



**KETERLAMBATAN PROSES LABUH SAAT MUAT DI JETTY
GURIMBANG DAMPAK BOCORNYA LAMBUNG TONGKANG
FINANCIA 101 AKIBAT GESEKAN RANTAI JANGKAR**

SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

Disusun Oleh:

LUTFI IRVAN MAULANA
NIT. 561911337482 K

**PROGRAM STUDI TATALAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2023

HALAMAN PERSETUJUAN

KETERLAMBATAN PROSES LABUH SAAT MUAT DI JETTY GURIMBANG DAMPAK BOCORNYA LAMBUNG TONGKANG FINANCIA 101 AKIBAT GESEKAN RANTAI JANGKAR

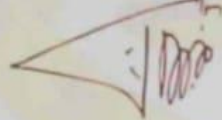
DISUSUN OLEH:

LUTEI IRVAN MAULANA
NIT. 561911337482 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 28 Jul 2013

Dosen Pembimbing I

Materi



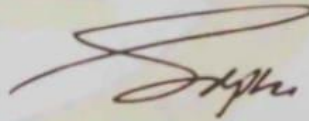
OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19781024 200212 2 002

Dosen Pembimbing II

Metodelogi dan Penulisan



M. SAPTA HERIYAWAN, S.Kom, M. Si.

Penata (III/c)

NIP. 19860926 200604 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi Talk

Dr. NUR ROHMATI, S.E., M.M.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Keterlambatan Proses Labuh Saat Muat Di Jetty Gurimbang Dampak Bocornya Lambung Tongkang Financia 101 Akibat Gesekan Rantai Jangkar” karya,

Nama : LUTFI IRVAN MAULANA

NIT : 561911337482 K

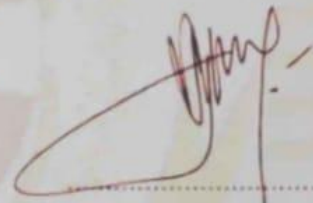
Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tatalaksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Jumat, tanggal 28 Juli 2023.

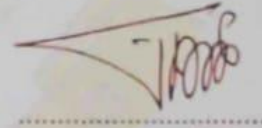
Semarang, 28 Juli 2023

PENGUJI

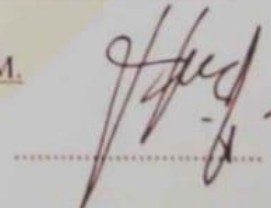
Penguji I : SRI PURWANTINI, SE. S.Pd. MM.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19661217 198703 2 002



Penguji II : OKVITA WAHYUNI, S.ST., MM.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002



Penguji III : Capt. DIAN KURNIANING SARI, S.ST., MM.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 197760206 200812 2 001



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 dibawah ini:

Nama : LUTFI IRVAN MAULANA

NIT : 561911337482 K

Program Studi : TALK

Skripsi dengan judul **"KETERLAMBATAN PROSES LABUH SAAT MUAT DI JETTY GURIMBANG DAMPAK BOCORNYA LAMBUNG TONGKANG FINANCIA 101 AKIBAT GESEKAN RANTAI JANGKAR"** karya,

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 kutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 28 Juli 2022

Yang membuat pernyataan,



LUTFI IRVAN MAULANA
NIT. 551911337482 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. “Allah SWT tidak akan membebani seorang hamba melainkan sesuai dengan kemampuannya” (Q.S Al-Baqarah : 286)
2. “Akan selalu ada jalan menuju sebuah kesuksesan bagi siapapun, selama orang tersebut mau berusaha dan bekerja keras untuk memaksimalkan kemampuan yang ia miliki.” – Bambang Pamungkas
3. “Hanya karena prosesmu lebih lama dari yang lain bukan berarti kamu gagal”
– Penulis

Persembahan:

1. Bapak Achmad Jamari dan Ibu Munti'ah, kakak saya Rizky Nurul Fadlilah serta adik saya Annisa Aulia Chusna yang sangat saya cintai serta keluarga.
2. Almamater saya PIP Semarang.
3. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST., M.M., dan Bapak Mohammad Sapta Heriyawan, S.Kom, M.Si., selaku dosen pembimbing skripsi.
4. Semua orang yang pernah memberi arti dalam kehidupan saya.

PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah menghantarkan kita menuju jalan yang benar. Skripsi ini mengambil judul **“KETERLAMBATAN PROSES LABUH SAAT MUAT DI JETTY GURIMBANG DAMPAK BOCORNYA LAMBUNG TONGKANG FINANCIA 101 AKIBAT GESEKAN RANTAI JANGKAR”** yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama melaksanakan praktek darat di perusahaan owner ship di PT. Mitra Bahtera Segara Sejati cabang Berau.

Dalam usaha menyelesaikan Penulisan Skripsi ini, dengan penuh rasa hormat Penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

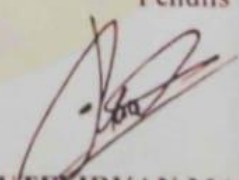
1. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M selaku Ketua Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Okvita Wahyuni, S.ST., M.M, selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi atas arahan dan bimbingannya.
4. Mohammad Sapta Heriyawan, S.Kom, M. Si, selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan atas arahan dan bimbingannya.

5. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
6. Perusahaan PT. Mitra Bahtera Segara Sejati yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek darat serta membantu penulisan skripsi ini.
7. Iin Awalia Shofa yang telah memberikan dukungan, doa, serta memotivasi penulis dalam proses penyusunan skripsi ini.
8. Semua teman-teman kelas saya TALK 8 ECHO yang selalu memberikan semangat serta dukungannya dalam penulisan skripsi.
9. Semua pihak rekan mess kasta Kudus tercinta yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

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 28 Juli 2023

Penulis

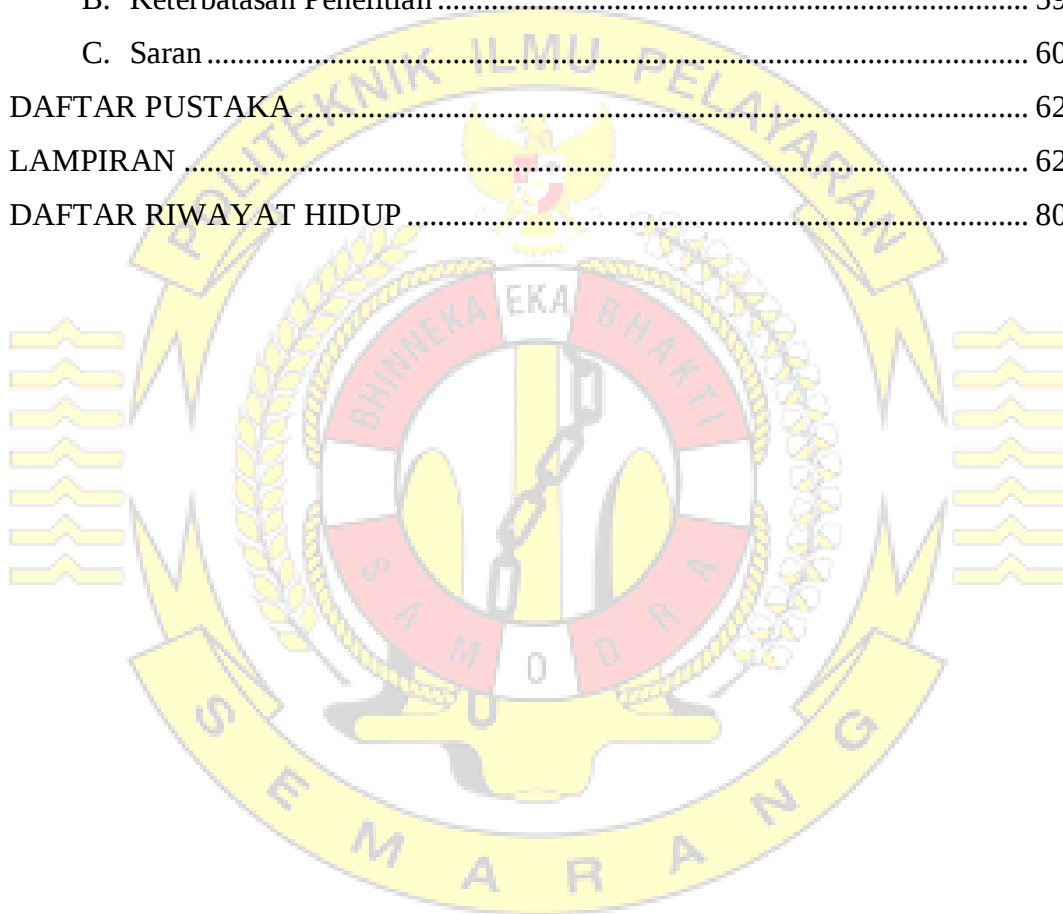


LUTHIRVAN MAULANA
NIT. 561911337482 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
ABSTRAKSI	xiii
ABSTRACT	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	7
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Penelitian.....	14
BAB III 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/Informan.....	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 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 SIMPULAN DAN SARAN	59
A. Simpulan.....	59
B. Keterbatasan Penelitian	59
C. Saran	60
DAFTAR PUSTAKA	62
LAMPIRAN	62
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	80



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1	Kapal tunda PT Jasa Armada Indonesia Tbk.....	12
Gambar 2. 2	Tongkang Financia PT. Mitra Bahtera.....	13
Gambar 2. 3	Kerangka Penelitian	16
Gambar 4. 1	Kantor PT. Mitra Bahtera Segara Sejati Tbk	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 2	Logo Perusahaan PT. MBSS	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 3	Struktur Organisasi	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 4	Tug boat Dan Tongkang (Barge)...	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 5	Transhipment Muara Pantai Tanjung Redeb	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 6	Proses Tongkang Berlabuh di Jetty Gurimbang.	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 7	Kebocoran Lambung Tongkang Financia 101 ...	Error! Bookmark not defined.

