



**ANALISIS KETERLAMBATAN BONGKAR MUAT PADA
KAPAL MV. FLORA DELMAS DI PELABUHAN
MADANG DAN PORT MORESBY, PAPUA NEW GUINEA**

SKRIPSI

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

Oleh

OKY RHEJZA PAHLEVI

551811126601 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2023

HALAMAN PERSETUJUAN
ANALISIS KETERLAMBATAN BONGKAR MUAT PADA KAPAL
MV. FLORA DELMAS DI PELABUHAN MADANG DAN PORT
MORESBY PAPUA NEW GUINEA

Disusun Oleh:

OKY RHEJZA PAHLEVI
NIT. 551811126601 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, Juli 2023

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

Dr. Capt. ILHAM ASHARI, S.Si.T , M.M.

Mar .
Pembina (IV/a)
NIP. 19791129 200502 1 001

JANNY ADRIANI DJARI, S.ST ., M.M

Penata Tk. I (III/c)
NIP. 19800118 200812 2 002

Mengetahui,
KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA

YUSTINA SAPAN, S.Si.T., M.M.

Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Keterlambatan Bongkar Muat Pada Kapal MV. Flora Delmas Di Pelabuhan Madang dan Port Moresby Papua New Guinea” karya,

Nama : OKY RHEJZAPAHLEVI

NIT : 551811126601 N

Program Studi : D.IV NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal2023

Semarang,2023

PENGUJI

Penguji I : **Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO., M.Si.**
Penata Tingkat I (IV/b)
NIP. 19710521 199903 1 001

Penguji II : **Dr. Capt. ILHAM ASHARI, S.Si.T, M.M, M.Mar.**
Pembina (IV/a)
NIP. 19791129 200502 1 001

Penguji III : **IMAM SAFI'I, S.Si. T., M.Si.**
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19771222 200502 1 001

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19730704 199803 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : OKY RHEJZA PAHLEVI

NIT : 551811126601 N

Program Studi : D.IV NAUTIKA

Skripsi dengan judul “Analisis Keterlambatan Bongkar Muat Pada Kapal MV. Flora Delmas Di Pelabuhan Madang Dan Port Moreby Papua New Guinea”.

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, juli 2023

Yang menyatakan,

OKY RHEJZA PAHLEVI
NIT. 551811126601 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Petarung terhebat adalah bukan dia yang mampu mengalahkan beribu pasukan.
Melainkan dia yang mampu mengalahkan nafsu dan egonya sendiri.
2. *Life without love is nothing. But if you lets love control your life, you will see what will happen with your life.*
3. *Every people have their own dark side. Its your choice die in the dark or glowing in the dark.*

Persembahan:

1. Kedua orang tua saya, Bapak suryo purwito dan Almarhumah ibu saya tercinta Ibu sri utami yang senantiasa memberi dukungan dan doa dalam hidup peneliti.
2. Keluarga dan saudara serta teman-teman peneliti.
3. Dr. Capt. Ilham Ashari dan Ibu Janny Adriani Djari selaku dosen pembimbing.
4. Almamater PIP Semarang.
5. Alders harimonda selaku senior dan juga Mualim 3 saya di atas kapal mv. Flora Delmas yang selalu memberikan dukunga..
6. Teman-teman angkatan 55 & 56 terkhusus kasta JAJUNG.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PRAKATA

Puji serta syukur peneliti panjatkan kehadiran Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa atas segala nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “Analisis Keterlambatan Bongkar Muat Pada Kapal MV. Flora Delmas Di Pelabuhan Madang Dan PortMoresby Papua New Guinea”.

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, peneliti banyak menemui rintangan dan hambatan. Namun semua dapat diselesaikan berkat doa, bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh sebab itu, dalam kesempatan ini peneliti ingin memberikan rasa hormat dan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Papa, Mama, dan Adik tercinta yang selalu memberikan doa, kasih sayang, dan dukungan sepanjang waktu.
2. Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Yustina Sapan, S.Si.T., M.M. selaku Ketua Program Studi Nautika PIP Semarang

4. Dr. Capt. Ilham Ashari, S.Si.T., M.M, M.Mar. selaku Dosen Pembimbing materi penyusunan skripsi.
5. Ibu Janny Adriani Djari, S.ST., M.M selaku Dosen Pembimbing penulisan penyusunan skripsi.
6. Seluruh dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada peneliti dalam melaksanakan pendidikan di PIP Semarang.
7. PT. Bernhard Schulte Managemen kapal MV. Flora Delmas yang telah membimbing peneliti dan telah memberikan ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada peneliti untuk melaksanakan prala (praktik laut).
8. Segenap teman-teman kelas Nautika Bravo, teman-teman kasta Jajung, serta saudara seperjuangan Angkatan 55.
9. Almarhumah ibu Sri Utami selaku mama saya tercinta yang selalu percaya pada saya akan menjadi orang yang membanggakan keluarga. Terimakasih atas kasih sayang dan suport yang selalu mama berikan.
10. Alders harimonda sebagai Mualim 3 saya di atas kapal MV. Flora Delmas yang telah membimbing saya dan memberikan suport yang luar biasa.
11. Seluruh pihak yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu.

Peneliti berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri sendiri dan orang lain serta dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan. Serta peneliti dapat menyempurnakan penelitian ini.

Semarang, Juli 2023

Penulis

OKY RHEJZA PAHLEVINIT.

551811126601 N

ABSTRAKSI

Okky Rhejza Pahlevi, NIT. 551811126601 N, 2023, “*Analisis Keterlambatan Bongkar Muat Pada Kapal MV. Flora Delmas Di Pelabuhan Madang Dan Port Moresby Papua New Guinea*”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing (I): Dr. Capt. Ilham Ashari, S.Si.T., M.M, M.Mar., Pembimbing (II): Janny Adriani Djari, S.ST ., M.M

Bongkar muat merupakan kegiatan pemindahan barang atau muatan dari kapal ke pelabuhan menuju ke tempat penyimpanan atau dari pelabuhan menuju ke kapal. Dengan demikian, selain kapal pelabuhan juga menjadi faktor yang sangat penting guna menunjang kelancaran proses bongkar muat, terutama pada pelabuhan kapal container yang membutuhkan alat-alat berat untuk mendukung berjalanya proses bongkar muat, maka peralatan yang memadai serta terawat sangat di butuhkan untuk mengurangi atau mencegah keterlambatan dalam proses bongkar muat. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor, dampak, serta upaya untuk menanggulangi proses bongkar muat.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, data dikumpulkan melalui observasi, wawancara, dan studi pustaka. Data yang ada kemudian dianalisis secara kualitatif untuk menjawab rumusan masalah. Peneliti menggunakan metode triangulasi, dimana metode analisa yang digunakan untuk menganalisa faktor-faktor penyebab terjadinya keterlambatan proses bongkar muat, dampak yang ditimbulkan, dan upaya yang dilakukan untuk meminimalisir atau mencegah terjadinya keterlambatan proses bongkar muat.

Hasil penelitian menunjukkan hal yang menyebabkan keterlambatan bongkar muat di pelabuhan Madang dan Port Moresby adalah kurangnya perawatan dan jumlah alat yang tidak memadai serta keterampilan SDM yang kurang memadai. Jika perawatan tidak dilaksanakan dengan baik, maka akan berdampak pada kerusakan pada peralatan bongkar muat, keterlambatan operasi kapal, dan kerugian biaya terhadap pihak charter dan perusahaan. Upaya yang harus dilakukan adalah melakukan pembaharuan kepada alat alat yang sudah tidak layak pakai dan melakukan perawatan secara berkala, serta memberikan edukasi kepada pekerja pelabuhan mengenai pentingnya bekerja sesuai prosedur dan disiplin dalam bekerja.

Kata Kunci: Analisis, keterlambatan, bongkar muat

ABSTRACT

Pahlevi, Oky Rhejza, NIT. 551811126601 N, 2023, “*Analysis of loading and unloading delays on MV. Flora Delmas in Madang Port and Port Moresby, Papua New Guinea*”, Thesis, Diploma IV Program, Nautical Department, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor (I): Dr. Capt. Ilham Ashari, S.Si.T., M.M, M.Mar., Advisor (II): Janny Adriani Djari, S.ST., M.M.

Loading and unloading is the activity of moving goods or cargo from ship to port to storage or from port to ship. Thus, in addition to the port ship is also a very important factor to support the smooth loading and unloading process, especially in container ship ports that require heavy equipment to support the loading and unloading process, so adequate and well-maintained equipment is needed to reduce or prevent delays in the loading and unloading process. This study aims to determine the factors, impacts, and efforts to overcome the loading and unloading process.

This research uses a qualitative descriptive method, data collected through observation, interviews, and literature studies. The data were then analyzed qualitatively to answer the problem formulation. Researchers use the triangulation method, which is the analysis method used to analyze the factors that cause delays in the loading and unloading process, the impacts caused, and the efforts made to minimize or prevent delays in the loading and unloading process.

