



**ANALISIS FAKTOR KETERLAMBATAN PEMUATAN UREA
PADA MV RASHA DI PETROKIMIA GRESIK**



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

Oleh

RICHO HAIDAR
NIT. 582111337957 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG**

2025

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS FAKTOR KETERLAMBATAN PEMUATAN UREA
PADA MV RASHA DI PETROKIMIA GRESIK**

DISUSUN OLEH

RICHO HAIDAR
NIT. 582111337957

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

Dosen Pembimbing I

Dr. NUR ROHMAH/SE., MM
Pembina (IV/a)
NIP. 19750318 200312 2 001

Dosen Pembimbing II

TARUGA RUNADI, M.Si.
Penata Muda Tk.I (III/b)
NIP. 19910601 202012 1 009

Mengetahui,

Ketua Prodi Studi

Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK)

FAJAR TRANSELASI S.Tr., M.AP
Penata Tk. I(III/d)
NIP.19760310 201012 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Faktor Keterlambatan Pemuatan Urea Pada MV.

Rasha di Petrokimia Gresik” karya,

Nama : RICHO HAIDAR

NIT : 582111337957

Program Studi : D IV TALK

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

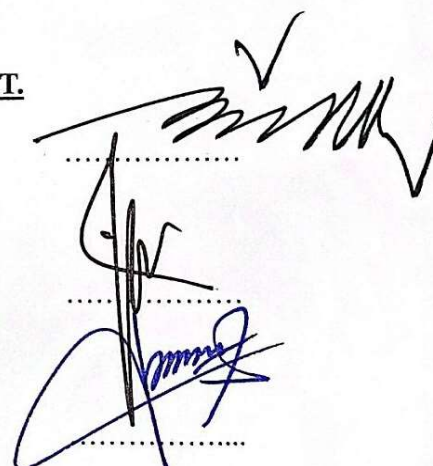
Semarang,.....2025


PENGUJI

Penguji I : **Dr. F. PAMBUDI WIDIATMAKA, S.T., M.T.**
Pembina (IV/b)
NIP. 196411261999031002

Penguji II : **Dr. NUR ROHMAH, SE., MM**
Pembina (IV/a)
NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji III : **JOSE BENO, S.ST, M.S**
Pembina (IV/a)
NIP. 197509122002121002



Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


Dr. Ir. MAFRISAL, M.T., M.Mar.E.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19730205 199903 1 002

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : RICHO HAIDAR

NIT : 582111337957

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Keterlambatan Pemuatan Urea Pada MV. Rasha Di Petrokimia Gresik”

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

Semarang.....2025

Yang membuat pernyataan,



RICHO HAIDAR
NIT. 582111337957 K

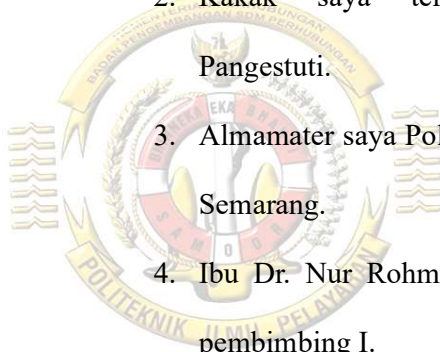
MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. “Tidaklah Allah memikulkan seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya.” (QS. Al-Baqarah 2:286)
2. Keberhasilan datang Ketika direndahkan.

Persembahan:

1. Kedua orang tua saya tercinta, Bapak Jamhari dan Ibu Yuliana Asriyah.
2. Kakak saya tercinta Aisah Widhi Pangestuti.
3. Almamater saya Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku pembimbing I.
5. Bapak Taruga Runadi, M.SI. selaku pembimbing II.
6. Seluruh Staff dan karyawan di PT. Serasi Shipping Indonesia.
7. Rekan Taruna dan Taruni Angkatan LVIII serta Kelas K8C.



PRAKATA



Segala puji dan syukur saya panjatkan kehadiran Allaah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala limpahan nikmat, Rahmat dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “**Keterlambatan Pemuatan Urea pada MV. Rasha di Petrokimia Gresik**” tepat waktu. Sholawat serta salam saya curahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita kepada jalan yang lurus dan benar.

Skripsi ini disusun guna memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) pada Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) dan syarat untuk menyelesaikan program Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari adanya bimbingan, dukungan motivasi dan saran dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Ir. Mafrisal, M.T., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P. selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi yang telah memberikan waktu, dukungan, bimbingan, dan pengarahan.
4. Bapak Trauga Runadi, M.Si. selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang telah memberikan dukungan, bimbingan, serta pengarahan.

5. Seluruh Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuan selama empat tahun menjadi Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Seluruh Staff dan Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, dan PT. Serasi Shipping Indonesia yang telah membantu dalam pengenalan dunia kerja dan membantu dalam melakukan observasi.
7. Kedua orang tua tercinta serta keluarga saya yang selalu mendoakan, mendukung, memberikan kasih sayang, dan setia menunggu di rumah.
8. Seluruh Taruna dan Taruni Angkatan LVIII Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
9. Seluruh rekan dan sahabat saya yang telah memberikan motivasi dan semangat selama menjalani pendidikan.

Dengan segala kerendahan hati kami menyadari skripsi ini masih memiliki banyak kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Untuk itu kami mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, kami berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca di kemudian hari.

Semarang,.....2025

Penulis



RICHO HAIDAR
NIT. 582111337957

ABSTRAKSI

Richo Haidar. 2025 “Keterlambatan Pemuatan Urea Pada MV. Rasha Di Petrokimia Gresik”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M., Pembimbing II: Bapak Taruga Runadi, M.Si.

Keterlambatan pemuatan urea pada MV. Rasha di pelabuhan Petrokimia Gresik terjadi pada 11 Maret 2024, yang memaksa penggunaan *ship's crane* sebagai pengganti. *Conveyor* yang seharusnya memiliki standar *loading rate* 6.000 MT per hari mengalami kerusakan selama dua hari, sehingga pemuatan dialihkan ke *ship's crane* yang hanya mampu memuat 4.000 MT per hari. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui penyebab pemuatan urea pada MV. Rasha di Petrokimia Gresik mengalami keterlambatan, dan mengetahui upaya yang dilakukan Petrokimia Gresik untuk mengatasi keterlambatan pemuatan urea pada MV. Rasha.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Data diperoleh dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara dan dokumentasi. Analisis dilakukan menggunakan pendekatan Reduksi Data, Penyajian Data dan Penarikan Kesimpulan. Penelitian ini menerapkan metode triangulasi sumber sebagai upaya untuk memastikan validitas data yang dikumpulkan.

Hasil dari penelitian adalah penyebab pemuatan urea pada MV. Rasha di Petrokimia Gresik mengalami keterlambatan adalah kerusakan *conveyor*, kerusakan *ship's crane* dan cuaca buruk. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi keterlambatan pemuatan urea MV. Rasha di Petrokimia Gresik adalah mengganti *conveyor* menggunakan *ship's crane*, melakukan perawatan *ship's crane*, dan melakukan penyesuaian waktu proses pemuatan.

Kata Kunci: Kapal, Muatan Kapal, MV. Rasha

ABSTRACT

Richo Haidar. 2025 “Delay in Urea Loading on MV. Rasha at Petrokimia Gresik.” Thesis. Diploma IV Program, TALK Study Program, Semarang Shipping Science Polytechnic, Supervisor I: Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M., Supervisor II: Taruga Runadi, M.Si.

The delay in loading urea on the MV. Rasha at the Petrokimia Gresik port occurred on March 11, 2024, which necessitated the use of the ship’s crane as a substitute. The conveyor, which was supposed to have a standard loading rate of 6,000 MT per day, experienced damage for two days, causing the loading to be shifted to the ship’s crane, which could only load 4,000 MT per day. The purpose of this study is to identify the causes of the delay in loading urea on the MV. Rasha at Petrokimia Gresik, and to understand the efforts made by Petrokimia Gresik to address the delay in loading urea on the MV. Rasha.

This research employs a qualitative method. Data is obtained from primary and secondary sources. Data collection techniques include observation, interviews, and documentation. Analysis is conducted using the approaches of Data Reduction, Data Presentation, and Conclusion Drawing. This study applies the source triangulation method as an effort to ensure the validity of the collected data.

The results of the study indicate that the causes of the delay in loading urea on the MV. Rasha at Petrokimia Gresik are conveyor damage, ship’s crane malfunction, and bad weather. The efforts made to address the delay in loading urea on the MV. Rasha at Petrokimia Gresik include replacing the conveyor with the ship’s crane, performing maintenance on the ship’s crane, and adjusting the loading process timing.

Keywords: Ship, Cargo, MV. Rasha

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	6
C. Rumusan Masalah.....	6
D. Tujuan Penelitian.....	7
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	7
BAB II KAJIAN TEORI.....	9
A. Deskripsi Teori.....	9
B. Kerangka Pikir Penelitian.....	16
BAB III METODE PENELITIAN.....	18
A. Metode Penelitian.....	18

B. Tempat Penelitian.....	20
C. Sampel Sumber Data Penelitian/ <i>Informan</i>	21
D. Teknik Pengumpulan Data.....	22
E. Intrumen Penelitian	26
F. Teknik Analisis Data	27
G. Pengujian Keabsahan Data	28
BAB IV HASIL PENELITIAN	31
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	31
B. Deskripsi Data.....	34
C. Temuan	36
D. Pembahasan Hasil Penelitian	44
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	49
A. Simpulan	49
B. Keterbatasan Penelitian.....	49
C. Saran.....	49

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1	Kapal MV. Rasha.....	2
Gambar 2. 1	Pupuk Urea.....	12
Gambar 2. 2	Pupuk Urea Dalam Palka Kapal.....	13
Gambar 2. 5	Kapal <i>Bulk Cargo Carrier</i>	15
Gambar 2. 9	<i>Jetty</i> PT. Petrokimia Gresik.....	16
Gambar 2. 10	Kerangka Penelitian	17
Gambar 3. 1	<i>Jetty</i> PT. Petrokimia Gresik.....	20
Gambar 4. 1	PT. Petrokimia Gresik.....	35
Gambar 4. 2	MV. Rasha	36
Gambar 4. 3	<i>Daily Report</i> Sementara	39
Gambar 4. 4	Perbaikan <i>Ship's Crane</i>	41
Gambar 4. 5	<i>Conveyor</i> Petrokimia Gresik.....	45
Gambar 4. 6	<i>Hose Hydraulic</i>	45
Gambar 4. 7	Urea Rusak Terkena Suhu Lembab	46

