



**ANALISIS FAKTOR EKSTERNAL DAN INTERNAL TERJADINYA LARAT
KETIKA KAPAL BERLABUH JANGKAR DISUNGAI BARITO PADA
MT. ANGGRAIN EXCELLENT**

SKRIPSI

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

Oleh

YANUAR RAMADHAN BUDIMULYA
561911117060 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2023

HALAMAN PERSETUJUAN

**“ANALISIS FAKTOR EKSTERNAL DAN INTERNAL TERJADINYA
LARAT KETIKA KAPAL BERLABUH JANGKAR DI SUNGAI BARITO
PADA MT. ANGGRAINI EXCELLENT”**

DISUSUN OLEH :
YANUAR RAMADHAN BUDIMULYA

NIT. 561911117060 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, - -2023

Dosen Pembimbing I
Materi


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

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19791129 200502 1 001

Dosen Pembimbing II
Penulisan


Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19850731 200812 2 002

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika


YUSTINA SAPAN, S.ST, MM

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19771129 200502 2 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “ANALISIS FAKTOR EKSTERNAL DAN INTERNAL TERJADINYA LARAT KETIKA KAPAL BERLABUH JANGKAR DI SUNGAI BARITO PADA MT. ANGGRAINI EXCELLENT” karya,

Nama : Yanuar Ramadhan Budimulya

NIT : 561911117060 N

Program Studi : Nautika

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

Semarang,.....

Panitia Ujian

Penguji I : Capt. AKHMAD NDORI, S.ST., M.M., M.M
Penata (III/c)
NIP. 19770410 201012 1 002

Penguji II : Dr. Capt. ILHAM ASHARI, S.Si. T., M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19791129 200502 1 001

Penguji III : IRMA SHINTA DEWI, M.Pd
Penata TK. I (III/d)
NIP. 19730713 199803 2 003

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar.,

Penata Tingkat I (IV/b)

NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Yanuar Ramadhan Budimulya

NIT : 561911117060 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Analisis Faktor Eksternal Dan Internal Terjadinya Larat Ketika Kapal Berlabuh Jangkar Di Sungai Barito Pada MT. Anggraini Excellent”

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

Semarang,.....

Yang membuat pernyataan,



YANUAR RAMDHAN BUDIMULYA

NIT. 561911117060 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto:

1. “Masa depan tergantung pada apa yang kamu lakukan hari ini.” (Mahatma Gandhi).
2. “Belajar dari kegagalan adalah suatu hal yang bijak” (Yanuar Ramadhan).

Persembaha :

1. Bapak dan ibu yang selalu memberikan semangat, motivasi dan contoh dalam membentuk pribadi yang baik, meskipun semua itu dilakukan dengan penuh penderitaan dan air mata yang semata mata ingin menjadikan aku menjadi anak yang berakhlak dan bermanfaat untuk orang lain,
2. Almamater PIP Semarang serta para senior yang telah membimbing, serta teman-teman angkatan LVI yang telah memberi semangat dan doa kepada saya untuk mengerjakan skripsi ini agar selesai dan wisuda tepat waktu.
3. Seluruh awak kapal MT. Anggraini Excellent tahun 2021-2022 yang telah berbagi ilmu, pengalaman, dan canda tawa.

PRAKATA

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik dan hidayahnya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Analisis Faktor Eksternal dan Internal Terjadinya Larat Ketika Kapal Berlabuh Jangkar Di Sungai Barito Pada MT. Anggraini Excellent”, sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program Diploma-IV jurusan Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini tidak mungkin terselesaikan tanpa adanya dukungan, bantuan, bimbingan dan nasehat dari berbagai pihak selama penyusunan skripsi ini. Pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih setulus-tulusnya kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Yustina Sapan, S.ST, MM., selaku Ketua Jurusan Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Dr. Capt. Ilham Ashari, S.Si.T.,M.,M.Mar., selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.

4. Ibu Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd., selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Pimpinan beserta karyawan PT. Adovelin Raharja yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penelitian dan praktek di atas kapal MT. Anggraini Excellent.
6. Seluruh kru kapal MT. Anggraini Excellent yang telah membantu penulis dalam melaksanakan penelitian dan praktek.
7. Ayah dan ibunda tercinta, serta keluarga tersayang, yang telah memberikan dukungan moral dan spiritual kepada penulis selama penulisan skripsi ini.
8. Semua rekan-rekan yang telah memberikan motivasi serta membantu penulis dalam penyusunan skripsi ini.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang,.....

Penulis

YANUAR RAMDHAN BUDIMULYA

NIT. 561911117060 N

ABSTRAKSI

Budimulya, Yanuar Ramadhan. 2023, NIT: 561911117060.N “Analisis Faktor Eksternal Dan Internal Terjadinya Larat Ketika Kapal Berlabuh Jangkar Di Sungai Barito Pada MT. Anggraini Excellent”, Skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Capt. Ilham Ashari, S.Si T.,M.,M.Mar., Pembimbing II: Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd.

MT. Anggraini Excellent merupakan tipe kapal tanker yang beroperasi di Sungai Barito. Pada tanggal 1 Juni 2022 terjadi permasalahan larat jangkar yang dialami MT. Anggraini Excellent. Berdasarkan permasalahan tersebut, peneliti menyusun rumusan masalah sebagai berikut : Apa saja faktor eksternal dan internal yang menyebabkan terjadinya larat saat kapal MT. Anggraini Excellent berlabuh jangkar di Sungai Barito?, apa dampak yang terjadi dari larat saat kapal MT. Anggraini Excellent labuh jangkar di Sungai Barito?, bagaimana cara mengatasi larat saat kapal MT. Anggraini Excellent berlabuh jangkar di Sungai Barito?.

Metode yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif. Penulis melaksanakan penelitian pada tanggal 20 Agustus 2021 sampai 23 Agustus 2022. Metode pengumpulan data yang digunakan penulis adalah triangulasi meliputi, observasi, wawancara dan dokumentasi. Dalam melaksanakan penelitian, informan yang dlibatkan adalah Nakhoda, Mualim I dan Mualim II kapal MT. Anggraini Excellent.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa faktor yang menyebabkan terjadinya larat saat kapal MT. Anggraini Excellent berlabuh jangkar di Sungai Barito diantaranya adalah faktor internal yang terdiri dari jangkar, rantai jangkar, *windlass*, *draft*, *holding power* dan sumber daya manusia. Sedangkan faktor eksternal yaitu arus, pasang surut, dan jenis dasar laut. Dampak yang terjadi akibat kapal MT. Anggraini Excellent larat di Sungai Barito yaitu kandas dan kerugian bagi perusahaan. Cara mengatasi larat saat kapal MT. Anggraini Excellent berlabuh jangkar di Sungai Barito yaitu mengubah *trim by head*, menambah panjang rantai jangkar/segel yang diturunkan ke dasar sungai, turunkan jangkar satunya, gunakan mesin utama dengan mengkombinasikan dengan kemudi kapal dan mengadakan *safety meeting*.

