

DAFTAR PUSTAKA

Capt. Hyronimus A Taneh, *penanganan dan pengaturan muatan*, BP3IP, Jakarta.

Isbester, Jack, 1993, *Bulk Carriers Practice*, FNI MRIN

Istopo, 1999, *Kapal dan Muatannya*, Koperasi Karyawan BP3IP, Jakarta.

Jahn Stryken, 2003, *World Bulk Materials Handling*, London.
Jakarta:Pustaka Beta.

John R.Immer, 1984, *Cargo Handling*, Marine Education Textbook North Van
Avenue, Lousiana.

Komarudin, 1983, *Ensiklopedia Manajemen*, Penerbit Alumni, Bandung

Martopo dan Soegiyanto, 2004, *Penanganan dan Pengaturan Muatan*,
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.

Martopo, 2001, *Penanganan Muatan*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,
Semarang.

Noor, Juliansyah, 2010, *Metodologi Penelitian*, Kencana Prenada Media
Group, Semarang.

Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&B*. Bandung:
Alfa Beta



SHIP PARTICULAR

PT. GURITA LINTAS SAMUDERA
 Jl. Tomang Raya 47 E, Jakarta-11440
 Ph +62-21-5686369 Fax +62-21-5600983
 ops@glsship.com
 www.glsship.com

Name of Vessel	MV AZZAHRA	P & I Club	The Standard	
Official Number	2009 Pst No.5616/L	H & M Insurance	PT Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo)	
Call Sign	P M S Z	MMSI	5 2 5 0 1 6 3 5 5	
Nationality	Indonesia	IMN C Tlx no	4 5 2 5 0 1 2 1 7	
Type of vessel	Bulk Carrier	Fleet F33 for telp	870 764 903 961	
IMO Number	8 3 0 9 2 3 2	Fleet F33 for fax	870 764 903 962	
Port of Registry	Jakarta	Fleet F33 for email	azzahra@skyfile.com	
Keel Laid	July 31st 1984	Main Engine	Mitsubishi MHI Sulzer	
Data Launched	Feb 15th 1985	Output max rating	6RTA58 x 1 set	
Build / Delivery date	July 9th 1985	Output min rating	9,370 BHP x 109 rpm	
Builder : Mitsubishi Heavy Industries Ltd, Nagasaki Shipyard		Aux. Engines	6 DL 20 (Daihatsu) x 3 set	
Builder's Hull No	1 9 3 9	Prime Mover	Four Stroke, 450 Kw@ 720 RPM	
GRT (Int / Suez / Pnma)	24,943 / 25,948 / 26,815	Generator	6 Cylinders, Bore 200 mm	
NRT (Int / Suez / Pnma)	14,148 / 22,514 / 20,424	Emergency	Mitsubishi Electric x 3 set	
DWT (summer / tropic / winter)	42,842 / 44,005 / 41,681	Aux. Boiler	AC 450V 60Hz 562.5 KVA	
Draft (summer / tropic / winter)	10,994 / 11,472 / 10,765	Oil burning	Vertical cylindrical (composite type)	