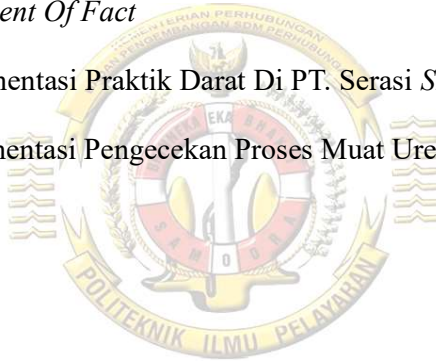
DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Penelitian Terdahulu.....	31
Tabel 4. 2 Keterlambatan pemuatan urea MV. Rasha di	37



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Wawancara dengan <i>foreman</i>
Lampiran 2	Wawancara dengan <i>Surveyor</i>
Lampiran 3	Wawancara dengan Kapten MV. Rasha
Lampiran 4	<i>Cargo Manifest</i>
Lampiran 5	<i>Mate's Receipt</i>
Lampiran 6	<i>Notice Of Readiness</i>
Lampiran 7	<i>Stowage Plan</i>
Lampiran 8	<i>Ship's Particular</i> MV. Rasha
Lampiran 9	<i>Statement Of Fact</i>
Lampiran 10	Dokumentasi Praktik Darat Di PT. Serasi <i>Shipping</i> Indonesia
Lampiran 11	Dokumentasi Pengecekan Proses Muat Urea MV. Rasha



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pada tanggal 11 Maret 2024 dilaksanakan pemuatan urea MV. Rasha di pelabuhan Petrokimia Gresik. Pemuatan urea ini mengalami keterlambatan yang diakibatkan *conveyor* mengalami kerusakan dan memaksa menggunakan *ship's crane* sebagai pengganti *conveyor*. Standar *loading rate* urea di Pelabuhan Petrokimia Gresik menggunakan *conveyor* dan berjalan dengan lancar tanpa ada kerusakan dapat memuat 6.000 MT per hari, akan tetapi pada pemuatan urea MV. Rasha ini *conveyor* mengalami kerusakan selama 2 hari berturut-turut dan akhirnya mengganti pemuatan menggunakan *ship's crane* yang *loading rate* nya hanya dapat memuat 4.000 MT per hari, Kerusakan pada *conveyor* dikarenakan beberapa faktor:

1. Umur *conveyor* yang sudah tua.
2. Perawatan yang kurang maksimal oleh pihak dermaga.
3. Operasi *conveyor* dalam waktu yang panjang.

Kerusakan *conveyor* ini menyebabkan banyaknya kasus keterlambatan pemuatan di pelabuhan Petrokimia Gresik, sehingga membutuhkan 3 jam sampai 12 jam waktu perbaikan. Kapal MV. Rasha mengalihkan alat pemuatan dari *conveyor* ke *ship's crane* karena dengan menggunakan *ship's crane* proses pemuatan akan lebih lancar meskipun sedikit lebih lama dibanding menggunakan *conveyor*. Pemuatan menggunakan *ship's crane* ini juga memerlukan tenaga Sumber Daya Manusia (SDM) yang lebih karena

membutuhkan operator *crane*, supir *truck*, buruh yang menata *cargo* di *grab* (alat angkut *cargo* dari *truck* ke palka). Pemuatan urea merupakan proses penting yang mempengaruhi efisiensi operasional dan distribusi pupuk. Urea adalah pupuk kimia yang sangat penting bagi pertanian di dunia. Urea yang diproduksi oleh PT. Petrokimia Gresik ini merupakan pupuk yang diekspor ke india. Pemuatan yang efisien dan efektif sangat dibutuhkan untuk menjaga kelancaran pasokan urea dengan menggunakan kapal laut khususnya *bulk carier*. MV. Rasha merupakan kapal *bulk carrier* yang sering dioperasikan untuk memuat pupuk urea. Kapal ini dicarter oleh perusahaan *Krishak Bharati Cooperative* untuk keperluan pemuatan pupuk dari Petrokimia Gresik ke Mundra Or Pipavav India. Kapal ini berbendera Saudi Arabia dan semua kru kapal berasal dari Negara Arab. Kapal ini dibuat pada tahun 2001 yang berukuran 17.784 *Gross tonage* dan panjang 169 meter, mempunyai 4 palka yang dipakai untuk memuat satu jenis *cargo*.



Sumber : <https://www.vesselfinder.com/vessels/details/9235957>

Gambar 1. 1 Kapal MV. Rasha

Perusahaan pelayaran memiliki peran penting dalam menyediakan sarana transportasi angkutan laut yang digunakan untuk kegiatan pengangkutan melalui jalur laut dengan menggunakan armada kapal dan untuk dapat mempertahankan peran perusahaan pelayaran seharusnya pemerintah memberikan dukungan bagi seluruh perusahaan pelayaran di Indonesia agar kemajuan perusahaan pelayaran dapat dicapai. Kegiatan pemuatan urea ini diageni oleh PT. S5 Agency Word Cabang Surabaya yang merupakan perusahaan yang berdiri pada tahun 2011 dan berpusat di Marunda, Cilincing, Jakarta. Perusahaan ini bekerjasama dengan PT. Serasi Shipping Indonesia yang merupakan perusahaan keagenan kapal asing dan kapal lokal. Perusahaan ini juga memiliki *iso tank* yang dapat di charter. *Iso tank* adalah *container* yang berfungsi untuk mengangkut dan menyimpan *cargo* cair seperti minyak dan gas cair. PT. S5 Agency Word berperan penting pada saat proses pemuatan urea, yaitu dari proses sebelum kapal masuk ke perairan Indonesia perusahaan ini sudah memastikan ke Kapten Kapal dokumen-dokumen yang harus dibawa dan selanjutnya proses penyandaran kapal di dermaga Petrokimia Gresik oleh operasional agen. Agen bersama dengan karantina dan imigrasi naik ke atas kapal untuk pengecekan kesehatan kapal dan pengecekan dokumen kapal serta paspor kru. Prosedur pelayanan jasa keagenan yaitu:

1. Prosedur Kedatangan Kapal (*Clearance in*) merupakan kegiatan masuknya kapal ke pelabuhan untuk tambat dan melakukan kegiatan bongkar muat. Kapten atau pemimpin kapal atau bagian operasional

principal wajib memberitahukan rencana kedatangan kapal dengan email kapten (*master cable*) atau melalui telepon dan email kepada agen dalam waktu 1 x 24 jam. Setelah menerima informasi rencana kedatangan kapal agen mengajukan Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) kepada instansi-instansi terkait, seperti PT. Pelabuhan Indonesia untuk pelayanan jasa pandu dan tunda, pihak Dermaga Petrokimia Gresik bertugas membantu penyandaran kapal, Karantina bertugas dalam pengecekan kebersihan kapal sebelum kapal mulai melaksanakan kegiatan bongkar muat, Syahbandar mengecek semua sertifikat kapal, imigrasi mengecek semua *passport crew* kapal, Bea Cukai bertugas mengecek segel cargo dan menyatakan cargo yang dimuat legal, dan perusahaan bongkar muat yang harus mempersiapkan semua peralatan bongkar muat sebelum kapal sandar dan melakukan kegiatan bongkar muat setelah kapal sandar.

2. Dokumen-dokumen kedatangan kapal yang dipersiapkan oleh agen yaitu laporan kedatangan kapal, permohonan persetujuan olah gerak sandar kapal, kesepakatan rencana penyandaran kapal, rencana kegiatan bongkar muat, rencana kedatangan sarana pengangkut, izin sandar di kawasan pabean, *tug boat request berthing and unberthing* (Dokumen terlampir).
3. Prosedur Keberangkatan Kapal (*Clearance Out*) kapal merupakan kegiatan berlayarnya sebuah kapal dengan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Setiap kapal yang akan berlayar harus memiliki SPB yang diterbitkan oleh Syahbandar setempat. SPB hanya berlaku selama 1 x 24

jam dan untuk sekali trip pelayaran. Permohonan SPB dilengkapi dengan Surat Pernyataan Kapten Kapal (*Master Sailing Declaration*) dan bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya sesuai dengan tujuan kapal tersebut berlayar (Simajuntak & Ginting, 2024). Dokumen *Clearance Out* terlampir.

PT. S5 Agency Word adalah operasional agen untuk melayani kapal-kapal asing maupun lokal yang melaksanakan kegiatan di Indonesia, khususnya area Surabaya dan Gresik. Pada kasus keterlambatan pemuatan urea di MV. Rasha, agen dituntut untuk menyelesaikan masalah dengan berkoordinasi bersama tenaga kerja bongkar muat melakukan perbaikan *conveyor* secara lebih intens. Setiap hari agen membuat *daily report* didukung oleh surveyor yang setiap pagi dan sore datang langsung ke kapal untuk melakukan pengecekan kelancaran kegiatan muat dan pengecekan jumlah *cargo* yang sudah masuk ke dalam palka. *Daily report* adalah laporan harian kegiatan bongkar muat disertai dengan jumlah *cargo* yang sudah dimuat ke palka yang direkap dalam satu file dan dikirimkan ke pihak *shipper* dan *buyer*. Perhitungan muatan dilakukan oleh *Surveyor* dan *3rd Officer* dengan tujuan untuk pengecekan apakah ada konflik atau insiden pada saat proses pemuatan berlangsung dan semua kegiatan akan direkap menjadi satu pada *Statement Of Fact* (SOF) yaitu dokumen yang mencantumkan rincian kegiatan dari mulai kapal sandar sampai kapal berlayar menuju *next port*.