Kata Kunci : faktor eksternal, faktor internal, jangkar larat, motor tanker, sungai barito.

ABSTRACT

Budimulya, Yanuar Ramadhan. 2023, NIT: 561911117060.N “Analisis Faktor Eksternal Dan Internal Terjadinya Larat Ketika Kapal Berlabuh Jangkar Di Sungai Barito Pada MT. Anggraini Excellent”, Skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Capt. Ilham Ashari, S.Si T.,M.,M.Mar., Pembimbing II: Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd.

MT. Anggraini Excellent is a type of tanker operating on the Barito River. On June 1, 2022 there was an anchor alignment problem that was experienced by MT. Anggraini Excellent. Based on these problems, the researcher compiled the following problem formulation: What are the external and internal factors that cause lagging when the MT. Anggraini Excellent is anchored on the Barito River? What impact does it have when the ship MT. Anggraini Excellent is anchored on the Barito River? How do you deal with sinking when the MT. Anggraini Excellent anchored on the Barito River?.

The method used by the author in this study is a qualitative descriptive method. The author carried out the research from 20 August 2021 to 23 August 2022. The data collection method used by the author is triangulation which includes observation, interviews and documentation. In carrying out the research, the informants involved were the Captain, Chief Officer I and Chief Officer II of the MT ship. Anggraini Excellent.

The results of this study indicate that the factors that cause lagging when the MT. Anggraini Excellent anchored on the Barito River including internal factors consisting of anchors, anchor chains, windlass, draft, holding power and human resources. While the external factors are currents, tides, and the type of seabed. The impact that occurred due to the ship MT. Anggraini Excellent was stranded on the Barito River which was aground and a loss for the company. How to deal with shipwreck when the MT ship. Anggraini Excellent anchored on the Barito River, namely changing the trim by head, increasing the length of the anchor/seal chain that was lowered to the riverbed, lowering the other anchor, using the main engine by combining it with the ship's steering and holding a safety meeting.

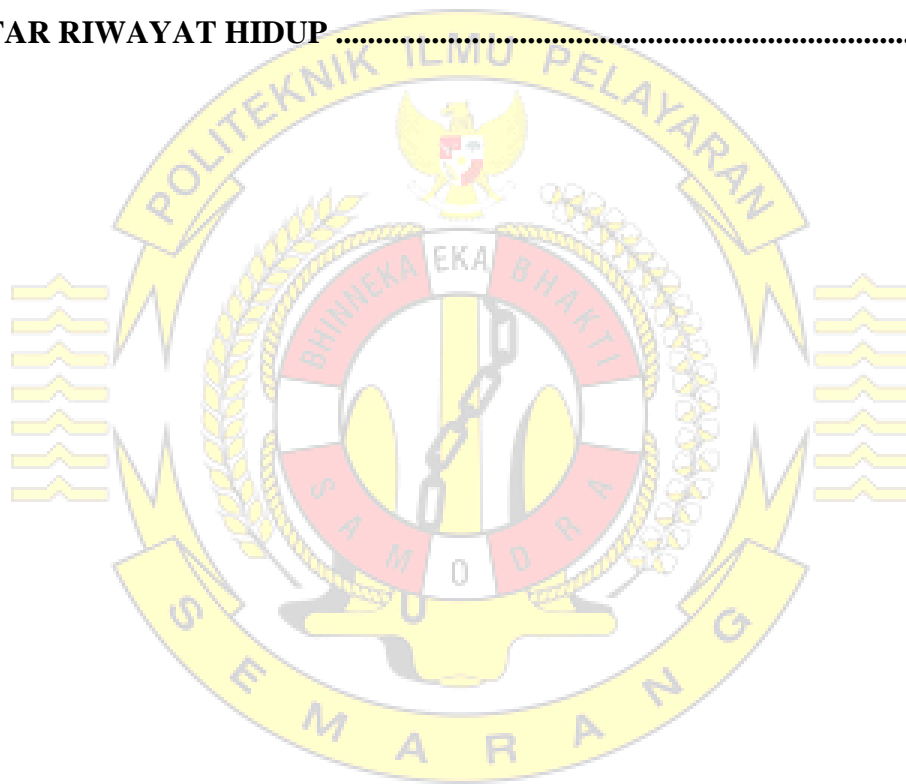
Keywords: external factors, internal factors, long anchor, tanker motor, Barito River.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI.....	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian.....	3
C. Rumusan Masalah	3
A. Tujuan Penelitian	3
B. Manfaat Hasil Penelitian	4
BAB II	5

KAJIAN TEORI.....	5
A. DESKRIPSI TEORI.....	5
B. KERANGKA PENELITIAN	14
BAB III.....	15
METODE PENELITIAN	15
A. Metode Penelitian.....	15
B. Tempat Penelitian.....	15
C. Sampel Sumber Data Penelitian.....	16
D. Teknik Pengumpulan Data.....	17
E. Instrumen Penelitian.....	19
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	21
G. Pengujian Keabsahan Data.....	23
BAB IV	26
HASIL PENELITIAN	26
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	26
B. Deskripsi Data.....	29
C. Temuan.....	36
D. Pembahasan Hasil Penelitian	42
BAB V.....	62
SIMPULAN DAN SARAN	62

A. Simpulan	62
B. Keterbatasan Penelitian.....	63
C. Saran.....	63
DAFTAR PUSTAKA	64
LAMPIRAN.....	66
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	76



DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Instrumen Dokumentasi	21
Tabel 4.1 Perbandingan penelitian saat ini dengan penelitian terdahulu	27
Tabel 4.2 Pembahasan Masalah	41
Tabel 4.3 Rangkuman penyebab terjadinya larat di.....	56
Tabel 4.4 Cara mengatasi larat.....	59