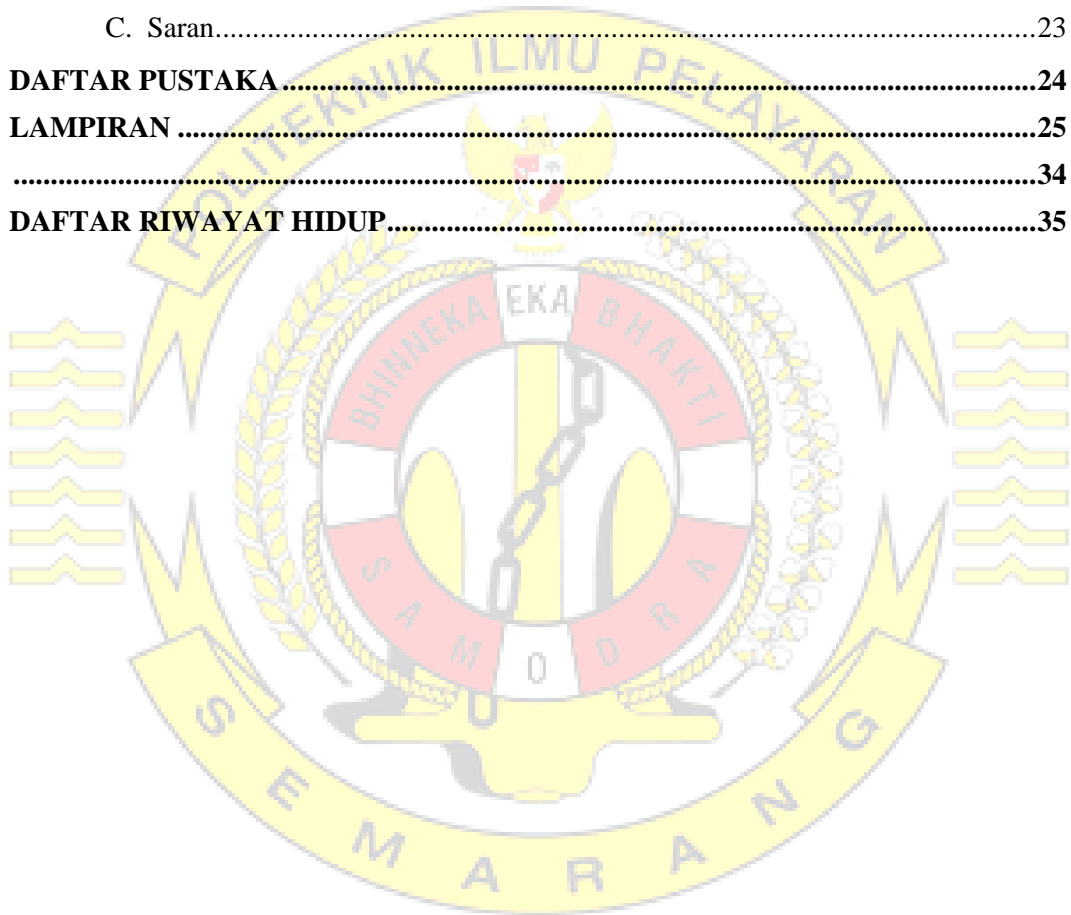
The results showed that the things that cause delays in loading and unloading at the ports of Madang and Port Moresby are lack of maintenance and inadequate number of tools and inadequate human resource skills. If maintenance is not carried out properly, it will have an impact on damage to loading and unloading equipment, delays in ship operations, and cost losses to charter parties and companies. Efforts that must be made are to renew tools that are no longer suitable for use and carry out regular maintenance, and provide education to port workers about the importance of working according to procedures and discipline at work.

Keywords: Analysis, latness, loading and unloading

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian	4
C. Perumusan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Penelitian	6
BAB II	8
KAJIAN TEORI	8
A. Deskripsi Teori	8
B. Kerangka Penelitian	20
BAB III	Error! Bookmark not defined.
METODE PENELITIAN	Error! Bookmark not defined.
A. Metode Penelitian	Error! Bookmark not defined.
B. Tempat Penelitian	Error! Bookmark not defined.
C. Sampel Sumber Data Penelitian	Error! Bookmark not defined.
D. Teknik Pengumpulan Data	Error! Bookmark not defined.
E. Instrumen Penelitian	Error! Bookmark not defined.
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	Error! Bookmark not defined.
G. Pengujian Keabsahan Data	Error! Bookmark not defined.
BAB IV	Error! Bookmark not defined.
HASIL PENELITIAN	Error! Bookmark not defined.

A. Gambaran Konteks Penelitian	Error! Bookmark not defined.
B. Deskripsi Data	Error! Bookmark not defined.
C. Temuan	Error! Bookmark not defined.
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
BAB V	22
PENUTUP	22
A. Simpulan	22
B. Keterbatasan Penelitian	23
C. Saran.....	23
DAFTAR PUSTAKA	24
LAMPIRAN	25
.....	34
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	35



DAFTAR GAMBAR

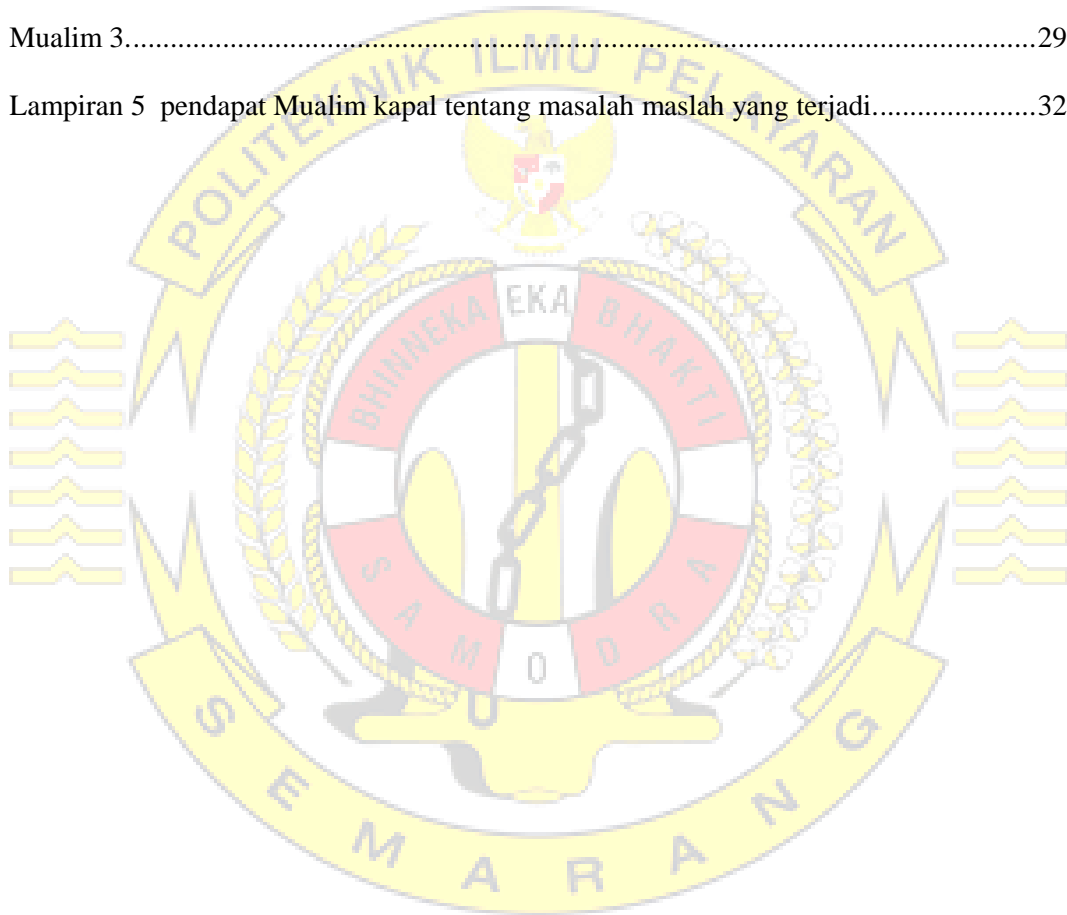
Gambar 2. 1 Skema Stabilitas Kapal.....	12
Gambar 2. 2 Kerangka pikir.....	20
Gambar 3. 1 Diagram triangulasi teknik.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 1 MV. Flora Delmas.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 2 Ship particular MV Flora Delmas	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 3 Crane di pelabuhan Port Moresby yang mengalami kerusakan.	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 4 Stevedore yang hendak mengganti Spreader 40 Ft menjadi 20 Ft	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 5 Crane Port Moresby yang mengalami kerusakan	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 6 Gambar Hydraulic Container Telescopic Spreader	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 7 Spreader di pelabuhan Madang.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 8 Stevedore pelabuhan Singapura	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 9 Stevedore pelabuhan Madang yang tidak menggunakan perlengkapan yang sesuai standard.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 10 Gambaran truk yang di pakai di pelabuhan Tanjung Priok(Jakarta, Indonesia).....	Error! Bookmark not defined.

Gambar 4. 11 Truk yang di gunakan di pelabuhan Madang **Error! Bookmark not defined.**



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Ship Particularr	25
Lampiran 2 Crew List	26
Lampiran 3 Cargo Log Book.	27
Lampiran 4 Informasi keterlambatan dari agent melalu pesan yang di sampaikan kepada Mualim 3.....	29
Lampiran 5 pendapat Mualim kapal tentang masalah maslah yang terjadi.....	32



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dalam waktu dan tujuan tertentu dengan perantara sebuah kendaraan yang di gerakan oleh makhluk hidup, maupun mesin. Penjabaran transportasi menurut beberapa ahli adalah sebagai berikut:

1. Menurut Nasution (2008) adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.
2. Menurut Miro (2005) transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, mengerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu
3. Menurut Salim (2000) transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan dan secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain.

Mengingat bahwa perbandingan prosentase wilayah lautan dan daratan di planet bumi adalah sekitar 70% untuk wilayah laut dan 30% untuk wilayah daratan, maka sangat pantas jika transportasi laut menjadi salah satu transportasi yang diunggulkan. Dengan didukung dengan beberapa keuntungan yang disajikan seperti mudah menjangkau daerah pedalaman, mampu menampung

volume muat yang cukup besar, penggunaan bahan bakar efisien, dan menyingkat waktu, dan juga biaya yang dikeluarkan relatif lebih murah.

Kapal adalah salah satu jenis transportasi laut yang menjadi media pengangkutan barang ataupun manusia melalui perairan. Jenis kapal juga beragam, pengelompokan jenis kapal ini didasarkan pada jenis muatan yang diangkut. Beberapa diantaranya yaitu kapal penumpang, kapal kontainer, kapal kargo, kapal tanker, dan lain lain.