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	Penelitian Terdahulu.....	34
Tabel 4.1	Lanjutan.....	35



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Transkrip Wawancara 1.....	62
Lampiran 2	Transkrip Wawancara 2.....	66
Lampiran 3	Transkrip Wawancara 3.....	69
Lampiran 4	Foto Tongkang Sudah Muat Batu Bara	72
Lampiran 5	Lambung Tongkang Bolong Akibat Gesekan Rantai Jangkar.....	73
Lampiran 6	Crew Kapal Mengurus Dokumen	74
Lampiran 7	FINAL CARGO BARGE PLAN.....	75
Lampiran 8	CARGO MANIFEST	76
Lampiran 9	SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR.....	77
Lampiran 10	CREW LIST TB. MEGA POWER 25	78
Lampiran 11	FORM INCIDENT NOTIFICATION	79

ABSTRAKSI

MAULANA, LUTFI IRVAN 561911337482 K. 2023. “Keterlambatan Proses Labuh Saat Muat Di Jetty Gurimbang Dampak Bocornya Lambung Tongkang Financia 101 Akibat Gesekan Rantai Jangkar”. Skripsi. Program Diploma IV, Program, Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M., Pembimbing II : Mohammad Sapta Heriyawan, S.Kom, M. Si.

Insiden kapal tunda yang akan labuh ke Dermaga mengalami gesekan antara lambung tongkang yang tergesek oleh rantai jangkar mengakibatkan kebocoran lambung tongkang di PT. Mitra Bahtera Segara Sejati cabang Berau, Kalimantan timur. Mengakibatkan kegiatan muat batu bara mengalami keterlambatan keberangkatan. Oleh karena itu, perusahaan yang bergerak dibidang *ship owner* harus bertanggung jawab atas segala kegiatan kapal mulai dari sebelum memasuki Pelabuhan sampai kapal berlayar meninggalkan Pelabuhan. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui penyebab terjadinya kebocoran tongkang saat akan muat batu bara di dermaga dan upaya yang dilakukan oleh cabang PT. Mitra Bahtera Segara Sejati di Berau.

Metode penelitian yang digunakan untuk melakukan penelitian ini adalah menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Data penelitian berupa data primer dan sekunder yang dikumpulkan melalui mengolah data observasi, wawancara dan dokumentasi kepada perusahaan cabang PT. Mitra Bahtera Segara Sejati. Data kemudian dianalisis dengan melakukan *daily report* operasional yang dilaporkan oleh pihak kapal, sedangkan wawancara dilakukan untuk mendapatkan informasi lebih mendalam mengenai *daily report* operasional serta mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengatasi masalah tersebut.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebocoran tongkang sangat berpengaruh terhadap perusahaan, yang menyebabkan kerugian biaya jasa labuh bertambah dan target tiap bulan 4 kali dalam pelaksanaan *long towing* batu bara menjadi 3 kali akibat dari bocornya lambung tongkang tersebut. Upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya kebocoran lambung tongkang dengan melakukan pengecekan terhadap lambung tongkang, pemantauan rutin, dan koordinasi dengan pihak terkait, guna mengatasi kebocoran lambung tongkang dan meningkatkan keamanan serta kinerja operasional kapal.

Kata Kunci: Kebocoran, Lambung Tongkang, Gesekan.

ABSTRACT

MAULANA, LUTFI IRVAN 561911337482 K. 2023. *“Keterlambatan Proses Labuh Saat Muat Di Jetty Gurimbang Dampak Bocornya Lambung Tongkang Financia 101 Akibat Gesekan Rantai Jangkar”*. Thesis, Diploma IV Program, Port and Shipping Management Department, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor (I): Okvita Wahyuni, S.ST., M.M., Advisor (II): Mohammad Sapta Heriyawan, S.Kom, M. Si.

The incident of a tugboat approaching the dock at Dermaga Gurimbang experienced friction between the barge hull and the anchor chain, resulting in a hull breach in the barge belonging to PT. Mitra Bahtera Segara Sejati's branch in Berau, East Kalimantan. Consequently, the coal loading activity faced departure delays. Therefore, as a ship owner company, they are responsible for all vessel-related activities from before entering the Port until the vessel departs the Port. The aim of this research is to identify the causes of the barge leakage during coal loading at the dock and the efforts made by PT. Mitra Bahtera Segara Sejati's branch in Berau to address the issue.

The research method employed in this study is a qualitative descriptive research method. The research data consists of primary and secondary data collected through data processing from observations, interviews, and documentation with the branch office of PT. Mitra Bahtera Segara Sejati. The data was then analyzed by conducting daily operational reports provided by the ship's personnel, while interviews were conducted to obtain more in-depth information regarding the daily operational reports and to understand the efforts made to address the issues.

The research findings indicate that the leakage of the barge significantly affects the company, leading to increased costs for docking services and a decrease in the monthly target of coal long towing from 4 to 3 due to the barge's hull leakage. Efforts have been made to prevent barge hull leakage by conducting regular inspections, routine monitoring, and coordination with relevant parties to address the issue and enhance the safety and operational performance of the vessel.

Keywords: Leakage, Barge Hull, Friction.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Berdasarkan penelitian selama praktek di PT Mitra Bahtera Segara Sejati cabang Berau, Kalimantan Timur, penulis menemukan satu masalah saat kapal tunda akan labuh ke Dermaga terjadi insiden dialami oleh kapal dimana lambung tongkang tergesek oleh rantai jangkar yang mengakibatkan kebolongan. Insiden tersebut mengakibatkan kegiatan muat batu bara menjadi terlambat dan keberangkatan kapal menjadi tertunda. Namun demikian tidak ada korban jiwa dalam insiden tersebut.

Sebagai sebuah perusahaan yang bergerak di bidang kepemilikan kapal, PT Mitra Bahtera Segara Sejati memiliki tanggung jawab penuh terhadap semua kegiatan kapal, mulai dari sebelum memasuki pelabuhan hingga meninggalkannya. Penting bagi perusahaan tersebut untuk mengatasi semua hambatan yang mungkin timbul selama kegiatan kapal di pelabuhan, guna mencegah kerugian yang signifikan.

Kapal memiliki peran penting dalam perekonomian global sebagai sarana angkutan laut yang dapat mengirimkan barang dalam jumlah besar dan jarak yang jauh. Distribusi muatan melalui kapal sangat vital, terutama dalam kegiatan ekspor-impor, dan memberikan kontribusi yang signifikan terhadap peningkatan devisa negara.

Dalam pelayaran, keadaan darurat tidak dapat diprediksi dan sering terjadi tanpa peringatan. Oleh karena itu, penting bagi sebuah kapal untuk

memiliki manajemen keselamatan dan keamanan yang baik serta sertifikat layak laut, baik saat berlabuh, berlayar, maupun sedang menambat. Perwira kapal berperan sebagai manajemen tingkat atas dalam menjaga keselamatan dan keamanan kapal, dan mereka diharapkan memiliki pemahaman yang mendalam tentang berbagai situasi saat berlayar, saat berlabuh, dan saat menambat jangkar.

Dalam konteks menambat jangkar, peraturan mengenai standardisasi keselamatan dan keamanan telah menjadi lebih ketat sesuai dengan standar internasional, karena adanya kecelakaan yang melibatkan kapal yang sedang menambat jangkar. Aktivitas menambat jangkar sering menghadapi berbagai masalah, termasuk kondisi laut, arus, angin, keterbatasan ruang akibat kepadatan kapal lain, dan masalah utama yaitu gesekan rantai jangkar.

