



**OPTIMALISASI PERSIAPAN RUANG MUAT UNTUK
MUATAN BIJI GANDUM DI MV. OCEAN MAKMUR**

SKRIPSI

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

Oleh

**ZULFEBRI KHANA
NIT. 561911137211 N**

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

2024

HALAMAN PERSETUJUAN

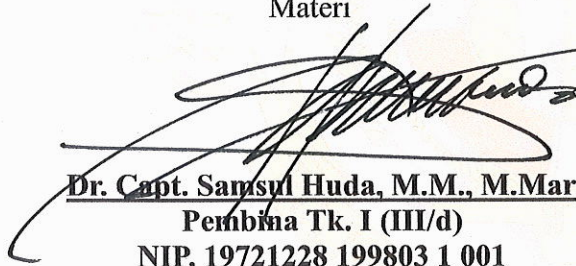
**OPTIMALISASI PERSIAPAN RUANG MUAT UNTUK MUATAN BIJI
GANDUM DI MV. OCEAN MAKMUR**

Disusun Oleh:

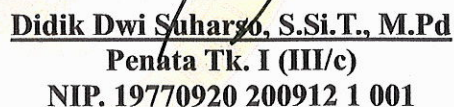
Zulfebri Khana
NIT. 561911137211 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang 20 JUNI 2024

Dosen Pembimbing I
Materi



Dr. Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar
Pembina Tk. I (III/d)
NIP. 19721228 199803 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan


Didik Dwi Suhargo, S.Si.T., M.Pd
Penata Tk. I (III/c)
NIP. 19770920 200912 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika


Yustina Sapan, S.Si.T., MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “**Optimalisasi Persiapan Ruang Muat Untuk Muatan Biji Gandum di MV. Ocean Makmur**” karya,

Nama : ZULFEBRI KHANA

NIT : 561911137211 N

Program Studi : D IV NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi NAUTIKA,
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal .. 28 .. JUNI 2024

Semarang, 16 JULI 2024

PENGUJI

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

Penguji II : Dr. Capt. SAMSUL HUDA, M.M., M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19721228 199803 1 001

Penguji III : WAHYU PRASETYA ANGGRAHINI, S.Si., M.T
Pembina Tk. I (IV/a)
NIP. 19760526 200502 2 001

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran
Semarang

Capt. SUKIRNO, M.M.Tr., M.Mar.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19671210 199903 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Skripsi dengan judul “**Optimalisasi Persiapan Ruang Muat Untuk Muatan Biji Gandum di MV. Ocean Makmur**” karya

Nama : ZULFEBRI KHANA

NIT : 561911137211 N

Program Studi : D IV NAUTIKA

Skripsi dengan judul “Optimalisasi Persiapan Ruang Muat Untuk Muatan Biji Gandum di MV. Ocean Makmur”

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 etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini

Semarang 12 JUNI 2024
Yang membuat pernyataan,,



Zulfebri Khana
NIT. 561911137211 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. “Maka disebabkan rahmat dari Allah-lah kamu berlaku lemah lembut terhadap mereka. Sekiranya kamu bersikap keras lagi berhati kasar, tentulah mereka menjauhkan diri dari sekelilingmu. Karena itu ma'afkanlah mereka, mohonkanlah ampun bagi mereka, dan bermusyawaratlah dengan mereka dalam urusan itu .Kemudian apabila kamu telah membulatkan tekad, maka bertawakkallah kepada Allah. Sesungguhnya Allah menyukai orang-orang yang bertawakkal kepada-Nya.” Q.S Ali Imran: 159

Persembahan:

1. Kepada kedua orang tua dan kakak-kakak yang selalu memberikan do'a dan dukungannya.
2. Seluruh dosen pengajar dan Civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, yang telah memberikan ilmu, wadah untuk berkembang dan menanamkan karakter.
3. Perusahaan Indomaritime Management Bogasari dan seluruh *crew* MV. Ocean Makmur yang telah memberikan bimbingan, dukungan serta pengalaman berharga selama peneliti melakukan penelitian ini.

PRAKATA

Segala puji dan rasa Syukur terucap kepada Allah SWT atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan Skripsi ini dengan baik sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Skripsi dengan judul **“Optimalisasi Persiapan Ruang Muat Untuk Muatan Biji Gandum di MV. Ocean Makmur”** dapat saya kerjakan tentu saja atas dukungan dari berbagai pihak sehingga dapat terselesaikan dengan baik dan tepat waktu. Pada kesempatan ini peneliti ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas bimbingan, arahan dan ilmu yang sangat bermanfaat. Rasa hormat dan terimakasih saya ucapkan kepada, Yth :

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr, 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.Si.T., MM selaku Ketua Program Studi Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
3. Dr. Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan dan arahan dalam penyusunan Skripsi ini.
4. Bapak Didik Dwi Suharso, S.Si.T., M.Pd selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan dan arahan dalam penyusunan Skripsi ini.
5. Mama, Babeh dan Kakak-kakak yang selalu memberikan dukungan dan selalu

menyediakan pundak dan telinga untuk berkeluh kesah, dan menjadi alasan terkuat untuk selalu menjadi teladan yang baik.

6. Seluruh dosen, perwira dan tenaga pendidik civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, atas bekal yang diberikan baik dalam ilmu pengetahuan serta pembentukan mental dan karakter agar menjadi insan yang bermanfaat.
7. Kepada seluruh *crew* MV. Ocean Makmur yang mendukung penelitian ini dan telah memberikan ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada peneliti untuk berkembang menjadi lebih baik.
8. Seluruh rekan seperjuangan *Batch* LVI, rekan periode 99 dan seluruh keluarga besar Kasta Sumatera yang telah memberikan bantuan dan dukungan selama waktu penulisan skripsi ini.
9. Seluruh pihak yang telah membantu dan memberikan kontribusi dalam penyelesaian skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Akhir kata, dengan segala kerendahan hati, saya menyadari bahwa penelitian ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, saya sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun. Saya berharap penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca.

Semarang, 12 JUNI.....2024
Penulis


Zulfebri Khana
NIT. 561911137211 N

ABSTRAKSI

Zulfebri Khana, NIT 561911137211 N, 2024, “Optimalisasi persiapan ruang muat untuk muatan biji gandum di MV. Ocean Makmur”, Skripsi, Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar dan Pembimbing II: Didik Dwi Suharso S.Si.T., M.Pd.

Penelitian ini membahas peran kunci dari persiapan ruang muat dalam memastikan kelancaran dan keberhasilan proses pemuatan. Kualitas persiapan ruang muat tidak hanya mempengaruhi efisiensi operasional, tetapi juga memiliki dampak besar pada muatan dan keselamatan operasional secara keseluruhan. Kasus yang terjadi di MV. Ocean Makmur adalah penundaan pemuatan biji gandum karena kurang siapnya ruang muat yang mengakibatkan kerugian baik dari segi waktu maupun materi untuk berbagai pihak. Dari kejadian diatas dapat diketahui persiapan ruang muat harus dipahami secara menyeluruh, sehingga kegiatan ini berhasil dan terhindar dari penundaan pemuatan.

Metode penelitian yang digunakan dalam skripsi ini ialah metode dengan pendekatan kualitatif dan desain penelitian deskriptif. Sumber data penelitian yang diambil adalah data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data didapat dengan melakukan observasi, wawancara dengan narasumber, studi Pustaka dan dokumentasi yang telah dikumpulkan peneliti selama melaksanakan praktek laut di MV. Ocean Makmur. Teknik analisis data yang digunakan yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan simpulan atau verifikasi data yang didukung pula dengan metode triangulasi sebagai pengujian atas validitas dan keabsahan data.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kurangnya pengawasan dalam pembersihan ruang muat dan peralatan yang kurang memadai menyebabkan kebersihan ruang muat kurang optimal. Kurang bersihnya ruang muat menyebabkan terhambatnya proses pemuatan pada saat pengecekan oleh *Cargo Hold inspector*. Oleh karena itu perlunya melakukan pengawasan, *job training*, menjaga serta merawat peralatan pembersihan, dan rasa kesadaran serta tanggung jawab *crew* kapal dalam merawat peralatan guna menunjang kebersihan ruang muat dan keberhasilan dalam proses pemuatan biji gandum.

Kata Kunci: Proses Pemuatan, Ruang Muat, Biji Gandum.

ABSTRACT

Zulfebri Khana, NIT 561911137211 N, 2024, “Optimization of Cargo Hold Preparation for Wheat Grain on MV. Ocean Makmur”, Thesis, Diploma IV Program, Nautical Department, Merchant Maritime Polytechnic Semarang, Advisor I: Dr. Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar and Advisor II: Didik Dwi Suharso S.Si.T., M.Pd.

This research discusses the key role of cargo hold preparation in ensuring the smooth and successful loading process. The quality of loading space preparation not only influences operational efficiency, but also has a major impact on the load and overall operational safety. The case that occurred at MV. Ocean Makmur is a delay in loading wheat grain due to lack of ready for cargo hold which results in losses both in terms of time and material for various parties. From the incident above, it can be seen that cargo hold preparation must be understood thoroughly, so this activity is successful and avoids loading delays.

The research method used in this thesis is a qualitative approach and descriptive research design. The research data sources taken are primary and secondary data. Data collection techniques were obtained by conducting observations, interviews with sources, literature studies and documentation that researchers had collected while carrying out marine practices on the MV. Ocean Makmur. The data analysis techniques used are data collection, data reduction, data presentation and drawing conclusions or data verification which is also supported by the triangulation method as a test of the validity and validity of the data.

The results of this research show that lack of supervision in cleaning the cargo hold and inadequate equipment causes the cleanliness of the loading space to be less than optimal. Lack of cleanliness of the cargo hold causes delays in the loading process during checking by Cargo Hold inspector. Therefore, it is necessary to monitor job training, maintaining and caring for cleaning equipment, and a sense of awareness and responsibility crew ships in maintaining equipment to support the cleanliness of the cargo hold and the success of the wheat grain loading process.

Keywords: Loading Process, Cargo Hold, Wheat Grain.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian	5
C. Rumusan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian	6
E. Manfaat Hasil Penelitian	6
BAB II KAJIAN TEORI	7
A. Deskripsi Teori	7
B. Kerangka Penelitian	17
BAB III METODE PENELITIAN	20
A. Metode Penelitian	20
B. Tempat Penelitian	21

C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	23
D. Teknik Pengumpulan Data.....	24
E. Instrument Penelitian	27
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	28
G. Pengujian Keabsahan Data	32
BAB IV HASIL PENELITIAN	33
A. Gambaran Konteks Penelitian	33
B. Deskripsi Data	36
C. Temuan.....	38
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	40
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	52
A. Simpulan.....	52
B. Keterbatasan Penelitian	53
C. Saran	54
DAFTAR PUSTAKA.....	56
LAMPIRAN	57
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	72

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Data Narasumber	28
Tabel 4. 1 Perbandingan Penelitian Terdahulu Dan Sekarang.....	34