Kapal kontainer/peti kemas adalah kapal yang dibangun khusus mengangkut kontainer atau peti kemas ukuran standar. Penempatan peti kemas bersifat seluler, dengan bingkai vertikal. Berukuran mulai dari sekitar 500 TEU hingga sekitar 22.000 TEU. Kontainer dapat memuat kontainer ukuran 20 ft, 40 ft, dan 45 ft. Setiap kapal umumnya mencantumkan kapasitas angkut maksimumnya untuk masing-masing ukuran kontainer.

Kapal peti kemas beroperasi dengan cara yang berbeda dengan *bulker* atau *general cargo ship*. Kapal peti kemas melayari rute tertentu secara rutin, atau disebut pola liner. Kapal yang lebih kecil digunakan sebagai kapal pengumpan (*feeder*) dari/ke daerah pedalaman di sekitar terminal peti kemas utama. Kapal peti kemas yang lebih besar biasanya *gearless* dan memiliki kecepatan lebih dari 25 knot sehingga digunakan dalam pelayaran jarak jauh. Guna menjaga kelancaran pada saat proses bongkar muat perawatan alat penunjang bongkar muat di kapal perlu dilakukan perawatan secara berkala, kru kapal diwajibkan dapat secara profesional menjaga dan merawat segala aspek yang digunakan sebagai penunjang kelancaran bongkar muat agar tidak terjadi keterlambatan selama prosesi bongkar muat.

Keterlambatan proses bongkar muat tidak hanya disebabkan karena ketidaksiapan peralatan ataupun segala dokumen dan aspek penunjang bongkar muat di atas kapal, tetapi dapat juga disebabkan oleh pihak pelabuhan dari segi SDM (Sumber Daya Manusia) atau peralatan penunjang bongkar muat yang tidak sesuai standar. Kegiatan bongkar muat kapal yang mengalami keterlambatan akan merugikan pihak ekspedisi karena kapal yang bersandar dipelabuhan harus membayar sewa perharinya. Akibatnya pihak ekspedisi atau distributor barang akan menaikkan harga jual beli masyarakat yang menurun akibat harga barang yang tinggi.

Faktor dominan penyebab terjadinya keterlambatan bongkar muat di pelabuhan adalah akibat peralatan bongkar muat yang bermasalah faktor peralatan pada pelabuhan mempunyai faktor dominan dalam menentukan proses bongkar muat yang memadai, tanpa peralatan bongkar muat maka proses bongkar muat akan mengalami kendala. Selain faktor yang di sebutkan di atas terdapat juga faktor lain yang mempengaruhi proses bongkar muat yakni adalah pekerja yang tidak memenuhi standarisasi dalam melaksanakan bongkar muat ketika pekerja pelabuhan tidak memiliki kompetensi yang cukup untuk melakukan proses bongkar muat maka sangat memungkinkan bongkar muat akan mengalami kendala dan mengalami keterlambatan yang mengurangi efektivitas waktu dan biaya.

Sebagai contoh khususnya di pelabuhan Madang dan Port Moresby, faktor penyebab terjadinya keterlambatan di dua pelabuhan tersebut adalah peralatan yang sering mengalami kerusakan seperti *crane* yang kerap mengalami *lost power* ketika beroperasi, jumlah *truk* pengangkut peti kemas yang tidak sesuai, *spreader crane* yang belum modern dan beberapa kendala

lainnya. Dengan demikian sudah dapat dipastikan keterlambatan dan kemunduran jadwal terjadi di dua pelabuhan tersebut.

Guna mencegah terjadinya keterlambatan bongkar muat, maka perlu tindakan lebih lanjut untuk mewujudkan kelancaran bongkar muat. Dengan adanya upaya yang dilakukan maka risiko terhambatnya proses bongkar muat di dua pelabuhan tersebut diharapkan dapat terminimalisir.

Sehubungan dengan permasalahan tersebut, maka peneliti memilih judul skripsi: **“ANALISIS KETERLAMBATAN BONGKAR MUAT PADA KAPAL MV. FLORA DELMAS DI PELABUHAN MADANG DAN PORT MORESBY, PAPUA NEW GUINEA”**. Dengan adanya persiapan dan perawatan dengan baik sebelum diadakan proses bongkar muat yang sesuai dengan petunjuk persiapan bongkar muat yang benar diharapkan kegiatan operasi bongkar muat kapal berjalan dengan baik dan lancar.

B. Fokus Penelitian

Terkait dengan terjadinya peristiwa keterlambatan proses bongkar muat di MV. Flora Delmas, maka peneliti berasumsi bahwa diperlukan sebuah penelitian mengenai “Analisis keterlambatan bongkar muat pada kapal MV. Flora Delmas yang terjadi di pelabuhan Madang dan Port Moresby, Papua New Guenia”, yang dirumuskan pada subfokus penelitian dalam hal sebagai berikut:

1. peristiwa keterlambatan proses bongkar muat yang terjadi di MV. Flora Delmas.
2. beberapa penyebab keterlambatan proses bongkar muat yang meliputi faktor dari peralatan dan tenaga kerja di pelabuhan.

3. dampak negatif yang didapat dari peristiwa terlambatnya bongkar muat yang memberikan akibat kerugian kepada banyak pihak.

C. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka permasalahan yang ditemukan dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya keterlambatan bongkar muat di pelabuhan Madang dan Port Moresby?
2. dampak apa yang terjadi jika bongkar muat di pelabuhan Madang dan Port Moresby mengalami keterlambatan?
3. upaya apa yang di lakukan untuk menangani keterlambatan bongkar muat yang terjadi di pelabuhan Madang dan Port Moresby?

D. Tujuan Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan beberapa maksud dan tujuan sebagai berikut:

1. mengetahui apa saja faktor-faktor yang dapat menyebabkan keterlambatan proses bongkar muat pada kapal MV. Flora Delmas di pelabuhan Madang dan Port Moresby.
2. mengetahui dampak/akibat dari keterlambatan proses bongkar muat di kapal MV. Flora Delmas di pelabuhan Madang dan Port Moresby Papua New Guinea.

3. mengetahui bagaimana upaya menangani keterlambatan proses bongkar muat di pelabuhan madang dan Port Moresby agar proses bongkar muat dapat berjalan dengan optimal.

Hasil dari penelitian ini juga bertujuan agar dapat menjadi rujukan atau saran bagi pihak pelabuhan untuk meningkatkan kinerja pada saat prosesi bongkar muat dan mengatasi keterlambatan bongkar muat yang serupa dengan kondisi di pelabuhan Madang dan Port Moresby melalui sudut pandang peneliti, sehingga dalam proses bongkar muat tidak terjadi keterlambatan dan menimbulkan kerugian bagi pihak terkait.

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan terdapat dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. hasil dari penelitian ini tujuan agar dapat menjadi bahan acuan ataupun pertimbangan bagi pihak pelabuhan atau terminal dalam melaksanakan bongkar muat baik dari tahap persiapan dan pemeriksaan alat hingga tahap pelaksanaan.
2. karya ilmiah ini dapat menjadi ilmu pengetahuan di bidang transportasi laut terutama pada hal-hal yang berhubungan dengan kapal peti kemas yang mengalami keterlambatan di beberapa pelabuhan seperti kondisi yang terjadi di kapal MV. Flora Delmas.
3. untuk meningkatkan pengetahuan serta wawasan bagi peneliti yang didasari oleh pengalaman ketika melaksanakan praktek laut. Dari penelitian ini juga penulis mengetahui beberapa pemicu dan dampak dari peristiwa

keterlambatan proses bongkar muat pada MV. Flora Delmas di pelabuhan Madang dan Port Moresby.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Tujuan deskripsi teori adalah untuk menjabarkan tentang konsep atau teori yang menjadi acuan atau pedoman dalam proses penyusunan sebuah skripsi. maka perlu penguraian lebih lanjut yang peneliti ambil dari beberapa sumber pustaka yang menyinggung tentang pembahasan skripsi yang berjudul “ANALISIS KETERLAMBATAN BONGKAR MUAT PADA KAPAL MV. FLORA DELMAS DI PELABUHAN MADANG DAN PORT MORESBY PAPUA NEW GUINEA“. Yang mana didapatkan beberapa uraian mengenai pengertian yang berkaitan judul tersebut.

1. Pengertian Analisis

Menurut Sugiono (2015: 335), Analisis adalah kegiatan untuk mencari pola, atau cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap sesuatu untuk menentukan bagian, hubungan antar bagian, serta hubungannya dengan keseluruhan.

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), ada beberapa pengertian analisis sebagai berikut:

- a. Penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya).

- b. Penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antarbagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan (bidang manajemen).
- c. Penyelidikan kimia dengan menguraikan sesuatu untuk mengetahui zat bagiannya dan sebagainya (bidang kimia).
- d. Penjabaran sesudah dikaji sebaik-baiknya.
- e. Pemecahan persoalan yang dimulai dengan dugaan akan kebenarannya.

Mengacu pada uraian di atas maka di dapat di simpulkan analisis adalah suatu kegiatan atau aktivitas yang di kerjakan dengan maksud untuk mengurai atau menjabarkan suatu kondisi atau permasalahan dengan detail guna mengetahui akar atau sebab musabab terjadinya suatu kondisi atau permasalahan.

2. Pengertian Keterlambatan.

Pengertian keterlambatan menurut Casey (2013:65) adalah salah satu masalah kinerja yang paling persisten dan salah satu yang paling sulit diubah. Pengertian keterlambatan menurut Ervianto (2011:9) 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 Ervianto (2018) 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.