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bagian-Bagian Jangkar	12
Gambar 2.2 Kerangka Penelitian	14
Gambar 3. 1 Diagram Trigulasi Sumber	24
Gambar 3. 2 Diagram Triangulasi Teknik	25
Gambar 4.1 PT. ADOVELIN RAHARJA	30
Gambar 4.2 MT. Anggraini Excellent.....	31
Gambar 4.3 Sketsa Cargo Oil Tank di MT. Anggraini Excellent.....	32
Gambar 4.4 Tabel Kapasitas Tanki MT. Anggraini Excellent.....	32
Gambar 4.5 MT. Anggraini Excellent Saat Berlayar di Sungai Barito.....	34
Gambar 4.6 Penulis Saat Melaksanakan Wawancara Dengan Nakhoda	36
Gambar 4.7 Penulis Saat Melaksanakan Wawancara Dengan Mualim II	38
Gambar 4.8 Penulis Saat Melaksanakan Wawancara Dengan Mualim II	40
Gambar 4.9 Rantai Jangkar MT. Anggraini Excellent.....	45
Gambar 4.10 Windlass MT. Anggraini Excellent.....	49
Gambar 4.11 Hidrolik windlass yang bocor	59

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kapal menjadi sebuah media transportasi yang amat memiliki efisiensi. Sesuai berkembangnya zaman yang kian modern serta maju dengan segala kecanggihannya, rancangan kapalnya memiliki tujuan supaya mampu memenuhi kebutuhan penggunanya. Menurut Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), kapal didefinisikan sebagai sebuah konstruksi yang dirancang untuk berlayar di atas air dengan karakteristik tertentu yang mencakup panjang, lebar, tonase, dan jenis bahan yang digunakan dalam konstruksinya.

Pengetahuan dasar terkait pengolahan gerak kapal perlu mualim serta calon mualim pelajari, terkait berbagai tugasnya selaku perwira kapal. Selaku mualim, diharuskan untuk mengenal kemampuan serta sifat olah gerak kapal yang dia operasikan, dengan demikian terkait pelaksanaan tugas khusus serta rutin kapal, perwira mampu secara sungguh-sungguh bertindak dengan efisien serta efektif.

Pengolahan gerak kapal didefinisikan menjadi penguasaan kapal, saat kondisinya bergerak ataupun diam dalam rangka mewujudkan tujuan pelayaran secara aman serta efisien dan melalui bantuan sarana yang ada pada kapal, misalnya kemudi, mesin, serta yang lainnya.

Djoko Subandrijo (2011:7) menjelaskan Olah Gerak serta Pengendalian Kapal menjadi sebuah perihal yang

perlu diperhatikan supaya mampu mengerti gaya-gaya yang berpengaruh pada kapal saat bergerak. Dengan demikian supaya mampu melakukan pengolahan pada gerakan kapal secara optimal dengan demikian perlu diketahui terlebih dulu sifat suatu kapal, serta pergerakannya.

Olah gerak amat memiliki ketergantungan pada berbagai macam faktor, contohnya kemudi, tenaga penggerak, bentuk bangunan atas, bentuk badan kapal, cuaca, kondisi pemuatan, sarat terkait kedalaman air pada sekitaran kapal, kondisi pasang surut serta arus air.

Suatu aktivitas terkait olah gerak kapal yakni melabuhkan jangkar. Saat melabuhkan jangkar kerap kali dijumpai bermacam masalah yang satu diantaranya ialah jangkar larat. Masalah itu bisa disebabkan oleh karakteristik alam serta kapalnya. Masalah yang disebabkan oleh alam, bisa berbentuk kekuatan angin, ketinggian ombak, kekuatan arus, dan jenis dasar lautan yang kapal gunakan dalam melabuhkan jangkar, selanjutnya masalah dari karakteristik kapal tersebut bisa berbentuk rantai jangkar, kondisi jangkar, serta tenaga yang *windlass* gunakan sewaktu melabuhkan jangkar.

Perhatian dan pengawasan yang lebih baik dari seluruh anak buah kapal dan khususnya oleh perwira yang bertanggung jawab atas kegiatan saat labuh jangkar di sungai. Atas dasar uraian diatas dan disadari pengalaman yang penulis peroleh saat praktek di atas kapal tersebut, maka melalui skripsi ini penulis mengajukan tulisan dengan judul:

“ANALISIS FAKTOR EKSTERNAL DAN INTERNAL TERJADINYA LARAT KETIKA KAPAL BERLABUH JANGKAR DI SUNGAI BARITO PADA MT. ANGGRAINI EXCELLENT”

B. Fokus Penelitian

Fokus penulisan pada penelitian ini ialah melakukan analisis pengaruh faktor eksternal dan internal terjadinya larat. Hal ini berdasarkan pengalaman penulis di atas kapal serta sewaktu berlabuh jangkar. Sehingga penulis berfokus pada terjadinya larat pada MT. Anggraini Excellent.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan judul dan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, maka masalah pokok yang akan dibahas dalam skripsi ini.

1. Apa saja faktor eksternal dan internal yang menyebabkan terjadinya larat saat kapal MT. Anggraini Excellent berlabuh jangkar di Sungai Barito ?
2. Apa dampak dari larat saat kapal MT. Anggraini Excellent labuh jangkar di Sungai Barito ?
3. Bagaimana cara mengatasi larat saat kapal MT. Anggraini Excellent berlabuh jangkar di Sungai Barito ?

D. Tujuan Penelitian

Pada penulisannya, Skripsi ini tujuan penulis mencari suatu solusi tentang masalah yang terjadi di atas kapal dalam kaitanya terhadap keselamatan jiwa,kapal dan muatan. yang diantara lain:

1. Untuk mengetahui faktor eksternal dan internal penyebab terjadinya larat saat kapal MT. Anggraini Excellent berlabuh jangkar di Sungai Barito.
2. Untuk mengetahui dampak yang terjadi akibat kapal MT. Anggraini Excellent larat di Sungai Barito.
3. Untuk mengetahui bagaimana cara untuk mengatasi terjadinya larat saat kapal MT. Anggraini Excellent berlabuh jangkar di Sungai Barito.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Dari masalah yang timbul, harapan penulis atas manfaat yang bisa terwujud meliputi dari beragam pihak, diantaranya:

1. Untuk kru dan perwira kapal

Sebagai usulan dan saran bagi seluruh awak kapal untuk meningkatkan pengetahuan tentang faktor-faktor yang perlu diperhatikan saat berlabuh jangkar bagi perwira diatas kpal jika menghadapi permasalahan larat di sungai.

2. Untuk Institusi Pendidikan PIP Semarang

Sebagai referensi untuk taruna dan dosen terkait permasalahan larat jangkar kapal tanker di Sungai Barito.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. DESKRIPSI TEORI

Dalam rangka mendukung pembahasan tentang pengaruh faktor eksternal dan internal teradinya larat saat kapal labuh jangkar di suangai barito pada kapal MT. Anggraini Excellent, dengan demikian harus dimengerti dijelaskan beberapa kajian teori penunjang yang diambil dari referensi kepustakaan terkait materi pembahasan dan dengan demikian bisa membuat penulisa skripsi ini sempurna.