Displacement (smr / tpc / wint)	50,620 / 51,783 / 49,459	Exhaust gas heating	Oil burning Exhaust gas heating	
Light ship weight	7778 mt	Pressure	6 kg/cm2	6 kg/cm2
Classification	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)	Evaporation	1,200 kg/h	700 kg/h
Number	8 5 2 5 0 8	Propeller	5 (Five) blades solid keyless type	
Length Over All	189.500 m	Material	Ni-AL-Bronze	
Length B.P moulded	181.00 m	Diameter	5,800 mm (pitch 4,390 mm)	
Breadth moulded	30.000 m	Ballast pump	2 x Japanese Shinko Centrifugal pump	
Depth moulded	15.700 m	Electric Motor driven	250/100 m3/hr @ 35 m/70 m	
Hatches	5 (Five)	45 Kw x 1800 rpm, with Air Ejector		
Hatches dimensions #1 - #5	19.20 m x 15.00 m	Capacity of Cargo Hold		
Allowable Load Strength		Frame	Hold	Capacity
Double Bottom No.1 & 5 Hold	19.879 ts / m2	179 - 215	#1	9,994.80 352,963
No.2 Hold	13.253 ts / m2	143 - 179	#2	11,153.90 393,897
No.3 Hold	21.793 ts / m2	107 - 143	#3	11,180.80 394,847
No.4 Hold	13.253 ts / m2	71 - 107	#4	11,265.80 397,848
Upper Deck	3.850 ts / m2	35 - 71	#5	10,474.20 369,893
Cargo Hatch Cover	2.400 ts / m2	Cargo Hold Grand Total	54,069.50 1,909,448	
Hatch Covers	Macgregor Navire 4 Paneled	GRAIN		
Deck Crane	4 x Mitsubishi Electro Hydraulic	179 - 215	#1	9,799.70 348,073
Hoisting Cap	25 ts x 14.5 m/min General Cargo	143 - 179	#2	10,970.20 387,409
Slewing Radius	22 m at 25 deg, 3.0 m at 81 deg 42 min	107 - 143	#3	10,995.50 388,302
Hoist Load	25 ts / Luffing time 44 m/min	71 - 107	#4	11,080.20 391,864
Slewing Speed	0.75 rpm	35 - 71	#5	10,316.30 364,317
Consumption per day :		Cargo Hold Grand Total	53,161.90 1,877,465	
Loaded voyage abt 12.0 knots @ 23.50 mt IFO 180 cst		Fuel Oil (SG 0.99) capa = 1,534.00 cbm / 90% = 1,370 mt		
Ballast voyage abt 12.5 knots @ 23.50 mt IFO 180 cst		Diesel Oil (SG 0.87) capa = 232.80 cbm / 90% = 183 mt		
AE Cons at Sea 2.0 mt MDO		Lub Oil (SG 0.90) capa = 77.90 cbm		
AE Cons at Port working: 3.2 mt / idle: 1.2 mt MDO		Fresh Water capa = 284.30 cbm / 285 mt		
ME Cylinder Oil abt 230 ltr / System Oil abt 25 ltr		Water Ballast (SG 1.025) tank = 24,715.20 cbm / 25,334 mt		
FW Cons abt 10 mt				

