



**PENCEGAHAN PENYUMBATAN PADA JALUR
PEMUATAN DI KAPAL MV. OCEANIC SUCCESS**

SKRIPSI

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

Oleh

**ADITYA RAMADHANI WICAKSANA
NIT. 56191117061 N**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
NAUTIKA
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2023**

HALAMAN PERSETUJUAN
PENCEGAHAN PENYUMBATAN PADA JALUR PEMUATAN DI KAPAL
MV. OCEANIC SUCCESS

DISUSUN OLEH:

ADITYA RAMADHANI WICAKSANA
NIT. 561911117061 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 31 MEI 2023

Dosen Pembimbing I

Materi



Capt. MUSTAMIN, MPd., M.Mar
Pembina (VI/a)
NIP. 19681227 199903 1 001

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan



Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19850731 200812 2 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi Nautika



YUSTINA SAPAN, S.ST., M.M.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Pencegahan Penyumbatan Pada Jalur Pemuatan di Kapal MV. OCEANIC SUCCESS" karya:

Nama : ADITYA RAMADHANI WICAKSANA

NIT : 561911117061 N

Program Studi: D IV NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari KAMIS, tanggal 22 JUNI 2023

Semarang, 22 JUNI 2023

PENGUJI

Penguji I : ARYA WIDIATMAJA, S.ST, M.Si
Penata (III/C)
NIP. 19830911 200912 1 003

Penguji II : Capt. MUSTAMIN, M Pd., M.Ma
Pembina (VI/a)
NIP. 19681227 199903 1 001

Penguji III : KRESNO YUNTORO, S.ST, M.M
Penata (III/C)
NIP. 19710312 201012 1 002

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H, M.Mar
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19730704 1998031 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Aditya Ramadhani Wicaksana

NIT : 561911117061 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul **"Pencegahan Penyumbatan Pada Jalur Pemuatan di Kapal MV. OCEANIC SUCESS"**

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, 22 JUNI 2023

Yang membuat pernyataan,


ADITYA RAMADHANI WICAKSANA
NIT. 561911117061 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Tahapan untuk meraih kesuksesan itu panjang, Dari persiapan, percobaan, ujian dan kemenangan.
2. Takdir bukan berdiam diri saja. Ia tengah menunggu kita memainkan ceritanya..
3. "The possibility of all those possibilities being possible is just another possibility that can possibly happen." – Mark Lee

Persembahan:

1. Kedua orangtua saya, Bapak Agus Tri Rejeki dan alm. Ibu Tutik Pudji Utami yang senantiasa mendukung dan dapat membanggakan dan mewujudkan impian kedua orangtua saya.
2. Adik saya, Regitha Ananda Pangestika yang senantiasa membantu, mendukung dan memberikan semangat kepada penulis.
3. Almamaterku. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
4. Seluruh teman – teman angkatan LVI dan N VIII DELTA yang selalu memberikan semangat setiap hari.
5. Seluruh teman – teman Kasta Semarang dan Kasta Surabaya Angkatan LVI yang selalu membantu dan memberi semangat kepada penulis setiap hari.
6. Seluruh Crew kapal MV.OCEANIC SUCCESS.

PRAKATA

الرَّحْمَنُ الرَّحِيمُ بِسْمِ اللَّهِ

Assalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.

Segala puji dan rasa syukur, yang penulis lakukan sebagai bentuk pujian kepada Allah, Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul “Pencegahan Penyumbatan Pada Jalur Pemuatan di Kapal MV. OCEANIC SUCCESS”. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang Nautika program D.IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, peneliti banyak mendapatkan bimbingan, dukungan dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenalkanlah peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak, ibu dan kakak penulis yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi kepada penulis selama penulisan ini selesai.
2. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

3. Ibu Yustina Sapan, S.ST., M.M selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntu ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Bapak Capt. Mustamin, MPd.,M.Mar selaku Dosen Pembimbing I (Materi Skripsi).
5. Ibu Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd selaku Dosen pembimbing II (Penulisan Skripsi).
6. Bapak Capt Samsul Huda, MM,Mar selaku Dosen Wali selama semester satu (I) sampai delapan (VIII)
7. Bapak, ibu dan kakak penulis yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi kepada penulis selama peraihan cita – cita yang hendak dicapai.
8. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada penulis selama melaksanakan Pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
9. Seluruh staf, pegawai dan senior yang bekerja di perusahaan PT. Indobaruna Bulk Transport dan *crew* kapal MV. OCEANIC SUCCESS yang telah membimbing dan membantu penulis dan telah memberikan banyak ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktik darat.
10. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penulisan skripsi yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari peneliti dengan segala kerendahan hati, penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi yang penulis susun ini. Harapannya semoga isi skripsi ini dapat memberikan pengetahuan bagi pembaca dan dijadikan literasi Pustaka di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang, 31 MEI 2023

Peneliti


ADITYA RAMADHANI WICAKSANA
NIT. 561911117061 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
ABSTRAKSI	xiv
ABSTRACT	xv
BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian	5
C. Rumusan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian	6
E. Manfaat Penelitian	6
BAB II : KAJIAN TEORI	
A. Deskripsi Teori	8
B. Kerangka Penelitian	17

BAB III : METODE PENELITIAN

A. Metode Penelitian 18

B. Tempat Penelitian 19

C. Sumber Data Penelitian / Informan 19

D. Teknik Pengumpulan Data 21

E. Instrumen Penelitian 24

F. Teknik Analisis Data Kualitatif 27

G. Penguji Keabsahan Data 29

BAB IV : HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Konteks Penelitian 31