1. Analisis

Menurut Sugiyono (2019) analisis adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain, yang dilakukan dengan mengorganisasikan, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain. Berdasarkan pendapat tersebut, analisis merupakan suatu kegiatan yang di dalamnya terdapat proses memilah, mengurai, dan membedakan sesuatu untuk digolongkan menurut kriteria tertentu sehingga dapat menghubungkan bagian-bagian menjadi suatu kesatuan yang utuh, atau dengan kata lain, analisis merupakan suatu kegiatan yang dimulai dari

mencari data sampai dengan membuat suatu kesimpulan dari data tersebut sehingga data yang diperoleh dapat dipahami secara mudah baik bagi diri sendiri atau bagi orang lain.

2. Faktor Eksternal

Menurut Idzikowski (2011:75), faktor eksternal ialah faktor dari luar kapal seperti, angin, arus, cuaca, jenis dasar laut, dan pasang surut.

3. Faktor Internal

Menurut Idzikowski (2011:75), Faktor internal adalah faktor dari dalam kapal , jangkar, rantai jangkar, windlass, draft, sumber daya manusia.

4. Kapal

Berdasarkan pasal 309 ayat (1) KUHD, “kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk di dalamnya adalah kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan kedalam alat berlayar” karena dapat terapung/mengapung dan bergerak di air”.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 perihal Pelayaran, kapal didefinisikan menjadi transportasi yang memiliki jenis serta bentuk secara spesifik, dengan penggeraknya menggunakan tenaga mekanik, tenaga angin, serta energi yang lain. Bisa pula ditunda ataupun ditarik, tak terkecuali kendaraan dengan daya dukung dinamis, kendaraan

di bawah permukaan air, dan juga peralatan serta bangunan apung yang mendiami suatu perairan.

Suwiyadi (1999:14) membagi beberapa jenis kapal menurut konstruksi bangunan serta sifat muatan yang bisa kapal angkut, diantaranya:

a. Kapal-Kapal Barang (Cargo Vessel)

kapal yang diciptakan dengan bertujuan khusus sebagai pengangkut berbagai barang berdasarkan jenis setiap barangnya, berdasarkan spesialisasi pengangkutan barangnya, maka dibagi lagi secara lebih lanjut terkait jenis kapal barang tersebut:

1) *General Cargo Carrier*

Bertujuan menjadi pengangkut muatan secara umum (General Cargo) dengan meliputi bermacam barang yang terbungkus di box, peti, serta yang lainnya.

2) *Bulk Cargo Carrier*

Bertujuan menjadi pengangkut muatan curah dengan pengangkutan dengan jumlahnya yang sekaligus banyak.

b. Tanker

Tergolong menjadi kapal bulk carrier namun dikarenakan angkutannya bersifat cair (khusus) dengan demikian kapal Tanker disebut menjadi jenis kapal khusus. Kapal tanker terdapat 2 jenis yakni:

1) Tanker Produk

Jenis tanker minyak ini biasanya beroperasi guna melakukan pengangkutan terhadap bahan kimia dengan basis minyak bumi. Ukuran tanker produk lebih kecil daripada tanker minyak secara umum. Perihal itu karena destinasi langsung yang kapal tersebut tuju, yakni pasar.

2) Tanker Minyak Mentah

Tanker jenis ini khususnya dipergunakan dalam pengangkutan minyak mentah dari sejumlah lokasi ataupun titik penggalian menuju pabrik yang menyuling minyak mentah itu. Mayoritas minyak saat kondisinya mentah dipindah serta diangkut oleh kapal tersebut yang kemudian disuling melalui sejumlah tingkatan berdasarkan kebutuhan produk yang dihasilkan. Ukuran tanker minyak mentah melebihi tanker minyak yang lain tak terkecuali tanker produk.

c. *Special Designed Ship*

Kapal dengan desain khusus untuk mengangkut barang secara spesifik misalnya LNG tanker, daging segar, Log Carrier, kapal untuk mengangkut zat cair (LNG Carrier), OBO Carrier (Oil Bulk Ore Carrier).

d. *Container vessel*

Kapal dengan desain sebagai pengangkut muatan general cargo yang telah ditempatkan di suatu peti kemas.

Kapal container memiliki sejumlah jenis:

- 1) *Containerized cargo ship* (kapal general cargo)
- 2) *Kapal container* (semi container vessel)

e. Kapal Penumpang (Passenger Vessel)

Kapal penumpang yaitu kapal yang secara spesifik didesain sebagai pengangkut penumpang, kapal penumpang didesain mempunyai beberapa geladak dengan setiap geladaknya ada ruang bagi penumpang serta terbagi menjadi sejumlah tingkatan. Kapal penumpang ditujukan hanya bagi kebutuhan komersial, dimana hanya untuk transportasi antar negara maupun pulau. Terdapat 2 jenis kapal penumpang :

1) Kapal Barang - Penumpang (Cargo – Passenger Vessel)

Kapal barang – penumpang yakni kapal dengan desain sebagai pengangkut barang serta penumpang sekaligus ataupun bersamaan. Kapal tersebut memiliki sejumlah geladak yang mencakup *cargo hatches* dan kabin penumpang. Kapal tersebut sesuai untuk digunakan dalam mengangkut penumpang serta barang antar pulau dimana jarak antar pelabuhannya berdekatan.

2) Kapal Barang Yang Memiliki Akomodasi Terbatas (Cargo Vessel With Limited Accomodation For Passanger)

Kapal barang yang memiliki akomodasi terbatas ialah kapal barang biasa, mencakup yang berbentuk kapal bulk carrier ataupun *general cargo*. Namun kapal tersebut diberi izin untuk mengangkut penumpang dengan jumlahnya yang terbatas yakni paling banyak 12 orang.

Dari kesimpulan itu, penulis merasa tertarik untuk menyimpulkan bahwa kapal menjadi sebuah media transportasi air yang berjenis serta

berbentuk apa saja disertai tenaga penggerak berupa tenaga mesin, tenaga mekanik, maupun tenaga angin (layar), serta tak terkecuali kendaraan di bawah permukaan air, pesawat terbang laut, dan peralatan apung yang menetap.

5. Larat

Menurut Idzikowski (2011:75), larat ialah adalah sebuah kondisi sewaktu kekuatan cengkaman jangkar ditambahkan dengan berat dari rantai jangkar tak cukup mampu membuat kapal tertahan di posisinya.