CREW LIST

				Arrival	Departure						
1. Name of the Ship: MV.AZZAHRA				2. Port of Arrival : Banyuwangi		3. Date of Arrival: September,23th 2015					
4. Nationality of the Ship: Indonesia				5. Port Arrived From :							
No	Full Name	Sex	Rank or Rating	Nationality	Date and Place of Birth	Seaman Book No:	Place Of Issue	Date of Expire	Date & Port Sign On		
1	Capt.Idaman Banuaji N	Male	Master	Indonesia	07.12.1975 Semarang	Y 027518	Tg.Priok	01/03/2016	20/08/2015 Banten		
2	Agus Triyono	Male	Ch.Off	Indonesia	17/08/1973 Tegal Rejo Magelang	W 066691	Cilacap	11/10/2016	14/11/2014 Gresik		
3	Samsul Nasir	Male	2nd.Off	Indonesia	05/07/1980 Brebes	B 077652	Makasar	12/06/2016	20/08/2015 Banten		
4	Mega Purnomo	Female	3rd Off	Indonesia	09/01/1992 Tegal	A 049414	Jakarta	09/06/2017	12/02/2015 Gresik		
5	S i w a r	Male	Ch.Eng	Indonesia	18/09/1972 Juana,Pati	C 036221	Gresik	06/02/2017	15/01/2015 Gresik		
6	Sugiarto	Male	2nd.Eng	Indonesia	15/08/1978 Cilacap	B 076705	Gresik	10/07/2016	15/01/2015 Gresik		
7	Kasriyanto	Male	3rd.Eng	Indonesia	24/08/1980 Munte	Y 082370	Gresik	28/03/2017	04/08/2012 Gresik		
8	Abas Mudasir	Male	4th Eng	Indonesia	16/05/1982 Cilacap	C 015214	Gresik	27/10/2016	12/12/2014 Tg.wangi		
9	Joko Jumadi	Male	Boatswain	Indonesia	07/07/1973 Klaten	B 014392	Gresik	19/12/2015	24/05/2015 Ketapang		
10	Syarifudin	Male	Carpenter	Indonesia	08/06/1957 Tanjung priok	Y 094374	Tg.Priok	12/12/2016	12/05/2015 Gresik		
11	Parjono	Male	Q.Master	Indonesia	03/10/1978 Sragen	B 025550	Gresik	03/03/2016	13/10/2014 Gresik		
12	Edi Kusbianto	Male	Q.Master	Indonesia	23/03/2974 Sijunjung	Y 023043	Tk.Bayur	07/11/2016	28/08/2015 Banten		
13	Joko Lesmono	Male	Q.Master	Indonesia	17/09/1964 Pekalongan	D 005198	Gresik	29/12/2017	02/09/2015 Banten		
14	Oughes Pinontoan	Male	Eng Fore	Indonesia	06/06/1957 Manado	X 029430	Cilacap	31/03/2017	13/10/2014 Gresik		
15	Irawan Yulianto	Male	Oiler	Indonesia	13/07/1976 Ngawi	Y 022962	Tk.Bayur	13/07/2016	14/11/2014 Gresik		
16	Nurdin	Male	Oiler	Indonesia	21/07/1978 Jakarta	C 066697	Tg.Priok	30/05/2017	12/12/2014 Tg.wangi		
17	Yanto	Male	Oiler	Indonesia	13/06/1973 Magetan	C 066420	Tg.Priok	23/05/2017	04/04/2015 Gresik		
18	Budi Winarso	Male	CH.Cook	Indonesia	03/12/2967 Purbalingga	W 017405	Tg.Priok	05/02/2016	28/08/2015 Banten		
19	Sarkam	Male	Mess Boy	Indonesia	12/02/1963 Jakarta	D 084427	Banten	01/09/2018	02/09/2015 Banten		
20	Moch.Qomarudin	Male	Plontir CD	Indonesia	19/10/1993 Nganjuk	D 045989	Tg.Priok	06/02/2018	12/02/2015 Gresik		
21	M. Danang Kurniadi	Male	Deck Cadet	Indonesia	24/02/1994 Kendal	C 061766	Semarang	27/05/2017	14/11/2014 Gresik		
22	Wazzaitun	Female	Deck Cadet	Indonesia	12/08/1995 Temanggung	C 028266	Semarang	16/12/2016	14/11/2014 Gresik		
23	Triana Novitasari	Female	Deck Cadet	Indonesia	07/11/1994 Semarang	C 023317	Semarang	26/11/2016	14/11/2014 Gresik		
24	Dwi Abdi Suwito S W	Male	Eng Cadet	Indonesia	08/09/1993 Kendal	C 013000	Semarang	04/11/2016	14/11/2014 Gresik		
25	Jenri Gultom	Male	Eng Cadet	Indonesia	10/07/1992 Toba	C 076469	Tg.Priok	04/07/2017	12/01/2015 Gresik		
26	Jarot Purwito	Male	Eng Cadet	Indonesia	05/08/1992 Grobogan	D 089282	Tg.Priok	23/06/2018	03/09/2015 Banten		