Perawatan alat bongkar muat yang rutin menjadi kunci untuk kelancaran kegiatan bongkar muat. Penelitian ini akan menjadi kontribusi penting dalam

memahami tantangan yang dihadapi perusahaan pelayaran, sekaligus memberikan solusi yang berkelanjutan bagi semua pihak terkait. Hal ini yang menjadi latar belakang dilakukannya penelitian dengan judul “**Analisis Faktor Keterlambatan Pemuatan Urea Pada MV. Rasha di Petrokimia Gresik**”.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian adalah penekanan pada sudut yang lebih luas dan lebih dalam ketimbang penelitian kuantitatif yang memiliki sudut pandang lebih sempit. Penelitian kualitatif mempelajari keluasan dan kedalaman suatu fenomena untuk mengungkap secara lebih kaya dan lebih bermakna tentang suatu fenomena yang menjadi objek penelitian (Bimbingan & Konseling, 2016). Penelitian ini berfokus pada:

1. Proses pemuatan pupuk urea pada MV. RASHA di Petrokimia Gresik menggunakan *Ship's Crane*.
2. Penyebab terjadinya keterlambatan pemuatan urea pada MV. Rasha di Petrokimia Gresik.
3. Upaya yang dilakukan PT. Petrokimia Gresik untuk mengatasi keterlambatan pemuatan urea.

C. Rumusan Masalah

Perumusan masalah berfungsi sebagai landasan yang kuat bagi karya ilmiah sehingga memerlukan data dan argumen yang dapat dipertanggungjawabkan. Rumusan masalah terdiri dari beberapa pertanyaan penelitian. Pertanyaan-pertanyaan tersebut dapat diawali dengan kata-kata seperti bagaimana, apa, siapa, mengapa, dan berapa banyak. Penelitian ini

dilakukan karena berbagai alasan seperti tantangan, kebingungan, ketidakpastian, ketidakjelasan. Berdasarkan latar belakang, rumusan masalah pada penelitian ini sebagai berikut:

1. Mengapa pemuatan urea pada MV. Rasha di Petrokimia Gresik mengalami keterlambatan?
2. Apakah upaya yang dilakukan Petrokimia Gresik untuk mengatasi keterlambatan pemuatan urea pada MV. Rasha?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penyebab pemuatan urea pada MV. Rasha di Petrokimia Gresik mengalami keterlambatan.
2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan Petrokimia Gresik untuk mengatasi keterlambatan pemuatan urea pada MV. Rasha.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Manfaat penelitian adalah kegunaan hasil penelitian baik bagi keperluan ilmu pengetahuan atau pengembangan program. Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Sebagai tambahan referensi bagi peserta didik di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang mengenai pemuatan urea di Petrokimia Gresik.
 - b. Sebagai tambahan informasi bagi para pembaca terkait keterlambatan pemuatan urea dan untuk kepentingan penelitian selanjutnya.

2. Manfaat Praktis

- a. Sebagai bahan evaluasi untuk para tenaga kerja bongkar muat supaya lebih memperhatikan perawatan alat bongkar muat secara professional dan tertata agar kegiatan bongkar muat dapat dilaksanakan secara maksimal.
- b. Sebagai masukan bagi PT. Petrokimia Gresik untuk menghindari terjadinya keterlambatan pemuatan urea.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Keterlambatan

Keterlambatan merupakan sebagian waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan kegiatan menjadi tertunda atau tidak dapat diselesaikan tepat waktu sesuai dengan jadwal yang telah direncanakan. Keterlambatan diartikan sebagai aktivitas atau kegiatan proyek konstruksi yang mengalami penambahan waktu, atau dilaksanakan tidak sesuai dengan rencana yang diharapkan. (Studi et al., 2022).

Menurut (Parura, 2021) definisi lain keterlambatan yaitu merujuk masalah kinerja yang terjadi secara berkelanjutan dan sulit untuk diperbaiki dengan waktu cepat. Hal ini terjadi ketika waktu yang direncanakan untuk menyelesaikan suatu kegiatan melebihi waktu yang direncanakan. Keterlambatan dapat terjadi dalam berbagai konteks, baik dalam proyek konstruksi, transportasi, ekspedisi, atau kegiatan lainnya. Penyebab keterlambatan antara lain:

a. Faktor internal

Faktor internal penyebab keterlambatan antara lain kesalahan teknis pekerjaan, gangguan fungsi struktur pekerjaan, tuntutan biaya fungsional pekerjaan.

Dalam peneilitan ini faktor internal terdapat pada sumber daya manusia yang kurang memperhatikan kondisi alat bantu bongkar muat.

b. Faktor eksternal

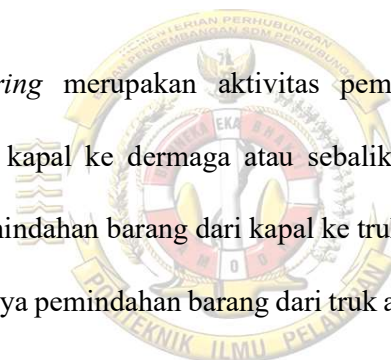
Faktor eksternal penyebab keterlambatan antara lain gunung meletus, gempa bumi, banjir, angin tornado, tsunami.

Dalam penelitian ini faktor eksternal terdapat pada cuaca buruk yang memaksa proses pemuatan dihentikan apabila terjadi cuaca buruk.

2. Bongkar Muat

Menurut D.A Lasse dalam Rafif Zain, (2022) bongkar muat merupakan kegiatan pelayanan yang bertujuan melakukan kegiatan menaikan muatan yang diangkut secara nyaman, tertib, mudah, dan efektif. Bongkar muat merupakan tujuan utama kapal bertambat di dermaga yang memerlukan waktu lama kapal di pelabuhan dibandingkan kegiatan lain. Bongkar atau muat tetap terletak pada lintasan kritis (*critical path*) dalam *network* pelayanan terhadap kapal. Itulah alasan bongkar muat sangat sensitif terhadap keterlambatan (*delay*). Waktu untuk menyelesaikan bongkar muat menjadi faktor penentu bagi kapal mengejar ketepatan rencana keberangkatan atau *Estimated Time of Departure* (ETD). Idealnya waktu yang digunakan untuk bongkar muat tidak "ngaret" (*floating*).

Menurut Sri dalam Faizi Nur Ihsan (2023) proses bongkar muat merupakan proses yang melibatkan pembongkaran dan pemindahan *cargo* dari kapal ke daratan atau sebaliknya. Proses ini dikerjakan menggunakan *crane* dan alat angkut kapal yang biasanya berada di sisi kapal. Selanjutnya dari dermaga dengan bantuan *forklift* dan *truck*, *cargo* dimuat dan diletakan ke gudang terdekat yang ditentukan oleh Syahbandar Pelabuhan. Aktivitas bongkar muat komoditas barang dari kapal dan ke kapal di pelabuhan dengan mekanisme *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving* atau *delivery* dilaksanakan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM).



Stevedoring merupakan aktivitas pembongkaran atau pemuatan barang dari kapal ke dermaga atau sebaliknya. Proses ini melibatkan kegiatan pemindahan barang dari kapal ke truk atau gudang di pelabuhan, atau sebaliknya pemindahan barang dari truk atau gudang ke kapal dengan alat derek kapal. *Cargodoring* merupakan kegiatan pemindahan *cargo* dari dermaga menuju lapangan penumpukan barang atau gudang pelabuhan atau sebaliknya, pemindahan *cargo* dari lapangan penumpukan barang atau gudang pelabuhan menuju ke dermaga yang diangkut menggunakan *truck*. *Receiving* atau *Delivery* merupakan proses pemindahan *cargo* dari gudang atau lapangan penumpukan ke kendaraan atau alat transportasi di depan pintu gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya pemindahan *cargo* dari kendaraan atau alat transportasi lalu diturunkan di gudang atau lapangan penumpukan. Proses *receiving* merupakan

penerimaan *cargo* yang tiba di gudang atau lapangan penumpukan. *Cargo* diterima, diperiksa, dan dicatat untuk menyesuaikan *cargo* dengan pesanan atau dokumen terkait. Setelah itu *cargo* dipindahkan ke lokasi penyimpanan yang sesuai dalam gudang atau lapangan penumpukan.

3. Pupuk Urea

Pupuk urea adalah pupuk kimia mengandung kadar Nitrogen (N) tinggi. Unsur nitrogen merupakan zat hara yang sangat diperlukan tanaman. Pupuk urea berbentuk butiran kristal putih, mengandung uap air sampai 25%. Jika pupuk sampai tercampur dengan bahan makanan maka akan meracuni dan membahayakan manusia (Prabowo, 2019).



Sumber: Dokumentasi pribadi

Gambar 2. 1 Pupuk Urea

Pupuk urea dimuat langsung ke dalam palka kapal tanpa ada wadah khusus untuk membungkus. Pupuk urea memiliki sifat yang mudah mencair apabila terkena air sehingga pada saat pemuatan harus selalu memantau perkembangan cuaca. Pemuatan harus dihentikan apabila cuaca

hujan dan memastikan semua peralatan pendukung bongkar muat dalam keadaan kering dan tidak kotor. Pada pemuatan urea kebersihan peralatan juga sangat penting karena dapat memengaruhi kandungan zat pada pupuk urea apabila terkontaminasi dengan kotoran, seperti karat, tanah, atau *cargo* lain selain pupuk urea.



Sumber: Dokumentasi pribadi

Gambar 2. 2 Pupuk Urea Dalam Palka Kapal

Pupuk urea dibutuhkan dalam pertanian karena mengandung nitrogen yang tinggi dan bagus untuk pertumbuhan tanaman. Pupuk urea mempunyai manfaat:

a. Mempercepat fotosintesis

Nitrogen yang terkandung dalam urea berperan dalam produksi klorofil, yaitu zat hijau daun yang membantu tanaman menyerap energi matahari, mempercepat proses fotosintesis, dan menghasilkan energi untuk tanaman tumbuh lebih cepat.

b. Memperbaiki struktur tanaman

Kandungan nitrogen yang tinggi pada pupuk urea membantu tanaman membentuk struktur jaringan yang lebih kuat, terutama di bagian batang dan daun, membuat tanaman lebih tahan terhadap tekanan fisik seperti angin dan hujan.

c. Mengatasi kekurangan nitrogen pada tanaman

Apabila tanaman, mengalami kekurangan nitrogen, daunnya akan menguning atau pucat. Urea bisa digunakan untuk mengatasi dan mengembalikan tanaman menjadi hijau dan sehat.

d. Efektif dan Ekonomis

Pupuk urea sangat mudah larut dalam air dan diserap cepat oleh akar tanaman, sehingga efek pada tanaman mudah bekerja. Harganya juga relatif lebih murah dibandingkan dengan pupuk nitrogen lainnya. Penggunaan pupuk urea secara berlebihan dapat menyebabkan tanah menjadi asam dan mengganggu keseimbangan nutrisi tanaman.