6. Berlabuh

Berlabuh ialah titik di lautan dimana kapal mampu melakukan penurunan jangkar. Anchorage ialah lokasi diturunkan serta dimanfaatkan jangkar, selanjutnya tambatan umumnya melakukan penambatan ke pelampung maupun benda sejenis. Lokasinya umumnya bersifat aman dari cuaca, maupun marabahaya yang lain.

a. Faktor-faktor yang perlu dijadikan pertimbangan terkait pemilihan lokasi berlabuh

- 1) Keadalaman perairan yang mana berlabuh jangkar akan terlaksana, yakni memilih lokasi dengan kedalaman yang tak terlampaui dalam.
- 2) Kebebasan kapal untuk berputar sehingga sewaktu melabuhkan jangkar, kapal tak akan terjadi senggolan dengan kapal lainnya yang ada di sekitarnya.
- 3) Keadaan perairan yang mana berlabuh jangkar ingin terlaksanakan yakni tak melabuhkan jangkar pada tengah arus yang kuat.

4) Komunikasi Bersama pihak daratan, yang mana berlabuh jangkar harus dilakukan di dekat area darat (Purwantomo, 2018,76)

b. Hal-hal yang perlu diamati sewaktu kapal dekat dengan area berlabuh

- 1) Melakukan penyesuaian kecepatan dengan jarak tempat berlabuhnya jangkar. Apabila masih jauh, dengan demikian kecepatan kapal tidak diperbolehkan lambat serta berkebalikan apabila telah dekat maka tidak diperbolehkan untuk terlampaui cepat.
- 2) Menetapkan berbagai objek yang bisa saja terpakai sebagai patokan untuk navigasi (tanjung, pulau, serta suar).
- 3) Mengikuti garis penuntun yang ditarik dengan 2 suar penuntun (apabila ada) serta satu objek baringan lainnya (Purwantomo, 2018).

7. Jangkar

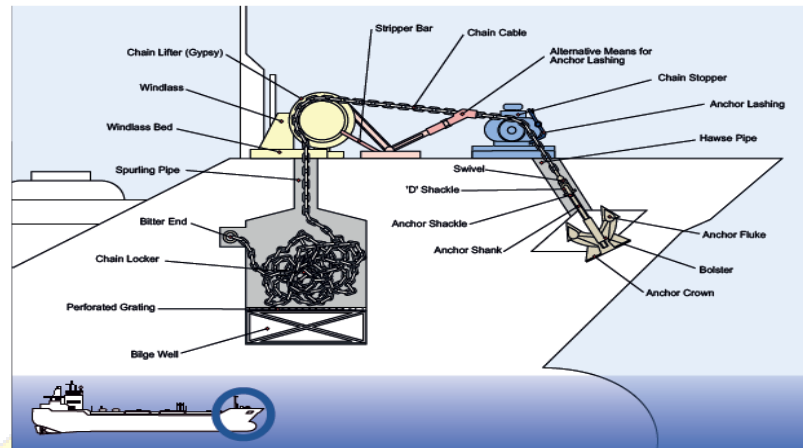
Jangkar ialah peralatan labuh dengan berat serta bentuk yang spesifik serta akan dimasukkan hingga dasar perairan dan dengan demikian sewaktu diturunkannya jangkar akan membuat terbatasnya pergerakan kapal. Perihal tersebut menjadi penahan agar kapal ada di posisi yang tetap serta tak bergerak-gerak (2011, <http://www.maritimeworld.web.id>).

Jangkar mempunyai fungsi di samping untuk berlabuh, berdasarkan olah geraknya di atas kapal memiliki fungsi pula menjadi:

- 1) Pengikat dasar perairan dengan kapal.
- 2) Pencegah terjadinya kejadian bertubrukan.
- 3) Penahan kapal pada laut dengan ombak yang besar.

4) Penahan angin pada haluan kapal

5) Pencegah kapal untuk kandas.



Gambar 2.1 Bagian-Bagian Jangkar

Sumber : www.kapaldanlogistic.com

8. Sungai

Sungai ialah air yang mengalir memanjang, besar serta secara teratur-menerus dari hulu menuju hilir. Sungai mempunyai jenis-jenis berdasarkan jumlah air yang ada (Syarifuddin, 2000),

Sungai memiliki beberapa jenis, diantaranya :

- 1) Sungai permanen, sungai dengan debit air tetap di sepanjang tahunnya. Umumnya jenis sungai tersebut terdapat Sumatera serta Kalimantan misalnya Sungai Kahayan, Kapuas, Mahakam, Barito, Indragiri, serta Musi.
- 2) Sungai periodik, sungai yang airnya meningkat saat musim hujan, serta menurun sewaktu musim kemarau. Misalnya Sungai Code, Progo, Kalibayem, serta Opak.

- 3) Sungai episodik (Intermittent) yakni sungai dengan kemampuan pengaliran air saat musim hujan, serta mengering sewaktu musim kemarau.
- 4) Sungai Ephemeral yakni sungai dengan air saat musim hujan saja.



B. KERANGKA PENELITIAN

Dari teori yang terpapar, berdasarkan garis besar pengaruh terjadinya larat, penulis menyusun kerangka pemikiran:



Gambar 2.2 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang penulis lakukan di atas kapal, serta hasil pembahasan masalah mengenai “Pengaruh Exsternal dan Internal Terjadinya Larat Saat Kapal Labuh Jangkar Di Sungai Barito Pada Kapal MT. Anggraini Excellent”, maka sebagai bagian akhir dalam penelitian ini, penulis memberikan beberapa kesimpulan, yaitu:

1. Faktor yang menyebabkan terjadinya larat saat kapal Mt. Anggraini Excellent berlabuh jangkar di Sungai Barito diantaranya adalah faktor internal yang terdiri dari jangkar, rantai jangkar, *windlass*, *draft*, *holding power* dan sumber daya manusia, sedangkan faktor eksternal yaitu arus, pasang surut, dan jenis dasar laut.
2. Dampak yang terjadi akibat kapal MT. Anggraini Excellent larat di Sungai Barito yaitu kandas dan kerugian bagi perusahaan.
3. Cara mengatasi larat saat kapal MT. Anggraini Excellent berlabuh jangkar di Sungai Barito yaitu mengubah *trim by head*, menambah panjang rantai jangkar/segel yang diturunkan ke dasar sungai, turunkan jangkar satunya, gunakan mesin utama dengan mengkombinasikan dengan kemudi kapal dan mengadakan *safety meeting*.

B. Keterbatasan Penelitian

Selama penulis melaksanakan penyusunan skripsi terdapat beberapa keterbatasan dalam penelitian, diantaranya yaitu:

1. Terbatasnya tempat penelitian yang telah dilaksanakan karena hanya dilaksanakan di satu kapal saja yaitu MT. Anggraini Excellent.
2. Keterbatasan jumlah referensi untuk acuan dalam penyusunan skripsi karena keterbatasan jumlah penelitian terdahulu.
3. Adanya keterbatasan penulis, tenaga dan kemampuan penulis.