MASTER OF MV.AZZAHRA**Capt.Idaman Banuaji Nugroho**

TRANSKIP WAWANCARA

1. Menurut pendapat anda, apa sajakah tahapan yang dilakukan agar dalam pelaksanaan pemuatan berjalan dengan lancar?
2. Mengapa setelah kegiatan bongkar selesai, harus dilakukan *hold cleaning*?
3. Untuk kesiapan awak kapal sebelum memasuki pelabuhan muat khususnya setelah *hold cleaning*, apakah diadakan *safety meeting* dan seberapa perlukah *safety meeting* tersebut?
4. Bagaimana persiapan sebelum memuat dalam hal menyiapkan ruang muat?
5. Dalam pelaksanaan permuatan, Bagaimanakah peran perwira dan sistem pengawasan muat *wheat* yang diterapkan?
6. Bagaimana proses pemuatan *wheat* dari silo sampai ke dalam palka?
7. Apa saja kendala yang dihadapi oleh pihak kapala maupun pihak terminal saat saat pemuatan *wheat*?
8. Mengapa pada pelaksanaan pemuatan *wheat*, bila hujan ataupun salju turun maka pelaksanaan pemuatan *wheat* dihentikan?

Daftar reponden :

1. Reponden I (Nahkoda) : Capt. Idaman Banuaji N
2. Reponden II (Mualim I) : Agus Triyono
3. Reponden III (Mualim II) : Samsul Nasir
4. Responden IV (Bosun) : Joko Jumadi

Hasil Wawancara

Wawancara dengan Responden I (Nahkoda) :

1. Menurut pendapat anda, apa sajakah tahapan yang dilakukan agar dalam pelaksanaan pemuatan berjalan dengan lancar?

Jawab : Kegiatan pemuatan akan berjalan lancar bila tahapan pemuatan dilaksanakan dengan baik dan benar. Tahapan yang dilakukan meliputi persiapan pemuatan dan pelaksanaannya di terminal muat. Seluruh elemen dalam pemuatan juga harus mendukung seperti kesiapan awak kapal, terminal muat maupun kondisi saat pelaksanaannya. Selama ini kegiatan persiapan ruang muat sudah berjalan sesuai dengan prosedur dan tata cara yang benar, namun hasil akhir dari *hold training* yang dilakukan masih dijumpai dinding palka yang kusam. Hal ini karena pengetahuan awak kapal yang kurang harus melakukan *hold training* batubara karena baru sekali ini melakukan *cleaning* batubara.

2. Mengapa setelah kegiatan bongkar selesai, harus dilakukan *hold cleaning*?

Jawab : Setelah selesai kegiatan bongkar batubara maka hal yang harus dilakukan dengan segera adalah proses pembersihan. Hal ini perlu dilakukan karena akan memuat muatan yang berbeda.

3. Untuk kesiapan awak kapal sebelum memasuki pelabuhan muat khususnya setelah *hold cleaning*, apakah diadakan *safety meeting* dan seberapa perlukah *safety meeting* tersebut?

Jawab : Ya, setelah *hold cleaning* maka saya membuat NOR, setelah itu mengadakan rapat koordinasi bersama seluruh awak kapal tentang

pelaksanaan pemuatan yang akan dilakukan. Hal tersebut penting terlebih lagi banyak awak kapal yang baru *sign on* dua bulan yang lalu.

4. Bagaimana persiapan sebelum memuat dalam hal menyiapkan ruang muat?

Jawab : Kotoran sisa muatan dibersihkan dan kotoran tersebut dikumpulkan ke dalam wadah yang dinaikan keatas menggunakan *small crane* untuk kemudian di buang ke *port authority* setempat atau kelaut sesuai dengan *garbage management plan*. Kemudian palka dicuci dengan air tawar kemudian dibiarkan hingga kering dan bebas dari kontaminasi muatan sebelumnya, *Bilges* juga harus dikeringkan agar tidak terjadi kondensasi dan mempengaruhi kelembaban didalam palka.