B. Deskripsi Data 33

C. Temuan 35

D. Pembahasan Hasil Penelitian 44

BAB V : SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan 53

B. Keterbatasan Penelitian 54

C. Saran 54

DAFTAR PUSTAKA 56

LAMPIRAN-LAMPIRAN 59

DAFTAR RIWAYAT HIDUP 78

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 <i>Reducer</i>	11
Gambar 2.2 <i>Flexible Hose</i>	12
Gambar 2.3 <i>Pneumatic Loading</i>	12
Gambar 2.4 <i>Mechanical Loading</i>	13
Gambar 2.5 <i>Distribute Tank</i>	14
Gambar 2.6 <i>Line Loading/ Canal Loading</i>	14
Gambar 2.7 Palka	15
Gambar 2.7 Bebicon	16
Gambar 2.8 Kerangka Penelitian	17
Gambar 3.1 Triangulasi Sumber	30
Gambar 3.1 Triangulasi Teknik	30
Gambar 4.1 Logo perusahaan PT. Indobaruna Bulk Transport	35
Gambar 4.2 MV. OCEANIC SUCCESS	36
Gambar 4.3 Pengecekan Alat Bongkar Muat	40
Gambar 4.4 Cleaning Jalur Pemuatan	44

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Perbandingan Penelitian.....	32
--	----



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Crew List</i>	59
Lampiran 2 <i>Ship Particular</i>	60
Lampiran 3 <i>Ship/Shore Safety Checklist</i>	61
Lampiran 4 <i>Checklist Pre Load</i>	62
Lampiran 5 <i>Time Sheet</i>	63
Lampiran 6 Berita Acara Pemuatan	64
Lampiran 7 Bagan jalur pemuatan	65
Lampiran 8 Dokumentasi Wawancara	66
Lampiran 9 <i>Checklist</i> pengenalam kapal	67
Lampiran 10 <i>Requisition List</i>	68
Lampiran 11 Hasil Wawancara dengan <i>Master</i>	69
Lampiran 12 Hasil Wawancara dengan <i>Chief Officer</i>	72
Lampiran 13 Hasil Wawancara dengan <i>Second Officer</i>	75

ABSTRAKSI

Wicaksana, Aditya Ramadhani. 2023. “Pencegahan Penyumbatan Pada Jalur Pemuatan di Kapal MV. OCEANIC SUCCESS”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Mustamin, Mpd., M.Mar. Pembimbing II: Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd.

Tersumbatnya jalur pemuatan pada kapal semen curah dapat terjadi di manapun dan kapan pun, kejadian ini merupakan masalah yang harus dicegah secara efektif sehingga dapat meminimalisir waktu saat melaksanakan pemuatan pada kapal curah semen. Terjadinya penyumbatan pada kapal semen curah mengakibatkan kegiatan pemuatan menjadi terhenti sebentar. Semen curah termasuk muatan curah padat atau kering. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penyebab tersumbatnya jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS dan pencegahan penyumbatan pada jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS.

Metode penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif dengan menggunakan teknik pengumpulan data Observasi, wawancara dan dokumentasi dengan melibatkan informan yaitu *Master, Chief Officer* dan *Second Officer*. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan Triangulasi sebagai keabsahan data pada saat peneliti melaksanakan penelitian di kapal MV. OCEANIC SUCCESS.

Berdasarkan penelitian ditemukan bahwa penyebab dari tersumbatnya jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCEES adalah keterbatasan waktu dalam melaksanakan perawatan alat bongkar muat di kapal MV. OCEANIC SUCCESS, keterbatasan jumlah crew di kapal MV. OCEANIC SUCCESS, kondisi peralatan dan *spare part* yang kurang memenuhi. Adapun tindakan untuk mencegah penyumbatan pada jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS yaitu dengan pelaksanaan perawatan sesuai dengan prosedur, penyediaan peralatan dan *spare part* yang sesuai dan memberikan familiarisasi dan sosialisasi kepada *crew* yang akan melaksanakan *hand over*.

Kata kunci: jalur pemuatan, penyumbatan, semen, *spare part*.

ABSTRACT

Wicaksana, Aditya Ramadhani. 2023. “Pencegahan Penyumbatan Pada Jalur Pemuatan di Kapal MV. OCEANIC SUCCESS”. Thesis Nautical Study Program, Diploma IV Program, Merchant Marine Polytechnic Semarang, Advisor I : Capt. Mustamin, Mpd., M.Mar. Advisor II : Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd.

Clogged loading lines on bulk cement vessels can occur anywhere and anytime, this incident is a problem that must be prevented effectively so as to minimize time when carrying out loading on bulk cement ships. The blockage of bulk cement vessels resulted in loading activities being stopped briefly. Bulk cement includes solid or dry bulk loads. This study aims to determine the cause of the blockage of loading lines on the MV ship. OCEANIC SUCCESS and prevention of blockages in loading lines on MV ships. OCEANIC SUCCESS.

This research method uses qualitative descriptive research methods using data collection techniques Observation, interviews and documentation involving informants, namely Master, Chief Officer and Second Officer. In this study, researchers used Triangulation as the validity of the data when researchers carried out research on the MV ship. OCEANIC SUCCESS.

Based on research, it was found that the cause of the blockage of the loading line on the MV ship. OCEANIC SUCCESES is a time limitation in carrying out maintenance of loading and unloading equipment on MV ships. OCEANIC SUCCESS, limited number of crew on board MV. OCEANIC SUCCESS, the condition of equipment and spare parts that are less fulfilling. As for measures to prevent blockages in the loading line on the MV ship. OCEANIC SUCCESS is by carrying out maintenance in accordance with procedures, providing appropriate equipment and spare parts and providing familiarization and socialization to the crew who will carry out hand over.