Berdasarkan sumber diatas maka peneliti mengambil kesimpulan bahwa keterlambatan adalah suatu kegiatan yang tidak dapat memenuhi target jadwal atau waktu yang sudah di tentukan atau mengalami kemunduran jadwal yang di sebabkan oleh alasan tertentu. Hal ini berkaitan dengan peristiwa yang terjadi pada kapal Flora Delmas di pelabuhan Madang dan Port Moresby Papua New Guenea yang mengalami keterlambatan.

3. Pengertian bongkar muat.

Menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia, kata “bongkar” berarti angkat atau turunkan dan bila dirangkai dengan kata muat sehingga menjadi “bongkar muat” berarti mengeluarkan dan memasukkan muatan dari atau ke kapal. Sedangkan kata “muat” Menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia berarti ada ruang untuk diisi, ditempati, dimasuki, dipakai, dapat berisi. Pengertian lain yang ada di dalamnya, berisi atau mengandung.

Menurut Dirk Koleangan (2013:241) dalam buku yang berjudul “Sistem Peti Kemas”, pengertian kegiatan bongkar muat adalah sebagai berikut: Kegiatan Bongkar Muat adalah kegiatan memindahkan barangbarang dari alat angkut darat, dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu cara atau prosedur pelayaran.

Bongkar muat mempunyai tiga kegiatan pokok yaitu;

- a. *Stevedoring* Adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/ tongkang atau memuat barang dari dermaga/ tongkang/ truk kedalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan crane kapal atau *crane* darat 6.
- 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/ lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Bersarkan penjelasan diatas peneliti mendapat kesimpulan bahwa kegiatan bongkar adalah kegiatan memindahkan barang dari kapal ke dermaga atau pelabuhan, Sedangkan muat adalah kegiatan memasukkan barang dari dermaga ke kapal yang mana membutuhkan alat berat seperti *crane* guna menunjang kelancaran dan kesuksesan dalam proses tersebut.

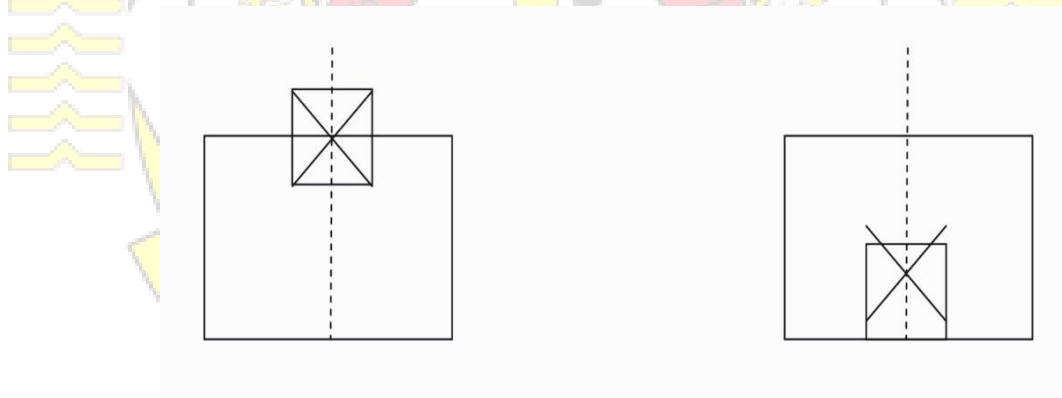
Prinsip Pemuatan Menurut Istopo dalam bukunya yang berjudul Kapal dan Muatannya (2010:1), penataan atau stowage merupakan salah satu bagian yang penting dari ilmu kecakapan pelaut yang penting dilaksanakan di atas kapal. Berikut adalah prinsip pemuatan yang di kemukakan oleh istopo:

1) Melindungi kapal

a) Pembagian muatan secara vertical (tegak)

Menurut Martopo (2014:110), diupayakan agar kapal jangan sampai memiliki stabilitas yang dapat merusak konstruksi kapal dan bahkan kapal bisa tenggelam.

- i. Apabila muatan dipusatkan di atas, stabilitas kapal akan kecil mengakibatkan kapal langsar (*tender*). Yang dapat mengakibatkan kecelakaan pada pelayaran tersebut dan membahayakan keselamatan crew di atas kapal.
- ii. Apabila muatan dipusatkan di bawah, stabilitas kapal besar dan mengakibatkan kapal kaku (*stiff*).



Gambar 2. 1 Skema Stabilitas Kapal

- iii. Menyangkut masalah *trim* (perbedaan sarat atau *draft* depan dan belakang).
- iv. Mencegah terjadinya *hogging*, apabila muatan dipusatkan pada ujung-ujung kapal (palka depan dan palka belakang) dan *sagging*, apabila muatan dipusatkan di tengah kapal (palka tengah).

b) Pembagian muatan secara horizontal

Diupayakan agar pemuatan muatan pada masing-masing palka dari depan sampai belakang harus seimbang, jadi kapal selalu memiliki *trim* sedikit ke belakang, tidak belit atau menurun. Belit adalah suatu keadaan yang diakibatkan karena penempatan muatan dikonsentrasikan pada ujung-ujung kapal, jadi mengakibatkan kapal mudah patah bila mendapat ombak besar pada bagian ujung-ujung kapal tepat pada posisi puncak ombak karena struktur kapal bagian tengah berubah melengkung ke atas. Menurun adalah suatu keadaan dimana muatan dikonsentrasikan pada tengah kapal, mengakibatkan kapal mudah patah bila mendapat ombak besar pada bagian tengah kapal yang tepat pada posisi lembah ombak sedangkan bagian ujung kapal tepat pada puncak ombak, karena konstruksi kapal bagian tengah cembung ke bawah.

i. Pembagian muatan secara *transversal* (melintang)

Mencegah kemiringan kapal apabila muatan banyak di lambung kanan, kapal akan miring ke kanan dan sebaliknya jika muatan banyak di lambung kiri, kapal akan miring ke kiri.

ii. *Deck load capacity* terutama untuk *tween deck*

Adalah kemampuan pada geladak yang berguna untuk menyangga berat pada muatan di atas kapal itu sendiri yang terdapat pada (DLC = *Deck Load Capacity*) terutama untuk geladak antara (*tween deck*).

2) Melindungi muatan dan melindungi kapal dari :

- a) Penanganan muatan .
- b) Pengaruh keringat kapal.
- c) Pengaruh muatan lain .
- d) Pengaruh gesekan dengan kulit kapal.
- e) Pengaruh gesekan dengan muatan lain.
- f) Pengaruh kebocoran muatan.
- g) Pembajakan.
- h) Pencurian.
- i) Untuk dapat melindungi muatan dengan sebaik mungkin.
- j) Pemisah muatan yang sempurna.
- k) Penerapan (dunage) yang tepat sesuai dengan jenis muatannya.

3) Melindungi ABK dan buruh.

Melindungi ABK dan buruh dapat dilakukan dengan melengkapi alat-alat bongkar muat yang sesuai dengan standard sesuai dengan jenis muatan yang dibongkar atau dimuat serta melengkapi ABK dan buruh dengan alat keselamatan. Sehingga dapat mengurangi resiko terjadinya kecelakaan pada saat kegiatan bongkar muat peti kemas di kapal MV.

Flora Delmas.

4) Pemanfaatan ruang muat secara maksimal *full and down*.

- a) Dengan memuat secara maksimal sesuai kapasitas ruang muat adalah untuk membuat broken stowage yang sekecil mungkin.
- b) Penggunaan *tiller cargo*.

- c) Perencanaan ruang muatan yang tepat, pemilihan ruang muat sesuai dengan muatannya.
 - d) Melakukan perhitungan terlebih dahulu sebelum melakukan proses pemuatan.
- 5) Pemuatan secara sistematis.

Terdapat juga prinsip pemuatan secara sistematis guna melindungi muatan dan mencegah terjadinya :

- a) *Long hatch* adalah keterlambatan bongkar muat karena terlambat di salah satu palka.
 - b) *Over carriage* adalah keadaan dimana suatu muatan terbawa melewati pelabuhan bongkarnya, karena kelalian dalam membongkar.
 - c) *Over stowage* adalah keadaan dimana suatu muatan akan dibongkar berada di bagian bawah dari muatan pelabuhan berikutnya.
4. Pengertian kapal.

Menurut tim penyusun referensi kepelabuhan seri 1 pelayaran dan perkapalan (2011:6) dijelaskan bahwa kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang di gerakkan dengan tenaga mekanis, tenaga angin, atau di tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung mekanis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Penjelasan lebih rinci dijelaskan dalam undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menyebutkan 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.” Dengan demikian, kapal tidaklah semata alat yang mengapung saja, namun segala jenis alat yang berfungsi sebagai kendaraan, sekalipun ia berada di bawah laut seperti kapal selam. Kapal juga dapat di kalsifikasikan berdasarkan fungsi dan jenis muatannya. Adapun jenis-jenis kapal yaitu:

- a. Kapal muatan umum (*General Cargo Ship*): untuk memuat muatan berbagai bentuk paking seperti: kotak, *drum*, kawat *roll*, muatan dalam karung (*zak*), *pallet*, dan sejenisnya.
- b. Kapal Tanker (*Tanker Ship*): yaitu kapal yang memuat muatan cair atau gas yang dimampatkan; secara curah, seperti: bensin, solar, minyak mentah (*crude oil*), *palm-oil*, LNG, LPG, dan sebagainya.
- c. Kapal RO-RO Yaitu kapal dengan ‘*ramp*’ di lambung atau di buritan kapal, sehingga mobil/truk dapat langsung naik kekapal tanpa alat bantu muat. Untuk memuat mobil, peti-kemas atau penumpang (*ferry*).
- d. Kapal Peti Kemas (*Container Ship*): yaitu kapal yang memuat muatan kotak berupa petikemas dengan ukuran tetap sesuai ketentuan.