4. Kapal

Kapal sesuai peraturan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2013 pasal 1 butir 3 adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga mesin, 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. MV. Rasha adalah *Bulk Cargo Carrier* yaitu kapal yang mengangkut muatan curah. Jenis muatannya seperti pupuk, jagung, batu bara, dan semen. Muatan *bulk cargo carrier*

hanya dipisah dengan sekat pada palka. Proses pemuatannya *cargo* langsung dimasukan ke dalam palka menggunakan *conveyor* darat maupun *ship crane*.



Sumber: <https://images.app.goo.gl/V2baeqwbUjEs1aK38>

Gambar 2. 3 Kapal *Bulk Cargo Carrier*

5. PT. Petrokimia Gresik

Petrokimia Gresik beralamat di Jl. Jenderal Ahmad Yani, Gresik, Jawa Timur, Indonesia. Berdiri pada tahun 1972 dengan tujuan untuk memproduksi pupuk majemuk (NPK) untuk memenuhi kebutuhan pertanian di Indonesia. Seiring waktu, perusahaan terus berkembang dengan diversifikasi produk dan inovasi di sektor pertanian. PT. Petrokimia Gresik adalah salah satu produsen pupuk terbesar di Indonesia yang berfokus pada penyediaan penunjang pertanian melalui berbagai produk pupuk, seperti pupuk urea, pupuk *organic*, pupuk hayati dan bahan kimia industri seperti amonikan, dan asal sulfat. Perusahaan ini merupakan bagian dari *Holding Pupuk Indonesia* dan peranannya sangat penting dalam

mendukung ketahanan pangan nasional.

PT. Petrokimia Gresik memiliki *jetty* pribadi yang berlokasi di Gresik, Jawa Timur, Indonesia. *Jetty* ini bertujuan untuk bongkar muat bahan baku dan produk pupuk serta bahan kimia sebagai penunjang operasional *logistic* Perusahaan. PT. Petrokimia Gresik juga memiliki *jetty* untuk kebutuhan bongkar muat kapal *tanker* dan kapal tongkang.

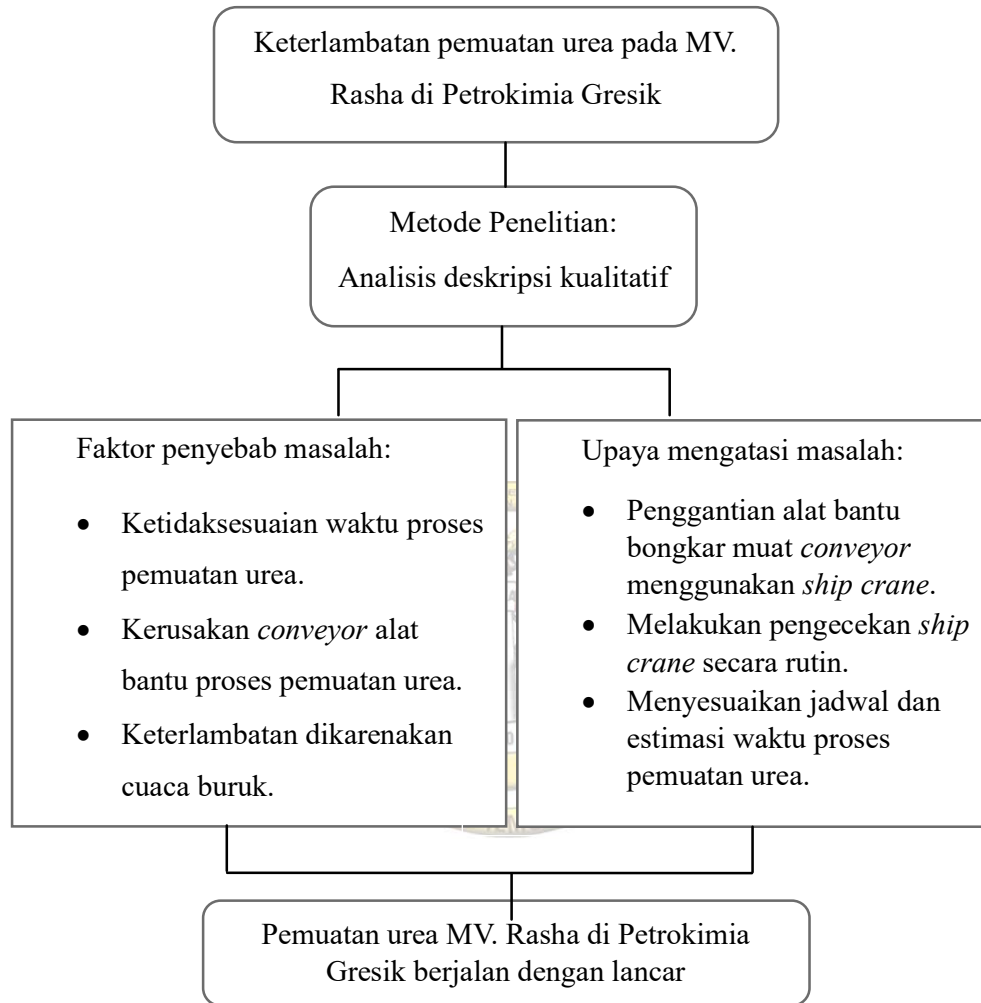


Sumber: <https://images.app.goo.gl/bNZr8thKHek7vowB6>

Gambar 2. 4 *Jetty* PT. Petrokimia Gresik

B. Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka pikir penelitian merupakan suatu sistem yang bertujuan untuk menghubungkan *variable* penelitian yang satu dengan *variable* yang lainnya agar dapat terkoneksi secara sistematis dengan detail. Kerangka penelitian juga dapat diartikan sebagai alur akal berpikir yang menghubungkan antara teori dan suatu konsep dengan berbagai *variable*. Kerangka pikir penelitian ini adalah sebagai berikut:



Gambar 2. 5 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

1. Penyebab pemuatan urea pada MV. Rasha di Petrokimia Gresik mengalami keterlambatan adalah kerusakan *conveyor*, kerusakan *ship's crane* dan cuaca buruk.
2. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi keterlambatan pemuatan urea MV.Rasha di Petrokimia Gresik adalah mengganti *conveyor* menggunakan *ship's crane*, melakukan perawatan *ship's crane*, dan melakukan penyesuaian waktu proses pemuatan.

B. Keterbatasan Penelitian

Keterbatasan pada penelitian ini yaitu keterbatasan waktu yang mana peneliti tidak dapat melakukan pengamatan setiap hari saat proses pemuatan urea pada MV. Rasha di Petrokimia Gresik. Oleh karena itu kompleksitas masalah dapat dieksplorasi dalam penelitian selanjutnya. Penelitian hanya dilaksanakan di satu tempat, yaitu jetty Petrokimia Gresik. Akibatnya hasilnya penelitian belum tentu dapat diterapkan secara umum pada pelabuhan lain yang memiliki kondisi sosial, budaya, dan lingkungan yang berbeda.

C. Saran

1. PT. Petrokimia Gresik sebaiknya melakukan maintenance conveyor secara berkala mengingat umur *conveyor* yang sudah tua atau mengganti mesin *conveyor* dengan mesin baru.

2. *Owner Ship* atau *Charterer* sebaiknya menyediakan *spare part* kapal yang kemungkinan mengalami kerusakan pada saat kapal beroperasi.
3. Agen sebaiknya berkoordinasi dengan PBM tentang kesiapan kondisi alat bantu bongkar muat sebelum proses bongkar muat berlangsung.



DAFTAR PUSTAKA

- Alfansyur, A., & Mariyani. (2020). Seni Mengelola Data : Penerapan Triangulasi Teknik , Sumber Dan Waktu pada Penelitian Pendidikan Sosial. *Historis*, 5(2), 146–150.
- Bimbingan, B., & Konseling, D. A. N. (2016). Metode Penelitian Kualitatif dalam Bidang Bimbingan dan Konseling. *Jurnal Fokus Konseling*, 2(2).
- Farid Teguh Prasetiawan, Ismail, & Ramlani Lina Sinaulan. (2022). Kepastian Hukum Atas Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Perairan Pedalaman Pada Pengoperasian Kapal Laut. *Jurnal Cakrawala Ilmiah*, 1(11).
- Firdaus, M. (2010). Intrumen Penelitian. *Metodelogi Penelitian*, 15–20.
- Hasibuan, P., Azmi, R., Arjuna, D. B., & Rahayu, S. U. (2023). Analisis Pengukuran Temperatur Udara Dengan Metode Observasi Analysis of Air Temperature Measurements Using the Observational Method. *Jurnal Garuda Pengabdian Kepada Masyarakat*, 1(1), 8–15.
- Hastono, S. P. (2018). Analisis Data Penelitian. In: Analisis Data. *Jurnal Hikmah*, 5, 90–120.
- Husnullail, M., Risnita, Jailani, M. S., & Asbui. (2024). Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data Dalam Riset Ilmiah. *Journal Genta Mulia*, 15(0), 1–23.
- Idham Maulana Yusuf. (2019). Implementasi Modifikasi Permainan Bolabasket Terhadap Hasil Belajar Siswa. *Universitas Pendidikan Indonesia*, 32.
- Kartika Septiana, D. P., & Indriyati, R. (2022). Upaya Meningkatkan Penanganan Pembongkaran Muatan Pupuk Curah (Urea) Di Mv. Pusri Indonesia I. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 24(1), 49–59.
- Kiswanto & Mu'tazim billah. (2010). Analisis Dampak Keterlambatan Pemuatan Batu Bara Menggunakan Ship'S Crane Pada Mv. Guang Fa 29 Di Muara Berau Skripsi. 1–28.
- Mauliddiyah, N. L. (2021). Analisis Struktur Kovarians Terkait Indikator Kesehatan pada Lansia yang Tinggal di Rumah dengan Fokus pada Persepsi Kesehatan Subjektif. 6.
- Nilamsari, N. (2014). Memahami Studi Dokumen Dalam Penelitian Kualitatif. *Wacana*, 8(2), 177–1828.
- No (2021) Analisis Struktur Kovarians Terkait Indikator Kesehatan pada Lansia yang Tinggal di Rumah dengan Fokus pada Persepsi Kesehatan Subjektif. *Pharmacognosy Magazine*, 75(17), 399–405.
- Prabowo, D. N. (2019). Penanganan Muatan Pupuk Urea Curah yang Membeku Guna mengurangi Terhambatnya Bongkar Muat di Kapal MV. *Abusamah. Politeknik Ilmu Pelayaran*.

