SET	15.5 cum

WINCHES / WINDLASS / ROPES / EMERGENCY TOWING			
	FWD	AFT	PARTICULARS
WINCHES	3	3	100 KW, 48 T, 15 M / min
MRG ROPE	8	8	NYLON MULTIFILAMENT 220m x 65mm
Winch BHC			47 T
WINDLASS	2		HYD-PUMP UNIT 2,270, 2 x 65 KW
FIRE WIRE	1	1	
ANCHOR	2		WEIGHT 7.8 MT, Shackles 11 on P/10 on S
EMG. TOWING	1		SWL 200 T, PAW TYPE, CHAFING CHAIN 76 mm, FAIRLEAD 600mm x 450mm
		1	SWL 100 T, WIRE, TOWING PENNANT 50 m x 62 mm

CARGO AND BALLAST PUMPING SYSTEM			
MAIN PUMPS	NO.	CAPACITY	HEAD RPM
CARGO OIL P/P's	4	900 cbm/hr	125 M 1780
STRIPPING PUMP	1	300 cbm/hr	125 M
CARGO EDUCTOR	1	320 cbm/hr	120 M
BALLAST P/P's	1	2000cbm/hr	30 M 1200
BALLAST ED'TR	1	100 cbm/hr	12 Bar
CARGO HOSE CRANES			
1 Nos x 10 T			

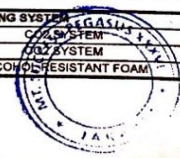
LIFE BOATS	
2 x 32 Persons	
6.58 m, 6 kts spd	
Water cooled Engine	
LIFE RAFTS	
4 x 20Pers/ 1 x 6Pers	
PROV. CRANE	
1 Nos x 3 T	

MANIFOLD ARRANGEMENT (400 mm / Steel)	
Distance of cargo manifold to cargo manifold	2000 mm
Distance of cargo manifold to vapour return manifold	4000 mm
Distance of manifolds to ship's rail	4450 mm
Distance of spill tray grating to centre of manifold	900 mm
Distance of main deck to centre of manifold	1900 mm
Distance of main deck to top of rail	1000 mm
Distance of top of rail to centre of manifold	900 mm
Distance of manifold to ship side	4600 mm
Distance of manifold from keel	19.18 m

IG / VAPOR EMISSION / VENTING	
IG BLOWER CAPACITY (2 nos)	2 X 4500 cbm/hr
P/V VALVE PR./ VAC. SETTING	1400 / 350mm wg
P/V BREAKER PR./VAC. SETTING	1800 / 700mm wg

MAX. LOADING RATE	
PER TANK	2320 cbm/hr

FIRE FIGHTING SYSTEM	
ENGINE ROOM	CO2 SYSTEM
PUMP ROOM	FOAM SYSTEM
CARGO/DECK AREA	ALCOHOL RESISTANT FOAM



LAMPIRAN 4 BERITA ACARA

VOY: 02/ D2/ 2021

BERITA ACARA

Kami yang bertanda tangan di bawah ini, Nakhoda MT.SUCCESS PEGASUS XXXVI

Nama : Capt. Sofyan
Kapal : MT.SUCCESS PEGASUS XXXVI
CallSign : JZDI
IMO No. : 9164536
Bendera : Indonesia

Dengan menyatakan bahwa:

Hari ini tanggal 15 Maret 2021 kapal melakukan kegiatan bongkar muatan di jetty 2 Pertamina Tg.Gerem. Start commence Disch pukul 15.06 LT. Kapal telah di lakukan Line up dengan benar dan cargo mulai di pompa keluar sampai manifold pressure gauge menunjuk angka 7 kg/cm², sesuai dengan disch Agreement yang sudah di sepakati. Pada Pukul 15.30 I.T telah terjadi kebocoran pada manifold. Setelah mengetahui kondisi tersebut, ABK jaga menginfokan ke Muallim jaga untuk menghentikan sementara operasi pembongkaran.