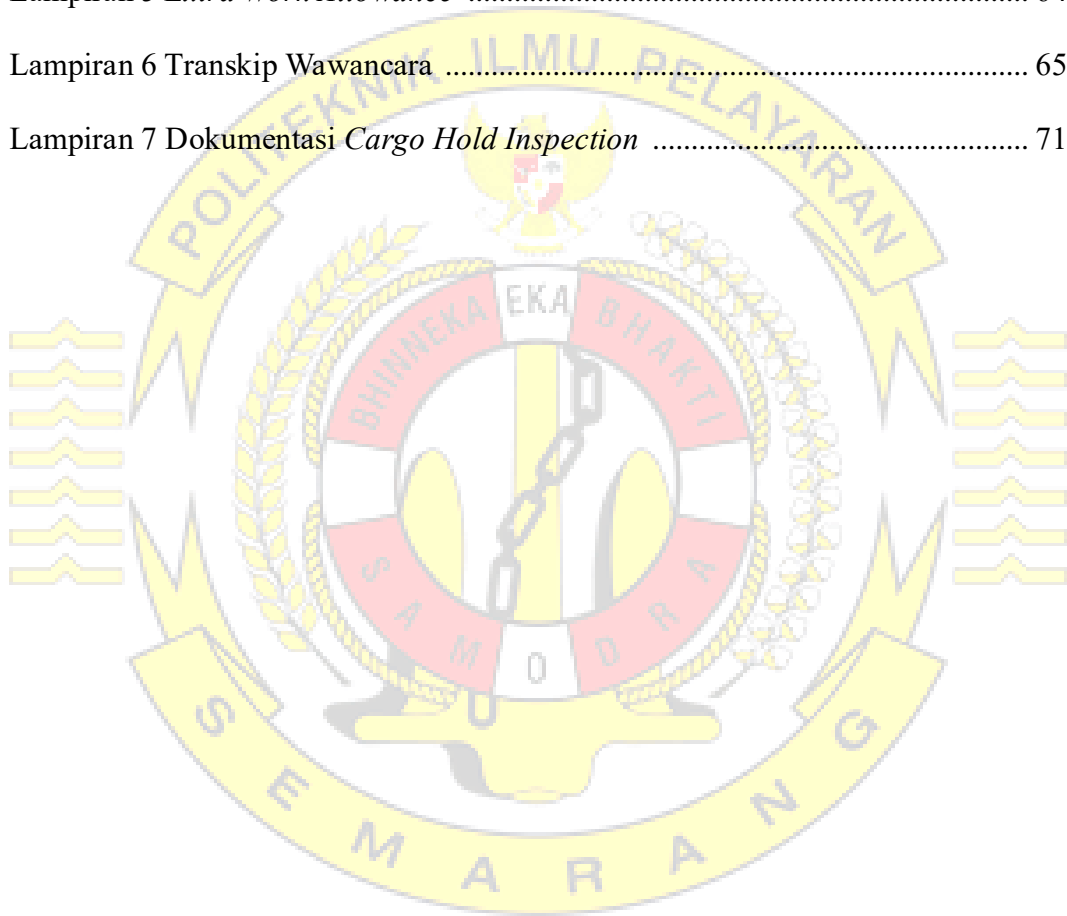
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bagan Kerangka Pemikiran	19
Gambar 4. 1 MV. Ocean Makmur	36
Gambar 4. 2 Proses pemeriksaan ruang muat.....	38
Gambar 4. 3 Proses Pembersihan Ruang Muat	41
Gambar 4. 4 Peralatan yang kurang memadai	47
Gambar 4. 5 Pelaksanaan <i>Safety Meeting</i>	50



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship Particular</i>	57
Lampiran 2 <i>Crew List</i>	58
Lampiran 3 <i>Certificate of Fitness to Load Grain</i>	59
Lampiran 4 <i>Cargo Hold Checklist</i>	60
Lampiran 5 <i>Extra Work Allowance</i>	64
Lampiran 6 Transkrip Wawancara	65
Lampiran 7 Dokumentasi <i>Cargo Hold Inspection</i>	71



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Menurut Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, atau energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Kapal laut merupakan sarana transportasi yang dapat dikatakan sebagai alat pengangkut yang efisien dikarenakan mengangkut barang (baik dalam bentuk padat, cair maupun gas) dalam jumlah yang relatif banyak dan juga kapal laut dapat mengirim barang-barang atau muatan keseluruhan negara atau pulau lain melalui perairan yang dapat dilayari oleh kapal laut sampai ketempat tujuan. Dalam perkembangannya kapal niaga di bagi dalam 2 jenis yaitu *cargo ship* dan *passanger ship*. Salah satu yang termasuk *cargo ship* adalah *bulk carrier* (kapal curah). *Bulk carrier* atau kapal curah adalah kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut muatan yang berbentuk curah. Muatan curah merupakan muatan yang jenis dan bentuknya sama (homogen) dan biasanya dimuat kedalam ruang muatan secara langsung.

Kapal curah dalam pelaksanaan *loading* menggunakan alat-alat bongkar muat yaitu *crane*, *grab* dan *conveyor* yang digunakan untuk memindahkan muatan dari pelabuhan ke atas kapal. Berdasarkan jenis muatannya kapal *bulk carrier* terbagi atas beberapa kelompok:

1. *Grain carrier* (biji tumbuh-tumbuhan).
2. *Ore carrier* (bijih tambang).
3. *Coal carrier* (disingkat: *collier*) atau muatan batu bara.
4. *Grain-ore carrier*, muatan yang diangkut batu bara dan biji tumbuh-tumbuhan.
5. *Coal-ore carrier*, memuat batu bara dan bijih besi secara bergantian.

Tiap-tiap jenis kapal masih dibagi berdasarkan muatan yang diangkut. Berdasarkan pengalaman selama praktek, maka peneliti akan lebih memprioritaskan pada kapal *bulk carrier* yang mengangkut biji tumbuh-tumbuhan. Pengangkutan muatan curah, termasuk biji gandum merupakan komponen vital dalam rantai pasok global. Dalam proses pengangkutan ini, persiapan ruang muat memegang peranan kunci dalam memastikan kelancaran dan keberhasilan pemuatan. Kualitas persiapan ruang muat tidak hanya bisa berpengaruh terhadap efisiensi operasional, tetapi dapat juga berdampak signifikan pada integritas muatan dan keselamatan operasional. Dalam realitas industri, masih terdapat tantangan dalam mengoptimalkan persiapan ruang muat untuk muatan biji gandum. Variabilitas dalam jenis dan karakteristik muatan curah dan pengaruh perbedaan jenis muatan yang telah diangkut serta perbedaan praktik pengelolaan ruang muat antar perusahaan dapat menyebabkan ketidaksempurnaan dalam proses persiapan ruang muat.

Pada voyage 043, MV. Ocean Makmur dalam keadaan muatan kosong, berlayar dari pelabuhan Zhenjiang, China menuju ke Geraldton, Australia.

MV. Ocean Makmur tiba di Geraldton pada tanggal 24 Februari 2023 dan kapten memutuskan untuk berlabuh jangkar. Pada pagi itu sekitar pukul 10:00 *local time* MV. Ocean Makmur melaksanakan inspeksi pada ruang muat oleh *Cargo Hold Inspector*. *Cargo Hold Inspector* adalah seorang profesional yang bertanggung jawab untuk melakukan inspeksi terhadap ruang muat kapal, termasuk pemeriksaan kebersihan dan kondisinya sebelum dan sesudah pengisian muatan. Mereka dapat bekerja sebagai *Marine Inspector*, *Quarantine Inspector*, atau *Department of Agriculture Inspector*. Peran utamanya adalah memastikan ruang muat kapal memenuhi standar kebersihan dan kondisi yang ditetapkan sebelum pemuatan dilaksanakan. Pada saat inspeksi dilaksanakan, *Chief Officer* bersama *Boatswain* dan OS mendampingi *inspector* dalam memeriksa kondisi seluruh ruang muat kapal.

Inspeksi dari *Cargo Hold Inspector* selesai pada pukul 12:00 *local time*, dari hasil inspeksi tersebut *Cargo Hold Inspector* menyatakan bahwa ruang muat nomor 1 tidak siap untuk dimuati muatan biji gandum dikarenakan kondisi masih dalam keadaan kurang kering dan masih terdapat debu dari sisa muatan sebelumnya. Oleh karena itu *Cargo Hold Inspector* meminta *Chief Officer* untuk melakukan *cleaning* ulang pada ruang muat nomor 1 dan memastikan ruang muat tersebut siap untuk dimuati secepat mungkin. *Chief Officer* kemudian menyampaikan informasi yang telah dijelaskan oleh *Cargo Hold Inspector* kepada kapten. Kapten pun memerintahkan *Chief Officer* agar seluruh kru dek kapal untuk melakukan *cleaning* ulang pada

ruang muat nomor 1. Proses *cleaning* dimulai dengan pengumpulan sisa muatan yang tidak bisa dibongkar atau diambil dengan peralatan *cleaning*, selanjutnya ruang muat disiram dengan air laut, dilanjutkan dengan pembilasan dengan menggunakan air tawar. Setelah itu dilanjutkan dengan pembersihan got ruang muat dan mengecat ruang muat sampai akhirnya ruang muat siap untuk dimuati biji gandum. Inspeksi selanjutnya dilakukan keesokan harinya tepatnya pada tanggal 25 Februari 2023 pukul 09:00 *local time*. Pada kali ini inspeksi dilakukan di pelabuhan setelah MV. Ocean Makmur sudah sepenuhnya sandar di pelabuhan. *Cargo Hold Inspector* melakukan pengecekan ulang pada ruang muat nomor 1. Pengecekan kurang lebih berlangsung selama 30 menit dan akhirnya *Cargo Hold Inspector* memberi izin kepada MV. Ocean Makmur untuk memuat muatan biji gandum dengan memberikan *Certificate of Fitness to Load Grain*.

Dari kejadian diatas dapat diketahui bahwa persiapan pada ruang muat harus dipahami secara menyeluruh, sehingga pekerjaan ini berhasil dengan baik dan terhindar dari penundaan pemuatan akibat tidak sempurnanya dalam mempersiapkan ruang muat curah tersebut. Apabila kapal dalam posisi disewa, maka pihak penyewa dapat memutuskan waktu penyewaan atau *off hire* sampai ruang muat benar-benar siap untuk dimuat. Hal ini tentu saja merugikan perusahaan pelayaran sebagai pemilik kapal. Sehubungan dengan hal tersebut diatas maka pada skripsi ini peneliti terdorong untuk memilih judul: "**Optimalisasi Persiapan Ruang Muat Untuk Muatan Biji Gandum Di MV. Ocean Makmur**".

B. Fokus Penelitian

Upaya peneliti untuk fokus terhadap sebuah penelitian yang bertujuan untuk mengetahui secara jelas batasan atau ruang lingkup yang akan diteliti agar tujuan penelitian tidak terlalu luas. Dalam menyusun skripsi ini peneliti fokus terhadap penelitian berdasarkan pada wawasan serta referensi jurnal yang berkaitan dengan judul skripsi ini yang dapat dijadikan sumber data. Penelitian ini difokuskan pada optimalisasi proses persiapan ruang muat untuk memuat biji gandum. Penelitian akan difokuskan pada peningkatan efisiensi dan produktivitas melalui evaluasi prosedur-prosedur yang ada dan strategi optimalisasi yang dapat diterapkan.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan dari latar belakang masalah yang peneliti uraikan diatas, maka dapat dibuat beberapa rumusan masalah. Ini dapat menjadi pertanyaan dan membutuhkan jawaban. Ini akan dibahas dalam pembahasan bab-bab selanjutnya dari skripsi ini.

1. Apa penyebab kurangnya pengawasan dalam pelaksanaan pembersihan ruang muat?
2. Apa prosedur yang dijalankan dalam pembersihan ruang muat sebelum memuat biji gandum?
3. Upaya apa yang dilakukan untuk memastikan ketersediaan fasilitas dan peralatan yang memadai dalam proses persiapan ruang muat untuk memuat biji gandum?

D. Tujuan Penelitian

Dalam mengerjakan skripsi ini, adapun tujuan yang diinginkan oleh peneliti sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penyebab kurangnya pengawasan pada proses pembersihan ruang muat.
2. Untuk mengetahui pelaksanaan prosedur dalam proses pembersihan ruang muat sebelum memuat biji gandum.
3. Untuk mengidentifikasi kebutuhan fasilitas dan peralatan yang memadai dalam persiapan ruang muat untuk biji gandum.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Dalam mengerjakan skripsi ini, manfaat dari penelitian yang diinginkan sebagai berikut:

1. Manfaat secara teoritis, untuk menambah pemahaman dan pengetahuan bagi peneliti dan pembaca tentang prosedur dalam persiapan ruang muat untuk memuat biji gandum.
2. Manfaat secara praktis, yaitu sebagai acuan dalam persiapan ruang muat untuk memuat biji gandum, diharapkan berguna bagi seluruh kru kapal yang terlibat dan sebagai pertimbangan bagi perusahaan yang beroperasi di bidang pengangkutan muatan curah yang mengangkut muatan serupa, guna diterapkan standar operasional prosedur (SOP) dalam proses pemuatan biji gandum.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Dalam bab ini akan menjelaskan teori dan fakta yang relevan yang terjadi diatas kapal. Hal ini bertujuan untuk memudahkan pembaca memahami isi dari skripsi ini. Oleh karena itu, maka peneliti mengambil dari beberapa referensi jurnal yang mendukung untuk penyelesaian masalah. Terutama masalah dalam pengoptimalan ruang muat untuk muatan biji gandum, teori-teori tersebut antara lain:

1. Optimalisasi

Di MV. Ocean Makmur, sejumlah tantangan sering muncul ketika melakukan proses pemuatan dan bongkar. Kendala tersebut bersumber dari kurang optimalnya persiapan ruang muat yang pada akhirnya dapat menyebabkan kerugian materi, waktu dan tenaga. Oleh karena itu perlu dilakukan optimalisasi penggunaan sumber daya yang ada, terutama dalam hal biaya, peralatan, waktu dan tenaga. Tujuan dari langkah-langkah optimalisasi ini adalah untuk meningkatkan efisiensi proyek kerja, dengan harapan dapat mencapai keuntungan lebih besar tanpa mengorbankan kualitas (mutu).