C. Saran

Pada akhir penelitian ini, penulis menyampaikan beberapa saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi seluruh pihak yang terlibat. Baik untuk pihak kapal, maupun perusahaan pemilik kapal MT. Anggraini Excellent adalah sebagai berikut:

1. Nakhoda dibantu oleh Muallim I sebaiknya menerapkan atau melaksanakan *safety meeting* yang terjadwal untuk meningkatkan tugas dinas jaga labuh jangkar di MT. Anggraini Excellent, sehingga tidak terulang kembali terjadinya larat saat berlabuh di Sungai Barito pada MT. Anggraini Excellent.
2. Nakhoda sebaiknya menyadarkan kembali para kru kapal terhadap pentingnya menjaga perawatan peralatan kapal dan mempersiapkan peralatan kapal sebelum berlabuh jangkar.
3. Seluruh kru kapal sebaiknya memperhatikan faktor eksternal dan faktor internal sebelum berlabuh jangkar.

DAFTAR PUSTAKA

- Badudu & Zain, (2001), *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta : Pustaka Sinar. Harapan.
- Dewa & Warso, (2020), diakses pada tanggal 24 Mei 2023, pukul 21.00 WIB dari <http://www.adovelinraharja.com>.
- Djoko Subandrijo, 2011, *Olah Gerak Dan Pengendalian Kapal*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Idzikowski, 2011, *Anchoring Practice*, Atlanta Ocean, Belanda.
- Kapal dan Logistic, diakses pada tanggal 21 Mei 2023, pukul 17.00 WIB dari , <http://www.kapaldanlogistic.com>.
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang pasal 309 ayat (1) Tentang Kapal.
- Maritime World, diakses pada tanggal 18 Mei 2023 pukul 22.29 WIB dari <http://www.maritimeworld.web.id>
- Purwantomo, Agus Hadi, 2018, *Mengolah Gerak Kapal*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Purwantomo, Agus Hadi, 2018, *Prosedur Darurat & SAR*. Semarang Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
- Sahide, 2019, *Buku Ajar Metodologi Penelitian Sosial : Keahlian Minimum Untuk Teknk Penulisan Ilmiah*. Makassar : Fakultas Kehutanan Universitas Hasanuddin.
- Subandrijo, Djoko, 2011, *Olah Gerak dan Pengendalian Kapal*, Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Sugiyono, (2019), *Metodelogi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif Dan R&D*. Bandung: ALFABETA.
- Suharsimi Arikunto, 2013, *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Suwiyadi, 1999, *Transportasi Laut dan Bisnis Pelayaran*, Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Syarifuddin, (2000), *Mengurangi Banjir dan Mencegah kekeringan serta Mensejahterakan Rakyat*. Jakarta: Pustaka Pelajar.

Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Yuhana, (2019), *Optimalisasi Peran Guru Pendidikan Agama Islam sebagai Konselor dalam Mengatasi Masalah Belajar Siswa*. Jurnal Penelitian Pendidikan Islam, Vol. 7.



LAMPIRAN

LAMPIRAN 01

1. Wawancara dengan Nahkoda

Penulis : “Apakah yang dapat menyebabkan terjadinya larat saat berlabuh di Sungai Barito?”

Nakhoda : “Faktor-faktor yang menjadi penyebab laratnya jangkar, yaitu terdiri dari faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal berupa keadaan jangkar, panjang rantai jangkar yang diturunkan ke laut, kondisi *windlass*, penetapan posisi berlabuh jangkar sesuai dengan *draft* yang dimiliki kapal pada saat itu, serta kekuatan daya cengkram jangkar terhadap dasar sungai”,

Penulis : “Apakah dampak-dampak yang ditimbulkan dari terjadinya jangkar larat?”

Nakhoda : “Pengaruh dari arus yang kuat maka dapat menyebabkan kapal menjadi kandas dan terdampar di perairan dangkal karena Tindakan tidak ada pencegahan secara tepat, cepat, dan efisien”.

Penulis : “Apakah kerugian bagi pihak perusahaan akibat terjadinya larat saat labuh jangkar di Sungai Barito pada MT. Anggraini Excellent?”

Nakhoda : “Kerugian perusahaan yaitu perusahaan harus mengganti membeli hidrolik *windlass* yang rusak”.

Penulis : “Bagaimana upaya mengatasi larat saat berlabuh jangkar pada MT. Anggraini Excellent ?”

Nakhoda : “Upaya yang dilakukan untuk mengatasi terjadinya jangkar larat, terdiri dari beberapa tindakan yaitu sebelum kapal tiba di tempat berlabuh , memilah dan mendekati tempat berlabuh dan menentukan panjangnya rantai jangkar yang diarea ke dasar laut”.

2. Wawancara dengan Mualim I

Penulis : “Apakah yang dapat menyebabkan terjadinya larat saat berlabuh di Sungai Barito?”

Mualim I : “Terdapat beberapa faktor yang menjadi penyebab laratnya jangkar MT. Anggraini Excellent pada saat berlabuh di Sungai Barito, karena kurangnya penentuan panjang segel/rantai yang diturunkan pada saat berlabuh jangkar ke dasar sungai menyebabkan jangkar MT. Anggraini Excellent daya cengkram rantai jangkar berkurang. Faktor yang kedua yaitu karena kurang jelasnya pemberian tanda pada segel rantai jangkar, sehingga menyebabkan kesalahan dalam penghitungan segel yang sudah tenggelam di

dalam air. Faktor yang ketiga yaitu tergantung dari jenis jangkar yang digunakan di atas kapal. MT. Anggraini Excellent menggunakan jangkar stockles yang pada saat tertanam di dasar perairan yang berlumpur dan berpasir mempunyai stabilitas medium atau sedang, dan mempunyai holding efficiency yang rendah”.

Penulis : “Apakah dampak-dampak yang ditimbulkan dari terjadinya jangkar larat?”

Mualim I : “Dampak yang dapat ditimbulkan yaitu kandas di perairan yang dangkal, kerugian bagi perusahaan pelayaran apabila terdapat peralatan berlabuh jangkar yang rusak”.

Penulis : “Apakah kerugian bagi pihak perusahaan akibat terjadinya larat saat labuh jangkar di Sungai Barito pada MT. Anggraini Excellent?”

Mualim I : “Kerugiannya adalah pihak *surveyor* memeriksa kembali muatannya karena ada Sebagian muatan yang berpindah ke tanki lain dan juga pihak kapal harus mengganti hidrolik *windlass* yang bocor”.