Demikian pernyataan dari kami dan di buat dengan sebenarnya

Tg.Gerem, 15 Maret 2021

Di buat Oleh,


Capt. Sofyan
Nakhoda
Dan ichsandra
Loading Master
Ginanjar Susilo R
Chief Officer

LAMPIRAN 5 TUGAS KERJA DECK CREW



PT. EQUATOR MARITIME

Form : EM.022/DPA
 Issued : 01.2012
 Revised : 10.2018

TUGAS KERJA DECK CREW DALAM PROSES BONGKAR MUAT

- A. CO /MUALIM 1 : MEMBUAT STOWAGE PLAN, MENYIAPKAN DOKUMEN CARGO, MELAKUKAN PERHITUNGAN MUATAN
- B. PERWIRA JAGA : MEMPERSIAPKAN LINE CARGO DI CCR, MENGHITUNG LOADING RATE SETIAP JAM, MEMPERHATIKAN ULLAGE DISETIAP TANKI MENGIKUTI STOWAGE PLAN MUALIM I, MENGAMATI LISTING DAN TRIM KAPAL
- C. BOASTWAIN / BOSUN : MEMPERSIAPKAN ALAT PEMADAM KEBAKARAN DAN MEMPERSIAPKAN MANIFOLD
- D. PUMP MAN / JURU POMPA : MEMPERSIAPKAN VALVE DEBALASTING DAN BALASTING DI RUANG POMPA, MENGONTROL KEADAAN DI RUANG POMPA, MENGUKUR ULLAGE TANKI SETELAH PEMUATAN DAN PEMBONGKARAN
- E. AB / JURU MUDI : MEMBANTU BOSUN MEMPERSIAPKAN MANIFOLD, MENYIAPKAN VALVE DI DECK MENGUKUR ULLAGE TANKI SETIAP JAM DI DECK

LAMPIRAN 6

TANKER VESSEL PROSEDURE (SOP)



PT. EQUATOR MARITIME

Form : EM.086/D
 Issued : 01.2011
 Revised : 10.2011

TANKER VESSEL'S PROCEDURE BEFORE DISCHARGING / SEBELUM PEMBONGKARAN DILAKSANAKAN

- A Pastikan Kran Overboard di pump room dan sea chess tertutup dan di ikat
- B Pastikan flanges tertutup pada overboard /kran sea chess pada posisi tertutup
- C Pastikan semua lubang pembuangan di main deck tertutup dengan kuat
- D Pastikan Shaft Pompa Cargo sudah diputar & diperiksa plug nya sebelum di pakai
- E Pastikan kran pipa Drop di tutup
- F Pastikan high / high high level alarm sudah di ON dan test
- G Pastikan Alarm got di pump room sudah di test sebelum kegiatan di mulai
- H Pastikan Emergensi stop untuk semua pompa cargo siap
- I Pastikan semua ventilasi tanki cargo dan Inert Gas System-jika ada / sudah terbuka Dan sudah di atur untuk operasi bongkar
- J Pastikan sambungan manifold terpasang dengan rapat
- K Pastikan flanges dari manifold yang tidak terpakai sudah tertutup dan di baut
- L Pastikan Semua kran pengering pada manifold tertutup dan plug terpasang
- M Pastikan semua kran drop line di atas deck sudah tertutup
- N Pastikan kipas pump room berjalan
- O Pastikan bak penampungan kebocoran berada di bawah sambungan Muatan dan Bunker
- P Pastikan wilden pump terpasang , earthed dan siap pakai

LAMPIRAN 7
HASIL TURNITIN

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK SIMILIARITY
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 1073/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/01/2023**

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

Nama : DIMAS DIYAN PRATAMA PUTRA
NIT : 551811136831 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PROSES BONGKAR MUAT MUATAN
MARINE FUEL OIL (MFO) GUNA MENGHINDARI DELAY
DI MT.SUCCES PEGASUS XXXVI

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 14 %* (Empat Belas 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, 25 Januari 2023

KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



MERY MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

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

Lampiran 8 Hasil Wawancara 1

Identitas Responden:

No Responden : 01

Nama Responden : Capt Sofyan

Jabatan : Nakhoda

Jenis kelamin : Laki-Laki

Pertanyaan: Mohon izin bertanya Capt, bagaimana bisa terjadi kebocoran pada manifold di MT. SUCCES PEGASUS XXXVI?