- e. Kapal muatan curah kering (*Bulk Carrier*) Yaitu kapal yang memuat muatan biji-bijian kering secara curah, seperti: Gandum, biji besi, pasir, semen, pupuk (*fertilizer*), tepung terigu, dan sejenisnya.
- f. Kapal penumpang yaitu kapal yang digunakan untuk mengangkut penumpang 100 orang.

MV. Flora Delmas merupakan kapal kontainer atau peti kemas yang terbuat khusus untuk mengangkut peti kemas untuk ukuran standar. Penempatan peti kemas bersifat seluler dengan bingkai vertikal. Berukuran mulai dari sekitar 500 TEU hingga sekitar 22.000 TEU. Adapun, Badan *Internasional Standard Organization* (ISO) telah menetapkan ukuran dari petikemas adalah sebagai berikut : *Container 20' Dry Freight (20 feet)*, *Container 40' Dry Freight (40 feet)* dan *Container 40' High Cube Dry*, sedangkan jenisnya terdiri enam kelompok yaitu : *General Cargo (General Purpos Container, Open-Side Container, Open-Top Container, Ventilated Container)*, *Thermal (Insulated Container, Reefer Container, Heated Container)*, *Tank (bulk liquid, bulk gas)*, *Dry bulk*, *Platform 7 Container (FlatRack Container: Fixed end Type, Collapsible Type)*, *Platform Based Container* atau *Artificial Tween Deck and Specials Container (Cattle Container, Car Container)*. (Aswanti dan Titi Apriyanto,2016).

5. Pengertian pelabuhan.

Menurut Triatmodjo (2010 : 3) Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindungi terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan

fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (*crane*) untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat- tempat.

Menurut Kramadibrata (2012 : 71) Pelabuhan merupakan salah satu simpul dari mata rantai bagi kelancaran angkutan muatan laut dan darat. Jadi secara umum pelabuhan adalah suatu daerah perairan yang terlindungi dari badai/ombak/ arus, sehingga kapal dapat berputar (*turning basin*), bersandar/ membuang sauh dan bongkar muat atas barang dan perpindahan penumpang dapat dilaksanakan.

Menurut undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan: Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

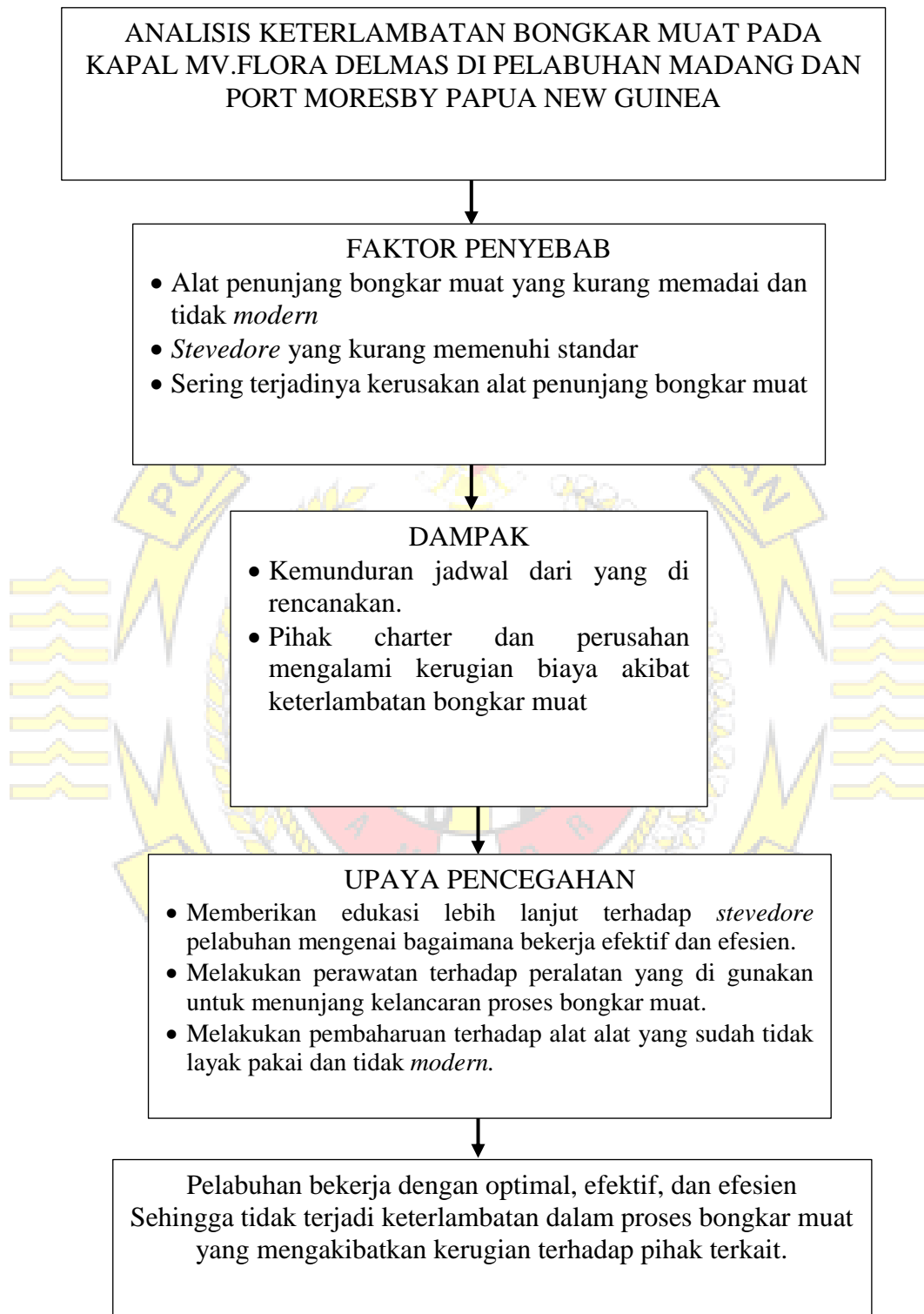
Menurut Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan, yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari 8 daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/

atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi

Pelabuhan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

Berdasarkan pengertian di atas maka peneliti menyimpulkan bahwa pelabuhan adalah suatu tempat yang menjadi pendukung aktivitas perpindahan barang atau muatan dari kapal menuju ke darat. Barang atau muatan di sini adalah segala sesuatu yang menjadi muatan sebuah kapal antara lain adalah peti kemas, muatan cair, *bulk cargo*, orang, besi, timah, dll.

B. Kerangka Penelitian



Gambar 2. 2 Kerangka pikir



BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dilakukan oleh peneliti mengenai keterlambatan bongkar muat yang terjadi pada kapal MV. Flora Delmas pada bab sebelumnya, maka peneliti mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Setelah dilakukan penelitian dalam pelaksanaan proses bongkar muat yang terjadi pada kapal MV. Flora Delmas yang terjadi di pelabuhan Madang dan Port Moresby terdapat beberapa permasalahan antara lain yaitu peralatan bongkar muat di pelabuhan yang kurang memadai, peralatan yang sering mengalami kerusakan, serta pekerja pelabuhan (*Stevedores*) yang kurang profesional merupakan faktor dominan penyebab terjadinya keterlambatan, yang berakibat pada kerugian perusahaan dan pihak charter.
2. Setelah mengetahui permasalahan di atas maka peneliti mendapatkan beberapa hasil yang dapat digunakan sebagai saran ataupun upaya untuk menangani permasalahan di atas yaitu dengan melakukan pembaruan pada setiap alat yang sudah melebihi masa kerjanya, melengkapi peralatan yang dinilai kurang optimal dalam menunjang kelancaran proses bongkar muat, serta memberikan pengarahan lebih lanjut kepada pekerja pelabuhan perihal pentingnya menghargai waktu serta bagaimana bekerja sesuai dengan SOP. Dengan demikian proses bongkar muat akan berjalan lancar tanpa hambatan.

B. Keterbatasan Penelitian

Saat melakukan penelitian pasti ada keterbatasan yang dialami oleh penulis, beberapa keterbatasan penelitian yang penulis alami :

1. Keterbatasan waktu, dimana penulis hanya melakukan penelitian di kapal MV. Flora Delmas selama \pm 8 bulan.
2. Hanya meneliti tentang keterlambatan yang terjadi di pelabuhan Madang dan Port Moresby, Papua New Guenia.

C. Saran

Setelah melakukan penelitian mengenai keterlambatan proses bongkar muat yang terjadi di kapal MV. Flora Delmas peneliti memberikan beberapa saran yang ditujukan kepada pembaca dan pihak yang terlibat dalam penelitian ini, beberapa saran yang dapat peneliti berikan adalah sebagai berikut:


1. Diharapkan kepada penelitian selanjutnya dapat melihat permasalahan dari sudut pandang teoritis yang luas sehingga dapat menjadi perbandingan serta dapat menyempurnakan hasil penelitian.
2. Untuk pihak pelabuhan diharapkan agar dilakukan perawatan secara berkala untuk peralatan bongkar muat yang digunakan sehingga akan minim terjadi kerusakan, memperbarui peralatan yang sudah tidak layak pakai, serta mengedukasi pekerja pelabuhan agar dapat bekerja dengan disiplin dan sesuai SOP, dengan demikian keterlambatan proses bongkar muat tidak akan terjadi.