5. Dalam pelaksanaannya pemuatan, Bagaimanakah peran perwira dan system pengawasan muatan *wheat* yang diterapkan ?

Jawab : Saya (Nahkoda) dan mualim I adalah perwira senior yang mengetahui dan berpengalaman pengawasan muatan. Kami diwajibkan untuk *standby* setiap saat dan kami tidak diijinkan untuk meninggalkan kapal pada saat bersamaan sesuai dengan aturan perusahaan dalam *Shipboard Management System*. Dalam hal ini mualim I merupakan *front man* dan saya memberikan *back up*. Namun, tidak menutup kemungkinan bagi saya turun tangan secara langsung apabila mualim I tidak mampu menanganinya. Perwira jaga bertugas melaksanakan tugas-tugas selama jaga muatan, baik di pelabuhan muat maupun di pelabuhan bongkar. Tugas Mualim jaga antara lain selalu *stand by* di palka dengan selalu memperhatikan kerja dari buruh, kondisi troll kapal, memonitor muatan *wheat* yang ada sudah dimuat dikapal,

semua kejadian selama pemuatan dicatat dan di photo, apabila ada kerusakan atau kesalahan yang diakibatkan oleh buruh, maka mualim jaga segera melaporkan kepada saya (Nahkoda) atau Mualim I.

6. Bagaimana proses pemuatan *wheat* dari silo sampai ke dalam palka?

Jawab : Pertama *wheat* keluar dari silo menggunakan *chain conveyor* menuju ke top silo. Kemudian dari top silo ditransfer ke *rotary separator* untuk memisahkan kotoran seperti batu, kulit luar *wheat*, dan biji lain selain *wheat* menggunakan *bucket elevator* lalu menuju *hopper*. Kemudian dibawa oleh *belt conveyor* menuju *magnetic separator*. *Wheat* dibawa turun menggunakan *bucket elevator* kemudian dibawa ke *belt conveyor* dan kemudian ditumpahkan ke palka

7. Apa saja kendala yang dihadapi oleh pihak akapal maupun pihak terminal saat saat pemuatan *wheat*?

Jawab : terdapat beberapa kendala yang mengakibatkan lamanya waktu pemuatan. Kendala tersebut adalah karena factor cuaca (hujan, salju), pipa hidrolik yang bocor, *belt conveyor* ada yang putus, dan masalah muatan yang tidak rata sehingga harus melakukan *trimming*.

8. Mengapa pada pelaksanaan pemuatan *wheat*, bila hujan ataupun salju turun maka pelaksanaan pemuatan *wheat* dihentikan?

Jawab : *Wheat* merupakan muatan yang mudah membusuk jadi muatan tersebut harus terhindar dari hal-hal yang bias menyebabkan muatan membusuk dan salah satunya adalah air. Maka bila dipelabuhan muat hujan palka harus segera ditutup.

Wawancara dengan Responden II (Mualim I) :

1. Menurut pendapat anda, apa sajakah tahapan yang dilakukan agar dalam pelaksanaan pemuatan berjalan dengan lancar?

Jawab : Kegiatan pemuatan akan berjalan lancar bila tahapan pemuatan dilaksanakan dengan baik dan benar. Tahapan yang dilakukan meliputi persiapan pemuatan dan pelaksanaannya di terminal muat. Dalam setiap pemuatan harus diadakan persiapan, baik persiapan ruang muat dan *safety meeting* sebagai edukasi kepada awak kapal untuk mempersiapkan awak kapal dalam menghadapi pelaksanaan pemuatan.

2. Mengapa setelah kegiatan bongkar selesai, harus dilakukan *hold cleaning*?

Jawab : Setelah selesai kegiatan bongkar batubara maka hal yang harus dilakukan dengan segera adalah proses pembersihan. Hal ini perlu dilakukan karena tidak tahu keadaan dilaut sana, bisa saja cuaca maupun gangguan lainnya yang bisa mengganggu kegiatan pencucian palka. Hal ini karena keterbatasan jumlah awak kapal juga mempengaruhi penyelesaian *cleaning*. Mengingat kedepannya akan melakukan kegiatan muat *wheat* yang merupakan bahan pangan dan harus melakukan penanganan khusus.

