

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Dari keseluruhan pembahasan yang telah dipaparkan pada bab-bab sebelumnya mengenai manajemen pemuatan *log* di dua pelabuhan di MV. Pan Daisy, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Persiapan-persiapan yang dilakukan dalam pemuatan muatan kayu (*log*) di 2 (dua) pelabuhan di MV. Pan Daisy adalah meliputi persiapan *crew* baik kesiapan fisik maupun kesiapan non fisik/skill, persiapan ruang muat yang meliputi ruang muat palka dan *on deck*, persiapan peralatan yang meliputi alat pengangkut muatan *cargo wire sling*, serta alat *lashing* yang meliputi *snatch blocks, turnbuckles, shackles, wire clips, over lashing wires/bonding wires, center lashing wire, foot wires, foot chain* dan *spawn wire*. Persiapan administrasi atau dokumen, persiapan ini meliputi dokumen pelabuhan, rencana pelayaran dan dokumen muatan.
2. Pelaksanaan manajemen pemuatan muatan *log* di 2 (dua) pelabuhan di MV. Pan Daisy adalah dengan dimulai dari tahapan perencanaan. Tahapan perencanaan ini meliputi rencana pelayaran, rencana pemuatan, persiapan-persiapan pemuatan yang meliputi alat-alat pemuatan, permesinan, dokumen administrasi dan ruang muat. Kemudian dilanjutkan pada ditahapan pengorganisasian, pengorganisasian lebih mengarah pembagian tugas dinas jaga pelabuhan dan pembagian tugas pada saat pelasingan. Kemudian tahapan pelaksanaan. Dalam pelaksanaan kegiatan terdapat urutan-urutan dimulai dari inspeksi dan *draught survey*, pemuatan *in hold*, fumigasi, *final in hold*

*draught survey, shifting* ke pelabuhan kedua, persiapan muat *on deck, initial draught survey on deck*, pemuatan *on deck, center lashing, over lashing, final draught survey*. Kemudian tahapan terakhir adalah pengawasan, keamanan dan urutan pemuatan adalah objek yang harus diawasi. Di tahap pengawasan yaitu dengan adanya minimal seorang pengawas, dalam pemuatan ini *deck officer* adalah bertindak sebagai pengawas. *Officer* dalam pengawasan menggunakan dokumen pendukung yaitu *ship shore safety checklist* sebagai pengawasan keselamatan dan *loading sequences* sebagai pengawasan urutan pemuatan.

3. Perbedaan antara perhitungan muatan secara manual dan perhitungan secara langsung menggunakan program “*Draught Survey*” adalah disaat pengambilan data dari *hydrostatic data*. Ketika menggunakan perhitungan manual, memperoleh nilai *mean draught* (dM) 5.46 untuk mengambil data T.P.C= 41.69, M.T.C= 444.60, L.C.F= 4.9 dan *displacement*= 20935.95. Dari perhitungan ini didapatkan hasil akhir *displacement* kapal 20922.19 t. Ketika menggunakan perhitungan program, memperoleh nilai *quarter mean draught* (qM) =5.417 dan diperoleh hasil akhir 20612.24 t. Maka perbedaan dari kedua perhitungan tersebut sebesar 309.25 t.

## **B. Saran**

1. Untuk perwira dan kru kapal sebaiknya persiapan penanganan muatan *log* di dua pelabuhan dilaksanakan dengan prosedur pemuatan yang baik dan benar. Terutama alat-alat *lashing* yang dimana akan menjamin muatan *log on deck* tetap aman selama pelayaran di lintas Samudra.

2. Untuk perwira, kru kapal dan kru pelabuhan, pelaksanaan manajemen pemuatan *log* di dua pelabuhan hendaknya dilaksanakan secara runtut dan detail. Sehingga muatan *log* dapat dimuat dengan aman, tidak merusak kapal maupun membahayakan *crew* kapal terutama pemuatan *on deck* dan muatan dapat dimuat secara maksimal serta efisien.
3. Untuk perwira dan *cargo surveyor*, Pada saat menghitung muatan menggunakan *draught survey* seyogyanya tetap menggunakan kedua metode perhitungan, yaitu manual sesuai buku pemuatan dan menggunakan program. Hasil dari keduanya dapat dibandingkan dan dicari nilai tengah atau rata-rata yang disetujui oleh Mualim 1 dan *cargo surveyor*.