Keywords: Blockage, cement, loading line, spare part.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Tersumbatnya jalur pemuatan yang terjadi pada kapal semen curah dapat terjadi di manapun dan kapan pun, kejadian ini merupakan masalah yang harus dicegah secara efektif sehingga dapat meminimalisir waktu saat melaksanakan pemuatan pada kapal curah semen. Terjadinya penyumbatan pada kapal semen curah mengakibatkan kegiatan pemuatan menjadi terhenti sebentar. Semen curah termasuk muatan curah padat atau kering. Kapal curah semen merupakan sebuah *type* kapal dalam kategori niaga yang dirancang khusus dan dibuat sedemikian rupa guna mengangkut muatan khusus semen dalam bentuk curah. Menurut Hasanudin (2020:02) *Bulk carrier* merupakan kapal yang digunakan khusus mengangkut muatan dalam bentuk curah seperti biji tambang (batubara). *Bulk carrier* juga dapat mengangkut muatan seperti semen curah pun sangatlah tepat dan mudah saat bongkar maupun muat.

Baik di darat ataupun di laut kegiatan bongkar sangatlah penting dan tidak boleh di sepelekan. Dengan ini kegiatan bongkar muat harus dilaksanakan dengan efektif dan efisien. Pelaksanaan bongkar muat yang efektif dan efisien juga berpengaruh pada persiapan sebelum kegiatan bongkar muat dilaksanakan. Oleh sebab itu diperlukan kesadaran yang harus dimiliki para awak kapal, pemilik kapal, maupun pelaku usaha transportasi

itu sendiri. Kesadaran yang dimiliki oleh para *crew* juga sudah difasilitasi oleh perusahaan dengan memberi pengetahuan kepada para *crew* atau pencegahan saat terjadinya penyumbatan di jalur pemuatan.

Masalah yang terjadi di kapal semen curah pada saat pemuatan yang dialami oleh peneliti yaitu tersumbatnya jalur pemuatan pada kapal MV. OCEANIC SUCCESS pada tanggal 30 Maret 2022 di pelabuhan Teluk Bayur, Padang. Peneliti tertarik untuk mengambil tema tentang tersumbatnya jalur pemuatan yang mana masalah ini merupakan peristiwa yang memiliki resiko karena terkait dengan pemuatan yang tidak efektif dan tidak efisien. Sebagai cadet di kapal semen curah dan telah melakukan pencegahan sehingga penulis memahami hal tersebut. Dengan melakukan pencegahan peneliti berharap dapat berpengaruh pada keselamatan kerja dan pencemaran lingkungan karena dampak dari debu semen yang berterbangan di sekitar pabrik dan area *jetty*, juga penambahan waktu perbaikan pada peralatan di dermaga dan juga beberapa tambahan biaya dari reparasi alat. Dalam kondisi penyumbatan peneliti memberi pendapat bahwa hal ini dapat terjadi apabila pada pengetahuan *crew* kapal yang memiliki tugas sebagai operator pada peralatan bongkar muat mengerti dan memahami alat pemuatan dapat mengambil langkah langkah peralatan muat secara tepat dan cepat.

Selain itu pengetahuan *crew* yang kurang dalam memperhatikan seperti pengecekan dan perawatan secara teratur dan sesuai *Plans Maintenance System* (PMS) pada alat muat, sehingga dalam hal ini dapat dilakukan pencegahan. Pengecekan dan perawatannya juga harus didukung oleh

peralatan suku cadang yang disediakan oleh perusahaan. Peralatan peralatan yang digunakan dan butuhkan pada saat kegiatan adalah tanggung jawab dan tugas dari *Chief Officer*. tanggung jawab dan tugas yang dimiliki *Chief Officer* salah satunya melakukan permintaan kebutuhan pada daftar *Request List* yang dikirim ke kantor di setiap akhir bulan agar di kapal memiliki stock dan cadangan jika dibutuhkan. Permintaan barang yang telah di berikan untuk para awak kapal tentunya para seluruh awak kapal juga turut menjaga dan merawat barang barang yang sudah diberikan pada perusahaan agar dapat digunakan dengan layak dan tidak mudah rusak.

Penggunaan barang barang tersebut juga tidak boleh asal digunakan, dan digunakan pada saat yang tepat dan dibutuhkan. Penjagaan, perawatan dan penggunaan seluruh *crew* juga bertanggung jawab atas hal tersebut, juga di kendalikan dan dihitung tiap bulannya agar *Chief Officer* dapat memantau dan tidak kekurangan alat pada saat kejadian. Dengan ini seluruh *crew* juga harus melaksanakan dan tidak boleh melanggar kebijakan kebijakan dari perusahaan karena peraturan dan perlindungan awak kapal yang sangatlah penting supaya tidak merugikan para awak kapal dan keluarga.

Awak kapal atau pelaut merupakan profesi orang yang bekerja di atas kapal atau di laut yang bekerja pada suatu bidang tentang pengoperasian dan pemeliharaan kapal. Sebagai pelaut juga harus menanamkan peduli, tanggung jawab serta etos kerja yang kuat agar mendapatkan hasil yang diinginkan. Karena sebuah karir akan meningkat jika seseorang dapat melaksanakan sifat tersebut dan menjalankan dengan sungguh sungguh. Sifat itu dapat

mengakibatkan semua lingkungan yang di atas kapal menjadi tertular karena semangat pada pelaut juga tidak boleh luntur dalam pekerjaan agar dapat menghasilkan sesuai dengan yang diinginkan dan kelancaran pada kapal tersebut. Dengan adanya pelaut perusahaan perusahaan negeri ataupun luar negeri bisa berkembang dan memajukan perusahaan tersebut.