Optimalisasi berasal dari kata optimal yang berarti terbaik atau tertinggi, sehingga mengoptimalkan berarti menjadikan paling baik atau paling tinggi (Huda, M.N. 2018). Selain itu optimalisasi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah sebuah proses menemukan praktik

terbaik yang dilakukan untuk mencapai hasil yang maksimal dan ideal dengan memanfaatkan sumber daya yang ada sebaik mungkin. Optimalisasi adalah proses pencarian solusi yang terbaik, tidak selalu keuntungan yang paling tinggi yang bisa dicapai jika tujuan pengoptimalan adalah memaksimalkan keuntungan, atau tidak selalu biaya yang paling kecil yang bisa ditekan jika tujuan pengoptimalan adalah meminimumkan biaya.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa optimalisasi adalah suatu proses perubahan meningkat menjadi lebih baik dalam pengoperasian sebuah pekerjaan secara lebih mudah dan tepat serta harus dilakukan secara praktik sebagai pengembangan aktivitas.

2. Persiapan Ruang Muat

Sebelum kapal menerima muatannya, ruang muat (palka) harus dalam keadaan siap untuk dimuati. Kesiapan ruang muat untuk menerima muatan ditandai dengan suatu pernyataan yang dibuat oleh Nakhoda bila kapal di Charter yang dikenal dengan "*Notice of Readiness*" (NOR).

Ruang Muat (palka) adalah ruang di bawah geladak yang berguna sebagai tempat penyimpanan muatan kapal. Geladak atau *deck* merupakan lapisan yang menghubungkan bagian atas kapal Santoso, P. (2015). Barang muatan harus dapat tersimpan dengan baik, supaya tidak rusak dan tidak busuk. Oleh karena itu untuk menjaga muatan agar tidak rusak, ruang muat harus dapat memenuhi beberapa persyaratan tertentu diantaranya sebagai berikut:

- a. Palka harus memiliki sifat kedap air, yang berarti barang-barang di dalam harus terjamin tidak terkena air selama perjalanan menuju pelabuhan bongkar atau muat, terutama saat terjadi cuaca buruk dan keadaan laut berombak.
- b. Palka harus dipastikan terdapat sirkulasi udara yang optimal. Ini berarti palka harus dilengkapi dengan lubang pemasukan dan pengeluaran udara yang memadai.

Mempersiapkan ruang muat di kapal melibatkan proses pembersihan (*cleaning*) yang cermat dan teliti untuk memastikan keamanan, kebersihan, dan efisiensi selama pengangkutan muatan. Berikut langkah-langkah umum yang biasanya dilakukan dalam proses tersebut:

- a. Mengumpulkan dan mengeluarkan sisa-sisa dari muatan terdahulu dari ruang muat.
- b. Mencuci palka dengan air laut dan dilanjutkan dengan pembilasan dengan air tawar.
- c. Menghilangkan karat yang terdapat di dalam ruang muat.
- d. Bila memiliki waktu memungkinkan dilanjutkan dengan mengecat ruang muat.
- e. Pembersihan got ruang muat (*bilge*).
- f. Menutup lubang got ruang muat (*bilge*).
- g. Menutup ventilasi ruang muat.

Pembersihan ruang muat biasanya dilakukan oleh anak buah kapal, tetapi bisa juga dilakukan oleh orang yang dipekerjakan untuk

membersihkan ruang muat dibawah pengawasan dan sesuai dengan peraturan khusus atau *charter party*. Sekalipun dalam perjanjian penyewaan (*charter party*) ruang muat disiapkan oleh pencharter, tetapi masalah tanggung jawab dalam persiapan, pemeriksaan dan perawatan ruang muat tetap harus dilakukan oleh kru kapal. Masalah-masalah penundaan pemuatan akibat ketidaksiapan ruang muat tidak seharusnya terjadi. Untuk itu pekerjaannya dilaksanakan dengan persiapan yang lebih baik dari setiap awak kapal yang terlibat dan mereka akan memperoleh imbalan yang ditentukan oleh perusahaan dan perawatan ruang muat untuk menjaga keadaan atau kondisi ruang muat agar siap dalam penerimaan muatan.

3. Bongkar Muat

Bongkar muat adalah pemindahan barang muatan dari kapal ke kendaraan angkutan darat atau gudang dan dari kendaraan darat atau gudang ke kapal (Lasse, 2014). Menurut Ahsanatul Nadia (2019) bongkar muat adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal dipelabuhan yang meliputi kegiatan *Stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery*.

Menurut Arso Martopo dan Soegiyanto (2004) proses bongkar muat adalah kegiatan mengangkat ataupun mengangkut dan suatu kegiatan memindahkan muatan dari kapal satu ke kapal lainnya maupun dari kapal ke dermaga pelabuhan ataupun dari dermaga satu ke dermaga lainnya. prinsip pemuatan yang ada diatas kapal adalah sebagai berikut:

a. Melindungi kapal

1. Pembagian muatan secara vertikal (tegak)

Stabilitas adalah suatu kemampuan kapal untuk kembali ke kedudukan tegaknya semula apabila terjadi oleng atau miring yang dipengaruhi gaya dari luar. Apabila muatan dipusatkan di bawah, stabilitas kapal besar dan mengakibatkan kapal kaku (*stiff*). Sedangkan apabila muatan dipusatkan di atas, stabilitas kapal akan kecil dan mengakibatkan stabilitas langsar (*Tender*).

2. Pembagian muatan secara *longitudinal* (membujur)

Pembagian muatan secara *longitudinal* menyangkut masalah *trim* (perbedaan sarat atau *draft* depan dan belakang) untuk mencegah terjadinya *Hogging*: apabila muatan dipusatkan pada ujung-ujung kapal (palka depan dan palka belakang) dan *Shagging*: apabila muatan dipusatkan di tengah kapal (ruang muatan tengah). Dampak dari kapal yang mengalami *Hogging* dan *Shagging* yaitu dapat merusak konstruksi pada kapal dan dapat mempercepat proses kerusakan kapal seperti patahnya bangunan kapal.

b. Melindungi muatan

Manajemen pengelolaan suatu muatan yang baik dapat melindungi muatan kapal dari penanganan muatan kurang baik, pengaruh keringat kapal, pengaruh muatan lain, pengaruh gesekan dengan kulit kapal, pengaruh gesekan dengan muatan lain, pengaruh

kebocoran muatan serta pencurian. Untuk dapat melindungi muatan dengan sebaik mungkin, dilakukan dengan beberapa cara yaitu pemisahan muatan dan penerapan *dunnage* yang tepat sesuai dengan jenis muatannya.

c. Melindungi ABK dan buruh

Dalam kegiatan bongkar muat diatas kapal, prinsip pemuatan yang harus betul-betul di perhatikan selama kegiatan tersebut berlangsung yaitu melindungi ABK dan buruh agar mereka selamat dalam melaksanakan kegiatan karena menyangkut jiwa manusia. Melindungi ABK dan buruh dapat dilakukan dengan melengkapi alat-alat bongkar muat yang sesuai dengan standar dan sesuai dengan jenis muatan yang dibongkar atau dimuat serta melengkapi ABK dan buruh dengan alat keselamatan.

d. Pemanfaatan ruang muat secara maksimal (*Full and Down*)

Menurut Fakhurrozi (2017) pengertian "*Full and Down*" yaitu suatu pemuatan yang dilakukan sedemikian rupa sehingga ruang muatan yang tersedia terisi penuh dan kapal terbenam pada sarat yang maksimal sesuai kapasitas ruang muat. Memuat secara maksimal sesuai kapasitas ruang muat adalah untuk membuat *broken stowage* yang sekecil mungkin. *Broken Stowage* adalah suatu keadaan dimana ruang muat yang tersedia tidak dapat dimanfaatkan secara optimal karena adanya ketidakaturan dalam pengaturan pemuatan.

e. Pemuatan secara sistematis

Pemuatan secara sistematis dilakukan dengan tujuan agar dapat

melindungi muatan dengan mencegah terjadinya *long hatch*, *over carriage*, dan *over stowage*.

1) *Long hatch*

Long hatch adalah suatu keadaan dimana suatu jenis muatan terkonsentrasi pada satu ruang muat saja, sehingga pada saat pembongkaran, akan terjadi keterlambatan waktu dan biaya. Hal ini dapat menyebabkan kerugian karena muatan tidak dapat dibongkar secara efektif dan efisien. *Long hatch* dapat terjadi karena muatan yang ditempatkan disuatu palka, sehingga memerlukan waktu yang lebih lama untuk membongkar muatan.

2) *Over stowage*

Over stowage adalah situasi dimana muatan yang seharusnya dibongkar di suatu pelabuhan tujuan, terhalang oleh muatan lain yang berada di atasnya, sehingga terbawa ke pelabuhan lainnya. Dalam arti muatan tersebut tidak dibongkar di tujuan yang seharusnya, melainkan terus berada di kapal dan dibawa kepelabuhan lain. Hal ini dapat dihindari dengan merubah atau memeriksa *stowage plan* sebelum pemuatan dimulai. Jika terjadi *over stowage*, maka perlu dilakukan *shifting* (pemindahan atau penggeseran) muatan yang menghalangi tersebut pada saat pembongkaran dimulai. Cara kedua ialah muatan penghalang dibongkar terlebih dahulu dan dimuatkan kembali setelah muatan yang terhalang dibongkar.

3) *Over carriage*

Over carriage adalah situasi dimana muatan yang seharusnya di bongkar disuatu pelabuhan tujuan, tidak terbongkar dan terbawa ke pelabuhan berikutnya. Akibatnya timbulnya biaya tambahan untuk mengembangkan muatan ke pelabuhan tujuannya, serta resiko kerusakan pada kapal dan muatan lainnya. Untuk mencegah terjadinya *Over Carriage* perencanaan pemuatan harus dilakukan dengan sebaik mungkin, serta pemisahan yang sempurna pada saat proses pemuatan untuk memudahkan proses pembongkaran.

4. Kapal Curah

Kapal Curah (*Bulk Carrier*) adalah salah satu jenis kapal yang memuat barang dalam bentuk curah atau muatan yang dimuat tidak dalam bentuk kemasan (Isbester Jack, 2013). Pada dasarnya kapal-kapal yang dibangun untuk muatan kering dapat pula dipergunakan untuk muatan curah. Akan tetapi untuk memenuhi permintaan dari perniagaan muatan curah khusus, maka dibuatlah kapal-kapal dimana ruang muatannya dibangun sedemikian rupa untuk dapat mengangkut muatan dalam bentuk curah tanpa kemasan atau tanpa bungkus seperti batu bara, biji besi, biji tembaga jagung, gandum dan lain-lain. Kapal-kapal dalam bentuk diatas dikenal dengan sebutan "*Bulk Carrier*".

Dalam bukunya yang berjudul *Bulk Carrier Practice Third Edition: 2023*, Isbester menyebutkan pengangkutan muatan curah membawa

berbagai macam kargo, termasuk elemen dasar yang menggerakkan perdagangan dunia seperti bijih besi, batu bara, biji-bijian, bauksit/aluminium dan batuan fosfat, bersamaan dengan sejumlah besar konsentrat, kokas minyak bumi, baja, bijih, semen, gula, kuarsa, garam, pupuk, belerang, besi tua, agregat dan hasil hutan. Menurut Drewry (Penasihat Maritim), dunia perdagangan kargo curah kering mencapai 4,165 juta ton di tahun 2020. Perdagangan bijih besi sekitar 1,538 juta ton, batu bara berjumlah sekitar 1.211 juta ton dan sekitar 355 juta ton biji-bijian dikirimkan. Perdagangan melalui laut dalam jumlah besar seperti baja, semen, gula dan pupuk berjumlah sekitar 1,041 juta ton.