DAFTAR PUSTAKA

- Hidayat, Zainal Imron, 2017, *Pengelolaan dan Proses Instalasi Perawatan Air Limbah dalam Pembersihan Minyak dan Gas dengan Menggunakan Separator dan Scrubber di Lapangan X*, Jurnal Offshore: Oil, Production Facilities and Renewable Energy.
- Nurmahira, 2020, *Analisis Keterlambatan Proses Bongkar Muat Petikemas di Terminal Petikemas Pelabuhan Hatta Makassar*, Makassar.
- Putra, Daniel Mandala, 2022, *Penyebab Keterlambatan Dalam Pelaksanaan Gedung Sekolah Bertingkat Di Serang*, Jurnal Deformasi, Jakarta.
- Ramos, Hugo, 2020, *Analisa Penyebab Keterlambatan Kegiatan Bongkar Muat Pada PT. Pelabuhan Indonesia I Dumai*, Journal of Maritime and Education, Jakarta.
- Randi, Wibowo, 2021, *Analisis Keterlambatan Bongkar Muat Pupuk Urea Pada Km. Pusri Indonesia 1 Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*, Semarang.
- Safrianda, Muhammad, 2016, *Analisis Penyebab Keterlambatan Bongkar Muat Barang Akibat Faktor Peralatan*, Riau.
- Saputra, Ramdhan Yundra, 2017, *Analisa Faktor Penyebab Keterlambatan Penyelesaian Proyek Pembangunan Mall Abc, Mmt Its*, Surabaya.
- Septiani, Yuni, Edo Aribbe, dan Risnal Diansyah, 2020, *Analisis Kualitas Layanan Sistem Informasi Akademik Universitas Abdurrab Terhadap Kepuasan Pengguna Menggunakan Metode Sevqual*, Jurnal Teknologi Dan Open Source, Riau.

LAMPIRAN

Lampiran 1 *Ship Particulars*

BERNHARD SCHULTE 
SHIPMANAGEMENT

SHIP'S PARTICULARS

NAME OF SHIP	FLORA DELMAS
TYPE OF SHIP	GEARED CONTAINER (FULLY CELLULAR)
FLAG / PORT OF REGISTRY	MADEIRA
CALL SIGN	COEZ
IMO NUMBER	9239862
MMSI NO:	255805703
OFFICIAL NUMBER	TEMP298M
BSMDE ISM ID	3028090
BUILDER	HANJIN HEAVY INDUSTRIES, KOREA
KEEL LAID / DATE OF DELIVERY	11-JAN-2002
HULL NO.	N - 653
CLASS & NOTATIONS	BV
OWNER	Containerships CMA CGM GmbH
MANAGERS	BERNHARD SCHULTE SHIPMANAGEMENT DEUTSCHLAND
CLASSIFICATION SOCIETY	BUREAU VERITAS
P&I CLUB	GARD
MAX SERVICE SPEED, FULL LOAD COND	20.6 knts
LENGTH OVERALL (L.O.A.) m	168,80 m
LENGTH B/P (L.B.P.) m	158,00 m
BREADTH (m)	27,20 m
DEPTH MAIN DECK TO KEEL (m)	13,80 m
MOULDED DEPTH (m)	13,80 m
SUMMER DRAFT (m)	9.215 m
HEIGHT OF MAST FROM KEEL (m)	46,05 m
FRESH WATER ALLOWANCE	4,624 m
GROSS TONNAGE	16916
NET TONNAGE	7683
DEADWEIGHT (MT)	20929,4
DISPLACEMENT (MT)	28485 MT
ANCHOR STBD	11 Shackles
ANCHOR PORT	11 Shackles
CONTAINER CAPACITY	1641 TEU
REEFER SOCKETS	200 (176 on Deck & 24 in Hold)
TOTAL HFO CAPACITY	1770.2 MT
TOTAL MDO CAPACITY	114.6 MT
TOTAL FRESH WATER CAPACITY	317.2 cbm
TOTAL BALLAST CAPACITY	6649.7 MT
MAIN ENGINE TYPE	HSD MAN B&W, 7S60MC-C (Power 21490 HP*105 RPM at MCR (15806 KW)
DIESEL GENERATORS	3 x STX - MAN B&W, 6L23/30H , 300PS (960 KW Each unit)
PROPELLER	Fixed pitch, keyless, 5 blades, Right handled, Dia: 6500mm, Material: Ni-Al-Br
BOW THRUSTER	Kawasaki, 4 blades, Power 800KW (1073 HP)
STERN THRUSTER	N/A
RUDDER TYPE	Conventional
LIFESAVING APPLIANCES FOR	28 persons
E-MAIL	master@flora.delmas.bsmfleet.com
VOIP	+870771340666 +494069919989
INMARSAT - F (FBB500)	00870773062509
INMARSAT-C	425500798 / 425500799



Lampiran 2 Crew List

B-M <small>Maritime Bureau</small>	IMO crew list	Form CRM 35
--	----------------------	--------------------

1. Name of ship		ARRIVAL		2. Port of Arrival/Departure		3. Date of Arrival/ Departure				
FLORA DELMAS		PORTUGAL		JAKARTA		26 Feb 2022				
4. Nationality of ship		5. Next Port of Call		6. Nature and No of identity document (Passport number) & Expiry Date		7. Nature and No of identity document (Seaman Book) & Expiry Date				
7. No	10. Family name, given names	11. SEX	12. Rank	13. Nationality	14. Date and place of birth	8. Passport No	9. Expiry Date	10. Seaman Book No	11. Expiry Date	
1	GRENDZIAK, PIOTR	M	MASTER	POLISH	26/09/1978	PODDEBICE	E113277004	15/10/2024	0203523	15/01/2011
2	FRANIC, TIHOMIR	M	CHIEF OFFICER	CROATIAN	15/07/1965	RJEKA	075851159	08/12/2031	00098604	03/10/2029
3	KYSLOV, MAKSYM	M	2ND OFFICER	UKRAINE	26/02/1995	ODESSA	FN989999	25/05/2028	AH521773	02/01/2024
4	BANGAL, ANDREI	M	3RD OFFICER	ROMANIAN	04/04/1988	CONSTANTA	058312493	15/11/2029	238586 T	17/11/2023
5	PAHLEVI, OKY RHEJZA	M	DECK CADET	INDONESIAN	23/03/2000	BANYUWANGI	C6460801	11/03/2025	G011720	19/07/2023
6	SENDLEWSKI, JAROSLAW KAZIMIERZ	M	CHIEF ENGINEER	POLISH	01/04/1960	SOWE MIASTO LUBAWSKIE	E13048024	03/12/2029	0212471	15/01/2011
7	SHVAIKA, VLADYSLAV	M	3RD ENGINEER	UKRAINE	09/10/1986	ODESSA	E1721401	27/10/2027	AH582354	17/12/2025
8	BERNABE SAIZ, JOSE RAMON	M	TECHNICAL OFFICER	SPANISH	20/10/1960	BILBAO	AA1084717	08/10/2023	151067141	30/08/2022
9	ALVIAR, FERDINAND ROSAGARAN	M	BOSUN	FILIPINO	26/12/1975	SULTAN KUDARAT	P0276605H	16/01/2029	C1088094	15/11/2027
10	GENOBATIN, CASEY BANTOTO	M	ABLE BODIED SEAMAN	FILIPINO	11/06/1990	ZAMBOANGA CITY	P7294560H	05/08/2031	C0849984	17/10/2026
11	NAELGAS, JERIC JOSEPH LUI	M	ABLE BODIED SEAMAN	FILIPINO	18/11/1988	METRO MANILA	P4807518H	12/02/2030	C1416046	25/11/2028
12	CASALMER, JUSTIN JOSE CASTOR	M	ORDINARY SEAMAN	FILIPINO	20/01/1994	PASIG CITY	P6472594H	10/03/2031	C1114853	22/01/2028
13	MANAYON, ARNEL CABARDO	M	ORDINARY SEAMAN	FILIPINO	03/08/1988	TALISAY CEBU	P0197536H	10/01/2029	C1428426	07/01/2029
14	SYAMSUDIN	M	FITTER	INDONESIAN	21/06/1971	JAKARTA	C1152341	24/08/2023	E120311	22/09/2023
15	RAGEL, WILSON JR. CESARIO	M	MOTORMAN	FILIPINO	14/01/1990	MIDSAYAP COTABATO	P8102334A	25/07/2028	C1314945	13/07/2028
16	FRIO, CHARLZON CABANGBANG	M	MOTORMAN	FILIPINO	27/09/1990	ILOHIO	P7308902A	23/05/2028	C1285332	15/06/2028
17	SEBIAL, JONES VINCENT ONGCOY	M	WIPER	FILIPINO	25/10/1997	CEBU CITY	P5791936H	16/11/2030	C0884516	13/08/2026
18	BORLAGDAN, ANGELO BRON	M	CHIEF COOK	FILIPINO	18/11/1987	METRO MANILA	P7088133A	07/05/2028	A0088880	24/08/2030
19	HASAN, ANSORI	M	MESSMAN	INDONESIAN	02/05/1991	BANGKALAN	C7103549	27/07/2025	F163155	27/08/2023
20	GANZ, GARCIA, AUDRY	M	GP TRAINEE	GERMANY	08/01/2001	PUERTO PLATA	CIV116HY2V	08/06/2027	BSH-2020-208-00460	25/02/2030

Master / Authorized agent / Officer Signature: GRENDZIAK, PIOTR

[Handwritten Signature]


Rev: 00

[Handwritten Signature]


Lampiran 3 Cargo Log Book.

1. Cargo log book pelabuhan Madang

DATE/TIME	EVENT
00.00	STOP cargo ops DUE TO STEVEDORE'S BIFFER.
02.00	CONTINUE cargo ops B114 S/L UID.
02.15	B-30 S/L UP.
02.30	B-37 FINISH Loading.
02.35	B-10 FINISH discharge O/D.
02.40	STOP cargo ops DUE TO RAIN.
06.00	CONTINUE cargo ops / B-30 F/D UID
06.03	B-30 closing Hatch.
06.10	B-34 Start Loading.
06.30	STOP cargo ops waiting truck.
08.00	CONTINUE cargo ops / B-30 S/L UID
08.15	B-10 open Hatch S/D UID.