3. Untuk kesiapan awak kapal sebelum memasuki pelabuhan muat khususnya setelah *hold cleaning*, apakah diadakan *safety meeting* dan seberapa perlukah *safety meeting* tersebut?

Jawab : Ya perlu. Penerapan penanganan muatan di kapal cukup bagus karena dibuat oleh pihak kapal dan petunjuk *Loading manual* dari perusahaan tetapi sumber daya *crew* dan tingkat pemahaman mengenai muatan *wheat* yang

kurang, seperti kemampuan individu yang berbeda-beda, mengenai pola pikirnya yang maju atau tidak, serta berpengalaman atau tidak tentang muatan *wheat*. Maka dari hal tersebut diatas diperlukan sosialisasi kepada seluruh awak kapal dalam suatu pertemuan yang disebut *safety meeting*. Dalam pertemuan tersebut mengevaluasi kegiatan *hold cleaning* yang telah diselesaikan dan memberi sosialisasi dan gambaran kepada seluruh awak kapal mengenai pelaksanaan *wheat*.

4. Bagaimana persiapan sebelum memuat dalam hal menyiapkan ruang muat?

Jawab : Salah satu aspek melindungi muatan dalam melaksanakan asas-asas pemadatan yaitu pembersihan ruang muat dengan menggunakan alat-alat kebersihan dan penyiraman didalam palka. Pembersihan dapat dilakukan dengan menyapu, mengepel, dan menyemprotnya dengan air laut kemudian dibilas dengan air tawar. Got-got juga dibersihkan dan usahakan kering, apabila ruang palka masih basah/lembab dapat membuka seluruh tutup palka agar sinar matahari masuk ke palka.

5. Dalam pelaksanaan permuatan, Bagaimanakah peran perwira dan system pengawasan muat *wheat* yang diterapkan?

Jawab : Memang diterapkan system jaga muatan yang diadaptasi dari jam jaga perwira di pelabuhan. Namun, dalam hal ini saya (Mualim I) tidak dapat lepas tangan begitu saja dalam memonitor kinerja pemuatan karena saya bertanggungjawab atas muatan tersebut dan keselamatannya sekaligus kapal dan awaknya. Suatu hal yang wajar kalau saya *standby* setiap saat baik itu dalam palka maupun di dalam akomodasi.

6. Bagaimana proses pemuatan *wheat* dari silo sampai ke dalam palka?

Jawab : Mula-mula *wheat* keluar dari silo menggunakan *chain conveyor* menuju ke top silo. Kemudian dari top silo ditransfer ke *rotary separator* untuk memisahkan kotoran seperti batu, kulit luar *wheat*, dan biji lain selain *wheat* menggunakan *bucket elevator* lalu menuju *hopper*. Kemudian dibawa oleh *belt conveyor* menuju *magnetic separator*. *Wheat* dibawa turun menggunakan *bucket elevator* kemudian dibawa *belt conveyor* dan kemudian ditumpahkan ke palka.

7. Apa saja kendala yang dihadapi oleh pihak kapala maupun pihak terminal saat saat pemuatan *wheat*?

Jawab : Yang mengakibatkan terjadinya keterlambatan atau lamanya pemuatan disebabkan oleh beberapa kendala antara lain :

1. Cuaca (hujan, salju)
2. Pipa hidrolis bocor
3. *Rubber belt conveyor* putus
4. Pemuatan yang tidak merata di palka

8. Mengapa pada pelaksanaan pemuatan *wheat*, bila hujan ataupun salju turun maka pelaksanaan pemuatan *wheat* dihentikan?

Jawab : Iklim dan cuaca di pelabuhan mua sangat menentukan kelancaran pelaksanaan pemuatan *wheat*, karena *wheat* merupakan komoditi yang mudah membusuk bila terkena air, maka bila terjadi hujan salju pemuatan *wheat* harus dihentikan.