Menurut Isbester (*Bulk Carrier Practice* third edition: 2023) Kapal curah mempunyai berbagai macam jenis menurut ukurannya, yaitu sebagai berikut:

a. *Mini Bulkers*

Kapal curah yang memiliki DWT kurang dari 10.000 ton.

b. *Handy Sized Bulkers*

Kapal curah yang memiliki DWT antara 10.000 – 35.000 ton dan memiliki *draft* kurang dari 11,5 meter.

c. *Handymax Bulkers*

Kapal curah yang memiliki DWT antara 35.000 – 50.000 ton.

d. *Panamax Bulkers*

Kapal curah yang memiliki DWT lebih besar dari *Handy sized bulkers* dan disebut *Panamax Bulkers* karena dibuat sedemikian rupa agar bisa

melewati Panama Canal.

e. *Cape-Sized Bulk*

Kapal curah dengan DWT antara 100.000 – 180.000 ton dan biasanya dengan draft maksimum 17 meter.

f. *VLBC (Very Large Bulk Carriers)*

Kapal curah dengan DWT lebih dari 180.000 ton.

Pada MV. Ocean Makmur yang dimana tempat peneliti melaksanakan praktek laut selama kurang lebih satu tahun. Kapal ini memiliki DWT kurang lebih 62.000 ton, memiliki 5 ruang muat dan 4 *deck crane*.

5. Biji Gandum

Tanaman gandum memiliki nama latin *Triticum aestivum L.* merupakan tanaman serealia yang hampir sama dengan padi, tapi jika dilihat dari variasi produk yang dihasilkan gandum lebih unggul dibanding padi, bahkan jagung, ketela dan umbi-umbian lainnya. Gandum menjadi komoditas utama dunia dan diproduksi secara luas. Produksi gandum merupakan yang terbanyak dibanding komoditas lain seperti padi dan jagung, bahkan produksi gandum terus mengalami peningkatan pertumbuhan produksi sekitar 2-3% pertahun (Pradeksa, 2018).

Gandum adalah komoditas yang cocok dengan perut banyak orang, tidak heran jika gandum menjadi komoditas yang diminati diseluruh dunia. Gandum adalah komoditas penting dan dikonsumsi oleh seluruh rumah tangga hampir disemua negara dalam bentuk besar seperti roti, pasta, sereal sarapan, chapati, dan roti. Negara pengekspor gandum utama

adalah Australia, Prancis, Rusia, Amerika Serikat, Argentina dan Kanada. Sedangkan, negara pengimpor gandum utama adalah Indonesia, Algeria, Egypt, Nigeria, Jepang, Brazil, Meksiko, Amerika Serikat dan Maroko. Indonesia menjadi salah satu negara importir yang meminati gandum khususnya dalam bentuk biji gandum.

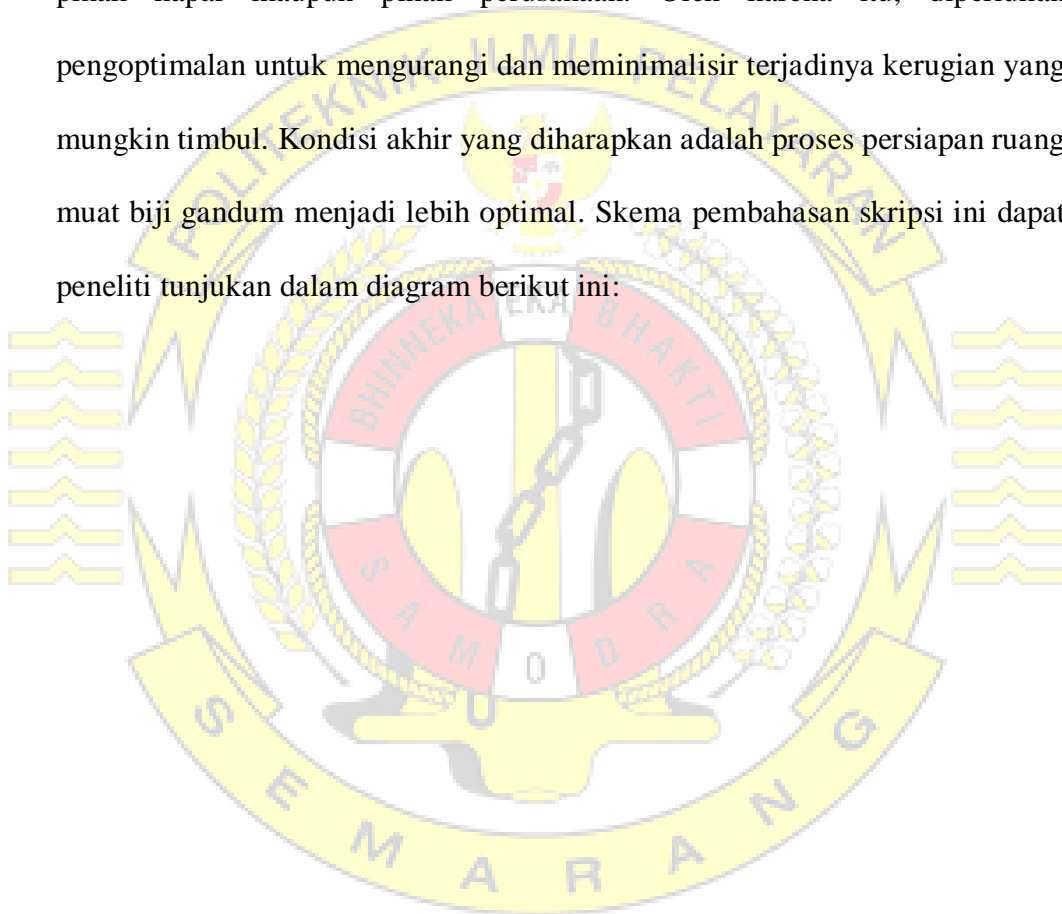
Pada dasarnya gandum bukanlah makanan pokok masyarakat Indonesia, selama beberapa tahun terakhir peranan gandum semakin penting. Peralihan pola konsumsi kelompok berpendapatan bawah dan menengah yang begitu cepat pada makanan yang berasal dari gandum terutama mie instan dan roti telah mendorong peningkatan impor gandum atau terigu, serta berkurangnya permintaan terhadap pangan yang berasal dari dalam negeri seperti umbi-umbian lainnya (Pradeksa, 2018). Selain itu, pertumbuhan industri tepung terigu dan semakin berkembangnya industri makanan yang menggunakan gandum sebagai bahan dasar ataupun penggunaan tepung terigu yang merupakan produk turunan dari gandum diduga ikut mendorong peningkatan permintaan terhadap komoditi ini. Indonesia menempati posisi yang signifikan sebagai negara importir yang menaruh minat yang besar terhadap gandum, baik dalam bentuk biji gandum maupun produk olahan yang dihasilkan oleh gandum.

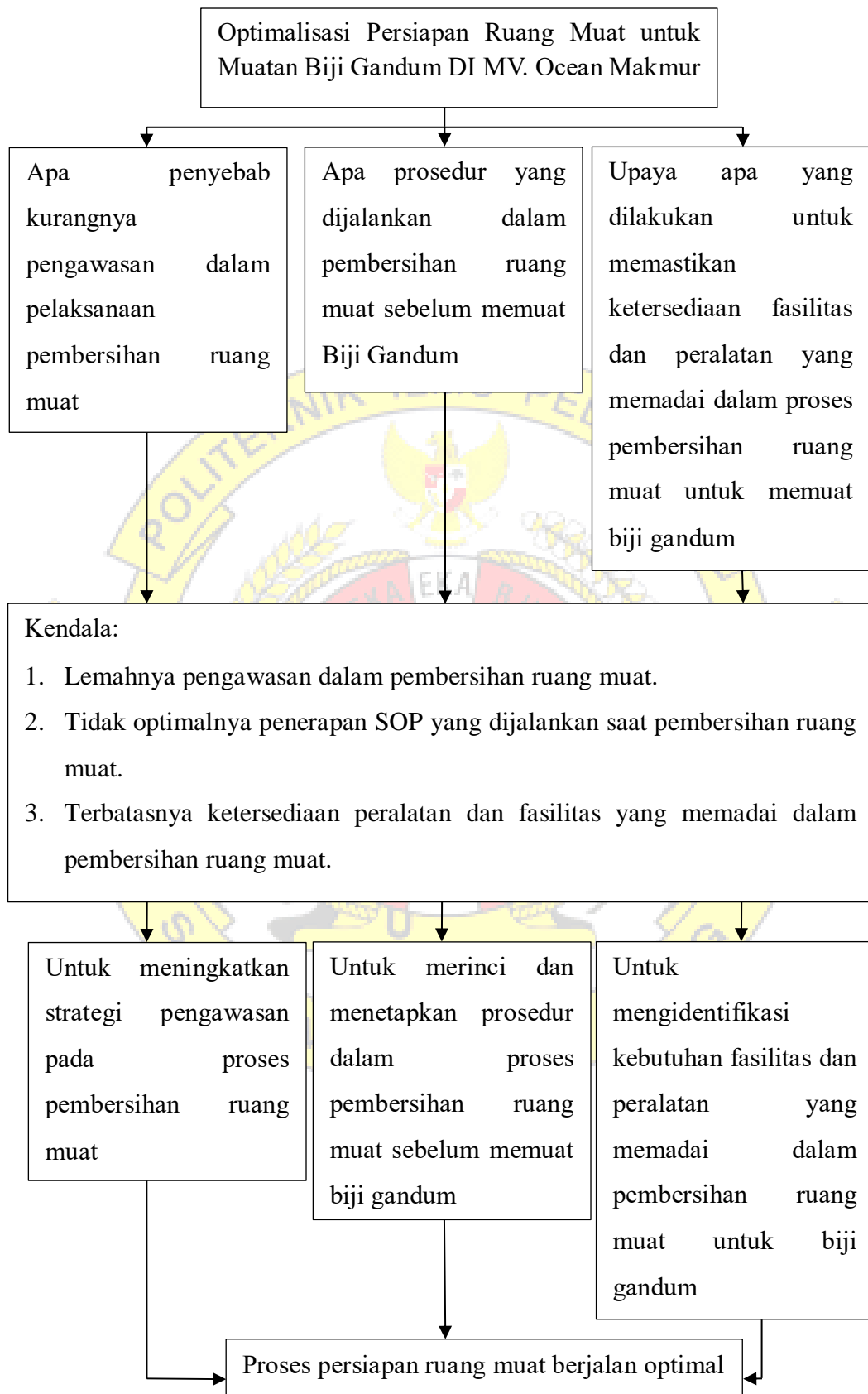
B. Kerangka Penelitian

Untuk mempermudah pemahaman skripsi, peneliti memberikan kerangka pikir yang merupakan konsep dan kejelasan hubungan antar konsep tersebut.

Kerangka pikir tersebut dirumuskan berdasarkan tinjauan pustaka, dengan meninjau teori yang telah disusun dan hasil penelitian terkait. Pembahasan penelitian ini mencakup bagaimana persiapan ruang muat untuk memuat biji gandum di MV. Ocean Makmur.

Ketidakmatangan persiapan ruang muat dapat menimbulkan kerugian bagi pihak kapal maupun pihak perusahaan. Oleh karena itu, diperlukan pengoptimalan untuk mengurangi dan meminimalisir terjadinya kerugian yang mungkin timbul. Kondisi akhir yang diharapkan adalah proses persiapan ruang muat biji gandum menjadi lebih optimal. Skema pembahasan skripsi ini dapat peneliti tunjukan dalam diagram berikut ini:





Gambar 2. 1 Bagan Kerangka Pemikiran

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah disajikan dan dianalisis terhadap permasalahan yang timbul di MV. Ocean Makmur terkait persiapan ruang muat untuk memuat biji gandum, maka dapat diambil kesimpulan atas permasalahan yang ada dengan harapan dapat menjadi acuan dalam pelaksanaan persiapan ruang muat untuk muatan biji gandum bagi pembaca.