Sebuah perusahaan juga ikut andil dalam kemajuan perekonomian daerah atau negara yang ditempatinya. Dengan mengadakan pengiriman ekspor mengakibatkan meningkatnya pendapatan ekonomi negara dan dapat membuka peluang pasar baru di luar negeri menjadi lebih luas dan menyebarkan cakupan pasar pasar lokal saat ini. Tidak lain juga dengan impor, dengan impor kita dapat mendapatkan bahan baku, barang yang jumlahnya terbatas pada negeri atau tidak bisa menghasilkan sendiri. Kegiatan Ekspor dan Impor juga memerlukan Transportasi agar dapat mengantarkan dari daerah awal ke daerah yang ingin dituju, Transportasi sendiri terbagi dalam beberapa matra yakni udara, darat dan laut. Transportasi laut merupakan penhubung antar pulau pulau terpencil di Indonesia saat ini. Seperti Kapal yang dapat menyalurkan juga mengirim sebuah barang dengan melalui laut dapat disebut angkutan laut.

Penghubung dari pulau ke pulau yang dibatasi dengan laut transportasi yang lebih efektif hal ini jika dilihat dari jumlah muatan yang begitu besar lebih di sarankan dengan menggunakan kapal atau transportasi laut. Transportasi laut atau kapal dapat menjadi simpul *konektivitas* antar pulau atau penghubung yang dapat mendorong pertumbuhan ekonomi nasional di

seluruh pelosok Indonesia. Dari uraian dalam pengalaman tersebut, peneliti mengangkat naskah pada penelitian ini dengan judul **“PENCEGAHAN PENYUMBATAN PADA JALUR PEMUATAN DI KAPAL MV. OCEANIC SUCCESS”**.

B. Fokus Penelitian

Fokus Penelitian diperlukan untuk pembatasan pada objek penelitian yang digunakan manfaatnya, dan juga agar peneliti lebih mudah pada banyak data yang di dapatkan dari tempat penelitian saat peneliti melakukan penelitian. Penentuan pada fokus penelitian ini ditunjukkan pada informasi yang di dapatkan berdasarkan permasalahan. Dalam penentuan fokus penelitian ini lebih mengarah ke tingkat informasi yang di angkat. Dimaksudkan supaya membatasi penelitian dalam menentukan data yang tidak relevan maupun data yang relevan. Penelitian ini di fokuskan pada:

1. Penyebab tersumbatnya jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS.
2. Pencegahan penyumbatan pada jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS.

C. Rumusan masalah

Berdasarkan dari latar belakang masalah pada penelitian yang diteliti, peneliti merumuskan masalah seperti berikut :

1. Apakah penyebab tersumbatnya jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS?
2. Bagaimana mencegah penyumbatan pada jalur pemuatan di kapal MV.

OCEANIC SUCCESS?

D. Tujuan penelitian

Tujuan penelitian ini adalah peningkatan pada kesadaran maupun pengetahuan dan kemampuan keselamatan kerja di kapal, khususnya pada waktu pemuatan agar pemuatan dilaksanakan secara aman dan tidak mengalami masalah. Tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui penyebab dari tersumbatnya jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS.
2. Untuk mengetahui tindakan terhadap pencegahan penyumbatan jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Dengan dibuatnya penelitian ini, peneliti memiliki harapan dengan adanya manfaat bagi pembaca maupun pembelajaran tentang pemuatan agar lancar dan terkendali. Mengingat dampak dari penyumbatan jalur pemuatan berbahaya bagi keselamatan kapal, *crew* maupun lingkungan. Dengan ini manfaat dari penelitian adalah:

1. Manfaat Secara Teoritis :
 - a. Bagi Penulis

Menambah wawasan serta pengetahuan dan gambaran dengan melakukan pencegahan sebelum melaksanakan pemuatan agar tidak terjadinya penyumbatan pada jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS.

b. Bagi Institusi

Sebagai sumbangan wawasan dan pengetahuan bagi perkembangan teknologi serta meningkatkan mutu dan kualitas institusi seperti lembaga pendidikan, perusahaan pelayaran dan instansi pemerintah.

c. Bagi Pembaca

Menambah wawasan untuk pembaca tentang seputar hal yang berkaitan dengan peralatan muat dan menambah pengetahuan untuk pembaca khususnya bagi perwira kapal dan perusahaan pelayaran dalam upaya pencegahan terjadinya penyumbatan pada jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS.

2. Manfaat Secara Praktis :

- a. Mengidentifikasi faktor yang menyebabkan terjadinya Penyumbatan di jalur pemuatan serta mendapatkan informasi tentang upaya yang dapat dilakukan dengan melakukan pencegahan pada jalur pemuatan pada kapal MV. OCEANIC SUCCESS.
- b. Sebagai panduan praktis yang dapat dijadikan acuan saat mengalami kesulitan yang dialami oleh peneliti. Dan dapat sebagai perbandingan antara teori yang diberikan oleh kampus dengan praktek yang didapat saat melakukan praktek di kapal MV. OCEANIC SUCCESS.