Wawancara dengan Responden III (Mualim III)

1. Menurut pendapat anda, apa sajakah tahapan yang dilakukan agar dalam pelaksanaan pemuatan berjalan dengan lancar?

Jawab : Kegiatan pemuatan akan berjalan lancar bila tahapan pemuatan dilaksanakan dengan baik dan benar. Baik dalam hal persiapan ruang muat maupun pada saat pelaksanaannya diterminal muat.

2. Mengapa setelah kegiatan bongkar selesai, harus dilakukan *hold cleaning*?

Jawab : Setelah selesai kegiatan bongkar batubara maka hal yang harus dilakukan dengan segera adalah proses pembersihan. Hal ini perlu dilakukan karena akan memuat muatan yang berbeda yaitu *wheat*.

3. Untuk kesiapan awak kapal sebelum memasuki pelabuhan muat khususnya setelah *hold cleaning*, apakah diadakan *safety meeting* dan seberapa perlukah *safety meeting* tersebut?

Bagaimana persiapan sebelum emuat dalam hal menyiapkan ruang muat?

Jawab : Ya. Menurut pengamatan saya selama berlayar, setelah *cleaning* selesai maka Nahkoda dan Mualim I akan mengadakan *safety meeting* untuk mempersiapkan segala sesuatu sebelum pelaksanaan pemuatan. Saya dulu menjadi kadet di kapal *tangker*. Ini muatan yang belum pernah saya hadapi sebelumnya. Sehingga sebelum pelaksanaan pemuatan hal ini sangat diperlukan untuk *fresh graduate* seperti saya *Safety meeting* harus diadakan karena setengah dari jumlah total *crew* yang ada di kapal merupakan baru di kapal merupakan *crew* baru dan belum ada 3 bulan di kapal ini. Beberapa diantaranya merupakan orang baru dikapal curah, sehingga harus ada edukasi

kepada mereka agar pada saat pelaksanaannya mereka tidak bingung ataupun ragu dan selalu mengutamakan keselamatan.

4. Bagaimana persiapan sebelum memuat dalam hal menyiapkan ruang muat?

Jawab : Untuk persiapan ruang muat adalah melakukan *hold cleaning* dan dikerjakan oleh *ratings* sesuai perintah dari Mualim I. Namun, pada prakteknya hal ini merupakan tanggung jawab seluruh personel deck. Maka perwira (kecuali Nahkoda) pun juga turun tangan agar dapat diselesaikan dengan cepat karena padatnya jadwal. Dalam hal ini peran perwira (mualim I dan III) hanya membantu karena sudah memiliki *list job* sesuai *ISM CODE*.

5. Dalam pelaksanaan permuatan, Bagaimanakah peran perwira dan system pengawasan muat *wheat* yang diterapkan?

Jawab : Sistem pengawasannya adalah system jaga pelabuhan. Saya dan Mualim II jaga setiap 6 jam bergantian. Saya jaga saya di bantu dengan seorang AB jaga dan tugas kami memonitor seluruh kegiatan pemuatan.

6. Bagaimana proses pemuatan *wheat* dari silo sampai ke dalam palka?

Jawab : Saya kurang mengetahuinya, namun dari silo ke palka ditransfer menggunakan *belt conveyor*.

7. Apa saja kendala yang dihadapi oleh pihak kapala maupun pihak terminal saat saat pemuatan *wheat*?

Jawab : Terdapat beberapa kendala yang mengakibatkan lamanya waktu pemuatan. Kendala tersebut adalah faktor cuaca (hujan,salju), pipa hidrolik yang bocor,*belt conveyer* putus, dan masalah muatan yang tidak rata sehingga harus melakukan *trimming*.

8. Mengapa pada pelaksanaan pemuatan *wheat*, bila hujan ataupun salju turun maka pelaksanaan pemuatan *wheat* dihentikan?

Jawab : Bila hujan turun maka pemuatan harus dihentikan. *Wheat* adalah muatan yang mudah membusuk jadi muatan tersebut harus selalu terjaga kelembabannya, jangan sampai terkena air.