Ketika terjadi keadaan darurat, awak kapal harus segera mengatasi situasi tersebut agar tidak menimbulkan kerusakan yang lebih serius. Namun, sebagai manusia biasa, awak kapal memiliki keterbatasan dalam menangani situasi darurat. Untuk mencapai hasil yang maksimal dalam penanganan situasi darurat, IMO (*International Maritime Organization*) sebagai organisasi dunia di bidang maritim telah mengeluarkan SOLAS (*Safety of Life at Sea*). SOLAS mengatur persyaratan latihan dan tindakan yang harus dijalankan oleh awak kapal dalam situasi darurat. Dengan adanya latihan ini, diharapkan keterampilan awak kapal dapat terjaga dan meningkatkan kesiapan mereka. Hal ini memungkinkan awak kapal yang berada dalam bahaya dapat dengan cepat dan terjamin membantu diri sendiri, orang lain, kapal, dan kargonya.

Indonesia, sebagai negara kepulauan, memiliki keuntungan ekonomi dan bisnis yang signifikan dari segala posisi. Hal ini juga berlaku di Kabupaten Berau yang kaya akan potensi sumber daya alam (SDA). Tidak hanya terbatas pada hasil hutan dan perkebunan, tetapi juga pada batu bara yang terkenal di seluruh dunia. Sebagai contoh, potensi lautnya menjadi jalur utama untuk mendistribusikan hasil produksi dari satu daerah ke daerah lainnya. Dalam konteks ini, transportasi laut memiliki peran penting dalam mendukung pengangkutan penumpang dan barang melalui jalur laut. Pentingnya pelayaran ini telah ditegaskan dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008, yang menyebutkan bahwa pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut yang memiliki signifikansi strategis bagi wawasan nasional dan juga menjadi sarana vital yang mendukung tujuan persatuan dan kesatuan nasional.

Faktor faktor yang menjadi penyebab keterlambatan kegiatan kapal sangat menjadi perhatian bagi perusahaan pelayaran, hal tersebut mengakibatkan perusahaan harus menyikapi kendala agar tidak menimbulkan kerugian yang besar serta melakukan upaya-upaya untuk mengatasi berbagai kendala kedepannya. Berdasarkan uraian tersebut, maka penulis melakukan penelitian dengan judul **“Keterlambatan Proses Labuh Saat Muat di Jetty Gurimbang Dampak Bocornya Lambung Tongkang Financia 101 Akibat Gesekan Rantai Jangkar”**

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian menurut Spradley dalam buku (Sugiyono, 2018) menyatakan bahwa fokus adalah domain tunggal ataupun beberapa domain yang terkait dari situasi sosial.

Dalam penelitian skripsi ini, penulis telah membatasi masalah agar penelitian tetap berfokus dan tidak menyimpang dari inti permasalahan. Dengan demikian, isi dari skripsi ini dapat dengan mudah dibaca dan dipahami oleh pembaca. Fokus penelitian ini dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif, yang melibatkan pengolahan data dari observasi, wawancara, dan dokumentasi. Dalam penulisan ini, penulis terfokus pada analisis mengenai dampak bocornya lambung tongkang yang menyebabkan keterlambatan proses labuh saat akan dimuat di Dermaga Gurimbang, serta mencari cara untuk mengatasi kejadian tersebut.

C. Rumusan Masalah

Pengertian rumusan masalah adalah pembuatan pertanyaan terhadap keberadaan variabel dependen dan variabel independen dalam penelitian yang memberikan pola hubungan dan analisis dalam pemecahan kasus-kasus tertentu (Sugiyono, 2018)

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana proses labuh saat muat di Dermaga Gurimbang?
2. Mengapa terjadi kebocoran tongkang saat akan muat batu bara di Dermaga?
3. Upaya apa yang di lakukan oleh cabang PT Mitra Bahtera Segara Sejati Berau?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian adalah ungkapan 'mengapa' penelitian itu dilakukan. Tujuan ini merupakan persepsi yang mampu menguraikan atau memperkirakan situasi atau pemecahan masalah pada keadaan dan dapat membuktikan yang

akan dilakukan. Berdasarkan uraian rumusan masalah di atas, adapun tujuan penelitian antara lain :

1. Untuk mengetahui proses labuh kapal saat muat di Dermaga Gurimbang.
2. Untuk mengetahui penyebab terjadinya kebocoran tongkang saat akan muat batu bara di Dermaga.
3. Untuk mengetahui upaya yang akan dilakukan oleh cabang dari PT Mitra Bahtera Segara Sejati di Berau.

E. Manfaat Penelitian

Dalam bukunya (Sugiyono, 2018) mengungkapkan pendapatnya bahwa manfaat penelitian adalah jawaban atas tujuan penelitian yang dibahas dalam hasil penelitian, guna mendapatkan sistem pengetahuan dalam memahami, memecahkan, dan mengantisipasi masalah yang sudah dirumuskan di dalam topik penelitian.

Pada penelitian yang ingin dicapai oleh penulis ini diharapkan bisa menjadi manfaat untuk pembaca maupun bagi penulis sendiri. Berikut adalah manfaat penelitian ini sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

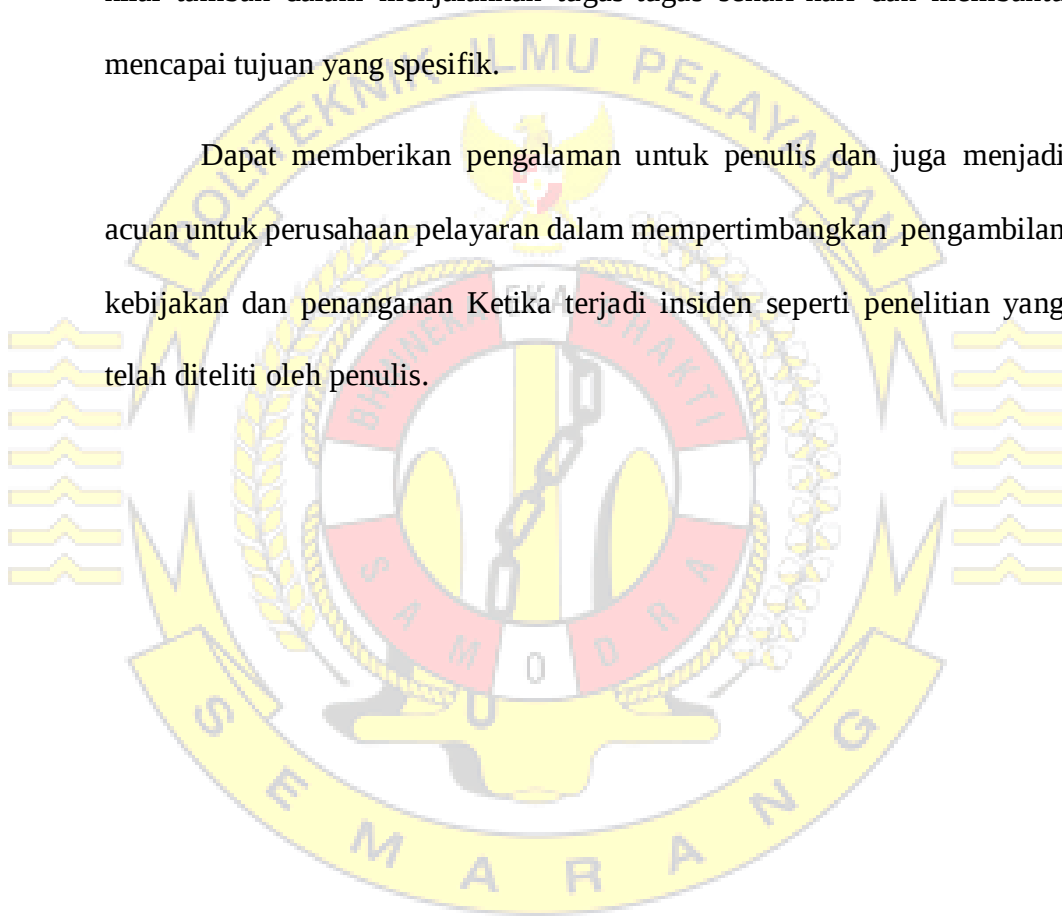
Manfaat teoritis mengacu pada manfaat yang terkait dengan kemajuan akademis dan pengembangan ilmu pengetahuan. Dalam konteks penelitian ini, manfaat yang ditemukan akan memiliki arti penting dalam mengembangkan pemahaman yang lebih luas dalam berbagai disiplin ilmu.

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan ilmu pengetahuan tambahan khususnya untuk pembaca dan menjadi manfaat dari ilmu yang telah diteliti oleh penulis.