BAB II

Kajian Teori

A. Deskripsi Teori

Dengan mendukung pembahasan tentang upaya pencegahan penting pada penyumbatan pada jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS, Berikut ini peneliti akan menguraikan beberapa teori yang menjadi acuan dalam penelitian, sehingga hal tersebut berhubungan dengan masalah yang terjadi dalam penelitian serta dapat memberi pemahaman tentang materi yang dibahas berikut ini:

1. Pencegahan

Menurut Yunita (L. Abate, 1990: 10) Pencegahan merupakan suatu proses dari tindakan mencegah, cara atau tindakan menahan supaya sesuatu tidak terjadi.

Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Nasry (2006) yang menjelaskan bahwa pencegahan merupakan tindakan yang dilakukan sebelum kejadian, berdasarkan pada data atau informasi yang bersumber dari hasil analisis epidemiologi atau hasil pengamatan epidemiologi.

2. Penyumbatan

Penyumbatan dapat diartikan proses penutupan yang dapat menghalangi kemajuan atau pencapaian suatu hal. Penyumbatan dan hambatan memiliki persamaan, Menurut Oemar (1992: 72) Hambatan adalah segala sesuatu yang merintang, menghalangi atau menghambat

yang ditemui manusia maupun individu dalam kehidupannya sehari-hari, sehingga menimbulkan hambatan bagi individu yang menjalani untuk mencapai tujuan.

Penyumbatan pada kapal sistem pemuatan semen dalam bentuk curah di kapal MV. OCEANIC SUCCESS ini penyebabnya adalah karena tersumbatnya jalur pemuatan pada kapal dan kurangnya kemampuan daya hisap yang berasal dari alat bongkar muat terhadap material muatan semen melalui pipa *loading* yang merupakan pipa penghubung kapal antara *conveyor* menuju tempat penampungan kapal atau palka. Berdasarkan hasil penelitian langsung penyumbatan yang terjadi di kapal semen curah yaitu berhentinya aliran muatan dari manifold menuju ke palka karena kurangnya kinerja dari alat bongkar muat yang dihasilkan untuk menghisap material semen, adapun banyaknya bongkahan bongkahan semen yang sudah menjadi batu pada pipa material menuju palka.

3. Jalur Pemuatan

Jalur pemuatan merupakan alat bantu yang dimiliki kapal semen curah MV.OCEANIC SUCCESS saat melaksanakan kegiatan pemuatan, yang Menurut Suyono (2003: 30) Pemuatan adalah suatu pekerjaan baik memindahkan barang atau memuat barang dari *jetty* dermaga ke atas kapal atau dari tongkang ke atas kapal atau dari truk ke atas kapal sampai dengan tersusun dalam kapal dengan menggunakan alat bantu yaitu Derek kapal atau juga menggunakan derek darurat.

Menurut Sasono (2012: 131) kegiatan bongkar muat adalah kegiatan membongkar impor barang dan atau suatu barang baik dalam pulau atau interinsuler dari atas kapal dengan menggunakan *crane* maupun *sling* kapal menuju daratan terdekat dari kapal, atau disebut juga dermaga, kemudian dari dermaga dapat menggunakan lori maupun *forklift* atau kereta dorong, lalu adminisator pelabuhan menata dan memasukkan ke dalam gudang yang telah di tunjuk. Sementara kegiatan muat adalah sebaliknya.

Proses pemuatan di kapal curah semen ini sangatlah berbeda dengan kapal kapal curah lainnya. Cara pemuatannya pun melalui *conveyor* yaitu dengan cara memasukkan atau menempelkan *conveyor* dari darat lalu dihubungkan dengan *mechanical loading*, hal ini sebagai penghubung yang mengalirkan cargo dari darat menuju kapal. Setelah cargo mengalir menuju *mechanical loading* lalu muatan tersebut mengalir menuju ke *distribute tank* yang berguna sebagai wadah sebelum muatan di bagikan menuju ke palka palka yang di tentukan. Setelah cargo di *distribute tank* cargo semen di bagikan dengan media perantara yang dimiliki kapal atau *line loading* supaya muatan semen tersebut dapat menuju palka. Dibalik dari jalur pemuatan yang tersedia di Deck kapal juga ada alat sebagai penghisap supaya muatan tersebut dapat mengalir dengan cepat yaitu dengan alat yang bernama *Loading Turbo Blower*.

Adapun alat alat penunjang yang berguna sebagai penunjang dan mempermudah dalam proses pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS antara lain :

a. *Reducer*

Reducer adalah alat koneksi antara pipa dan selang kapal atau pipa berukuran kecil yang kedua ujung atau sisinya yang ukurannya tidak sama. Sebuah *Reducer* dapat digunakan sebagai penghubung antara *manifold* dengan *loading arm*.



Gambar 2.1 *Reducer*

Sumber : Dokumen Pribadi

b. *Flexibel Hose*

Flexibel Hose Adalah selang penghubung antara kapal dengan darat maupun sebaliknya supaya dapat mengirim semen.



Gambar 2.2 *Flexibel Hose*

Sumber : Dokumen Pribadi

c. *Pneumatic Loading*

Pipe Pneumatic Loading dalam segi fisik sangat sama dengan *pipe line Discharge* (tempatnya berbeda) dan guna dari pipa ini adalah menyalurkan dari silo (darat) ke kapal.



Gambar 2.3 *Pneumatic Loading*

Sumber : Dokumen Pribadi

d. *Mechanical Loading*

Berbeda dengan *Pneumatic Loading*, *Mechanical Loading* adalah proses muat dengan menggunakan gaya gravitasi, sedangkan *Pneumatic Loading* adalah proses muat dengan menggunakan tekanan angin di dorong dan dihisap.