CS Dipindai dengan CamScanner

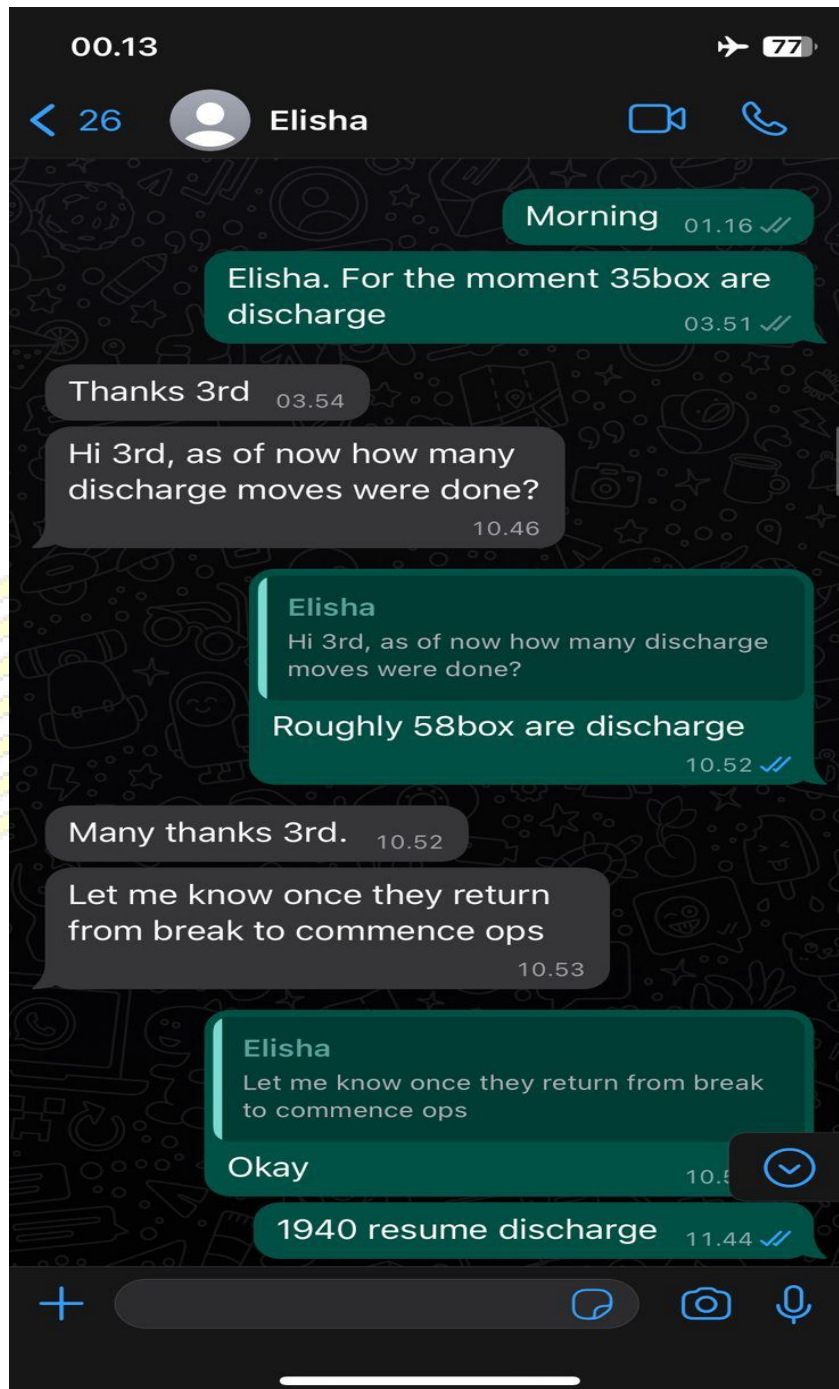
Cargo log book di pelabuhan madang yang menunjukkan beberapa kendala yang menyebabkan keterlambatan. Yang di tunjukan dengan kotak berwarna merah.

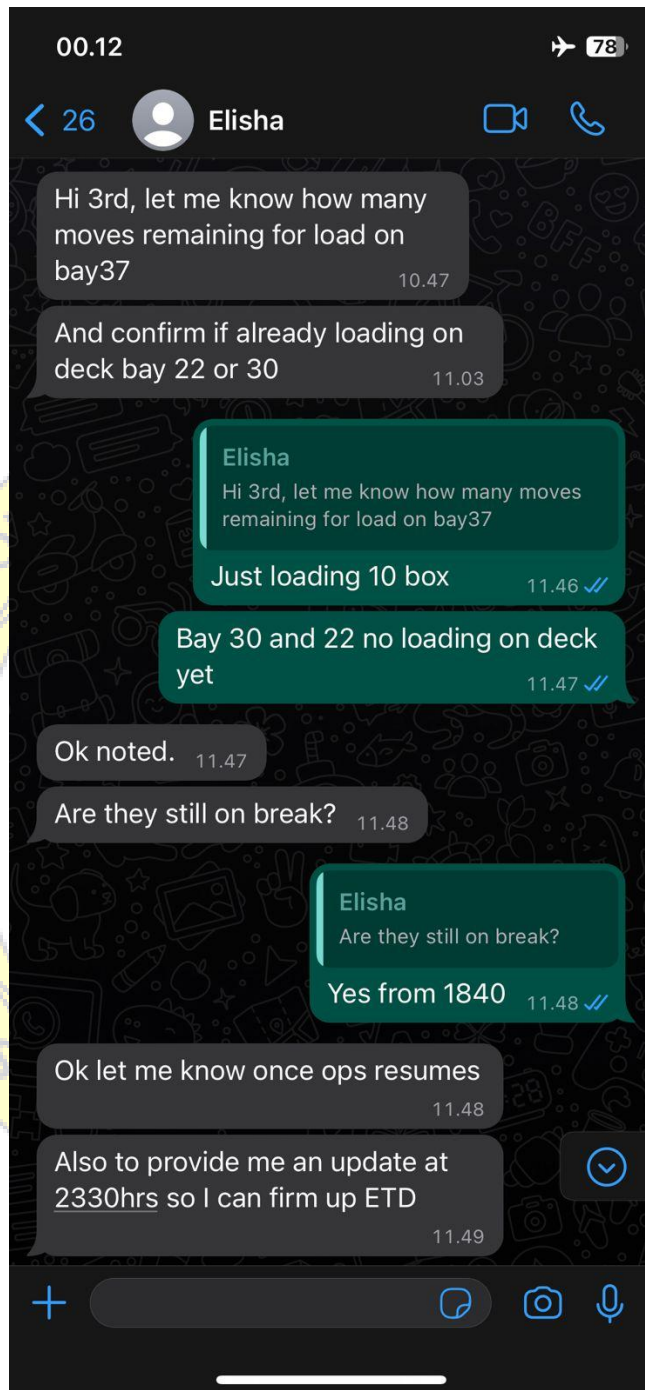
2. Cargo log book pelabuhan Port Moresby.

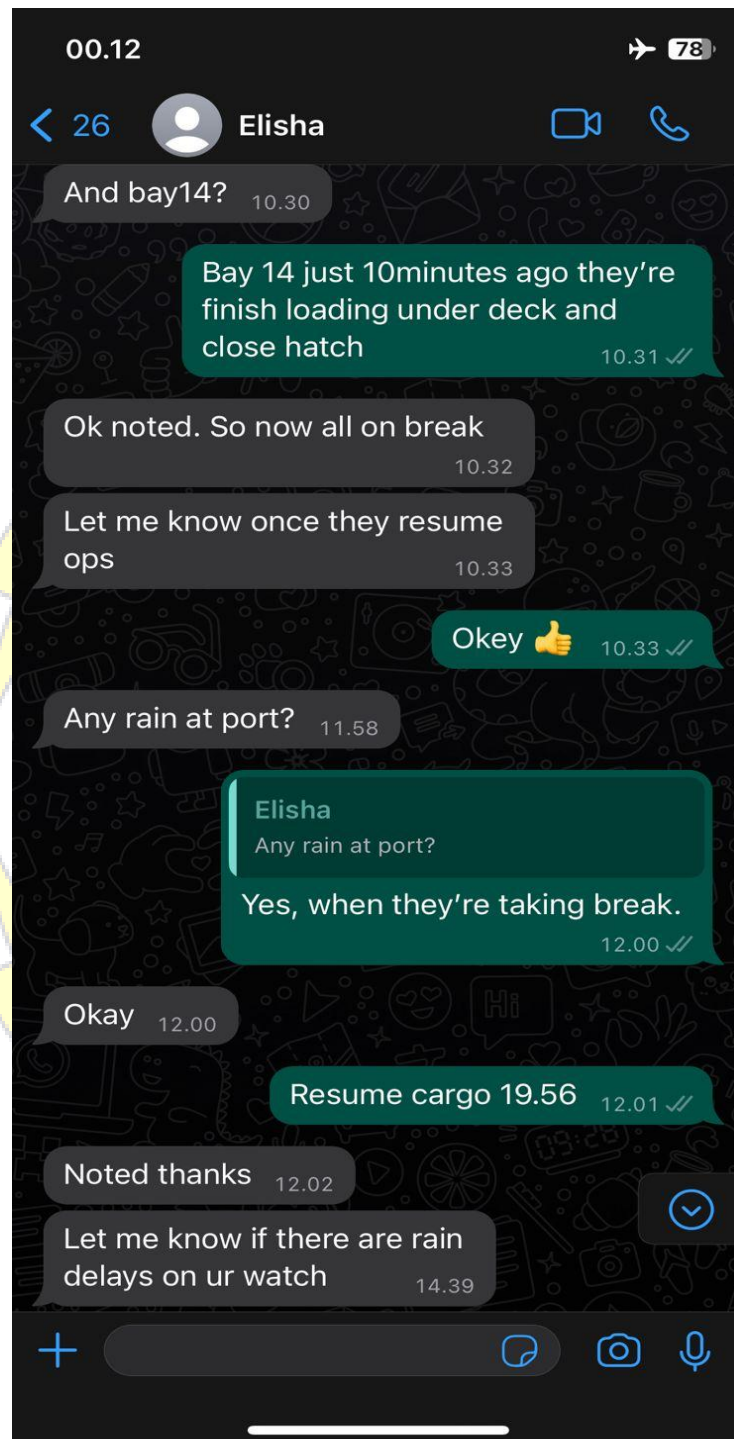
DATE/TIME	EVENT
04.30	B-14 SID U/D 1B 30 Openmatch.
05.00	B-30/SID U/D / B-14 Finish Discharge
05.15	B-06 open Hatch.
05.30	Cargo ops STOP temporary due to crane.
08.00	Cargo ops continue B-06 SID U/D
08.15	B-30 FID U/D ^{close} open hatch.
08.16	B-18 SID OP
08.30	B-06 FID O/D.
08.45	Finish Discharge B-34.
08.50	B-37 start Discharge.
09.00	B-37 Finish Discharge.
09.30	STOP Cargo ops due to crane.