2. Manfaat Praktis

Manfaat praktis merujuk pada manfaat yang memiliki aplikasi langsung dan dapat segera digunakan untuk memenuhi kebutuhan praktis, seperti memecahkan masalah, mengambil keputusan, atau melakukan perbaikan pada program yang sedang berjalan. Manfaat praktis memberikan nilai tambah dalam menjalankan tugas-tugas sehari-hari dan membantu mencapai tujuan yang spesifik.

Dapat memberikan pengalaman untuk penulis dan juga menjadi acuan untuk perusahaan pelayaran dalam mempertimbangkan pengambilan kebijakan dan penanganan Ketika terjadi insiden seperti penelitian yang telah diteliti oleh penulis.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Keterlambatan

Keterlambatan adalah kondisi dimana suatu pekerjaan atau aktivitas tidak dapat diselesaikan sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan sebelumnya, sehingga menyebabkan penundaan atau tertundanya proses pelaksanaan (Hamzah, D., 2018).

Keterlambatan adalah kondisi ketidaksesuaian antara waktu yang sebenarnya dengan waktu yang telah ditetapkan atau direncanakan (Arikunto, 2017).

Dari analisis yang telah dilakukan, dapat ditarik kesimpulan bahwa keterlambatan adalah suatu kondisi di mana proses pelaksanaan pekerjaan mengalami hambatan atau tertunda karena berbagai faktor. Dampak dari keterlambatan ini dapat menyebabkan kerugian baik dari segi waktu maupun biaya yang telah disepakati sebelumnya. Oleh karena itu, penting untuk memiliki pemahaman yang mendalam dan melakukan manajemen yang efektif terhadap faktor-faktor penyebab keterlambatan agar dapat mencegah dan mengatasi dampak negatif yang mungkin timbul. Upaya dalam menganalisis dan memahami penyebab keterlambatan menjadi hal yang kritis guna meningkatkan produktivitas dan efisiensi dalam setiap proyek atau tugas yang dilakukan. Selain itu, penting juga untuk memiliki sistem pemantauan yang kuat dan respons cepat untuk mengatasi situasi yang dapat menyebabkan keterlambatan. Dengan demikian, perusahaan

atau tim proyek dapat menghadapi tantangan keterlambatan dengan lebih baik dan mencapai hasil yang optimal. Proses Labuh/Berlabuh

a. Proses

Proses adalah sesuatu tuntutan perubahan dari suatu peristiwa perkembangan sesuatu yang dilakukan secara terus-menerus (Handayani, 2011).

Proses merupakan aktivitas sumber kehidupan dalam struktur organisasi. Proses yang umum meliputi komunikasi, pengambilan keputusan, sosialisasi, dan pengembangan karier. Sedangkan proses dalam teori sistem adalah aktivitas teknik dan administratif yang berbau untuk dijadikan masukan yang ditransformasikan menjadi keluaran (Gibson and Donally, 2011).

Proses adalah serangkaian aktifitas yang ditujukan untuk mencapai beberapa hasil. Proses merupakan cara bagaimana sebuah pekerjaan menghasilkan nilai bagi pelanggan (James Evans dan William Lindsay, 2011).

Menurut KBBI, proses adalah runtutan perubahan atau peristiwa dalam perkembangan sesuatu. Atau disebut juga sebagai rangkaian tindakan, pembuatan, atau pengolahan yang menghasilkan proses. Setelah mengetahui artinya, berikut persamaan kata atau sinonim dari 'proses'.

b. Labuh

Labuh: Posisi kapal yang melego jangkar disekitar wilayah pelabuhan, sebelum bersandar di dermaga.

Berlabuh jangkar adalah mengikat kapal pada dasar perairan agar kapal tidak hanyut karena angin/arus untuk melakukan suatu kegiatan, seperti: menunggu *clearance* untuk memasuki pelabuhan, melaksanakan kegiatan muat bongkar barang, menunggu pandu, dll. Jangkar merupakan bagian yang tak bisa terlepas dari kapal dimana jangkar memiliki fungsi selain untuk berlabuh jangkar dalam olah gerak diatas kapal juga berfungsi untuk mengikat kapal dengan dasar perairan, untuk mencegah tubrukan, untuk menahan kapal dilaut yang berombak besar, untuk menahan haluan kapal terhadap angin dan untuk mencegah kandasnya kapal.

2. Kebocoran

Kebocoran berasal dari kata bocor yang berarti berlubang sehingga *air* (udara) dapat keluar atau masuk (KBBI versi online). Sehingga dapat diambil kesimpulan, bahwasanya kebocoran adalah keadaan suatu benda yang mengalami kerusakan sehingga menimbulkan celah dan menyebabkan zat yang seharusnya dapat ditampung baik memiliki wujud cair, padat ataupun gas dapat keluar masuk melalui celah tersebut. Kebocoran di kapal dapat terjadi karena kapal kandas, tetapi dapat juga terjadi karena tubrukan maupun kebakaran serta kerusakan pelat kulit kapal karena korosi.

3. Pengertian Kapal

- a. Menurut undang-undang no. 17 tahun 2008 pasal 1 ayat 36 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.

Dari pengertian kapal menurut undang-undang tersebut kapal adalah alat yang berfungsi sebagai sarana perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain ataupun dari suatu negara ke negara lain dan tidak hanya sebuah benda yang mengapung saja. Kapal digunakan untuk melakukan kegiatan eksploitasi sumber daya laut seperti penangkapan ikan, budidaya perikanan, dan kegiatan-kegiatan lain yang berkaitan dengan sumber daya laut. Kapal digunakan sebagai sarana pertahanan dan keamanan negara, seperti patroli laut, pengawasan perbatasan, dan kegiatan-kegiatan lain yang berkaitan dengan pertahanan dan keamanan di laut

- b. Kapal yang dimaksud oleh penulis dalam penelitian ini adalah sarana prasarana yang berfungsi untuk menjadi alat transportasi di laut maupun di sungai sebagai pengangkutan batu bara yang dibongkar atau dimuat di dermaga batu bara dari suatu daerah ke daerah lain atau dikenal sebagai *long towing*. Berikut ini merupakan jenis kapal yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat batu bara:

- 1) Kapal Tunda

Menurut PM 93 tahun 2014 kapal tunda yang berfungsi sebagai sarana bantu pemanduan adalah kapal dengan karakteristik tertentu digunakan untuk kegiatan mendorong, menarik,

menggandeng, mengawal (*escort*) dan membantu (*assist*) kapal yang berolah-gerak di alur pelayaran, daerah labuh jangkar maupun kolam pelabuhan, baik untuk bertambat ke atau untuk melepas dari dermaga, *jetty*, *trestle*, *pier*, pelampung, dolphin, kapal dan fasilitas tambat lainnya.

Ketentuan penggunaan kapal tunda yang digunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim dalam pelayanan pemanduan kapal di pelabuhan, perairan, dan alur pelayaran antara lain:

- a) Kapal yang memiliki panjang antara 70 hingga 150 meter harus dilayani oleh setidaknya 1 kapal tunda dengan daya minimal 2.000 HP dan Bollard Pull minimal 24 ton. Sementara itu, kapal dengan panjang antara 150 hingga 250 meter membutuhkan minimal 2 kapal tunda dengan daya minimal 6.000 HP dan Bollard Pull minimal 65 ton untuk melayani kebutuhan pelayaran mereka. Hal ini bertujuan untuk memastikan pengamanan dan kelancaran pelayaran bagi kapal-kapal dengan berbagai ukuran dan karakteristik.
- b) Kapal yang memiliki panjang di atas 250 meter harus didukung oleh setidaknya tiga unit kapal tunda dengan kekuatan masing-masing minimal 11.000 HP dan Bollard Pull minimal 125 ton. Hal ini bertujuan untuk memastikan keamanan dan stabilitas dalam manuver kapal yang besar tersebut.



Gambar 2. 1 : kapal tunda PT Jasa Armada Indonesia Tbk

Sumber: PT Jasa Armada Indonesia Tbk

2) Kapal Tongkang

Tongkang atau ponton adalah suatu jenis kapal yang dengan lambung datar atau suatu kotak besar yang mengapung, digunakan untuk mengangkut barang dan ditarik dengan kapal tunda atau dengan mesin pendorong digunakan untuk mengangkut dan membawa muatan.

Tongkang sendiri ada yang memiliki sistem pendorong (propulsi) seperti kapal pada umumnya sebutanya SPOB (*Self*

Propelled Oil Barge). perbedaan utama dengan kapal adalah desain dan konstruksi. Tongkang sendiri umum digunakan untuk mengangkut muatan dalam jumlah besar seperti kayu, batubara, pasir, minyak dan lain-lain.