Wawancara dengan Responden IV (Bosun)

1. Menurut pendapat anda, apa sajakah tahapan yang dilakukan agar dalam pelaksanaan pemuatan berjalan dengan lancar?

Jawab : Kegiatan pemuatan akan berjalan lancar bila persiapannya baik dan pada saat kegiatan pemuatan dilakukan dengan baik dan benar dan diperlukan kerjasama yang baik dari pihak kapal maupun dari terminal.

2. Mengapa setelah kegiatan bongkar selesai, harus dilakukan *hold cleaning*?

Jawab : Setelah selesai kegiatan bongkar batubara maka hal yang harus dilakukan dengan segera adalah proses *cleaning*. Hal ini perlu dilakukan karena akan memuat *wheat*.

3. Untuk kesiapan awak kapal sebelum memasuki pelabuhan muat khususnya setelah *hold cleaning*, apakah diadakan *safety meeting* dan seberapa perlukah *safety meeting* tersebut?

Jawab : Ya, Menurut pengamatan saya selama saya berlayar, setelah *cleaning* selesai maka Nahkoda dan Muallim I akan mengadakan *safety meeting* untuk membagi tugas-tugas saat di pelabuhan.

4. Bagaimana persiapan sebelum emuat dalam hal menyiapkan ruang muat?

Jawab : Untuk persiapan ruang muat memang dikerjakan oleh ratings sesuai perintah dari Mualim I.

5. Dalam pelaksanaan pemuatan, Bagaimanakah peran perwira dan system pengawasan muat *wheat* yang diterapkan?

Jawab : Menurut pengamatan saya, para perwira jaga setiap 6 jam bergantian antara Mualim I dan Mualim II dan saya dengan AB yang lain jaga setiap 4 jam sekali dalam hal pengawasan pelaksanaan pemuatan.

6. Bagaimana proses pemuatan *wheat* dari silo sampai ke dalam palka?

Jawab : Saya kurang mengetahuinya, namun dari silo ke palka ditransfer menggunakan *belt conveyor*.

7. Apa saja kendala yang dihadapi oleh pihak kapala maupun pihak terminal saat saat pemuatan *wheat*?

Jawab : Terdapat kendala karena faktor cuaca, pipa hidrolik yang bocor, *belt conveyor* ada yang putus.

8. Mengapa pada pelaksanaan pemuatan *wheat*, bila hujan ataupun salju turun maka pelaksanaan pemuatan *wheat* dihentikan?

Jawab : Bila hujan turun maka pemuatan harus dihentikan agar *Clinker* tidak menjadi keras.

LAMPIRAN 4

Gambar 4.1 Ruang Muat Yang Berada Di Atas Kapal MV. Azzahra

LAMPIRAN 5

Gambar 5.1 Proses Bongkar Pada Malam Hari



Gambar 5.2 Proses Bongkar Di Siang Hari



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Muhammad Danang Kurniadi
2. Tempat, Tanggal Lahir : Kendal, 24 Februari 1994
3. N.I.T : 49124327 N
4. Alamat Asal : Griya Praja Mukti Blok B



Langenharjo Kendal

5. Agama : Islam
6. Jenis Kelamin : Laki-laki
7. Nama Orang Tua
 - a. Nama Ayah : Priyono Yulianto
 - b. Nama Ibu : Rahayu Kurniasih
8. Riwayat Pendidikan
 - a. Lulus Sekolah Dasar : 2006 (SDN 1 Patukangan)
 - b. Lulus SMP : 2009 (SMP 2 Kendal)
 - c. Lulus SMA : 2012 (SMA 1 Kendal)
9. Pengalaman Praktek/ Prola
 - a. Perusahaan Pelayaran : PT. Gurita Lintas Samudra
 - b. Nama Kapal : MV. Azzahra
 - c. Jenis Kapal : *Bulk Carrier*
 - d. Masa Layar : 09 November 2014 – 14 November 2015