1. Terjadinya kesalahan dalam proses pembersihan ruang muat di MV. Ocean Makmur disebabkan oleh pelaksanaan pembersihan ruang muat yang kurang maksimal, dikarenakan kurangnya pengawasan dan arahan sebelum dan selama kegiatan pencucian ruang muat. Hal ini disebabkan oleh kurangnya rasa tanggung jawab oleh Mualim I dalam mengawasi dan mengevaluasi proses pembersihan ruang muat untuk memastikan ruang muat telah dilaksanakan sesuai dengan standar yang telah disepakati dalam *charter party*. Pelaksanaan pencucian ruang muat yang tidak tepat dapat menyebabkan penundaan dalam proses pemuatan yang pada akhirnya mengganggu operasional kapal dan menyebabkan kerugian materi, waktu maupun tenaga.
2. Kurangnya diterapkan prosedur pembersihan ruang muat yang sudah ada dan perlunya diterapkan prosedur pembersihan ruang muat sesuai dengan ketentuan yang sudah ditetapkan oleh perusahaan. Kurangnya jumlah *crew* kapal yang memahami prosedur pembersihan ruang muat yang baik

menyebabkan ketidaksiapan ruang muat, terutama untuk memuat biji gandum. Selama pelaksanaan pembersihan ruang muat, prosedur tidak berjalan semestinya dan kurangnya koordinasi antar *crew* kapal mengakibatkan hasil pembersihan ruang muat yang tidak optimal.

3. Peralatan penunjang pembersihan ruang muat tidak mencukupi karena sebagian besar peralatan pendukung pembersihan ruang muat sudah rusak dan tidak dapat dimanfaatkan secara optimal untuk menjalankan proses pembersihan ruang muat. Peralatan penunjang tersebut berupa sapu, sikat, *Chemical Soap*, serta *Wilden Pump* yang kurang berjalan maksimal. Hal ini disebabkan oleh kurangnya kesadaran awak kapal dalam menjaga dan merawat peralatan pembersihan ruang muat. Selain itu, terlambatnya respon yang dari Mualim I terhadap pemesanan alat-alat pendukung pembersihan ruang muat kepada pihak kantor. Akibatnya, ruang muat masih dalam keadaan kurang maksimal untuk dimuat dan hal ini menjadi penyebab penundaan pemuatan yang ditetapkan oleh *Cargo Hold Inspector* yang memutuskan bahwa ruang muat belum siap untuk dimuati muatan biji gandum.

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam melakukan penelitian, peneliti menghaapi keterbatasan dalam mengumpulkan data atau informasi dari berbagai sumber. Beberapa keterbatasan penelitian dalam penelitian ini adalah:

1. Penelitian hanya dilakukan di MV. Ocean Makmur.
2. Objek penelitian hanya difokuskan pada persiapan ruang muat untuk

muatan biji gandum.

3. Narasumber wawancara hanya berasal dari *crew* MV. Ocean Makmur sehingga faktor-faktor yang terjadi dikapal tidak diketahui.
4. Pengalaman yang dimiliki oleh setiap *crew* dari MV. Ocean Makmur berbeda-beda sehingga terdapat perbedaan pendapat..

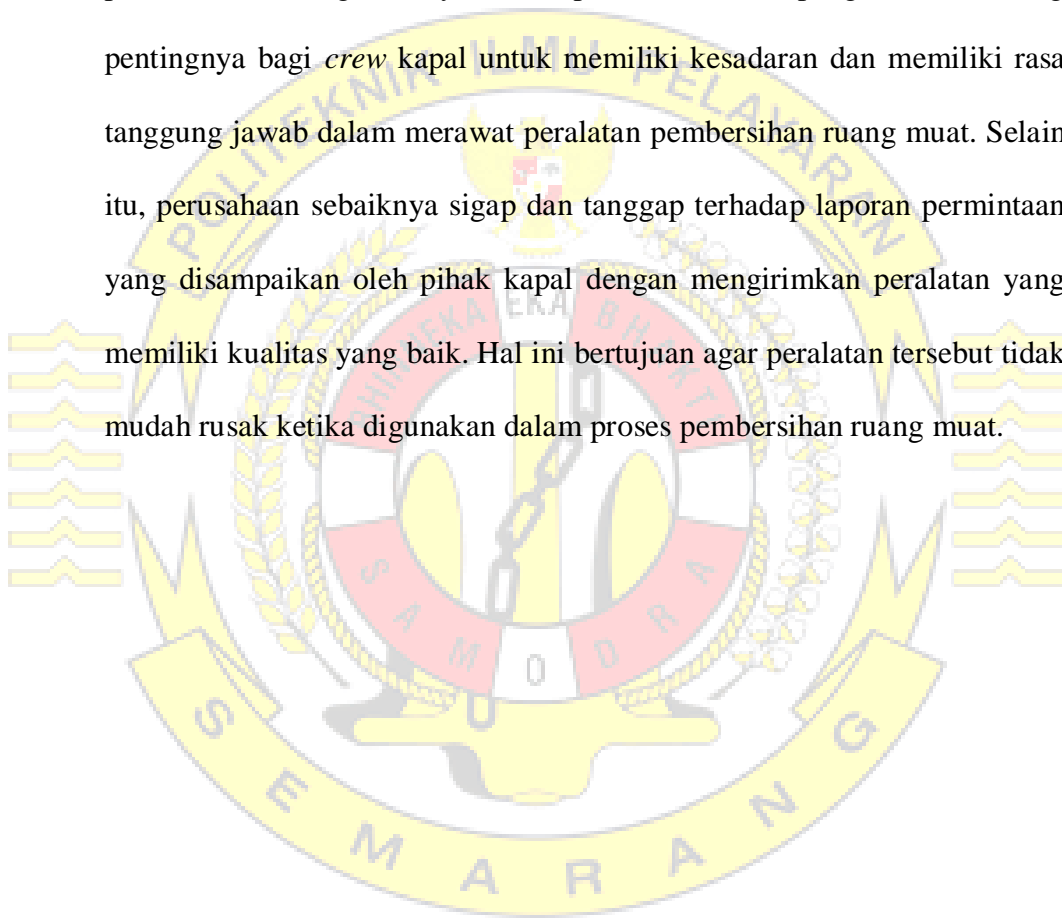
C. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan, peneliti memberikan beberapa saran sebagai upaya perbaikan di masa mendatang. Diharapkan bahwa persiapan ruang muat untuk memuat biji gandum dapat dilaksanakan dengan baik guna mencegah terjadinya penundaan pemuatan yang dapat merugikan banyak pihak. Beberapa saran yang dapat diterapkan adalah sebagai berikut:

1. Disarankan agar Mualim I sebaiknya memaksimalkan kinerja awak kapal dalam menyiapkan ruang muat, selain itu Mualim I sebaiknya melakukan pengawasan secara langsung terhadap kinerja awak kapal tentang tahap-tahap yang tepat dan strategis dalam pembersihan ruang muat baik sebelum maupun saat melaksanakan proses pembersihan ruang muat. Setelah pembersihan selesai disarankan Mualim I melakukan evaluasi kinerja dalam melakukan pengecekan terhadap ruang muat sebelum *Cargo Hold Inspector* melakukan inspeksi
2. Prosedur yang dijalankan dalam proses pembersihan ruang muat adalah prosedur yang terdapat pada *Bulk Carrier Practice Guidance* dan *Hold Cleaning Checklist* sesuai yang ditetapkan oleh perusahaan. Mualim I juga bertanggung jawab memberikan pembinaan atau arahan kepada awak kapal

mengenai prosedur dalam pembersihan ruang muat untuk memuat biji gandum dan cara perawatan dan pemeliharaan ruang muat yang baik. Dalam pengawasan kinerja, Mualim I juga harus menekankan kedisiplinan dan menanamkan rasa tanggung jawab dalam bekerja.

3. Upaya yang dilakukan untuk memastikan ketersediaan fasilitas dan peralatan pembersihan ruang muat yaitu berupa menanamkan pengetahuan tentang pentingnya bagi *crew* kapal untuk memiliki kesadaran dan memiliki rasa tanggung jawab dalam merawat peralatan pembersihan ruang muat. Selain itu, perusahaan sebaiknya sigap dan tanggap terhadap laporan permintaan yang disampaikan oleh pihak kapal dengan mengirimkan peralatan yang memiliki kualitas yang baik. Hal ini bertujuan agar peralatan tersebut tidak mudah rusak ketika digunakan dalam proses pembersihan ruang muat.



DAFTAR PUSTAKA

- Anggito, Alibi dan Setiawan, Johan 2018. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Sukabumi: CV Jejak.
- Bundayana, A. 2020. *Optimalisasi Persiapan Ruang Muat Dalam Mencapai Keberhasilan Pemuatan Diatas Kapal MV. Ocean Hiryu*: Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta
- Fakhrurrozi. 2017. *Penanganan dan pengaturan muatan kapal*: Akademi Pelayaran Niaga Indonesia
- Huda, M.N. 2018. *Optimalisasi Sarana Dan Prasarana Dalam Meningkatkan Prestasi Belajar Siswa*. Jakarta: Prenada Media Group
- Isbester Jack, 2013. *Bulk Carrier Practice Second Edition*. Lambeth Road, London: The Nautical Institute.
- Lasse, D. A. 2014. *Manajemen kepelabuhan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Martopo Arso, 2004, *Penanganan dan Pengaturan Muatan*, Politeknik Ilmu pelayaran, Semarang.
- Nadia, A. 2019. *Prosedur Perhitungan Pendapatan Jasa Layanan Bongkarmuat Peti Kemas Pada Pt Pelindo Iii (Persero) Cabang Lembar*.
- Santoso Pudji, 2015. *Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhan*. Media analisis masalah pelayaran dan kepelabuhan
- Sugiyono, 2019. *Metodelogi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif Dan R&D*. Bandung: ALFABETA
- Sujawerni, V. Wiratna. 2019. *Metodologi Peniliti Bisnis & Ekonomi*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- Sumanto, 2014. *Teori dan Aplikasi Metode Penelitian*. Yogyakarta: CAPS.
- Suwandi, M.R. 2021 *Upaya Mengoptimalkan Persiapan Ruang Muat Untuk Muatan Biji Gandum Di MV. Diamond Indah*: Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tentang Pelayaran Pasal 1 No. 36 (2008)


LAMPIRAN 1

SHIP PARTICULAR

" OCEAN MAKMUR "