Gambar 2. 2 : Tongkang Financia PT. Mitra Bahtera

Segara Sejati

Sumber: Dokumen Pribadi

4. Gesekan

Gesekan berasal dari kata dasar gesek. Gesekan adalah sebuah homonim karena arti-artinya memiliki ejaan dan pelafalan yang sama tetapi maknanya berbeda. Gesekan memiliki arti dalam kelas nomina atau kata

benda sehingga gesekan dapat menyatakan nama dari seseorang, tempat, atau semua benda dan segala yang dibendakan (kbbi.lektur, 2023).

5. Rantai Jangkar

Rantai jangkar adalah rantai yang dihubungkan dengan jangkar kapal yang dipergunakan untuk menahan kapal agar tidak bergerak pada waktu lego jangkar. Penggunaan rantai jangkar diatas kapal adalah salah satu hal yang sangat vital fungsinya. Rantai jangkar di atas kapal terbentuk dari potongan-potongan antara satu segel (*shackle*) dengan segel lainnya yang terhubung secara langsung dengan jangkar kapal dan menghubungkannya dengan *windlass*, dimana fungsi rantai jangkar ini adalah sebagai alat penunjang kegiatan *anchoring* bagi kapal. Dengan rantai jangkar ini, sebuah jangkar dapat di *drop* dan *heavy up*. Fungsi *anchoring* sendiri untuk menahan posisi kapal agar tidak bergerak/berpindah tempat ataupun larat (Suharso, 2020).

B. Kerangka Penelitian

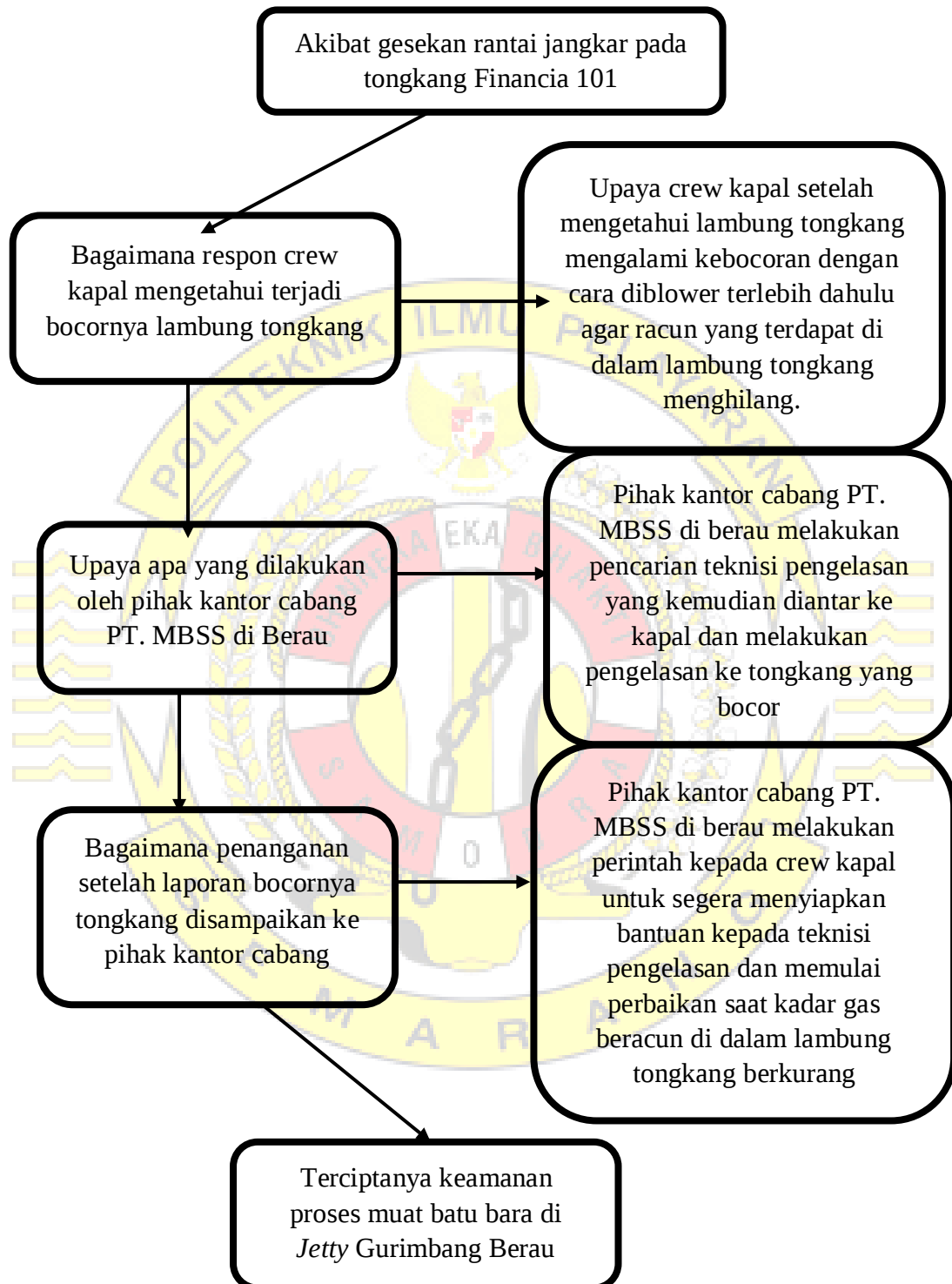
Kerangka pemikiran menurut (Sugiyono, 2007) mendefinisikan kerangka berpikir sebagai model konseptual yang dimanfaatkan sebagai teori yang ada kaitannya dengan beberapa faktor yang diidentifikasi sebagai masalah penting. Kerangka penelitian adalah konsep pada penelitian yang saling berhubungan, dimana penggambaran variabel satu dengan lainnya bisa terkoneksi secara detail dan sistematis.

Hal ini dilakukan agar penelitian bisa lebih mudah dipahami karena penyampaian bisa runtut (Riadi, 2018).

Dengan menggunakan kerangka penelitian, peneliti dapat mengembangkan pertanyaan penelitian, merumuskan hipotesis, dan merancang metodologi penelitian yang sesuai. Kerangka penelitian juga membantu memetakan alur penelitian dan memberikan landasan bagi interpretasi hasil penelitian.



Berikut adalah kerangka pemikiran yang peneliti gambarkan:



Gambar 2. 3 Kerangka Penelitian

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan temuan penelitian yang telah diuraikan dalam bab-bab sebelumnya, peneliti menarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Proses labuh kapal di Dermaga Gurimbang melibatkan tahapan persiapan, pendekatan hati-hati, penambatan tali tambat, pengaturan agar kapal tetap terkendali, serta prosedur administrasi terkait kedatangan kapal.
2. Kebocoran tongkang saat muat batu bara di Dermaga disebabkan oleh kurangnya perawatan rutin, pemakaian rantai jangkar yang tidak memadai, dan cuaca buruk, yang dapat mengancam keselamatan awak kapal dan menyebabkan kerugian finansial, oleh karena itu perlu dilakukan perawatan, penggunaan rantai jangkar yang tepat, dan pemantauan cuaca untuk menjaga integritas kapal.
3. Cabang PT Mitra Bahtera Segara Sejati Berau melakukan berbagai upaya, seperti perbaikan lambung, evaluasi sistem jangkar, pelatihan awak kapal, pemantauan rutin, dan koordinasi dengan pihak terkait, guna mengatasi kebocoran lambung tongkang dan meningkatkan keamanan serta kinerja operasional kapal.

B. Keterbatasan Penelitian

Ada beberapa keterbatasan penelitian tentang keterlambatan proses labuh akibat bocornya lambung tongkang yang perlu diperhatikan. Penelitian ini mungkin terbatas pada data yang diperoleh dari internal perusahaan, seperti catatan operasional dan wawancara dengan awak kapal. Ini dapat mengurangi

akurasi dan representasi data yang digunakan dalam analisis.

Penelitian ini mungkin hanya mempertimbangkan faktor-faktor tertentu yang berkontribusi terhadap kebocoran lambung tongkang, sedangkan faktor-faktor lain yang dapat memengaruhi keterlambatan proses labuh mungkin tidak dipertimbangkan secara menyeluruh.

Penelitian ini mungkin dilakukan dalam rentang waktu tertentu yang terbatas, sehingga tidak dapat mencakup perubahan kondisi atau kebijakan perusahaan yang mungkin terjadi di masa depan.

Ketergantungan pada Data Sekunder. Penelitian ini mungkin mengandalkan data sekunder yang telah ada, seperti catatan operasional atau laporan perusahaan. Keterbatasan data sekunder tersebut dapat mempengaruhi kelengkapan atau kualitas informasi yang tersedia.