- Purnomo, B. H. (2020). Pendahuluan Kedudukan Observasi dalam Tahapan PTK Metode Observasi. Metode Dan Teknik Pengumpulan Data Dalam Penelitian Tindakan Kelas. *Classroom Action Research*, 8, 251–256.
- Rafif Zain Febriyan. (2022). Upaya Mencegah Terjadinya Demurrage Dalam Kegiatan Bongkar Muat Batubara Di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi. 1–62.
- Rika Widianita, D. (2023). "Analisis Struktur Kovarians Terkait Indikator Kesehatan pada Lansia yang Tinggal di Rumah dengan Fokus pada Persepsi Kesehatan Subjektif. *Jurnal Ekonomi Islam*, VIII(I), 1–19.
- Rondius, B. &. (2012). *Pembentukan Teori Paradigmatik Ekonomi Regional*. 1–11.
- Sagisolo, Jembris, & Dkk. (2005). Analisis Tingkat Pelayanan Dermaga Pelabuhan Sorong. *Jurnal Sipil Statistik*, 2(1), 47–54.
- Sari, M. S., & Zefri, M. (2019). Pengaruh Akuntabilitas, Pengetahuan, dan Pengalaman Pegawai Negeri Sipil Beserta Kelompok Masyarakat (Pokmas) Terhadap Kualitas Pengelola Dana Kelurahan Di Lingkungan Kecamatan Langkapura. *Jurnal Ekonomi*, 21(3), 311.
- Simajuntak, D. J., & Ginting, D. (2024). Upaya Meningkatkan Pelayanan Keagenan Pada PT. Samudra Shipping Agency Dumai. *Innovative: Journal of Social Science Research*, 4(2), 1103-1113.
- Studi, P., Sipil, T., Pasir, U., Jl, P., Tambusai, T., & Pengaraian, P. (2022). Jurnal aptek. 14(1), 60–66.
- Sugiyono. (2017). Pengertian Kualitatif. In *e-conversion - Proposal for a Cluster of Excellence* (Vol. 2, pp. 34–42).
- Syukriah, S., Bakhtiar, B., & Wahyan Wahid, U. (2022). Analisis Pengendalian Persediaan Bahan Penolong Untuk Pembuatan Pupuk Urea Pada Pt. Pupuk Iskandar Muda Dengan Metode Material Requirement Planning. *Industrial Engineering Journal*, 11(2).
- Trivaika, E., & Senubekti, M. A. (2022). Perancangan Aplikasi Pengelola Keuangan Pribadi Berbasis Android. *Nuansa Informatika*, 16(1), 33–40.
- Wibawa Lafaila, Amalia Aisya, Ramadoni Adam Alfino, Huda Khoirul Muhammad, Alimi Fakhrudin, & Larassaty Ayu Lucy. (2022). Jalur Nugraha Ekakurir Counter Agen Park Royal Siduarjo. *Jurnal Ekonomi Dan Bisnis*, 9(2), 19–24.
- Yusanto, Y. (2020). Ragam Pendekatan Penelitian Kualitatif. *Journal of Scientific Communication (Jsc)*, 1(1), 1–13.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara dengan *foreman*

Narasumber : Staff Petrokimia Gresik

Jabatan : Foreman

Hasil Wawancara sebagai berikut:

Peneliti : Selamat sore pak.

Foreman : Selamat sore mas.

Peneliti : Perkenalkan pak, saya Richo Haidar cadet dari PT. Serasi Shipping Indonesia cabang Gresik.

Foreman : Oh iyaa mas salam kenal, saya Debit *foreman* dari Petrokimia mas.

Peneliti : Mohon maaf pak mengganggu waktu bekerja bapak sebentar, mohon ijin saya ingin melakukan sedikit wawancara tentang faktor terjadinya keterlambatan pemuatan urea pada mv. Rasha di Petrokimia Gresik ini pak.

Foreman : Oh iyaa mas silahkan, kalau pertanyaan bisa saya jawab, saya bantu jawab mas.

Peneliti : Baik pak, sebelumnya mohon ijin bapak saya mau bertanya untuk keterlambatan ini dialami berapa lama pak?

Foreman : Untuk keterlambatan belum bisa dipastikan sampai proses muat selesai mas, yang jelas disini *loading rate* yang harusnya 6000 MT per hari apabila *conveyor* berjalan dengan lancar menurun menjadi 2500 MT per hari karena *conveyor* tidak dapat beroperasi dengan maksimal.

Peneliti : Berarti untuk faktor utama keterlambatan terdapat pada kerusakan *conveyor* ya pak?

Foreman : Benar mas, dikarenakan *conveyor* menjadi alat bantu utama dalam pemuatan urea ini mas.

Peneliti : Untuk penyebab kerusakan *conveyor* itu apa pak?

- Foreman* : Untuk penyebab kerusakanya karena kurangnya perawatan dari pihak Petrokimia sendiri mas, selain itu umur *conveyor* ini juga sudah tua mas jadi harus mendapatkan perawatan khusus.
- Peneliti : Selain kerusakan *conveyor* apakah ada faktor lain yang menjadi faktor keterlambatan pemuatan pak?
- Foreman* : Ada mas, selain rusaknya *conveyor* hujan menjadi faktor lain pada keterlambatan pemuatan mas dikarenakan pada bulan mei ini memasuki musim hujan dan hampir setiap hari hujan mas.
- Peneliti : Kalau terjadi hujan proses pemuatan tidak bisa dilanjutkan ya pak?
- Foreman* : Tidak bisa mas, sebab urea ini akan rusak apabila terkena suhu lembab atau hujan. Jadi untuk pemuatan dihentikan dan palka kapal ditutup apabila hujan mas.
- Peneliti : Untuk *ship's crane* apakah digunakan saat proses pemuatan pak?
- Foreman* : Berhubung *conveyor* yang sering macet, dari pihak PBM menggunakan *ship's crane* untuk membantu proses pemuatan mas.
- Peneliti : Apakah *ship's crane* berjalan dengan lancar pak saat proses pemuatan?
- Foreman* : Tidak semua *ship's crane* berjalan dengan lancar mas, beberapa *ship's crane* mengalami kerusakan bahkan ada satu *ship's crane* yang tidak dapat beroperasi sampai pemuatan selesai.
- Peneliti : Berarti *ship's crane* ini berperan penting dalam proses pemuatan pak?
- Foreman* : Sangat penting mas bahkan bisa dibilang alat bantu pengganti *conveyor* dikarenakan proses pemuatan banyak menggunakan *ship's crane*.
- Peneliti : Untuk upaya dari pihak terkait dalam menangani keterlambatan ini apa pak?
- Foreman* : Upaya yang dilakukan yaitu perbaikan *conveyor* mas, penggantian alat muat dari *conveyor* ke *ship's crane*, perbaikan *ship's crane* serta pihak-pihak terkait yang saling berkoordinasi mas.
- Peneliti : Untuk perbaikan *conveyor* sendiri seperti apa pak?
- Foreman* : Perbaikan *conveyor* dilakukan pada mesin yang macet mas, perbaikan dilakukan oleh tenaga *maintanace* dari Petrokimia sendiri mas,

apabila dari pihak *maintanance* tidak bisa, pihak Petrokimia memanggil vendor dari luar untuk melakukan perbaikan mas.

Peneliti : Untuk upaya memperbaiki *ship's crane* sendiri dilakukan oleh siapa pak?

Foreman : Perbaikan *ship's crane* dilakukan langsung oleh crew kapal mas, tapi waktu itu sempat dipanggilkan vendor *engineering* oleh agen mas.

Peneliti : Bapak tau penyebab kerusakan *ship's crane* apa pak?

Foreman : Setau saya penyebab kerusakan *ship's crane* dikarenakan generatonya tidak kuat mengangkat cargo mas.

Peneliti : Untuk *ship's crane* yang tidak bisa digunakan sampai pemuatan selesai itu kenapa pak?

Foreman : Kemarin saya konfirmasi dengan crew kapal sama vendor *ship's crane* tidak bisa digunakan karena butuh *spare part hose hydrolic* dari Jerman mas, agen sama vendor sudah mencarikan di sekitar Gresik dan Surabaya tetapi tidak ada yang jual mas.

Peneliti : Baik pak debit terimakasih atas waktu wawancaranya pak, hasil wawancara ini saya gunakan sebagai data pendukung pembuatan skripsi saya pak.

Foreman : Sama-sama mas senang saya bisa membantu.

Peneliti : Terimakasih pak semoga diberi kelancaran dalam bekerja.

Foreman : Aamiin terimakasih kembali mas.

Lampiran 2 Wawancara dengan *Surveyor*

Narasumber : Staff PT. Sucofindo

Jabatan : *Surveyor*

Hasil Wawancara sebagai berikut:

Peneliti : Selamat sore bapak

Surveyor : Selamat sore juga mas, ada yang bisa saya bantu?

Peneliti : Perkenalkan bapak, saya Richo Haidar cadet dari PT. Serasi Shipping Indonesia pak, *Agent* kapal Rasha pak.

Surveyor : Oh iyaa mas salam kenal saya pak Andi *Surveyor* dari Sucofindo

Peneliti : Mohon ijin bapak saya bertujuan melakukan sedikit wawancara tentang proses pemuatan urea di MV. Rasha ini pak untuk keperluan skripsi saya pak.

Surveyor : Boleh mas silahkan.

Peneliti : Faktor penyebab keterlambatan pemuatan ini apa pak?

Surveyor : Untuk faktor penyebab keterlambatan ini yang utama dari *conveyor* yang rusak mas, disamping itu cuaca yang tidak mendukung, cuaca selalu hujan mas setiap sore.

Peneliti : Upaya yang dilakukan saat terjadi keterlambatan ini apa pak?

Surveyor : Upaya yang dilakukan penggantian *conveyor* dengan *ship's crane*

Peneliti : *Ship's crane* apakah berjalan dengan lancar pak?

Surveyor : Tidak semua *ship's crane* bisa beroperasi mas dikarenakan ada kerusakan juga pada *ship's crane*.