Gambar 2.4 *Mechanical Loading*

Sumber : Dokumen Pribadi

e. *Distribute Tank*

Distribute Tank merupakan Sebuah tempat untuk menampung semen yang akan menyalurkan semen ke palka.



Gambar 2.5 *Distribute Tank*

Sumber : Dokumen Pribadi

f. *Line Loading / Canal Loading*

Line Loading adalah Jalur muat atau saluran pipa yang membawa semen dari *Distribute Tank* ke *Palka* .



Gambar 2.6 *Line Loading / Canal Loading*

Sumber : Dokumen Pribadi

g. *Palka*

Menurut ES Hadi (2012: 69) Palka adalah sebuah atau beberapa bangunan ruangan dibawah *deck (under deck)* yang di isolir juga disekat secara kedap air antara ruang yang satu dengan ruang lainnya, demikian rupa sesuai dengan jenis muatan pokoknya sehingga dapat di pergunakan sebagai ruang muat yang spesifik .



Gambar 2.7 Palka

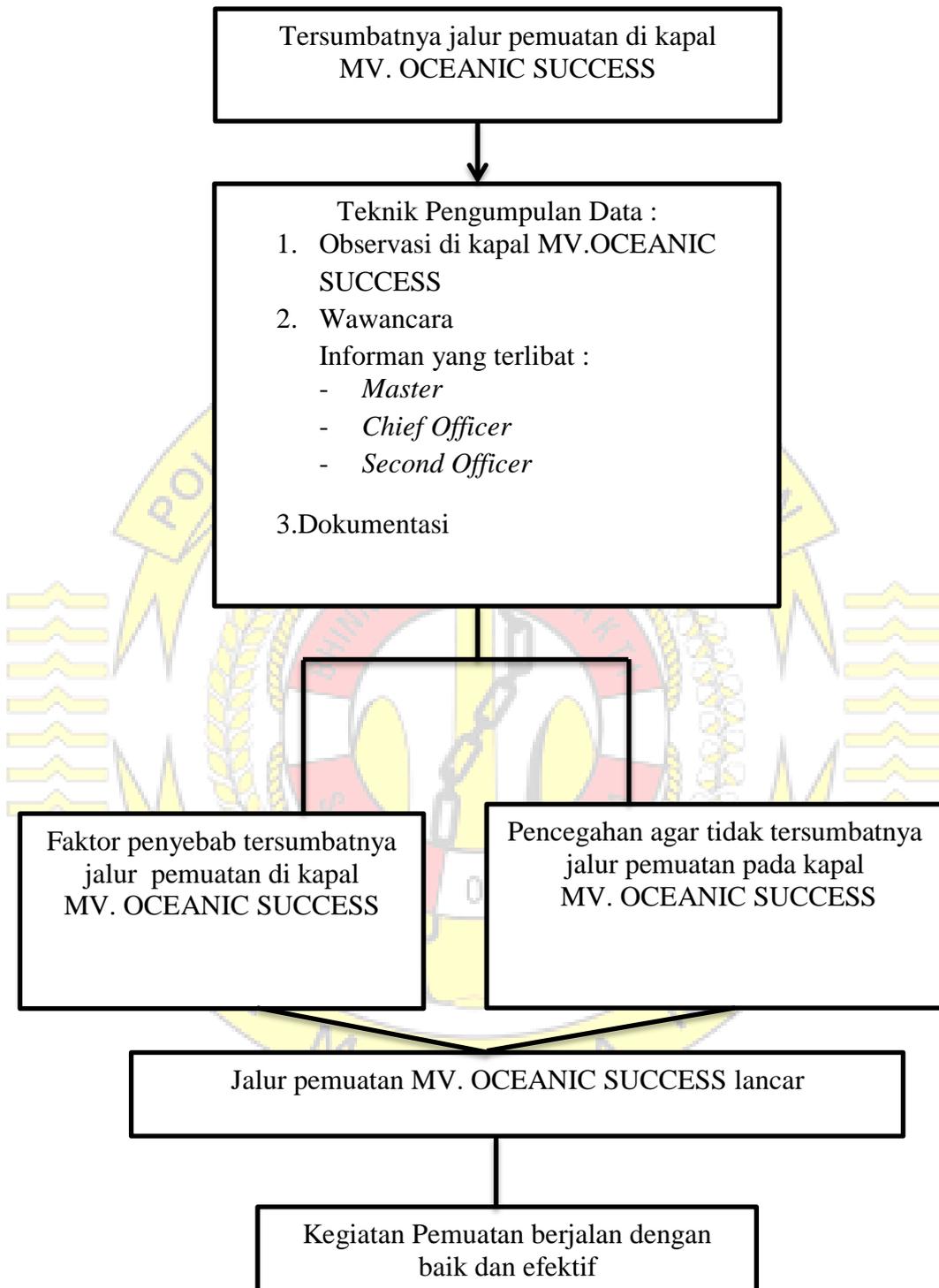
Sumber : Dokumen Pribadi

h. *Bebicon*

Bebicon adalah kompresor yang adalah sebuah alat yang bertekanan dengan cara menghisap dan memampatkan udara tersebut kemudian di simpan di dalam bejana udara untuk di suplai kepada jalur pemuatan



B. Kerangka Penelitian



Gambar 2.8

Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

Pencegahan penyumbatan pada jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS dilaksanakan guna memperlancar kegiatan bongkar muat semen di kapal MV. OCEANIC SUCCESS. Kegiatan bongkar muat pada pelaksanaannya masih terdapat hambatan, baik dari alatnya maupun dari manusianya. Selain itu pula terdapat beberapa pencegahan yang dapat dilakukan untuk mencegah penyumbatan pada jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS. Berikut adalah simpulan dari hasil penelitian:

1. Penyebab dari penyumbatan pada jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS antara lain adalah keterbatasannya waktu untuk melaksanakan perawatan alat bongkar muat di kapal semen curah MV. OCEANIC SUCCESS akibat dari terkendalanya tugas dan tanggung jawab lain yang dimiliki dari masing-masing *crew*, keterbatasannya jumlah *crew* kapal di MV. OCEANIC SUCCESS untuk melaksanakan perawatan alat bongkar muat yang dimiliki kapal, dan juga kondisi dari peralatan dan *spare part* yang rusak dan kurang memenuhi baik karena penggunaan dan pemakaian.
2. Pencegahan penyumbatan pada jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS dapat dilakukan berbagai cara yaitu dengan memberikan familiarisasi dan sosialisasi kepada *crew* yang akan melaksanakan *hand over*, pelaksanaan perawatan harus sesuai dengan prosedur perawatan

dan juga penyediaan peralatan dan *spare part* yang sesuai dengan yang dibutuhkan supaya kegiatan bongkar muat di kapal MV. OCEANIC SUCCESS lancar dan seperti yang diinginkan.

B. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini dilakukan peneliti menggunakan metode kualitatif dan juga sebuah data primer yang diambil langsung dengan peneliti tanpa melalui adanya perantara. Keterbatasan penelitian ini diantaranya meliputi subjektivitas yang ada pada penelitian. Cara menguranginya maka dilakukanlah sebuah proses triangulasi, antara lain dengan triangulasi teknik dan sumber. Triangulasi teknik dilakukan dengan cara melakukan double check yaitu menggunakan fakta dari informan yang berbeda dan dari hasil penelitiannya, Sedangkan dari triangulasi sumber menggali kebenaran dari informasi tertentu dari beberapa sumber antara lain seperti arsip, dokumen dan hasil observasi, sedangkan hasil wawancara dan dengan melakukan wawancara lebih dari satu narasumber yang dianggap oleh peneliti mempunyai sudut pandang yang tidak sama.

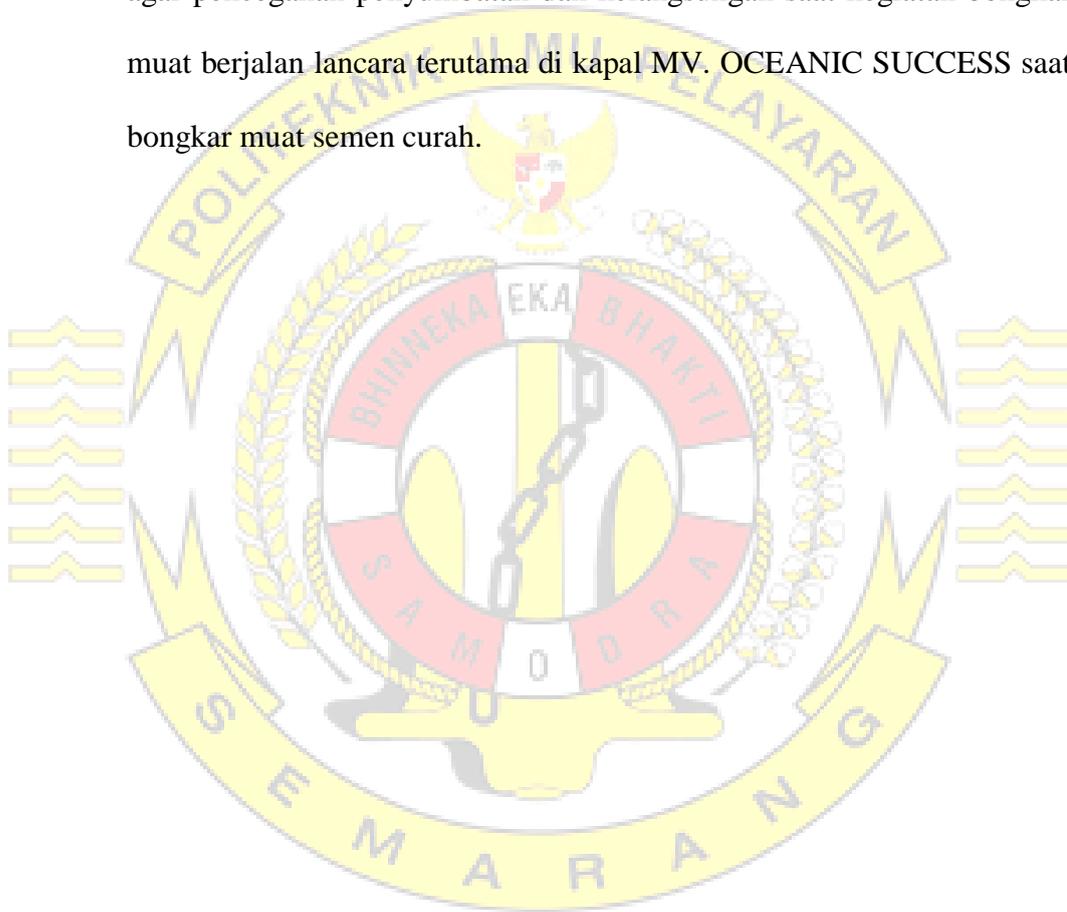
C. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang sudah disusun oleh peneliti, peneliti memberikan saran agar dapat diharapkan mampu memberikan masukan yang berhubungan dengan pencegahan tersumbatnya jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS. Berikut ini adalah saran dari peneliti:

1. Sebaiknya pelaksanaan perawatan dari alat bongkar muat dapat diatur dengan waktu yang sesuai dengan jumlah *crew* serta penyediaan dari

peralatan atau *spare part* nya memenuhi dan tepat waktu saat akan diganti sehingga tidak terjadi penyumbatan pada jalur pemuatan saat kegiatan bongkar muat berlangsung.