Dalam rangka memahami secara menyeluruh masalah keterlambatan proses labuh akibat bocornya lambung tongkang, perlu diakui dan diatasi keterbatasan-keterbatasan ini agar hasil penelitian lebih valid dan dapat memberikan wawasan yang lebih komprehensif.

C. Saran

Berdasarkan analisis masalah dan kesimpulan yang telah disampaikan sebelumnya, peneliti ingin memberikan beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi pertimbangan berharga bagi PT. Mitra Bahtera Segara Sejati site Berau dan pembaca yang memiliki kepentingan dalam bidang yang diteliti.

Berikut ini adalah beberapa saran yang disampaikan oleh peneliti:

1. Koordinasi yang efektif antara awak kapal dan petugas pelabuhan,

kesadaran terhadap faktor lingkungan, pengawasan cuaca yang cermat, serta penilaian risiko dan pelatihan yang baik terkait keselamatan dan penambatan kapal, merupakan faktor kunci untuk labuh kapal yang aman dan efisien di Dermaga Gurimbang, didukung oleh evaluasi proses administrasi dan kerja sama antara PT. Mitra Bahtera Segara Sejati dan otoritas pelabuhan.

2. Demi mengatasi kebocoran lambung tongkang akibat gesekan rantai jangkar, Cabang PT Mitra Bahtera Segara Sejati Berau dapat melakukan perbaikan dan perawatan lambung, evaluasi dan peningkatan sistem penggunaan rantai jangkar, pelatihan awak kapal, pemantauan rutin kondisi lambung, serta berkoordinasi dengan ahli perkapalan atau badan pengawas maritim guna meningkatkan keamanan dan kinerja operasional kapal serta mencegah kerugian lebih lanjut.
3. PT Mitra Bahtera Segara Sejati Berau dapat meningkatkan keamanan dan kinerja operasional kapal dengan melakukan perbaikan lambung tongkang, evaluasi sistem penggunaan rantai jangkar, pemantauan rutin kondisi lambung, dan berkoordinasi dengan pihak terkait untuk mengatasi kebocoran dan mencegah kerugian lebih lanjut.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2017). *Dasar-dasar Evaluasi Pendidikan*. PT Bumi Aksara.
- Asep Hermawan dan Husna Leila Yusran. (2017). *Penelitian Bisnis Pendekatan Kualitatif*. Kencana.
- Bungin, B. (2011). *Metodologi Penelitian Kuantitatif: Komunikasi, Ekonomi, dan Kebijakan Publik Serta Ilmu-ilmu Sosial Lainnya*. Kencana Prenada Group.
- Bungin, M. B. (2007). *Metodologi Penelitian Kualitatif: Aktualisasi Metodologis Ke Arah Ragam Varian Kontemporer*. Kencana Prenada Media Group.
- Creswell, J. W. (2014). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (4th editio).
- Doyle, dkk. (2012). *Trust building in wine blogs: a content analysis*. 24.3, 196–218.
- Fadhallah, R. A. (2020). *WAWANCARA*.
- Fatoni, A. (2011). *Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi*. Rineka Cipta.
- gibson and donally. (2011). *Organization, 8 Ed*.
- Hamzah, D., & D. (2018). *Teknik Penyusunan Jadwal Proyek*. GRAHA ILMU.
- Handyaningrat, S. (2011). *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*.
- Indrianto dan Supomo. (2021). *Metodologi Penelitian Bisnis Untuk Akuntansi & Manajemen*.

James Evans dan William Lindsay. (2011). *Six Sigma An Introduction To Six Sigma And Process Improvement*.

Margono. (1997). *Metode Penelitian Pendidikan*. Rineka Cipta.

Purnia, D. S. dan T. A. (2020). *Metode Penelitian STRATEGI MENYUSUN TUGAS AKHIR*. GRAHA ILMU.

Ramdhan, M. (2021). *Metode Penelitian*. Cipta Media Nusantara.

Riadi, S. (2018). *The Effect of Third Parties Fund, Non Performing Loan, Capital Adequacy Ratio, Loan to Deposit Ratio, Return On Assets, Net Interest Margin and Operating Expenses Operating Income on Lending (Study in Regional Development Banks in Indonesia)*.

Sugiyono. (2007). *Metode Penelitian Bisnis*. Alfabeta.

Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.

Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Alfabeta.

Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.

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

Zuchri Abdussamad, H. (2021). *METODE PENELITIAN KUALITATIF*. Syakir Media Press.

LAMPIRAN 1

Transkrip Wawancara 1

Identitas Responden 1

Nama : Angga Andhika

Jabatan : Penanggung Jawab Operasional PT. Mitra Bahtera Segara Sejati site
Berau

Hasil Wawancara

Penulis : “Selamat pagi bapak, terima kasih sudah meluangkan waktunya demi wawancara ini. Izin untuk bertanya perihal insiden bocornya lambung tongkang ini apakah berdampak ke perusahaan?”

Narasumber : “Dari laporan awak kapal yang saya terima, terjadinya insiden bocornya lambung tongkang ini perusahaan mengalami kerugian waktu dan biaya, karena target perusahaan dalam sebulan harusnya bisa 4 kali trip *long towing* Berau -Bali. Akibat bocornya lambung tongkang target yang semula 4 kali trip menjadi 3 trip karena harus menunggu lambung tongkang diperbaiki dan akibatnya antrian muat batu bara menjadi delay dan didahului oleh tongkang lain.”

Penulis : “Menurut bapak, apa penyebab pasti terjadinya insiden kebocoran lambung tongkang ini yang mengakibatkan kerugian pada perusahaan?”

Narasumber : “Dari informasi yang saya terima, kobocoran ini terjadi karena rantai jangkar yang menggesek lambung tongkang dan lambung tongkang itu sudah dikatakan berkarat. Wajar saja apabila rantai jangkar terus-terusan menggesek lambung tongkang dan terjadi kebocoran”

Penulis : “Kemudian menurut bapak selaku penanggung jawab pada PT. MBSS *site* Berau mengetahui perihal insiden bocornya lambung tongkang ini apakah berdampak ke awak kapal juga”

Narasumber : “Terjadinya insiden ini Alhamdulillah tidak ada satupun korban, untuk dampak lain mungkin ada seperti bonus yang berkurang karena terlambatnya proses labuh dan muat batu bara ini”

Penulis : “Baik pak, terima kasih atas jawaban bapak pada pertanyaan saya ini, semoga bisa menjadi referensi untuk penelitian saya.”

LAMPIRAN 2

Transkrip Wawancara 2

Identitas Responden 2

Nama : Arief Khristiyono

Jabatan : HSE PT. Mitra Bahtera Segara Sejati *site* Berau

Hasil Wawancara

Penulis : “Selamat pagi bapak, terima kasih sudah meluangkan waktunya demi wawancara ini. Izin untuk bertanya, menurut bapak selaku HSE pada PT. MBSS *site* Berau mengetahui perihal insiden bocornya lambung tongkang ini apakah berdampak ke perusahaan?”

Narasumber : “Menurut saya selaku HSE di perusahaan ini untuk dampak insiden tersebut sangat beragam dan mencakup beberapa aspek. Pertama, terdapat risiko tinggi terhadap kesehatan dan keselamatan pekerja akibat terpapar bahan berbahaya, beracun, serta potensi kecelakaan kerja. Kedua, kebocoran lambung tongkang menyebabkan pencemaran lingkungan yang membahayakan ekosistem laut, termasuk mengganggu sektor perikanan dan pariwisata. Ketiga, biaya perbaikan yang lumayan dan dapat menyebabkan perusahaan mengalami kerugian finansial serta penurunan citra perusahaan apabila tidak diatasi segera. Terakhir, perusahaan dihadapkan pada

tantangan untuk mematuhi regulasi HSE terkait pemeliharaan peralatan pelindung diri dan penegakan kepatuhan. Oleh karena itu, penting bagi perusahaan pelayaran untuk mengambil langkah pencegahan dan menerapkan praktik HSE yang ketat guna menjaga keselamatan pekerja, melindungi lingkungan, serta menciptakan operasi pelayaran yang bertanggung jawab dan berkelanjutan. .”

Penulis : “Menurut bapak, apa penyebab pasti terjadinya insiden kebocoran lambung tongkang ini yang mengakibatkan kerugian pada perusahaan?”

Narasumber : “Dari informasi yang saya dapat dari awak kapal saat saya inspeksi ke kapal, itu terjadi karena gesekan rantai yang terus menggesek lambung tongkang saat tongkang sedang melego jangkar sebelum melakukan kegiatan muat batu bara atau bongkar, dan juga efek dari lambung tongkang yang berkarat. Sehingga terjadilah kebocoran pada lambung tongkang ini.”