Di dalam cargo log book ini dapat ditunjukkan beberapa kendala dan waktu terjadinya kendala tersebut yang menyebabkan keterlambatan. Yang ditunjukkan dengan kotak yang berwarna merah

Lampiran 4 Informasi keterlambatan dari agent melalu pesan yang di sampaikan kepada Muallim 3.

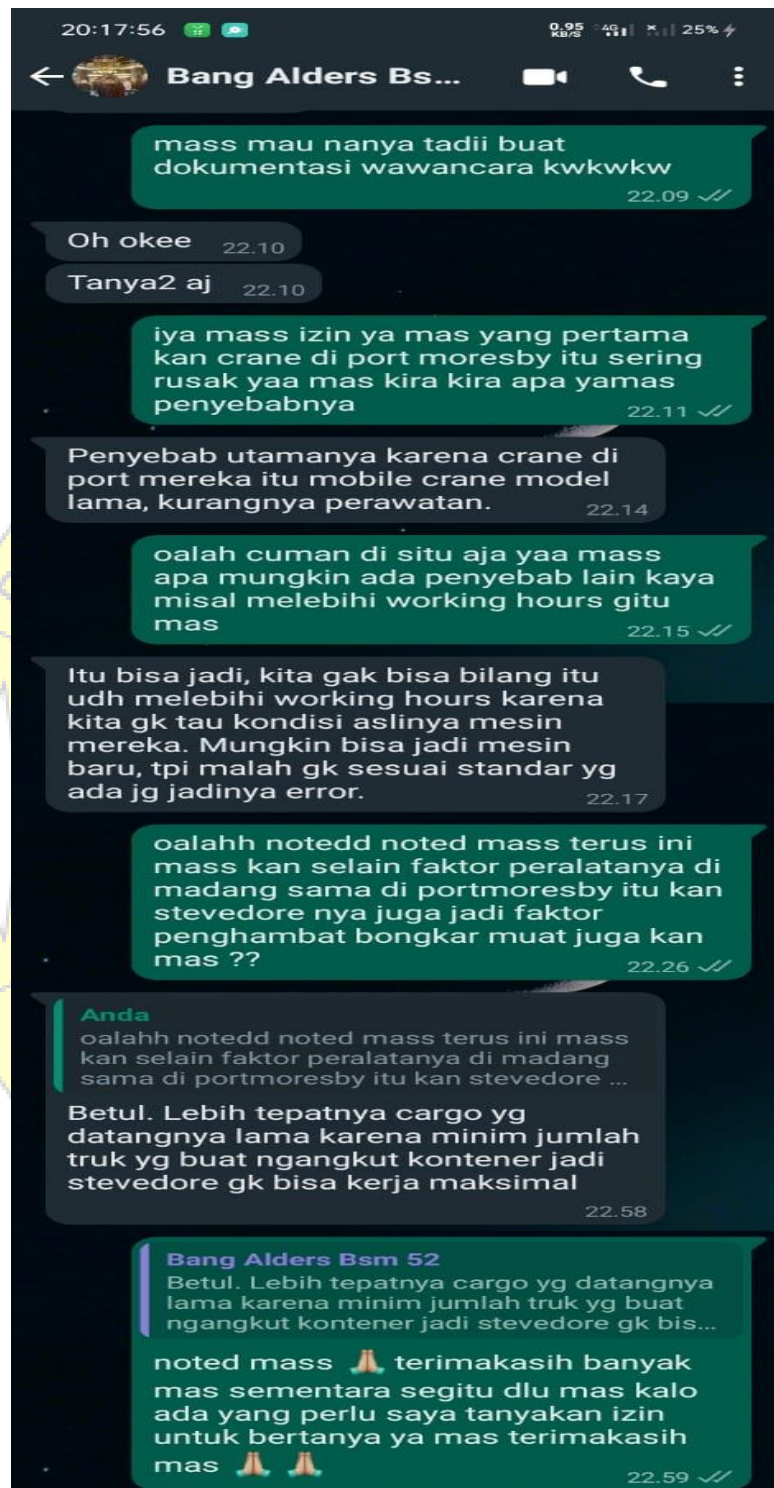


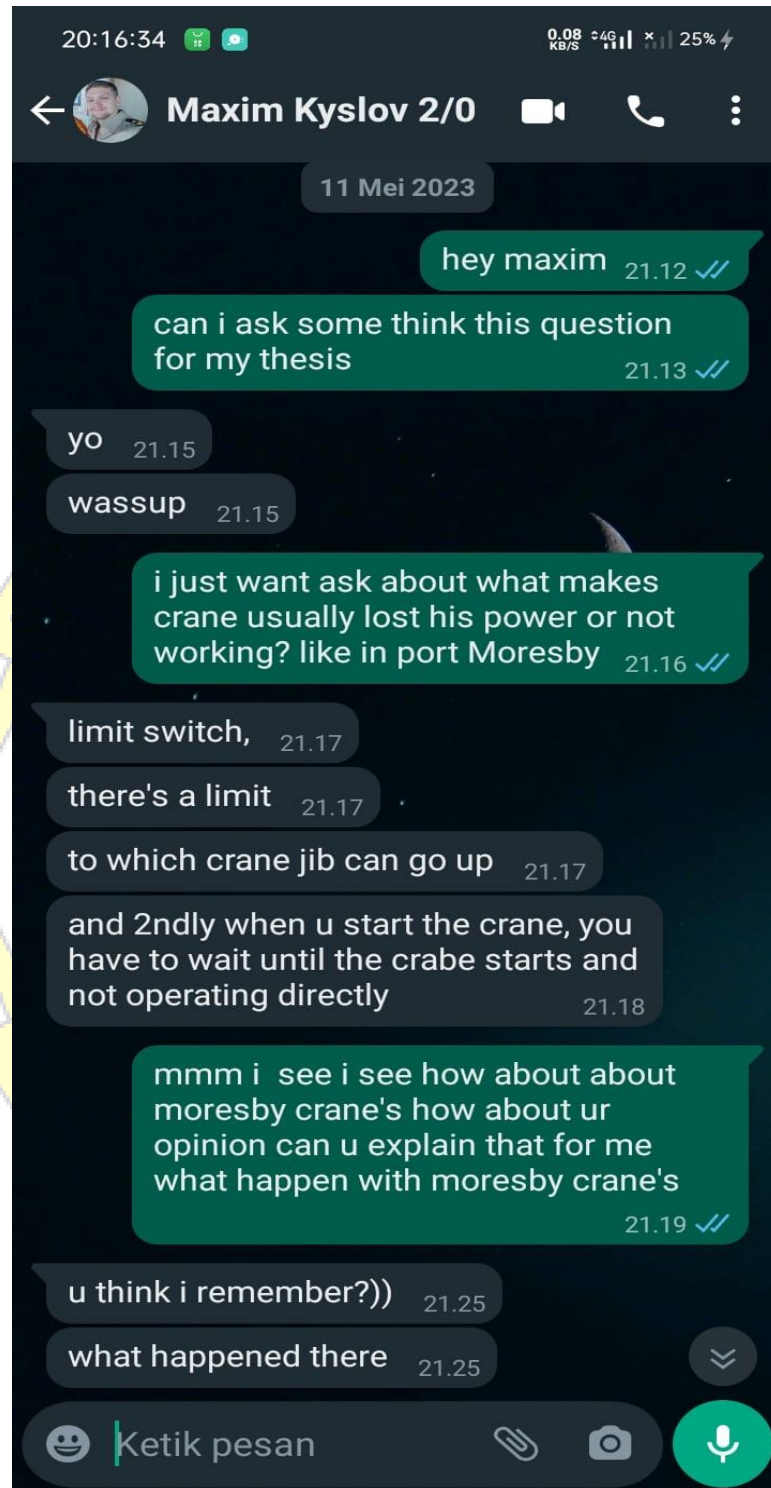




Lampiran 5 pendapat Muallim kapal tentang masalah masalah yang terjadi.







DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Oky Rhejza Pahlevi
2. Tempat/Tgl. Lahir : Banyuwangi, 23 Maret 2000
3. Alamat : Dusun: Sumberluhur, Kel: Tegaldlimo, Kec: Tegaldlimo, Rt/Rw: 020/003, Banyuwangi, Jawa Timur.
4. Agama : Islam
5. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Suryo Purwito S.E
 - b. Ibu : Alm. Sri Utami
6. Riwayat Pendidikan :
 - a. SD Negeri 4 Tegaldlimo : 2006 - 2012
 - b. SMP Negeri 1 Purwoharjo : 2012 - 2015
 - c. SMA Negeri 1 Tegaldlimo : 2015 - 2018
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang : 2018 - 2023
7. Pengalaman Praktek Laut (PRALA) :
 1. MT. Fastron, PT. Bernhard Schulte Management
 2. MV. Flora Delmas PT. Bernhard Schulte Management