SHIP'S PARTICULARS																					
SHIP'S NAME:		OCEAN MAKMUR		OWNERS:		Ocean Makmur Pte. Ltd. Singapore															
Previous Names:		-		Commercial Operator:		Ocean 21 Holding Pte. Ltd. Singapore															
		-		Address:		8 Temasek Boulevard, #38-03 Suntec Tower Three; Singapore 038988															
		-		Phone:		+65 6836 3881		Fax: +65 6836 3884													
Yard/Hull No.:	MITSUI ENGINEERING & SHIPBUILDING CO.,LTD. TAMANO WORKS / S.NO.1923			MANAGERS:		Fleet Ship Management Pte. Ltd. Singapore															
Keel Laid:	15-Dec-15			Address:		460 Alexandra Road #31-01 MTOWER Singapore 119963															
Launched/Delivery Date:	13-Feb-17 / 27-Apr-17			Tel:		+65 6430 3500		Fax: +65 6272 3756													
Call Sign:	9V5375			E-Mails:		FLEET-SG-TECH@fleetship.com															
Flag/Port of Registry:	SINGAPORE / SINGAPORE			HEAD CHARTERER:		PT. Samudera Sukses Makmur															
IMO-Number:	9767077			Address:		JL. Raya Cilincing No.1 Jakarta Indonesia															
Official Number:	400980			Tel:		+62 2129263900		Fax: +62 214370112													
MMSI - Number:	583021300			E-mails:		Opr.char@ssmship.com															
Classification/Class No.:	NKK / 172110			VESSEL'S CONTACT:		Phone: +65 3158 5504		Fax: +65 3158 5512													
Class Notation:	NS* / MNS* (MO)			E-Mail:		master_oceanmakmur@ocean21vessels.com															
P&I Club/H&M:	SKULD / MARSH			Mobile:		NA															
TONNAGES / WEIGHTS:		Gross Tonnage: 34,578		Imm C Email:		456601264@c12stratosmobile.net															
		Net Tonnage: 19,663		LOADLINES:		FREEBOARD (mm)		DRAFT (m)		DWT (MT)											
		Light Ship: 10,864		TROPICAL		5.339		13.217		62,058											
		Summer Displacement: 71,309		SUMMER		5.608		12.948		60,445											
				WINTER		5.877		12.679		58,833											
DIMENSIONS:		LOA: 199.99 M		VESSEL ANCHORING DETAILS:		No. of Windlass: 2		Anchor Type:		Stockless											
		LBP: 193.00 M				Windlass Capacity: 1-289 KN/9M		Anchor Chain Size:		78 MM											
		Beam: 32.25 M				Anchor Weight: 7425 KG		Chain Length (P/S):		330/330 M											
		Depth to Maindeck: 18.50 M		MOORING WINCH:		Capacity: 2-119 NX 15 M/MIN		Rope Size / Length:		65MM / 220M											
		Construction Height: 48.51 M				Position (F / M / A): F/A		T/I no of mooring lines:		14 Coils											
		Bridge FWD To Bow: 171.16 M																			
		Bridge FWD To Aft: 28.83 M																			
		TPC /FWA at Summer: 60.30 MT / 296 MM																			
MAIN ENGINE:				GENERATOR:				AUXILIARY MACHINERY:													
Main Engine Maker:		MITSUI ENGINEERING CO., LTD.		Gen Engine Maker:		DAIHATSU DIESEL		Evaporator (Model):		SASAKURAKM20											
Engine Model:		MITSUIMAN B&W 6550 ME-B9.3		Gen Engine Type:		6DE-18		Production/day (Max):		20 t / Day											
Engine Power: (MCR)		7800 KW X 99 MIN		Gen Engine Max Power:		570 KW		Production/day (Actual):		20 t / Day											
Engine Power: (NCR)		6630 X 93.8 MIN		No. of Gen Engines:		3 SETS		Bowthruster Model:		NA											
Boiler Maker / Type		OSAKA BOILER MFG.CO.,LTD / OVS2		Alternator Max KW (KVA):		650 KVA		Steering Gear Model:		SFC-80											
Boiler Capacity:		1100 KG/H		Alternator Volt/Frequency:		440V / 60Hz 570 KW		MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES LTD		T 6C - 014											
Type of Propulsion:		FIXED PIT CH PROPELLER (SINGLE SCREW)																			
CARGO HOLD CAPACITIES:						CARGO HOLD FITTINGS:															
CARGO		BALE CAPACITY		GRAIN CAPACITY		DIMENSIONS (LxBxH)		PERMISSIBLE DECK LOAD		TYPES OF LADDERS (open/enclosed in casing)		Shp Side Double Skin		No							
Hold No.1		13,055.9		13,715.40		29.750x24.352x18.15M		22-24		Vertical and Spiral		Fixed Fire Fighting fitted		No							
Hold No.2		14,996.2		15,897.40		31.500x24.352x18.15M		16-24		Vertical and Spiral		Ventilation Available		Yes							
Hold No.3		15,043.8		15,842.60		31.875x24.352x18.15M		26-30		Vertical and Spiral		CARGO GEAR DETAILS:									
Hold No.4		14,944.6		15,655.80		31.500x24.352x18.15M		16-22		Vertical and Spiral		Cargo Gear: DECK CRANE:		4							
Hold No.5		14,765.5		15,210.10		33.250x24.352x18.15M		25-25		Vertical and Spiral		Max Load @ Max. Outreach:		9.875							
HATCH COVER:		SIZE		PERMISSIBLE DECK LOAD		HELI OPERATIONS		Yes / No		SWL:		30 MT									
No.1		16.625 x 18.92 m		46.98 Kn/m ² and 44.40 Kn/m ²		Yes / No		Yes / No		Grabs:		NA									
No.2		21.875 x 18.92 m		41.92 Kn/m ² and 34.60 Kn/m ²		Yes / No		Yes / No		Lifting Capacity of Grabs:		NA									
No.3		21.000 x 18.92 m		34.30 Kn/m ²		Yes / No		Yes / No													
No.4		21.875 x 18.92 m		34.30 Kn/m ²		Yes / No		Yes / No													
No.5		21.875 x 18.92 m		34.30 Kn/m ²		Yes / No		Yes / No													
TANK CAPACITIES:										BALLAST PUMPS:											
BALLAST TANKS		LOCATION (Fr. No.)		100% (M3) CAPACITY		TOP SIDE TANKS		LOCATION (Fr. No.)		100% (M3) CAPACITY		FUEL OIL TANKS		LOCATION (Fr. No.)		100% (M3) CAPACITY		No. of Ballast Pump:		2	
FPT		213 - FE		2448.1		No. 1 TST		-		N/A		No.4 FOT P/S		67-104.9		447.1		Ballast Pump Type:		Centrifugal	
No. 1 WBT		176-213		2x1381.0		No. 2 TST		-		N/A		No.5 FOT C		32-70		407.3					
No. 2 WBT		140-179		2x1790.4		No. 3 TST		-		N/A		Deep FOT P		24-32		288.5					
No. 3 WBT		103-143		2x1798.0		No. 4 TST		-		N/A		Deep FOT S		20-32		318.9					
No. 4 WBT		67-106		2x1356.6		No. 5 TST		-		N/A		D.O TANKS									
No. 5 WBT		32-70		2x1521.5		F.W.						DOT S		16-20		91.2					
APT		AE - 8		578.3		F.W.T		AE-8		206		LSDO Tk P		10-24		271					
HOLD No. 3		104.8-143		15843.2		D.W.T		AE-5		150		DO Serv Tk S		13-16		27.4					
TOTAL				34564.60		TOTAL				356		LSDO Serv Tk S		10-13		20.3					
NAVIGATION DATA:																					
Engine Order / Condition		LOADED		BALLAST		Engine Order / Condition		LOADED		BALLAST											
		RPM		SPEED (KT)		RPM		SPEED (KT)		RPM		SPEED (KT)		RPM		SPEED (KT)					
Full Ahead		72		11.3		72		12.1		Full Astern		72		-		75		-			
Half Ahead		62		9.7		62		10.5		Half Astern		62		-		56		-			
Slow Ahead		44		6.9		44		7.7		Slow Astern		44		-		43		-			
Dead Slow Ahead		33		5.2		33		6.0		Dead Slow Astern		33		-		31		-			
CLASS SURVEY STATUS:		Due Date		Range Date		Postponed		Last Date		PREPARED BY:											
Class Annual:								10-Apr-22													
Special Survey:								09-Jul-22													
Intermediate Survey:								10-Apr-22													
Docking:								09-Jul-22													

* Delete if not applicable

mv OCEAN MAKMUR

 CAPT. FERDIANSYAH
 Master

LAMPIRAN 2

CREW LIST

IMO CREW LIST
(IMO FAL Form 5)

		x	Arrival	Departure				
1.1 Name of Ship		MV. OCEAN MAKMUR		1.2 IMO Number		9767077		
1.3 Call Sign		9V5375		1.4 Voyage Number		043		
2. Port of Arrival		GERALDTON,AUSTRALIA		3. Date of Arrival		24 FEBRUARY 2023		
4. Flag State of The Ship		SINGAPORE		5. Last Port of Call		ZHENJIANG,CHINA		
6. No	7. Family Name, Given Name	8. Gender	9. Rank	10. Nationality	11. Date / Place of Birth	12. Nature and Number of Identity Document		
						Passport/ Expiry Date	Seaman Book/ Expiry Date	Join Port, Country/ Join Date
1	IWAN RIDWAN	M	MSTR	INDONESIAN	17 MAY 1973/ BANDUNG	C7168997/ 05 AUG 2025	I 000020/ 09 NOV 2025	GRESIK, INDONESIA/ 27 NOV 2022
2	EDVAN KOSALOUW	M	C/O	INDONESIAN	15 OCT 1994/ JAKARTA	E0786329/ 19 SEP 2027	G 044946/ 26 MAR 2024	GRESIK, INDONESIA/ 27 NOV 2022
3	ACH HARIYANTO	M	2/O	INDONESIAN	05 MAR 1984/ BANGKALAN	C9357433/ 16 JUN 2027	E 149363/ 07 FEB 2024	JAKARTA, INDONESIA/ 07 SEP 2022
4	ANDREW JOY ENGELBERT	M	3/O	INDONESIAN	19 JUN 1997/ JAKARTA	C9979162/ 14 JUL 2027	F 084382/ 08 NOV 2024	JAKARTA, INDONESIA/ 07 SEP 2022
5	ZULFEBRI KHANA	M	D/CDT	INDONESIAN	27 FEB 2001/ BENTENG	C7541813/ 21 APR 2026	G 059587/ 23 APR 2024	JAKARTA, INDONESIA/ 10 APR 2022
6	SUHAIRUDIN	M	C/E	INDONESIAN	04 NOV 1983 / SUKA MULYA	C3094844/ 25 APR 2024	F 067367/ 18 SEP 2024	JAKARTA, INDONESIA/ 11 OCT 2022
7	UBAIDILLAH	M	2/E	INDONESIAN	31 JAN 1978/ JAKARTA	C8095474/ 15 SEP 2026	F 240372/ 24 MAY 2024	JAKARTA, INDONESIA/ 07 SEP 2022
8	RUDI RAHMANDA	M	3/E	INDONESIAN	03 SEPT 1985/ BUKIT TINGGI	C8678961/ 12 MAY 2027	F 124652/ 13 FEB 2025	JAKARTA, INDONESIA/ 07 SEP 2022
9	ILHAM JINGGA	M	4/E	INDONESIAN	09 FEB 1999/ BOGOR	E0404097/ 01 SEP 2027	F 170757/ 05 SEP 2023	JAKARTA, INDONESIA/ 07 SEP 2022
10	EFENDI	M	ETO	INDONESIAN	03 NOV 1973/ LAMPUNG	C4537958/ 29 AUG 2024	G 138615/ 10 FEB 2025	JAKARTA, INDONESIA/ 11 OCT 2022
11	HARTOYO	M	BSN	INDONESIAN	18 DEC 1971 / BREBES	E0787003/ 27 SEP 2027	H 068279/ 05 OCT 2025	JAKARTA, INDONESIA/ 11 OCT 2022
12	YUDHI TRILAKSONO	M	AB-1	INDONESIAN	04 NOV 1983/ TRENGGALEK	C7791579/ 10 FEB 2026	G 048845/ 28 JAN 2024	JAKARTA, INDONESIA/ 11 OCT 2022
13	YULIARTO	M	AB-2	INDONESIAN	28 JUL 1975 / KULON PROGO	C5793056 / 27 NOV 2024	G 137368/ 11 JAN 2025	JAKARTA, INDONESIA/ 16 JAN 2023
14	JONI IRAWAN	M	AB-3	INDONESIAN	27 JUN 1977/ BREBES	C7573813/ 08 DEC 2025	F 303186/ 25 NOV 2024	JAKARTA, INDONESIA/ 11 OCT 2022
15	SUDIMIN	M	OS-1	INDONESIAN	20 AUG 1976/ BANJARNEGARA	C3093433/ 10 APR 2024	G 106234/ 04 OCT 2024	JAKARTA, INDONESIA/ 11 OCT 2022
16	KAMAL HAKIM	M	OS-2	INDONESIAN	20 AUG 1972/ JAKARTA	C4148041/ 03 JUL 2024	F 188439/ 09 MAY 2025	JAKARTA, INDONESIA/ 16 JAN 2023
17	ACH ACHYAR	M	FTR	INDONESIAN	14 JUN 1986/ BANGKALAN	E1193004/ 19 OCT 2032	G 043330/ 18 FEB 2024	JAKARTA, INDONESIA/ 16 JAN 2023
18	HERMAN JAYA BUTAR BUTAR	M	OILER-1	INDONESIAN	21 NOV 1979/ SERBELAWAN	C7002362/ 14 DEC 2025	G 026455/ 22 MAY 2024	JAKARTA, INDONESIA/ 11 OCT 2022
19	HERMANSYAH	M	OILER-2	INDONESIAN	11 FEB 1981/ JAKARTA	C9335603/ 08 JUN 2027	F 182687/ 17 OCT 2023	JAKARTA, INDONESIA/ 07 SEP 2022
20	YOSEP PURNAMA	M	CCK	INDONESIAN	27 JUN 1981/ SUKABUMI	E1799864/ 19 DEC 2032	I 003012/ 10 JAN 2026	JAKARTA, INDONESIA/ 16 JAN 2023
21	DESI DWI SAPUTRO	M	MSM	INDONESIAN	20 DEC 1985/ KAB SEMARANG	C3094052/ 16 APR 2024	F 343348/ 23 APR 2025	JAKARTA, INDONESIA/

13. Date and signature by master, authorized agent or officer

IMO Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

IMO FILE

Form 5

MV. OCEAN MAKMUR	
FLAG	: SINGAPORE
IMO	: 9767077
CALL SIGN	: 9V5375
GT CAPT. JWA	: 3870 AN
NT	: 15863
ME POWER	: 7800

LAMPIRAN 3

CERTIFICATE OF FITNESS TO LOAF GRAIN

AmSpec



Date: 25 Feb 2023

Ref: J028606

Certificate of Fitness to Load Grain*This is to Certify* that the cargo holds/~~compartments~~ of the

OCEAN MAKMUR.....IMO...9767077....of.....SINGAPOREGross Tons....34578...built at ..JAPAN...
in.....2017.....bound from...GERALDTON, AUSTRALIA.....to...JAKARTA & SURABAYA... has been
examined by a competent Surveyor of this Company and passed as complying with Australian Stowage
Requirements for vessels loading grain.....WHEAT IN BULK.....for the voyage described.