Jawab: Hal ini disebabkan oleh kurangnya pemahaman terhadap crew yang di atas kapal sehingga terjadinya kebocoran pada manifold kemudian crew juga menganggap sepele masalah pemahaman terhadap manifold serta kejadian ini sudah biasa terjadi pada kapal ini sehingga sudah sering terjadinya keterlambatan saat proses bongkar muat di MT. SUCCES PEGASUS XXXVI.

Pertanyaan: Iya capt, bagaimana cara agar bisa menanggulangi masalah ini capt?

Jawab: Oleh karena itu, perlu dilaksanakan pengarahan pada crew setiap sebulan sekali untuk meningkatkan kesadaran mereka agar masalah ini tidak terjadi lagi. Bukan hanya itu, pengawasan dari

perwira yang bertanggung jawab juga harus ditingkatkan, mungkin jika ada crew yang bekerja tidak sesuai dengan prosedur bisa diberikan hukuman supaya crew lebih berhati-hati dalam bekerja. Nanti kita akan adakan Latihan proses bongkar muat terhadap crew yang ada dikapal.



Lampiran 9 Hasil Wawancara 2

Identitas Responden :

No Responden : 02

Nama Responden : Ginanjar Susilo R

Jabatan : Chief Officer

Jenis Kelamin : Laki-Laki

Pertanyaan : Mohon izin Chief, mengapa bisa terjadinya kebocoran pada manifold chief? Apakah prosedur yang diterapkan belum sesuai Chief?

Jawab : Kebocoran pada manifold disebabkan oleh crew yang tidak menerapkan prosedur pada saat proses bongkar muat. Berdasarkan SOP perusahaan tentang prosedur sebelum pembongkaran di point j, hal ini membuktikan bahwa ABK yang berjaga belum sepenuhnya paham tentang proses pembongkaran sesuai dengan SOP. Untuk SOP perusahaan sebelum pembongkaran menurut ISGOTT adalah bahwa sambungan manifold harus dipasang dengan cermat dan kencang untuk sambungan yang aman.

Pertanyaan : Mohon izin chief, apakah crew sudah pernah tau mengenai SOP saat proses bongkar muat chief?

Jawab : Sebelum crew bekerja di atas kapal pasti sudah tau mengenai SOP pembongkaran yang akan diterapkan apalagi crew yang sudah memiliki sertifikat. Maka dari itu perlu diberikan evaluasi terhadap

crew jika ada crew yang bekerja dengan optimal. Sebagai contoh jika ada crew yang tidak disiplin seperti bekerja tidak mematuhi aturan dan tidak ada inisiatif untuk membantu bosun disaat bosun melakukan pekerjaan berat.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Dimas Diyan Pratama Putra
2. Tempat, Tanggal Lahir : TanjungPinang, 22 Mei 2000
3. NIT : 551811136 N
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-laki
6. Golongan darah : O
7. Alamat : Jl Perintis No.47, Kec.Bukit Bestari,Kel.Seijang
TanjungPinang, Kepulauan Riau
8. Nama Orang Tua
 - 8.1 Ayah : -
 - 8.2 Ibu : Diana Destiyawati
9. Alamat : Jl Perintis No.47, Kec.Bukit Bestari,Kel.Seijang
TanjungPinang, Kepulauan Riau
10. Riwayat Pendidikan
 - 10,1 SD : SDN 004 TanjungPinang (2006-2012)
 - 10.2 SMP : SMPN 4 TanjungPinang (2012-2015)
 - 10.3 SMA : SMAN 2 TanjungPinang (2015-2018)
 - 10.4 Perguruan Tinggi : PIP Semarang (2018-2023)
11. Praktek Laut : PT. Soechi Lines