Peneliti : Selain itu ada lagi pak?

Surveyor : Selain itu paling koordinasi pihak terkait tentang waktu keterlambatan mas supaya pihak-pihak terkait bisa mengatur jadwal kedatangan kapal selanjutnya khususnya pihak dermaga mas.

Peneliti : Baik pak Andi terimakasih atas waktu yang diberikan pak.

Surveyor : Sama-sama mas.

Lampiran 3 Wawancara dengan Kapten MV. Rasha

Narasumber : Crew MV. Rasha

Jabatan : Kapten

Hasil Wawancara sebagai berikut

Peneliti : Selamat pagi capt.

Nakhoda : Selamat pagi Agen.

Peneliti : Mohon maaf capt sebelumnya saya mau tanya tentang proses pemuatan urea ini capt. Apakah ada waktu sebentar capt?

Nakhoda : Boleh silahkan, Setelah ini saya mau tidur.

Peneliti : Baik capt, Untuk faktor utama penyebab keterlambatan pemuatan ini apa capt?

Nakhoda : Dari pihak Petro sendiri yang kurang melakukan perawatan *conveyor*, sehingga rusak terus itu gen.

Peneliti : Selain itu ada capt?

Nakhoda : Selain itu tau sendiri cuaca yang sering hujan gen.

Peneliti : Baik capt, kalau untuk upaya yang dilakukan saat terjadi keterlambatan ini apa capt?

Nakhoda : Ya mau nggak mau *conveyor* kita ganti pakai *ship's crane* gen.

Peneliti : Selai itu ada capt?

Nakhoda : Paling perbaikan *ship's crane* yang rusak itu gen.

Peneliti : Baik capt terimakasih banyak waktunya.

Nakhoda : Iya gen, sama-sama.

S5
AGENCY WORLD
AIA

s=log

CARGO MANIFEST

NAME OF SHIP : MY. RASDA

VOYAGE FROM : RI

LOADING PORT : GUREK PORT, INDONESIA

DISCHARGE PORT : MUTUBA OR PEYAYAN PORT,

MATEY NAME : CAPT. MUYASOMAD BALDI BALDI

DEPARTURE DATED : MARCH 25TH, 2024

INDIA

NO	BL. NO.	SHIPPER	CONSIGNEES OR PARTY TO BE NOTIFIED	DESCRIPTION	CARGO QUANTITY (MT/TON)
1	R=SA 01	PT PETRO CIMA GRESIK IL. H. NUR RAI ALI HADYANI GRESIK 61119 - INDONESIA	GRISAK BHARATI COOPERATIVE LTD. GRISAK BHARATI COOPERATIVE LIMITED, A 8-10, SECTOR-1, NOIDA-201301 (UTTAR PRADESH) INDIA AND ICICI BANK LTD, 1ST FLOOR, C-1, SENIOR WALL, NOIDA-201301 (UP), INDIA	PRILLED UREA HS CODE 3102.10.00 ORIGIN : INDONESIA ALL THE TERMS AND CONDITIONS OF RELEVANT CHARTER PARTY ARE DEEMED TO HAVE BEEN INCORPORATED THEREIN LETTER OF CREDIT NO. 0031NWLC004624 OF ICICI BANK LTD, 1ST FLOOR, C-1, SENIOR WALL, NOIDA-201301 (UP), IN DIA CLEAN ON-BORD DATED MARCH 25TH, 2024 FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY L/C NUMBER 0031NWLC004624 DATED 14.03.2024	77.915 MT

Matter of MY. RASDA - V 732

Handed in Gurek

[Signature]



Lampiran 5 Mate's Receipt

ORIGINAL MATE'S RECEIPT

RECEIVED ON BOARD
MV. RASHA - VOYAGE 702
DD, MARCH 25TH, 2024
U/L NO. RHSA-01

THE UNDER MENTIONED CARGO IN APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION
UNLESS OTHERWISE STATED

SHIPPER : PT PETROKIMIA GRESIK
IL. IENDERAL A.AHMAD YANI
GRESIK 61119 - INDONESIA

CONSIGNEE : KRISHAK BHARATI COOPERATIVE LTD

NOTIFY PARTY : KRISHAK BHARATI COOPERATIVE LIMITED,
A 8-10, SECTOR-1, NOIDA-201301 (UTTAR PRADESH)
INDIA AND ICICI BANK LTD, 1ST FLOOR, K-1, SENIOR
MALL, NOIDA-201301(UP), INDIA

PORT OF LOADING : GRESIK PORT, INDONESIA
PORT OF DISCHARGE : MUNDRA OR PIPAVAV, INDIA

PARTICULARS OF CARGO FURNISHED BY SHIPPER

SHIPPING MARKS	PACKAGES	COMMODITY	GROSS WEIGHT (M/TON)	MEASUREMENT
		PRILLED UREA	27,749.95 MT	

Master of MV. RASHA - V. 702



Lampiran 6 *Notice Of Readiness*

VRS MARINE SERVICE LTD
SAFETY MANAGEMENT MANUAL

Owner Ship : RASHA MARINE CO.S.A

NOTICE OF READINESS

Vessel Name : RASHA Voyage : 702

Dear Sir,

Please Be Adviced Of The Arrival Of The Above Mentioned Vessel In The

Port Of: GRESIK / INDONESIA On: MONDAY

Date : 11.03.2024 At : 19:15 LT Hours

The Vessel Is Invery Respect Ready To Commence

Loading : 27750 MT - UREA IN BULK

Time To Commence Counting In Accordance With The Terms And
Condition Of The Respective Tive CP.

Terred on : MONDAY

Date 11.03.2024 At Hours : 19:15 LT



Your Faithfully
MASTER
MOHAMMAD SALEM

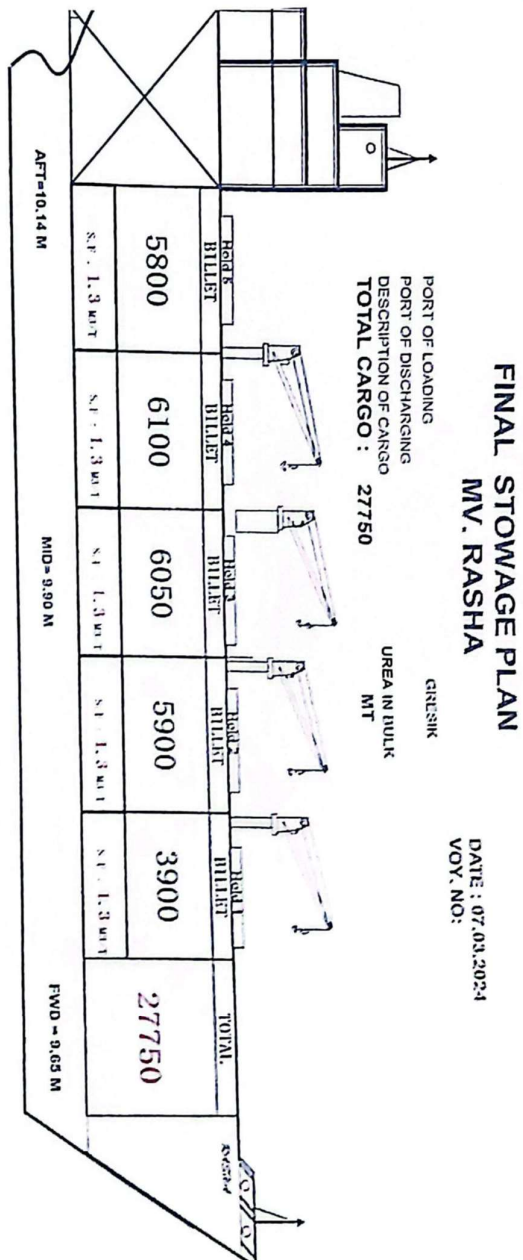
The Above tender is herbeby acknowledged and accepted :

DATE : ASPERC/P 16-03-2024 TIME :
16.50

COMPANY : PT. PETROKIMIA
GRESIK

BY :

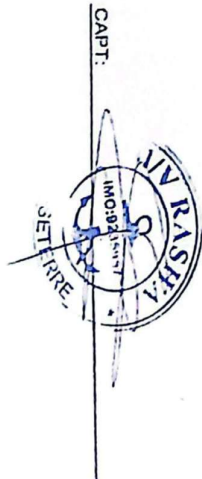
Lampiran 7 Stowage Plan



REMARKS:

C/O: RASIA

CAPT:



Lampiran 8 *Ship's Particular* MV. Rasha

SHIP'S PARTICULARS

Name of Vessel	RASHA		Flag	ST.KITTS	Port of Registry	BASSETTERRE				
Call Sign	V4PK4		Vessel Type		BULK CARRIER					
Official Number	SKN 1004032		MMSI NO		341365000					
IMO NO	9235957		HULL NO		BH407-5					
Classification Society			NKK							
Building Yard			BOHAI SHIPYARD, CHINA		Kell Laid / Built Year		APR-2000 /APR- 2001			
Main Engine/Type-No			SULZER 5RTA52		MAX. RATING : 7100 KW*130 RPM		9656 HP 7100 KW			
Service Speed			11 KNOTS (LAODED)		Service Speed		12 KNOTS (BALLAST CONDITION)			
Propeller			1 , Fixed Right Hand		Rudder		Double Plate Balanced Type			
L.O.A			169.00 M		LBP		160.30 M			
Breadth (Moulded)			27.20 M		Depth (Moulded)		13.60 M From Keel To Upper Deck			
AIR DRAFT			45.00 M		SummerFreeboard		3.93 M			
Height From Main Deck To Top Hatch Coaming			1.30 M		Light Ship		7346 MTS			
TONNAGE			I.C.T.M. GT: 17,784 I.C.T.M. NT: 9924		SUEZ GT: 18,390.78 SUEZ NT: 15,606.97		PANAMA GT : 60,165.67 PANAMA NT : 14,871.06			
Draft Table			TF		F		T	S	W	
Draft TF/F/T/S/W			10.135 m		9.933 m		9.911 m		9.709 m	9.507 m
Displacement			36,240 MT		35,455 MT		36,254 MT		35,453 MT	34,655 MT
Deadweight			28,894 MT		28,109 MT		28,908 MT		28,107 MT	27,309 MT
Timber Draft Table			LTF		LF		LT		LS	LW
Draft LTF/LF/LT/LS/LW			10.485 m		10.276 m		10.254 m		10.045 m	9.766 m
Displacement			37,606 MT		36,789 MT		37,621 MT		36,787 MT	35,679 MT
Deadweight			30,260 MT		29,443 MT		30,275 MT		29,441 MT	28,333 MT
FWA			224 mm		Metric Tons Per Centimeter (TPC)				39.6 MT/cm	
Hatch Cover		Folding (Mggregor Hydraulically Opratted)			Cranes		Electro-Hydraulic 4X30 MT (SWL) With MAX. R = 22.0 m			
Cargo Hold's Dimension					Cargo Hold's Capacity					
Cargo Holds	Hold Length/m	Hatch Dimension/m		Between Frames	Grain / m3	Grain / CF		Bale / m3	Bale / CF	
Nr "1"	20.60	13.60(L) X 16.00(W)		166 - 195	5239.6	185034.7		4988.9	176181.3	
Nr "2"	23.40	20.00(L) X 17.60(W)		133 - 166	8095.7	285896.9		7749.6	273674.5	
Nr "3"	23.40	20.00(L) X 17.60(W)		100 - 133	8124.6	286917.5		7769.2	274366.7	
Nr "4"	25.00	20.00(L) X 17.60(W)		67 - 100	8190.1	289230.7		7833.0	276619.8	
Nr "5"	25.80	20.00(L) X 17.60(W)		34 - 67	7765.0	274218.4		7496.0	264718.7	
Total					37415.0	1321298		35836.7	1265561	
CONTACTS:										
Owner's		RASHA MARINE CO.S.A			Owner's Address		3301 CHETUMAL STREET, BELIZE CITY , BELIZE			
P&I CLUP		THOMAS MILLERS			Operation Manager		CAPT . ABDULLAH HIJAZI			
TEL NO		+870-773 991 970			INMARSAT NO		434136510/434136511			

MASTER OF M/V RASHA
CAPT. MOHAMMAD SAHIV SALIM

Lampiran 9 Statement Of Fact



STATEMENT OF FACT

Vessel Name : MV. RASHA Berth : PETROKIMIA GRESIK
 Voyage No. : 702 Port of Loading : GRESIK - INDONESIA
 Flag : ST. KITTIS Port of Discharge : MUNDRA PORT - INDIA
 GRT : 17,784 MT Master's Name : CAPT. MUHAMMAD SALIM SALIM

Shore Figs : M/TONS B/Lading Shore Figs : 27.750.00 M/T Ship Figs : 27.749.95 M/TONS

Date	Time	Description / Remarks
11/Mar/2024	19.00 Hrs	END OF SEA PASSAGE
	19.15 Hrs	NOR TENDER
	19.55 Hrs	DROPPED ANCHOR
15/Mar/2024	00.00 - 02.57 Hrs	RAIN / BAD WHEATER
	02.57 - 10.00 Hrs	AWAITING TERMINAL READNESS
	10.20 - 12.35 Hrs	RAIN / BAD WHEATER
	12.35 - 17.40 Hrs	AWAITING TERMINAL READNESS
	17.40 - 22.05 Hrs	RAIN / BAD WHEATER
	22.05 - 24.00 Hrs	AWAITING TERMINAL READNESS
16/Mar/2024	00.00-00.40 Hrs	ENGINE PREPARATION
	00.40 Hrs	AWEIGHT THE ANCHOR
	01.20 Hrs	PILOT ON BOARD
	03.50 Hrs	FIRST LINE ASHORE
	04.15 Hrs	ALL LINE MADE FAST
	04.30 Hrs	GANGWAY DOWN
	04.50 Hrs	AGNET, SURVEYOR & LM ONBOARD
	04.50 Hrs	FREEE PRATIQUE GRANTED
	04.50-05.00 Hrs	KEY MEETING
	05.00-06.30 Hrs	DRAUGHT SURVEY
	06.30-06.40 Hrs	CALCULATING BEFORE LOAD
	06.40-08.20 Hrs	WATER TIGHT TEST ON HATCH
	08.20-09.40 Hrs	HOLD INSPECTION
	09.40-12.10 Hrs	RE-CLEANING ALL CARGO HOLDS
	12.10-12.45 Hrs	RE-INSPECT ALL CARGO HOLDS
	12.45-15.00 Hrs	BAD WEATHER / RAIN
	15.00-16.50 Hrs	PREPARATION TO CEMMENCE LOADING
	16.50 Hrs	COMMENCE LOADING
	16.50-24.00 Hrs	LOADING H.1/H.3/H.5 BY CONVEYOR
17/Maret/2024	00.00-02.30 Hrs	LOADING H.1/H.3/H.5 BY CONVEYOR
	02.30-07.00 Hrs	STOP DUE TO CONVEYOR TROUBLE
	07.00-08.50 Hrs	BAN WEATHER / RAIN
	08.50-14.45 Hrs	LOADING H.1/H.3/H.5 BY SHIP'S CRANE & BUCKET
	14.45-1530 Hrs	WAITTING TRUCK
	15.30-18.20 Hrs	LOADING H.1/H.3/H.5 BY SHIP'S CRANE & BUCKET

	18.20-19.25	Hrs	WAITTING TRUCK
	19.25-22.30	Hrs	LOADING H.1/H.3/H.5 BY SHIP'S CRANE & BUCKET
	22.30-24.00	Hrs	BAD WEATHER / RAIN
18/Maret/2024	00.00-07.00	Hrs	BAD WEATHER / RAIN
	07.00-09.50	Hrs	PREPARATION TO RESUME LOADING
	09.50-14.50	Hrs	LOADING H.1/H.3/H.5 BY CONVEYOR
	14.50-16.15	Hrs	STOP DUE TO CONVEYOR TROUBLE
	16.00	Hrs	START LOADING H.4
	16.15-22.00	Hrs	LOADING H.1/H.3/H.4 BY SHIPS CRANE & BUCKET
	22.00-24.00	Hrs	LOADING H.1/H.3 BY SHIPS CRANE & BUCKET WHILE H.4/H.5 STOPPED DUE TO SHIPS CRANE TROUBLE
19/Maret/2024	00.00-01.00	Hrs	STOP DUE TO SHIPS CRANE TROUBLE
	01.00-04.30	Hrs	LOADING H.1/H.3 BY CONVEYOR WHILE H.4/H.5 STOPPED DUE TO SHIPS CRANE TROUBLE
	04.30-07.00	Hrs	BREAK TIME / CLEANING LABOUR
	07.00-09.00	Hrs	PREPARATION TO RESUME LOAD
	09.00-12.10	Hrs	LOADING H.1/H.3 BY CONVEYOR WHILE H.4/H.5 STOPPED DUE TO SHIPS CRANE TROUBLE
	12.10-14.10	Hrs	LOADING H.1/H.3 BY CONVEYOR WHILE H.4/H.5 STOPPED DUE TO SHIPS CRANE TROUBLE
	14.10-15.35	Hrs	LOADING H.1/H.2 SHIPS CRANE WHILE H.4/H.5 STOPPED DUE TO SHIPS CRANE TROUBLE
	15.35-18.10	Hrs	LOADING H.2/H.3 SHIPS CRANE WHILE H.4/H.5 STOPPED DUE TO SHIPS CRANE TROUBLE
	18.10-18.45	Hrs	WAITTING TRUCK
	18.45-20.20	Hrs	LOADING H.2 SHIPS CRANE WHILE H.4/H.5 STOPPED DUE TO SHIPS CRANE TROUBLE
	20.20-21.10	Hrs	LOADING H.3 SHIPS CRANE WHILE H.4/H.5 STOPPED DUE TO SHIPS CRANE TROUBLE
	21.10-24.00	Hrs	LOADING H.2 SHIPS CRANE WHILE H.4/H.5 STOPPED DUE TO SHIPS CRANE TROUBLE
20/Maret/2024	00.00-01.05	Hrs	LOADING H.5 ONLY, VESSEL REQUIRED TO WORK 1 GANG ONLY DUE TO VESSEL TRIM BY HEAD
	01.05-01.48	Hrs	RESUME LOAD H.3 / H.5 ONLY, REQUIREMENT BY VESSEL TO RESUME LOAD H.2 SHOULD WAITTING FOR SHIP TO STABILIZE
	01.48-04.00	Hrs	RESUME LOAD H.2 / H.3 / H.5 BY CONVEYOR & SHIPS CRANE
	04.00-05.00	Hrs	WAITTING TRUCK
	05.00-07.00	Hrs	BREAK TIME / CHANGE LABOUR
	07.00-08.00	Hrs	PREPARATION TO RESUME LOAD
	08.00-08.25	Hrs	WAITTING TRUCK

	08.25-09.00	Hrs	LOADING H.2 / H.3 SHIPS CRANE WHILE H.5 STOPPED DUE TO SHIPS CRANE TROUBLE
	09.00-11.05	Hrs	LOADING H.3 ONLY, H.2 STOPPED DUE TO VESSEL TRIM & H.5 DUE TO SHIPS CRANE TROUBLE
	11.05-11.20	Hrs	STOP DUE TO CONVEYOR TROUBLE
	11.20-12.15	Hrs	RESUME LOAD 3 GANGS BY SHIPS CRANE AT H.2 / H.3 / H.4
	12.15-13.05	Hrs	WAITTING TRUCK
	13.05-16.15	Hrs	BAD WEATHER / RAIN
	16.15-17.10	Hrs	RESUME LOAD H.3 / H.4 BY SHIPS CRANE, WHILE H.1 SUSPEND TO LOAD DUE TO VESSEL IN STABILIZING
	17.10-19.00	Hrs	BREAK TIME / MILE TIME
	19.00-20.13	Hrs	WAITTING SHIPS CRANE POWER ON
	20.13-24.00	Hrs	LOADING H.2 / H.4 BY SHIPS CRANE, H.1 SUSPEND TO LOAD DUE TO VESSEL TRIM, WHILE H.5 SUSPEND LOAD DUE TO TROUBLE CRANE
21/Maret/2024	00.00-01.10	Hrs	LOADING H.2 / H.4 BY SHIPS CRANE, H.1 SUSPEND TO LOAD DUE TO VESSEL TRIM, WHILE H.5 SUSPEND LOAD DUE TO CRANE TROUBLE
	01.10-03.00	Hrs	H.4 CONTINUOSLY LOAD, H.1 / H.2 STOP DUE TO VESSEL TRIM, WHILE H.5 SUSPEND LOAD DUE TO TROUBLE CRANE
	03.00-05.00	Hrs	WAITTING TRUCK
	05.00-07.00	Hrs	BREAK TIME / CHANGE LABOUR
	07.00-08.10	Hrs	PREPARATION TO RESUME LOAD
	08.10-08.30	Hrs	WAITTING TRUCK
	08.30-09.12	Hrs	LOADING H.4 BY SHIPS CRANE, WHILE H.2 WAITTING VESSEL TRIMMING & H.5 SUSPEND LOAD DUE TO TROUBLE CRANE
	09.12-12.08	Hrs	LOADING H.2 / H.4 BY SHIP CRANE & CONVEYOR
	12.08-15.45	Hrs	BAD WEATHER / RAIN
	15.45-18.45	Hrs	LOADING H.4 BY SHIPS CRANE, WHILE H.2 WAITTING VESSEL TRIMMING & H.5 SUSPEND LOAD DUE TO TROUBLE CRANE
	18.45-19.45	Hrs	WAITTING TRUCK
	19.45-21.10	Hrs	LOADING H.4 BY SHIPS CRANE, WHILE H.2 WAITTING VESSEL TRIMMING & H.5 SUSPEND LOAD DUE TO TROUBLE CRANE
	21.10-24.00	Hrs	LOADING H.4 / H.2 BY SHIPS CRANE, H.5 SUSPEND LOAD DUE TO TROUBLE CRANE