Specifically, the Surveyor has deemed:

- The vessel is free from conditions that could result in contaminating, wetting or imparting an odour on the prescribed goods for consumption;
- The vessel is suitable to carry the prescribed goods for consumption in holds.....
..... 1, 2, 4 & 5.....

This certificate is issued under and in accordance with subsection 11-16(2) of the Export Control (Plants and Plant Products) Rules 2021 by a Marine surveyor qualified as per subsection 11-16(1) of the Export Control (Plants and Plant Products) Rules 2021.

NOTE: HOLDS SUBJECT TO DAWE INSPECTION AT BERTH

This is not a Certificate of Seaworthiness.

Place: Geraldton anchorage

For and on behalf of the above Company

Surveyor: 

Capt. Duwage Tharanga Dhammika Perera

Laxmidhar Sahoo

NATA Authorised Signatory


AmSpec CR COX

Master: 

Capt. Iwan Ridwan

M.V. OCEAN MAKMUR	
FLAG	: SINGAPORE
IMO	: 9767077
CALL SIGN	: 9V5375
GT	: 34578
NT	: 19863
ME POWER	: 7800


LAMPIRAN 4
HOLD CLEANING CHECKLIST

	FLEET SHIP MANAGEMENT	FORM 611	
	HOLD CLEANING CHECKLIST	Page	1 of 4
Prepared: HSSQE	Approved: Head of MSI	Revision: 0	Date: 01.01.18

Ship: OCEAN MAKMUR	Date:
Voyage 043	Next Cargo: WHEAT
From: ZHENJIANG, CHINA To: GERALDTON, AUSTRALIA	
Hold Cleaning Standard Required: (mark as applicable to next cargo)	
Load on Top / Shovel Clean / Normal Clean / Grain Clean / Stringent (Hospital) Clean	


S. No.	Check	Y	N	NA	Remark
Load on Top					
1	Bilge wells/strum boxes cleared of cargo ingress				
2	Bilge cover plate is fitted properly and covered with fresh burlap.				
3	Hold bilge non return valves have been tested.				
4	Hold bilge sounding pipes and temperature pipes are free of debris				
5	Hold swept properly and cargo remaining is collected within the hold at a suitable location.				
Shovel Clean (in addition to Load on Top)					
6	During discharge ensure that cargo is continuously removed from higher regions of the cargo hold, so remnants of the cargo are minimized at end of discharge.				
Normal Clean					
7	Pre-wash				
7.1	All previous cargo residues, loose rust and scale are removed.				
7.2	Loose rust on under-side of hatch covers is removed.				
7.3	Through inspections of all lifting equipment used for removing residues is carried out.				
7.4	Risk assessment for operation (falling from height, object falling from above, failure of lifting equipment, fatigue) completed and tool box meeting carried out.				
S. No.	Check	Y	N	NA	Remark
7.5	Adequate lighting is available.				

COMPLETED CHECKLIST TO BE FILED IN C/O FILE 3.9

	FLEET SHIP MANAGEMENT	FORM 611	
	HOLD CLEANING CHECKLIST	Page	2 of 4
Prepared: HSSQE	Approved: Head of MSI	Revision: 0	Date:01.01.18


7.6	All crew have the prescribed PPE for hold cleaning.				
7.7	Arrangements for supervision of operation made.				
7.8	Arrangements to store cargo residues on board consistent with MARPOL Annex V regulations have been made.				
7.9	Nos. 1 and 4 of this checklist have been completed.				
7.10	Fixed fire extinguishing lines have been flushed out with air to remove dust and residues.				
8	Wash				
8.1	Sea Water pressure is adequate to reach all parts of the hold.				
8.2	Pumping out bilge water does not violate MARPOL and local regulations.				
8.3	Frequency of sounding bilges of holds with cargo during hold washing operation has been fixed and communicated to the Seafarer in-charge. Frequency..... hrs				
8.4	Arrangement for final rinse or hold washing with Fresh Water has been made as per procedure / charterer requirements.				
8.5	Bilges of hold being washed have been pumped dry.				
9	Post-wash				
9.1	Holds has been ventilated and dried.				
9.2	Confirmed that water ingress alarms are operational.				
9.3	Strum box and bilge cover plate is clear.				
9.4	All manhole lids on the hold tank top and ballast line blanks in ballast hold are watertight and oil-tight.				
9.5	Ballast well manhole and ballast line blanks are tight.				
9.6	Checked for hairline cracks on internals and plating.				
S. No.	Check	Y	N	NA	Remark
9.7	Checked that the stool spaces are not leaking into cargo hold and that the manhole lids are closed tight.				

COMPLETED CHECKLIST TO BE FILED IN C/O FILE 3.9

	FLEET SHIP MANAGEMENT	FORM 611	
	HOLD CLEANING CHECKLIST	Page	3 of 4
Prepared: HSSQE	Approved: Head of MSI	Revision: 0	Date: 01.01.18

9.8	Confirmed that connection pipe and ballast trunking from top-side tank to double bottom are not leaking into hold				
9.9	Confirmed that the gland packing of extended spindles for double bottom tank valve passing from top-side tank through cargo hold into double bottom are free of leaks				
9.10	Bilge sounding/temperature pipes are closed watertight				
9.11	Nos. 2 and 3 of this checklist have been completed.				
9.12	Ventilation system and closing arrangements checked and found satisfactory.				
9.13	Photos of the holds taken and sent to office.				
10	Post-wash checks in Engine Room				
10.1	The valve/seat of each hold bilge valve in engine room has been opened and checked to be free of cargo residues and debris.				
10.2	The main bilge line valve in engine room has been opened and checked to be free of cargo residues and debris.				
10.3	All valves on the hold bilge line are effectively shut to prevent water ingress into holds from fire and general service pump, ballast and eductor pump, etc.				
10.4	Valves are closed with measures in place to ensure that they stay closed (visible signs).				
Grain Clean (in addition to Normal Clean)					
11	If previous cargo has left oily or grease like deposits on the bulkheads, the hold has been washed using a 'biodegradable degreasing chemical' and a fresh water rinse given finally.				

COMPLETED CHECKLIST TO BE FILED IN C/O FILE 3.9

	FLEET SHIP MANAGEMENT	FORM 611	
	HOLD CLEANING CHECKLIST	Page	4 of 4
Prepared: HSSQE	Approved: Head of MSI	Revision: 0	Date:01.01.18

S. No.	Check	Y	N	NA	Remark
12	The underside of the hatch covers have been washed using liquid soap (such as teepol), followed by a fresh water rinse.				
13	All horizontal surface with potential to gather dust have been wiped clean.				
14	The hatch rubber seals have been washed to remove cargo grime.				
15	White Glove Test has been carried out and found to be acceptable.				
Stringent Clean (in addition to Normal and Grain Clean)					
16	Recoating of surfaces damaged by paint has been done.				
17	Sufficient time provided for newly painted surfaces to cure.				
18	Clean overalls and footwear prepared and will be used for hold entry.				

Chief Officer's Signature

COMPLETED CHECKLIST TO BE FILED IN C/O FILE 3.9

LAMPIRAN 5
EXTRA WORK ALLOWANCE

FLEET SHIP MANAGEMENT PTE LTD




EXTRA WORK ALLOWANCE
CARGO HOLD CLEANING
DISTRIBUTION LIST

Vessel OCEAN MAKMUR Month FEB Year 2023

No.	Name	Rank	Amount (US\$)	Signature
1	HARTOYO	BOSUN	235.00	
2	YUDHI TRILAKSONO	AB-1	215.00	
3	MOHAMMAD GUFRON	AB-2	215.00	
4	JONI IRAWAN	AB-3	215.00	
5	SUDIMIN	OS-1	215.00	
6	ALI MUKSON	OS-2	215.00	
8	ZULFEBRI KHANA	D/C	130.00	
9	ANDRE JONATAN SITORUS	E/C	50.00	
10	ABDUL YUSREN SILITONGA	FITTER	50.00	
11	HERMAN JAYA BUTAR BUTAR	OILER-1	50.00	
12	HERMANSYAH	OILER-2	50.00	
13	ALIMUDDIN	CH. COOK	30.00	
14	DESI DWI SAPUTRO	STWD	30.00	
		Total	1700.00	

27 FEB 2023
Date


Capt. Iwan Ridwan
Master (Name / Signature)

M.V. OCEAN MAKMUR	
FLAG	: SINGAPORE
IMO	: 9767077
CALL SIGN	: 9V5375
GT	: 34578
NT	: 19663
ME POWER	: 7800

LAMPIRAN 6
TRANSKIP WAWANCARA

Informan 1 : Capt. Iwan Ridwan

Jabatan : Master

Tempat : MV. Ocean Makmur

Berikut adalah hasil wawancara antara peneliti:

Peneliti : Selamat siang capt, mohon izin meminta waktunya sebentar untuk melakukan wawancara mengenai proses persiapan ruang muat untuk muatan biji gandum.

Informan : Selamat siang det, silahkan.

Peneliti : Hal apa saja yang harus dipersiapkan pada saat melakukan proses persiapan ruang muat?

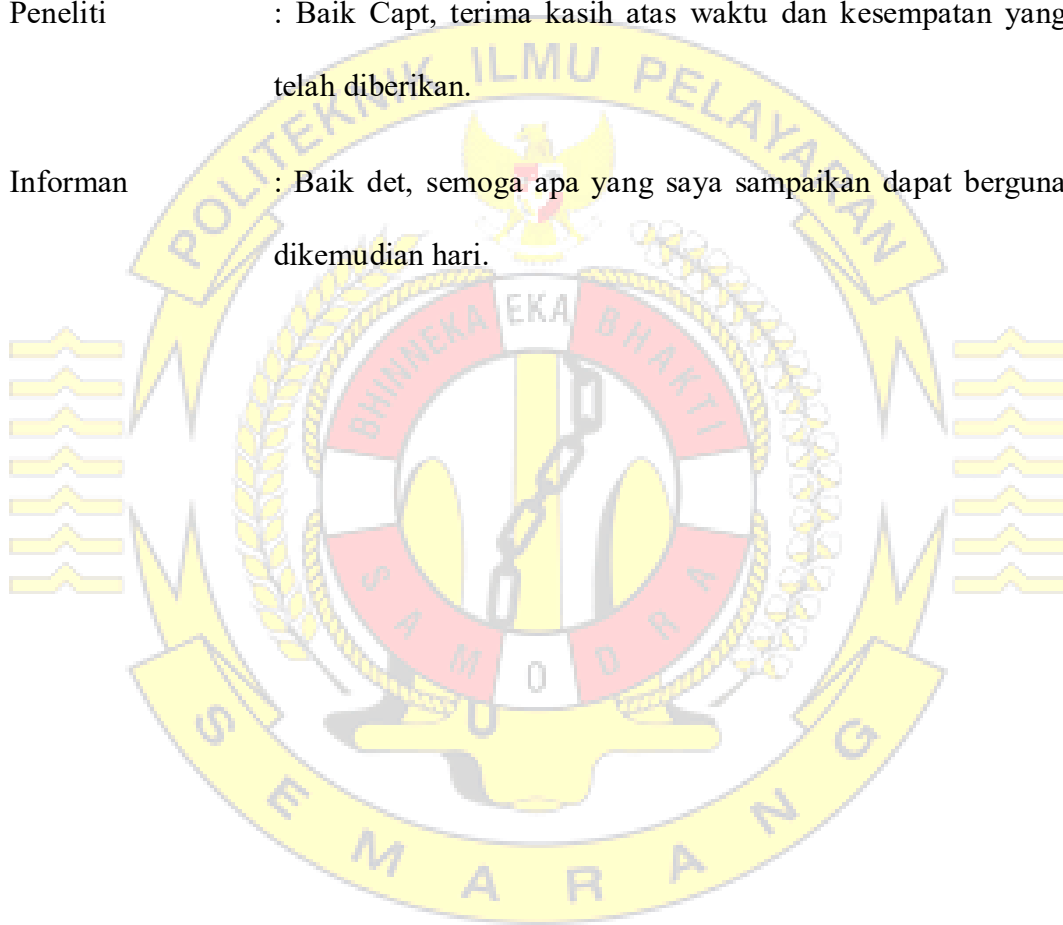
Informan : Menurut saya hal yang harus diperhatikan pada saat proses persiapan ruang muat adalah prosedur dan peralatan yang digunakan harus diterapkan dan dapat mendukung proses persiapan dengan baik sehingga semua aspek yang perlu diperhatikan dalam proses persiapan ruang muat dapat terlaksana dengan semestinya tanpa ada hambatan.