Penulis : “Kemudian menurut bapak selaku HSE pada PT. MBSS site Berau mengetahui perihal insiden bocornya lambung tongkang ini apakah berdampak ke awak kapal juga ?”

Narasumber : “Seperti yang saya jelaskan tadi, dampak untuk awak kapal sangat berisiko tinggi terhadap kesehatan dan keselamatan pekerja akibat terpapar bahan berbahaya, beracun, serta

potensi kecelakaan kerja. Alhamdulillah nya dari insiden ini tidak ada yang mengalami bahaya-bahaya yang saya jelaskan tadi.”

Penulis : “Baik pak, terima kasih atas jawaban bapak pada pertanyaan saya ini, semoga bisa menjadi referensi untuk penelitian saya.”



LAMPIRAN 3

Transkrip Wawancara 3

Identitas Responden 3

Nama : Kholidin

Jabatan : *Chief Officer* Kapal di TB. *MEGA POWER 25*

Hasil Wawancara

Penulis : “Selamat pagi bapak, terima kasih sudah meluangkan waktunya demi wawancara ini. Izin untuk bertanya, menurut bapak selaku *Chief Officer* Kapal di TB. *MEGA POWER 25* mengetahui perihal mengetahui perihal insiden bocornya lambung tongkang ini apakah berdampak ke perusahaan?”

Narasumber : “Dari kami pihak crew kapal mengetahui dampak ke perusahaan akibat terjadi bocornya tongkang karena gesekan rantai jangkar sangat lah besar, karena ini menyangkut bisnis perusahaan yang terlambat pengiriman batu bara dari berau ke PLTU Celukan Bawang Bali. Yang biasanya kami dalam sebulan minimal 4 kali trip berau bali menjadi 3 kali karena insiden ini.”

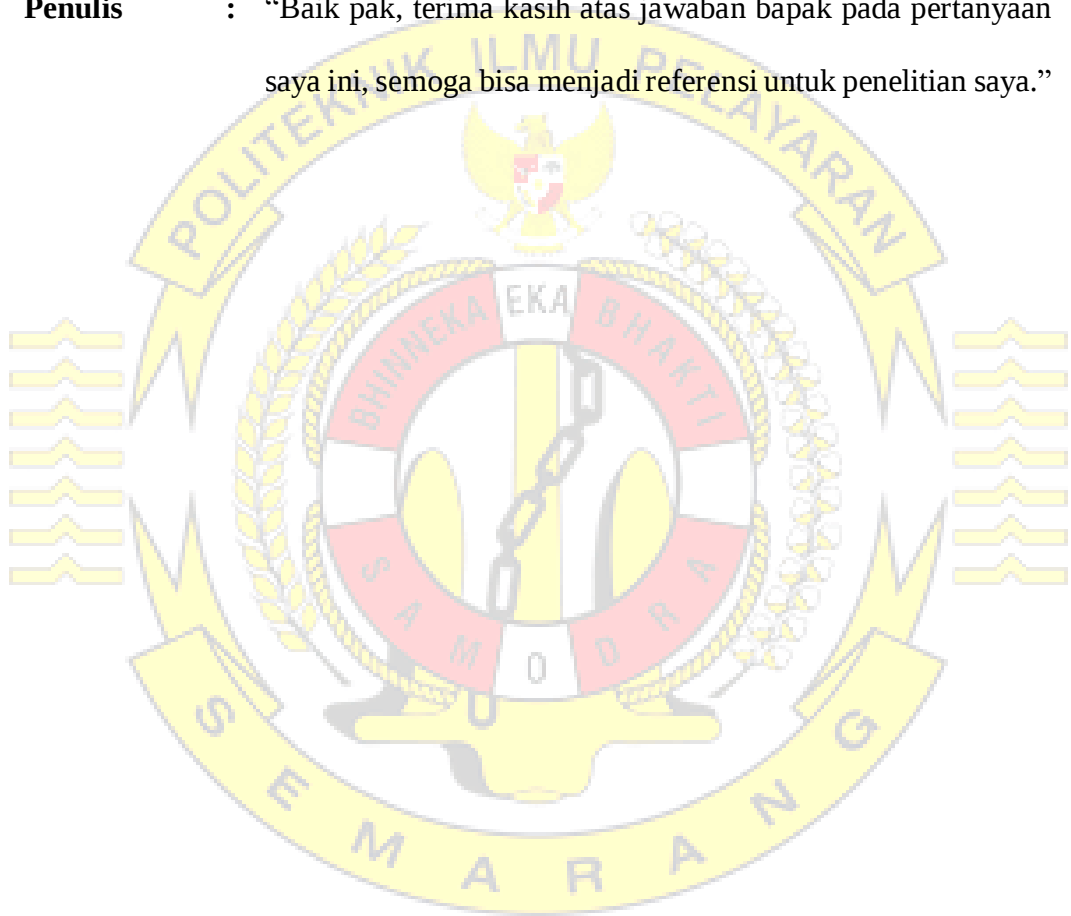
Penulis : “Menurut bapak, apa penyebab pasti terjadinya insiden kebocoran lambung tongkang ini yang mengakibatkan kerugian pada perusahaan?”

Narasumber : “Pada waktu itu kami sedang menuju perjalanan ke Berau dan akan melakukan proses labuh di *Jetty* Gurimbang Berau. Pada saat kami akan melakukan lego jangkar, kami melihat air yang mengucur dari lambung kapal bagian rantai jangkar saat diturunkan. Setelah kami cek ternyata lambung tongkang mengalami kebocoran, indikasi dari kami pihak crew kapal insiden kebocoran ini terjadi karena lambung tongkang yang berkarat, sehingga rantai jangkar yang pada saat lego jangkar terus menggesek lambung tersebut dan menjadi kebocoran. Kemudian kami segera melaporkan ke pihak cabang perusahaan untuk segera dibantu dalam mengatasi bocornya lambung tongkang ini. Yang kemudian dari kami pihak *crew* kapal segera melakukan SOP dengan memblower lambung kapal yang bocor guna menghilangkan racun dalam ruangan tersebut. Setelah bantuan dari pihak cabang perusahaan datang, kami segera melaksanakan pengelasan bagian yang mengalami kebocoran dengan menggunakan APD lengkap untuk mencegah racun masuk kedalam tubuh.”

Penulis : “Kemudian menurut bapak selaku *Chief Officer* Kapal di TB. *MEGA POWER 25* mengetahui perihal insiden bocornya lambung tongkang ini apakah berdampak ke awak kapal juga ?”

Narasumber : “Untuk dampak ke awak kapal secara keselamatan alhamdulillah aman mas, kalau dampak kami *crew* kapal dari perusahaan sudah pasti pengurangan bonus per trip kapal *long towing* berau bali. Ya saya harap insiden seperti ini tidak terulang lagi karena merugikan kedua belah pihak”

Penulis : “Baik pak, terima kasih atas jawaban bapak pada pertanyaan saya ini, semoga bisa menjadi referensi untuk penelitian saya.”



LAMPIRAN 4

Foto Tongkang Sudah Muat Batu Bara



LAMPIRAN 5

Foto Lambung Tongkang Bolong Akibat Gesekan Rantai Jangkar



LAMPIRAN 6

Crew Kapal Mengurus Dokumen



LAMPIRAN 7

FINAL CARGO BARGE PLAN

FINAL CARGO BARGE PLAN	
BARGE'S NAME : BG. FINACIA 101	SHIPPER : PT. BERAU COAL
FLAG : INDONESIA	PORT OF DISCH : CELUKAN BAWANG
PORT OF LOADING : JETTY SUARAN DAN JETTY GURUMBANG	TOTAL CARGO : 12,090 MT
DATE : 09TH OCTOBER, 2021	



BG. FINACIA 101

12,090 MT

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

AS AGENTS ONLY

TB. MEGA POWER 25

Master

MASTER

LAMPIRAN 8
CARGO MANIFEST



PT. BAHARI EKA NUSANTARA
CARGO MANIFEST

Name Of vessel : TB MEGA POWER 25 / BG FIACIA 101

Flag : INDONESIA

Voyage No :

ORT : 248 / 538

Sailing Date : OCTOBER 10TH, 2021

From : KALIMANTAN TIMUR

To : PTU CELUKAN BAWANG

Master : CANDRA

JEFFY SUARAN DAN JETTY GURUMBANG,

BL No	SHIPPER	CONSIGNEE:	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT
024BER-IND22	PT BERAU COAL SINARMAS MSIG TOWER LANTAI 10 JL. JENDRAL SUDIRMAN KAV. 21 JAKARTIA SELATAN 12930 OO PT SINEERGI LAKSANA BAKA MAS	PT. TU CELUKAN BAWANG	INDONESIA STEAM COAL CLEAN ON BOARD	12,090 MT