22/Maret/2024	00.00-02.00	Hrs	LOADING H.2 / H.4 BY SHIPS CRANE, H.5 SUSPEND LOAD DUE TO TROUBLE CRANE
	02.00-04.10	Hrs	LOADING H.4 BY SHIPS CRANE, WHILE H.2 WAITTING VESSEL TRIMMING & H.5 SUSPEND LOAD DUE TO TROUBLE CRANE
	04.10-05.00	Hrs	WAITTING TRUCK
	05.00-07.00	Hrs	BREAK TIME / CHANGE LABOUR
	07.00-08.05	Hrs	PREPARATION TO RESUME LOAD
	08.05-08.13	Hrs	WAITTING TRUCK
	08.13-14.45	Hrs	LOADING H.4 BY SHIPS CRANE, WHILE H.2 WAITTING VESSEL TRIMMING & H.5 SUSPEND LOAD DUE TO TROUBLE CRANE
	14.45-15.45	Hrs	LOADING H.2 / H.4 BY SHIPS CRANE, H.5 SUSPEND LOAD DUE TO TROUBLE CRANE
	15.15-15.35	Hrs	WAITTING TRUCK
	15.35-16.50	Hrs	LOADING H.2 / H.4 BY SHIPS CRANE & CONVEYOR, H.5 SUSPEND LOAD DUE TO TROUBLE CRANE
	16.50-19.50	Hrs	TROUBLE CONVEYOR & BAD WEATHER / RAIN
	19.55-24.00	Hrs	LOADING H.4 BY SHIPS CRANE, WHILE H.2 WAITTING VESSEL TRIMMING & H.5 SUSPEND LOAD DUE TO TROUBLE CRANE
23/Maret/2024	00.00 - 04.00	Hrs	LOADING H. 4 BY CONVEYOR
	04.00 - 05.00	Hrs	WAITTING TRUCK
	05.00 - 07.00	Hrs	BREAK TIME / CHANGE LABOUR
	07.00 - 08.38	Hrs	PREPARATION TO RESUME LOAD
	08.38 - 10.02	Hrs	LOADING H.2 BY CONVEYOR, WHILE H.1 WAITTING SHIPS CRANE REPAIR & H.1 STOP TO LOAD DUE TO VESSEL STABILIZING
	10.02 - 17.15	Hrs	LOADING H.2 / H.5 BY SHIPS CRANE, WHILE H.1 STOP TO LOAD DUE TO VESSEL STABILIZING
	17.15 - 19.00	Hrs	STOP DUE TO CHECK DRAUGHT
	19.00 - 20.05	Hrs	WAITTING TRUCK
	20.05 - 20.15	Hrs	LOADING H.2 / H.5 BY SHIPS CRANE & CONVEYOR
	20.15 - 24.00	Hrs	LOADING H.5 BY SHIPS CRANE, WHILE H.1 / H.2 STOP DUE TO WAITTING VESSEL TRIMMING
24/Mar/2024	00.00 - 01.45	Hrs	LOADING H.5 BY SHIPS CRANE, WHILE H.1 / H.2 STOP DUE TO WAITTING VESSEL TRIMMING
	01.45 - 04.00	Hrs	LOADING H.1 / H.5 BY CONVEYOR, WHILE H.2 STOP DUE TO VESSEL STABILIZING
	04.00 - 05.00	Hrs	WAITTING TRUCK
	05.00 - 07.00	Hrs	BREAK TIME / CHANGE LABOUR
	07.00 - 08.00	Hrs	PREPARATION TO RESUME LOAD

	08.00 – 08.15	Hrs	WAITTING TRUCK
	08.15 – 10.35	Hrs	LOADING H.5 BY SHIPS CRANE, WHILE H.2 / H.4 STOP DUE TO WAITTING VESSEL TRIMING
	10.35 – 14.00	Hrs	LOADING H.1 / H.5 BY SHIPS CRANE & CONVEYOR, WHILE H.2 / H.4 STOP DUE TO WAITTING VESSEL TRIMING
	14.00 – 16.30	Hrs	BAD WEATHER / RAIN
	16.30 – 17.40	Hrs	LOADING H.5 BY SHIPS CRANE, WHILE H.2 / H.4 STOP DUE TO WAITTING VESSEL TRIMING
	17.40 – 19.00	Hrs	BREAK TIME / CHANGE LABOUR
	19.00 – 19.50	Hrs	WAITTING TRUCK
	19.50 – 20.30	Hrs	LOADING H.5 BY SHIPS CRANE, WHILE H.2 / H.4 STOP DUE TO WAITTING VESSEL TRIMING
	20.30 – 21.05	Hrs	HATCH SWITCH FROM H.5 TO H.4
	21.05 – 24.00	Hrs	LOADING H.4 BY SHIPS CRANE, WHILE H.2 / H.5 STOP DUE TO WAITTING VESSEL TRIMING
25/Maret/2024	00.00 – 00.45	Hrs	LOADING H.4 BY SHIPS CRANE, WHILE H.2 / H.5 STOP DUE TO WAITTING VESSEL TRIMING
	00.45 – 01.00	Hrs	HATCH SWITCH FROM H.4 TO H.2, WHILE H.4 STOP DUE TO WAITTING VESSEL TRIMMING
	01.00 – 03.00	Hrs	LOADING H.2 BY SHIPS CONVEYOR, WHILE H.4 STOP DUE TO WAITTING VESSEL TRIMING
	03.00 – 03.25	Hrs	HATCH SWITCH FROM H.2 TO H.4, WHILE H.2 STOP DUE TO WAITTING VESSEL TRIMMING
	03.25 – 04.35	Hrs	LOADING H.4 BY SHIPS CRANE, WHILE H.2 STOP DUE TO WAITTING VESSEL TRIMING
	04.35 – 05.05	Hrs	LOADING H.2 BY SHIPS CRANE, WHILE H.4 STOP DUE TO WAITTING VESSEL TRIMING
	05.05	Hrs	COMPLETED LOADING HATCHES
	05.05 – 07.00	Hrs	FINAL INSTALS DAUGHT SURVEY & CALCULATION
	00.10	Hrs	DOCUMEN ONBOARD
26/Maret/2024	00.25	Hrs	P.O.B FOR SAILLING
	00.42	Hrs	UNBERTHING / CAST OFF
10/Apr/2024	12.00	Hrs	ETA NEXT PORT – MUNDRA, INDIA
Vessel's Remarks			
1			
2			
3			
4			
5			



Vessel Name : MV. RASHA
Voyage No : 702
Flag : ST. KITTS
GRT : 17,784

Berth : PETROKIMIA GRESIK
Port of Loading : GRESIK - INDONESIA
Port of Discharge : MUNDRA PORT - INDIA
Master's Name : CAPT. MUHAMMAD SALIM SALIM

Please complete the following in M/TONS:

Arrival Conditions	
MFO	476.00 MT
MDO	48.00 MT
F.W.	155 MT
DRAFT-FWD	3.20 Mtr
AFT	6.30 Mtr

Departure Conditions	
MFO	476.00 MT
MDO	32.00 MT
F.W.	120 MT
DRAUGHT - FWD	9.61 Mtrs
DRAUGHT - AFT	10.27 Mtrs

Bunkers Taken onboard	
MFO	NIL
MDO	NIL
F.W.	
DRAUGHT - FWD	-
DRAUGHT - AFT	-

Signature:



CAPT. MUHAMMAD SALIM SALIM
Master



Shipper

S5 Asia Contact Information

S5 Asia
Komplek Pengampon Square
Jl. Semut Baru No. D-10
Surabaya 60172
Indonesia

Contact Person : Rohardian Satya Wirawan
Telephone : +62 31 3551555
Fax : +62 31 3575799
Email : surabaya@s-5.org

Lampiran 10 Dokumentasi Praktik Darat Di PT. Serasi *Shipping* Indonesia



Lampiran 11 Dokumentasi Pengecekan Proses Muat Urea MV. Rasha



RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Richo Haidar
2. Tempat, Tanggal Lahir : Temanggung, 17 Oktober 2001
3. NIT : 582111337957 K
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-laki
6. Golongan Darah : B
7. Alamat : Ngimbrang RT 01 / RW 04, Bulu, Temanggung,
Jawa Tengah
8. Nama Orang Tua
Ayah : Jamhari
Ibu : Yuliana Asriyah
9. Alamat : Ngimbrang RT 01 / RW 04, Bulu, Temanggung,
Jawa Tengah
10. Riwayat Pendidikan
SD : SD Negeri Pembina Ngimbrang
SMP : SMP Negeri 1 Kedu
SMA : SMA Negeri 3 Temanggung
Perguruan Tinggi : PIP Semarang
11. Praktek Darat
Perusahaan Pelayaran : PT. Taraka Samudera Sejahtera
Perusahaan Pelayaran : PT. Serasi Shipping Indonesia