Penulis : “Bagaimana upaya mengatasi larat saat berlabuh jangkar pada MT. Anggraini Excellent ?”

Mualim I : “Dengan menambah *draft* kapal, yaitu dengan mengisi air *ballast* hingga membuat kapal *trim by head*, kemudian turunkan rantai jangkar satunya atau jika telah mengetahui akan terjadi arus yang deras, untuk menambah *holding power*, maka dari awal turunkan kedua jangkar. Gunakan mesin utama dan kombinasikan dengan kemudi kapal untuk menahan agar tidak tambah larat”.

3. MUALIM 2

Penulis : “Apakah yang dapat menyebabkan terjadinya larat saat berlabuh di Sungai Barito?”

Mualim II : “Yang menjadi penyebab laratnya jangkar MT. Anggraini Excellent pada saat berlabuh di Sungai Barito adalah karena kurangnya pengawasan terhadap perubahan posisi kapal saat berlabuh, sehingga menyebabkan terlambat dalam mengambil tindakan pada saat jangkar mengalami larat”.

Penulis : “Apakah dampak-dampak yang ditimbulkan dari terjadinya jangkar larat?”

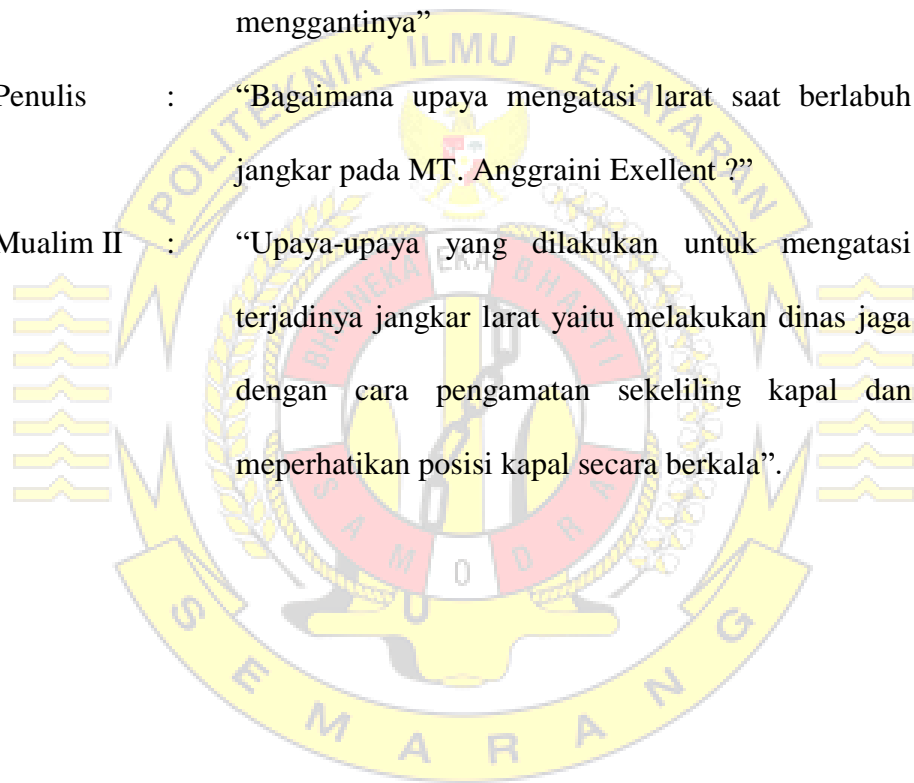
Mualim II : “Perusahaan mengalami kerugian karena mengalami kandas dan terjadi kerusakan pada peralatan di kapal”.

Penulis : “Apakah kerugian bagi pihak perusahaan akibat terjadinya larat saat labuh jangkar di Sungai Barito pada MT. Anggraini Excellent?”

Mualim II : “Terjadi kerusakan pada hidrolik *windlass* karena proses penarikan jangkar yang dilakukan secara memaksa/berlebihan sehingga perusahaan harus menggantinya”

Penulis : “Bagaimana upaya mengatasi larat saat berlabuh jangkar pada MT. Anggraini Excellent ?”

Mualim II : “Upaya-upaya yang dilakukan untuk mengatasi terjadinya jangkar larat yaitu melakukan dinas jaga dengan cara pengamatan sekeliling kapal dan memperhatikan posisi kapal secara berkala”.



LAMPIRAN 02



PERUSAHAAN PELAYARAN
PT. ADOVELIN RAHARJA



C R E W L I S T



Ship / Call Sign : MT-ANGGRAINI EXCELLENT / PNDK
 Nationality / Type : Indonesia/ Tanker Oil
 GRT/ HP/ IMO : 2600 T/ 2000 BHP/ 9183344
 Owners/ Agent : PT. Adovelin Raharja/ PT. Wasasa Line