NOTIFY ADDRESS:
PT. General Energy Bati
Gedung The Energy Asia 38, #05
D'160, Jalan Gde Jasing Kav E 3.2 No.1
Jalanra Selatan 12950

Jeffy Suaran Dan Jetty Gurumbang, Kalimantan Timur
October 09th, 2021
PT. BAHARI EKA NUSANTARA

AS AGENT


PT. BAHARI EKA NUSANTARA

LAMPIRAN 9

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR

.T.53. 0005212

No. Registrasi : ..PPK. 27-I-65-I-X-I-2021/

PERINGATAN AWAL
UTAMAKAN KESELAMATAN
BERLINDUNG JIKA CUACA BURUK
 Sesuai UU No.17 Th 2008 Pasal 132 ayat (3)
 Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui
 adanya cuaca buruk yang membahayakan
 keselamatan berlayar wajib menyebarluaskan
 kepada pihak lain atau instansi pemerintah terkait



REPUBLIK INDONESIA
 THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
 PORT CLEARANCE

NO. NO-T-Z. / UPP-II / 120 / X / 2021. /

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1
 Under The Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)

Nama kapal..... BG. FINACIA 101 <i>Ship Name</i>	Tonnase kotor GT. 5,338 <i>Gross Tonnage</i>
Bendera Kebangsaan INDONESIA <i>Nationality Flag</i>	Nakhoda <i>Master</i>
Nomor IMO <i>IMO Number</i>	Nama Panggilan <i>Call Sign</i>

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal..... 10.10.2021 Pukul..... 17.00
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated..... Time..... LT

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008
That ship has fully comply with the provision of Article 219 (3), Shipping Act 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk
The above mentioned vessel is hereby granted for

Bertolak dari SUARAN <i>Departure from</i>	Pada tanggal/jam..... 10.10.2021..... 19.00 WITA <i>on date/time</i>	Pelabuhan tujuan CELUKAN BAWANG <i>Port of Destination</i>
---	---	---

Jumlah awak kapal <i>Number of Ship Crews</i>	Dengan muatan..... PATU BARA 12.000 MT <i>With cargoes</i>
--	---

Tempat Diterbitkan : TANJUNG REDEB
Place of issued

Pada tanggal : 10 OKTOBER 2021.....
Date

Jam : 18.30 WITA
Time

Perhatian :
 Attention :

1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan
This Port Clearance expired 24 hours due to date of issued and ship should leave of port

2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru
Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails. Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.

3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.
This port clearance expired if any corrections or deletions

TA. 2021



SYAHBANDAR
HARBOUR MASTER
TRIYANTO, SH
PENATA TK. I (III/d)
NIP. 19650224 198903 1 001

LAMPIRAN 10

CREW LIST TB. MEGA POWER 25


PT BAHARI EKA NUSANTARA

A: Jl. Murjani 2 Gg Terampil No. 78 Rt.17, Kel. Karang Ambun Kec. Tanjung Redeb, Berau, Kalimantan Timur 77311 - Indonesia
T: +62-554 202 2214 | F: +62-554 202 2214

CREW LIST DEPARTURE

NAMA KAPAL : TB. MEGA POWER 25
 BENDERA KAPAL : INDONESIA
 ISI KOTOR : 248 GT
 PEMILIK : PT. MBSS
 TANGGAL BERANGKAT : 09 Oktober 2021
 TUJUAN : CELUKAN BAWANG

NO.	NAMA	RANK/ JABATAN	IJAZAH	KEBANGSAAN
1.	MUH MUNIR EKA CANDRA	MASTER	ANT IV - M	INDONESIA
2.	KHOLIDIN	CHIEF OFFICER	ANT III - M	INDONESIA
3.	DEVI PRIYONO	2 ND OFFICER	ANT III - M	INDONESIA
4.	ANDI SRIJAYA	CHIEF ENG.	ATT II - M	INDONESIA
5.	MAULANA EKO PRIHASTORO	2 ND ENG.	ATT III - M	INDONESIA
6.	FAIZ MUTHIE URRAHMAN	3 RD ENG.	ATT IV - M	INDONESIA
7.	WAHYONO SANTOSO	A/B	RATINGS	INDONESIA
8.	HARIS PRAHAYA	A/B	RATINGS	INDONESIA
9.	ZAENAL ROSIHIN	A/B	RATINGS	INDONESIA
10.	SUWARDI	OILER	RATINGS	INDONESIA

CATATAN : SEMUA CREW BERADA DIATAS KAPAL

Jumlah = 10 (SEPULUH) ORANG TERMASUK NAKHODA.

A.n Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan
Kelas II Tanjung Redeb



Capt. ST. KIRAN. M. Mar
PENATA MUDA TK.I (III/b)
NIP. 19781125 200712 1 001

Tanjung Redeb, 09 Oktober 2021

Hormat kami,
PT. BAHARI EKA NUSANTARA
Cabang Berau



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

DWI SUPRIYATNA
Branch Head



LAMPIRAN 11

FORM INCIDENT NOTIFICATION

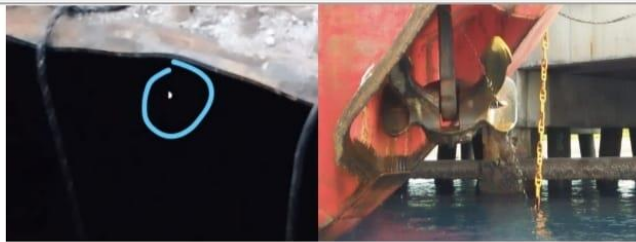
	BERAU COAL GREEN MINING SYSTEM
	FORMULIR
	<i>Incident Notification</i>

INCIDENT NOTIFICATION
SITE/ AREA

☐ LMO
 ☐ SMO
 ☐ BMO 1
 ☐ BMO 2
 ☒ SHIPPING
 ☐ EXPLORASI
 ☐ DII ()

Hari & Tanggal	Kamis, 07 Oktober 2021
Jam	03.00 WITA
Lokasi Kejadian	Jetty Gurimbang
Perusahaan	PT. MBSS
Kronologis	Pada proses labuh saat akan muat di Jetty Gurimbang, pukul 03.00 WITA TB Mega Power 25 tiba di penambatan kapal, kemudian saat jangkar tongkang BG Financia 101 siap untuk diturunkan muncul pancuran air yang berasal dari lambung sejajar dengan rantai jangkar saat jangkar diturunkan. Setelah dicek oleh crew kapal, terjadi kebocoran ± 5-10 cm yang terjadi karena gesekan rantai jangkar dengan lambung tongkang.
Cedera/Kerusakan	Manusia : Nihil Property : Terdapat kebocoran di lambung bagian depan sekitar ± 5-10 cm Lingkungan : Nihil
Tindakan Yang Langsung dilakukan	1. Melaporkan ke pihak jetty terkait kejadian tersebut 2. Melaporkan ke pihak kantor 3. Pihak Jetty melaporkan kejadian ke CCR melalui radio channel Emergency 4. Melakukan Tindakan memblower void space sebelum dilakukan pengelasan
Indikasi Penyebab Langsung	Faktor lingkungan : Nihil Faktor lain-lain : Nihil
Indikasi Penyebab Dasar	Permukaan lambung tongkang yang berkarat dan gesekan terus menerus dengan rantai jangkar
Rekomendasi Awal	1. Proses investigasi internal

ATTACHMENT: PICTURES/DIAGRAM



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Lutfi Irvan Maulana
2. Tempat, Tanggal Lahir : Kudus, 17 November 2001
3. N I T : 561911337482 K
4. Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)
5. Agama : Islam
6. Alamat : Ds. Payaman, Rt 01/04, Kec Mejobo, Kab Kudus, Jawa Tengah
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Ahmad Jamari
 - b. Ibu : Munti'ah
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Negeri 1 Payaman (2007 - 2013)
 - b. SMP Negeri 2 Mejobo (2013 - 2016)
 - c. SMA Negeri 1 Mejobo (2016 – 2019)
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2019-2023)

9. Pengalaman Praktik Darat (Prada)

- Perusahaan : 1. **PT. MITRA BAHTERA
SEGARASEJATI SITE
BERAU**
2. **PT. BINTANG SAMUDRA
UTAMA**
- Alamat : 1. Perumahan Berau Indah ruko no.8 Jl.
Durian3 Tanjung Redeb, Berau
Kalimantan Timur
2. Jl. Bangka 3, Randuagung,
Kebomas, Gresik, Jawa Timur,
Indonesia
- Periode Praktik Darat : 02 September 2021 – 02 Agustus 2022