Peneliti : Apa saja kendala yang dihadapi dalam proses persiapan ruang muat untuk memuat biji gandum capt?

Informan : Kendala yang dihadapi dapat berupa kurangnya koordinasi dan pengawasan dalam proses pembersihan ruang muat. Terkadang peralatan yang dimiliki juga kurang memadai sehingga proses pembersihan ruang muat pun terkendala dan mengakibatkan kurang optimalnya pembersihan ruang muat.

Peneliti : Baik Capt, terima kasih atas waktu dan kesempatan yang telah diberikan.

Informan : Baik det, semoga apa yang saya sampaikan dapat berguna dikemudian hari.



TRANSKIP WAWANCARA

Informan 2 : Edvan Kosalouw

Jabatan : *Chief Officer*

Tempat : MV. Ocean Makmur

Berikut adalah hasil wawancara antara peneliti:

Peneliti : Selamat siang *Chief*, mohon maaf mengganggu waktunya *Chief*, saya meminta izin untuk wawancara terkait masalah penundaan pemuatan biji gandum yang terjadi di Geraldton, jika *Chief* berkenan.

Informan : Selamat siang det, iya silahkan.

Peneliti : Terima kasih chief, mohon izin bertanya chief apa prosedur dalam persiapan dan perawatan ruang muat untuk muatan biji gandum?

Informan : Prosedur dalam persiapan dan perawatan ruang muat terbagi menjadi 3 tahap. Tahap pertama disebut dengan *Cleaning*, dimulai dengan membersihkan dan mengumpulkan sisa muatan ataupun kotoran. Kemudian dilanjutkan dengan tahap kedua yaitu *Washing*, dengan membersihkan ruang muat dengan menyemprotkan cairan *chemical* jika diperlukan keseluruhan bagian ruang muat dengan air laut dan dilanjutkan dengan air tawar, dan yang ketiga disebut dengan *Drying*,

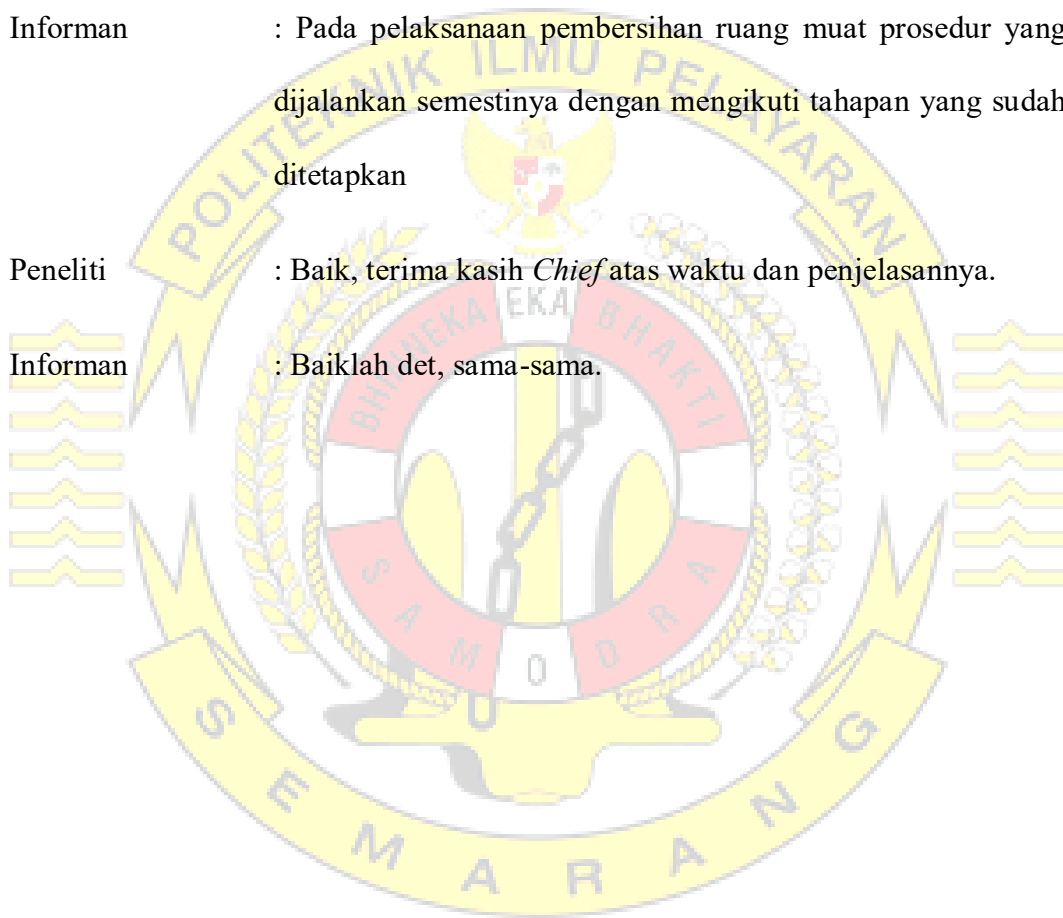
mengeringkan ruang muat ruang muat dari genangan air cucian dengan menggunakan pompa dan menggunakan alat-alat pengering lainnya.

Peneliti : Apakah prosedur tersebut diterapkan selama proses pembersihan ruang muat?

Informan : Pada pelaksanaan pembersihan ruang muat prosedur yang dijalankan semestinya dengan mengikuti tahapan yang sudah ditetapkan

Peneliti : Baik, terima kasih *Chief* atas waktu dan penjelasannya.

Informan : Baiklah det, sama-sama.



TRANSKIP WAWANCARA

Informan 3 : Hartoyo

Jabatan : *Boatswain*

Tempat : MV. Ocean Makmur

Berikut adalah hasil wawancara antara peneliti:

Peneliti : selamat siang bos, mohon izin bertanya bos terkait peralatan pembersihan ruang muat yang ada di kapal ini.

Informan : iya det, silahkan.

Peneliti : bagaimana kondisi peralatan pembersihan ruang muat yang ada diatas kapal ini bos?

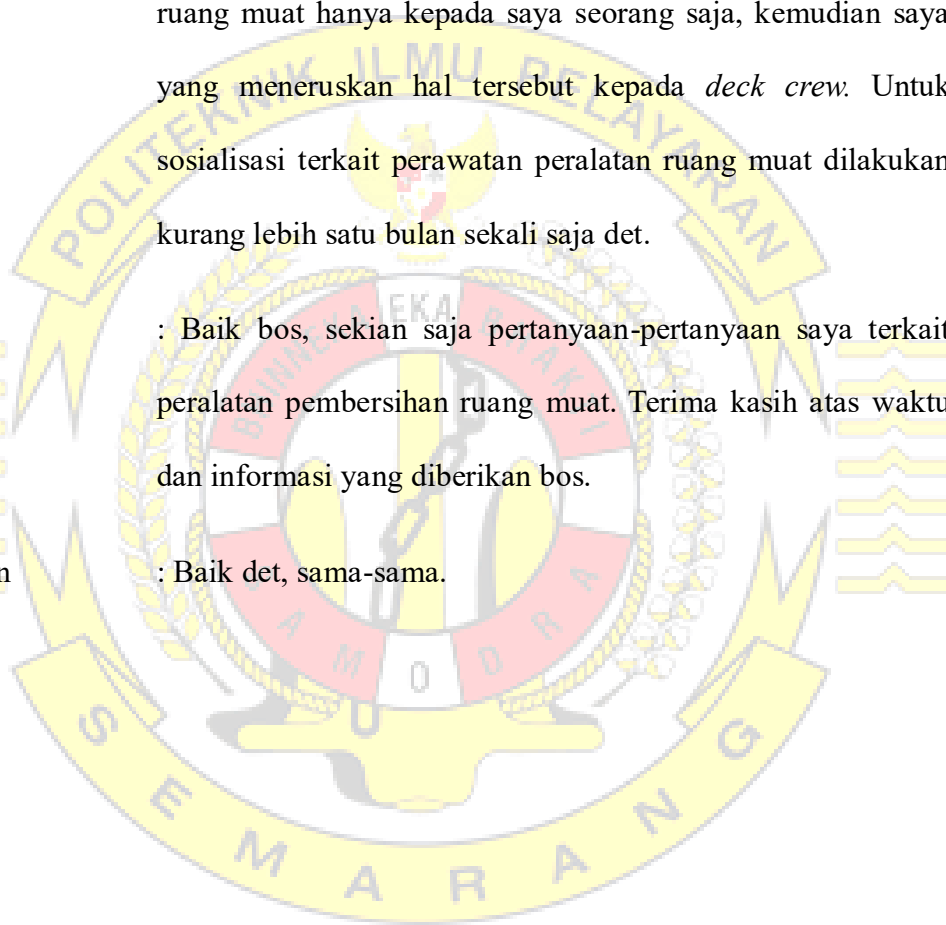
Informan : kondisi peralatan pembersihan ruang muat yang ada diatas kapal pada saat ini memiliki beberapa kekurangan, seperti *wilden pump* yang bekerja kurang maksimal dan terkadang menghambat pada saat proses pembersihan ruang muat. Kekurangan lain sering dihadapi yaitu *Chemical soap* yang digunakan untuk membersihkan sisa dari muatan sebelumnya terkadang ditemui kurang bekerja maksimal sehingga membutuhkan waktu dan tenaga yang lebih dalam proses pencucian ruang muat menggunakan air laut.

Peneliti : Apakah pernah diadakan sosialisasi dan familiarisasi yang dilakukan kepada *deck crew* tentang peralatan dan perawatan ruang muat?

Informan : Tidak selalu ada det, terkadang *Chief Officer* hanya memberikan arahan dan instruksi terkait perawatan peralatan ruang muat hanya kepada saya seorang saja, kemudian saya yang meneruskan hal tersebut kepada *deck crew*. Untuk sosialisasi terkait perawatan peralatan ruang muat dilakukan kurang lebih satu bulan sekali saja det.

Peneliti : Baik bos, sekian saja pertanyaan-pertanyaan saya terkait peralatan pembersihan ruang muat. Terima kasih atas waktu dan informasi yang diberikan bos.

Informan : Baik det, sama-sama.



LAMPIRAN 7
DOKUMENTASI *CARGO HOLD INSPECTION*



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Zulfebri Khana
2. NIT : 561911137211 N
3. Tempat/Tgl. Lahir : Benteng, 27 Februari 2001
4. Jenis Kelamin : Laki-laki
5. Agama : Islam
6. Anak ke- : Empat
7. Alamat : Jalan Puskesmas, RT: 002/ RW: 001
Benteng Utara, Sungai Batang, Indragiri
Hilir, Riau
8. Nama Orang Tua
 - a. Nama Ayah : Khasan Sudin, S.H
 - b. Nama Ibu : Napsiah
9. Riwayat Pendidikan
 - a. SD N 008 Sungai Batang (2007-2013)
 - b. MTS Yayasan Bin Dahlan (2013-2016)
 - c. SMA N 1 Tembilahan Hulu (2016-2019)
 - d. PIP Semarang (2019-sekarang)
10. Pengalaman Praktek Laut
 - a. Perusahaan : PT. Indomaritime Management Bogasari
 - b. Nama Kapal : MV. Ocean Makmur
 - c. Masa Layar : 28 Februari 2022 – 28 Maret 2023