No/ N a m e	R a n k	Sex	Place / Date of birth	Certificate of Competency	Smn Book	Exp Date	Sign-On	P
1 Achmad Nur Udyanto	Master	M	08-Jan-66	ANT-II 6200001478N20316	E 154592	24-Mei-22	18-Jan-22	2801/122
2 Juli Sarfai	Ch Off	M	28-Jul-92	ANT-III 620148222N30219	F 199378	23-Nov-21	10-Dec-20	AL 524501/1K/SOP-CRB-2020
3 Anggi Gunawan	2nd Off	M	16-Agust-94	ANT-III 6211592040N00119	E 118131	04-Ok-23	15-Jul-21	AL 524177/1K/SOP-TGL 2021
4 Felisia Yanuar Primadhani	3rd Off	F	24-Jan-99	ANT-III 6211903480N30121	F 250234	10-Jul-22	14-Ok-21	AL 524070/1K/SOP-CRB-2021
5 Ferry Setiawan	4th Off	M	20-Apr-99	ANT-III 6211716842N300321	F 241524	21-Mai-24	25-Jan-22	2801/122
6 Ali Kodin	Ch. Eng	M	19-Agust-64	ATT-II 6200067577T20310	F 032452	24-Jul-22	04-Feb-22	7302/22
7 Kusworo	2nd Eng	M	17-Jan-74	ATT-III 6200510103T20214	F 251392	17-Jul-22	04-Feb-22	7402/22
8 M. Chotibul Umam	3rd Eng	M	16-Mei-93	ATT-III 6211422380T30318	E 141500	07-Jul-22	15-Jul-21	AL 524118/1K/SOP-TGL 2021
9 Yunus Etendi	4th Eng	M	21-Jun-94	ATT-III 62002237289T20310	D 040929	10-Agust-24	14-Ok-21	AL 524070/1K/SOP-CRB-2021
10 Sunjo Budi Hardono	Bosun	M	08-Mar-90	RASD 6201198152340717	F 082448	13-Dec-22	10-Dec-20	AL 524561/1K/SOP-CRB-2021
11 Muraji	A B	M	10-Agust-89	RSAD 6201332452340510	D 080987	08-Jun-22	10-Dec-20	AL 524501/1K/SOP-CRB-2020
12 Didi Endro Wibowo	A B	M	07-Jun-88	RSAD 620652399340321	F 162813	09-Agust-23	16-Jun-21	AL 524091/1K/SOP-TGL 2021
13 Aldi Wahyu Sihara	A B	M	04-Jul-99	RSAD 6211747428340321	F 080813	30-Jan-23	16-Jun-21	AL 524401/1K/SOP-TGL 2021
14 Yulianto	Foreman	M	22-Jul-68	RASE 6200250954420116	F 213393	24-Jan-24	20-Ok-20	AL 524401/1K/SOP-TGL 2020
15 Eko Andri Wibowo	Oiler	M	03-Jul-88	RASE 6201317720420716	F 195207	22-Jan-24	10-Dec-20	AL 524401/1K/SOP-CRB-2020
16 Ferry Adi Wiryandoko	Oiler	M	25-Feb-92	RASE 6211407173420120	F 016535	17-Apr-24	14-Ok-21	AL 524037/1K/SOP-CRB-2021
17 Sugyanto	Oiler	M	06-Nov-96	RASE 6211524391420231	D 081081	10-Jun-22	18-Jun-21	AL 524411/1K/SOP-TGL 2021
18 Ruslan	Cook	M	11-Sep-66	BST 6200190470101117	F 086906	05-Jan-23	03-Sep-21	AL 524401/1K/SOP-CRB-2021
19 Adhah Winda Mas Ananta S	DCadet	M	14-Jan-00	BST 6212016189010320	G 059352	19-Apr-24	09-Agu-2021	-
20 Yanuar Ramadhan	DCadet	M	01-Jan-00	BST 6212016682010320	G 059341	19-Apr-24	20-Agu-2021	-
21 Lukman Abdu Khamid	ECadet	M	01-Mar-00	BST 6212014165010320	G 094032	05-Mai-24	20-Agu-2021	-
22 Rieszky Yoga Angga P	ECadet	M	19-Jan-01	BST 6212017398010320	G 094009	05-Mai-24	04-Feb-22	-

Total Crew : 22 person

Jakarta, 25 Agustus 2022
 Capt. Achmad Nur Udyanto
 Master

LAMPIRAN 03

 **PERUSAHAAN PELAYARAN**
PT. ADOVELIN RAHARJA 

Member of INSA No. 1311/INSA/X/2004

Jl. RE. Martadinata No.1C Palembang 30116 Telp.: (0711) 712253 (H) Fax. : (0711) 713757 E-mail : limabahari99@yahoo.com

BERITA ACARA


Nama Kapal : MT. Anggraini Excellent/P N D K

Voyage : Banjarmasin

Perihal : Terjadi larat saat berubah jangkar di Sungai Barito

Pada tanggal 01 Juni 2022 lokasi berlabuh pada posisi awal 03°04.40'S/114°32'26.6'E pada pukul 06.00 menjadi pada posisi 03°23.62'S/114°54.03'E pada pukul 10.00 dan mengalami larat sejauh 100 meter dan teradi kandas. Pada saat evakuasi kandas dibantu dengan menggunakan windlass yang menyebabkan kebocoran pada hidrolik windlass.

Demikian berita acara ini kami buat dengan sebenar-benarnya agar dapat digunakan sebagai mestinya. Atas perhatian dan kerjasamanya, kami ucapkan terima kasih.

Banjarmasin, 01 Juni 2022
Mengetahui

Capt. Achmad Nur Udiyanto
Master

Lampiran 04



PT. INDEPENDEN BAROMETER SURVEYOR

HEAD OFFICE

Jl. Soekarno Hatta Km 2.5
Gg. Nusa RT. 20 NO. 81
Kel. Batu Ampar Kec. Balikpapan Utara
Balikpapan Kalimantan Timur 76126
☎ : 0542-8501936 / 0812-5099-994 ✉ : info@surveyor@gmail.com

BERITA ACARA PEMBONGKARAN B30

Pada Hari ini Jum'at tanggal 03 Juni 2022 bertempat di PT. Global Arta Borneo, Banjarmasin telah selesai dilaksanakan kegiatan Discharging Supervision MT. ANGGRAENI EXCELLENT dengan muatan kargo B30.

Sebelum melaksanakan pembongkaran, Pihak Terminal PT. GAB, Surveyor IBS dan Pihak MT. ANGGRAENI EXCELLENT melakukan meeting untuk mekanisme proses pembongkaran yang akan dilaksanakan. Sesuai dengan permintaan Pihak Terminal PT. GAB bahwa tanki nominasi yang digunakan adalah T.01 dan Pihak Terminal juga melakukan penyaluran penjualan ke mobil Truck melalui tanki T.01.

Oleh karena sebab diatas maka Surveyor IBS tidak melakukan penyegelan pada jalur outlet tanki T. 01. Penyegelan hanya dilakukan pada inlet tanki T. 02, line valve dan outlet flowmeter yang tidak digunakan.

Penerimaan hasil pembongkaran MT. ANGGRAENI EXCELLENT dihitung berdasarkan hasil sounding di tanki T. 01 ditambahkan dengan penyaluran/penjualan mobil Truck dan berdasarkan angka flowmeter yang dikeluarkan dari tanki T. 01.

Adapun hasil sounding tanki T. 01 adalah sebagai berikut :

Uraian	Angka Sounding	Volume KL Obsv	Volume KL @15
Sounding Awal	8,7	65.234	64.419
Sounding Akhir	905,0	3,622.934	3,583.987
Total Penerimaan		3,557.700	3,519.568

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : YANUAR RAMADHAN BUDIMULYA
2. Tempat, Tanggal Lahir : TEMANGGUNG, 01 JANUARI 2000
3. NIT : KALIPUTIH RT.02 RW.06 KEC.
AMBARAWA, KAB . SEMARANG
4. PENDIDIKAN
FORMAL
 - a. Sekolah Dasar : SD NEGERI SUDIRMAN
AMBARAWA
 - b. SMP : SMP NEGERI 2 AMBARAWA
 - c. SMA : SMA NEGERI 1 AMBARAWA
 - d. Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG
5. Pengalaman Prala : PT. Adovelin Raharja
MT. Anggraini Excellent