2. Sebaiknya pencegahan yang didapat oleh peneliti dalam penelitian ini dapat dijadikan referensi dalam melaksanakan perawatan bongkar muat agar pencegahan penyumbatan dan kelangsungan saat kegiatan bongkar muat berjalan lancar terutama di kapal MV. OCEANIC SUCCESS saat bongkar muat semen curah.



DAFTAR PUSTAKA

- Akbar, F. Y., & Saifi, M. (2018). Analisis Sistem Akuntansi Persediaan Bahan Baku Dalam Upaya Mendukung Pengendalian Intern (Studi kasus pada PT. Semen Bosowa Banyuwangi). *Skripsi. Malang: Universitas Brawijaya Malang.*
- Afifuddin. B. A. S & Saebani B. A. (2009). *Metodologi penelitian kualitatif. Bandung: Pustaka Setia.*
- Arikunto, S. (2006). *Metode Penelitian Suatu Tinjauan Praktek.* Jakarta: Penerbit Rineka Cipta.
- Arikunto, S. (2009). *Manajemen Penelitian:* Jakarta: Rineka Cipta. Anjaryani, WD.
- Arikunto, s. (2019). *Prosedur Penelitian.* Jakarta: Rineka Cipta.
- Galuh, R. S. (2019). *Pelaksanaan Bongkar Muat Peti Kemas Menggunakan Crane Kapal Pada Km. Oriental Silver* (Doctoral Dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang).
- Hadi, E. S., Manik, P., & Juwanto, J. (2012), Analisa Performance Kapal Ikan Tradisional Km. Rizky Mina Abadi Dengan Adanya Modifikasi Palka Ikan Berinsulasi Polyurethane. *Kapal: Jurnal Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Kelautan*, 9(2), 68-73. <https://doi.org/10.14710/kpl.v9i2.4391>
- Hadi, Sutrisno. (2012). *Metodologi research.* Yogyakarta: Andi Offset.
- Hasanudin, F. N. (2020). Desain Kapal Bulk Carrier Guna Pemenuhan Kebutuhan Batubara PLTU Sudimoro Pacitan. *JURNAL TEKNIK ITS Vol. 9, No. 1, 2.*

- Moleong, L. J. (2004). *Metodologi penelitian kualitatif*, (Bandung: PT. Remaja Rosdakarya) hal. 112.
- Moleong, L. J. (2005). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Rosdakarya.
- Mukhtar, P. D., & Pd, M. (2013). *Metode praktis penelitian deskriptif kualitatif*. Jakarta: GP Press Group.
- Nurchahyo, H. B., & Tingkat III, A. N. (2020). *Penerapan Pencegahan Pencemaran Laut Oleh Sampah Di Atas Kapal Sesuai Marine Pollution 73/78 Annex V*.
- Oemar Hamalik. (1992) . *Psikologi belajar mengajar*. Bandung: Sinar Baru Algesindo
- Prasetyo, L. (2023). *Pendekatan Organisasi Berbasis Proyek Untuk Sistem Perawatan Cargo Handling Equipment Pada Maritime Autonomous Surface Ship (MASS): Studi Kasus Kapal Pengangkut Semen* (Doctoral dissertation, Institut Teknologi Sepuluh Nopember).
- Rohendi Rohidi, T. (2011). *Metode Penelitian Seni*. Semarang: Cipta Prima Nusantara Semarang.
- Sanjaya,Wina. (2013). *Penelitian Pendidikan, Jenis, Metode dan Prosedur*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Sasono, Herman Budi. (2012). *Manajemen pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*. Yogyakarta : CV Andi Offset.
- Sugiyono, D. (2012). *Metode penelitian pendidikan pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R&D*.
- Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung:

Penerbit Alfabeta

Sugiyono, (2016). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.

Zuldafrial, (2021) *Penelitian Kualitatif*. Surakarta: Yuma Pustaka,89



LAMPIRAN-LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

Crew List MV. OCEANIC SUCCESS

Form 22
IMMIGRATION ACT
(CHAPTER 133)
IMMIGRATION REGULATIONS
CREW LIST

Name of Vessel / Nama Kapal : MV. OCEANIC SUCCESS
 Type of Vessel / Jenis Kapal : 094
 Name of Shipowner / Nama Pemilik Kapal : PT. INDOBARUNA BUKA TRADING
 Date of Arrival / Tanggal Tiba : 20/03/2022
 Date of Departure / Tanggal Berangkat :

Last Port / Pelabuhan Sebelumnya : LHOEKSEMAWE
 Next Port / Pelabuhan Selanjutnya : TELUK BAYUR

No	Name / Nama Kapal	Sex / Jenis Kelamin	Duties on Board / Jabatan	Date of Birth / Tanggal Lahir	Nationality / Kebangsaan	Travel Document No. / No. Buku Perjalanan	Doc. of Travel Expired / Tanggal Berakhir Buku Perjalanan	Seafarer Code / Kode Pelaut	No. PIR	Date of Sign On / Tanggal Sign On	Certificate / Sertifikat Jabatan Pelaut	Certificate No. / No. Sertifikat Jabatan Pelaut
01	BATMADJAJA	M	Master	26-Dec-1966	Indonesia	F 250423	12-Dec-2022	6200124630	AL524/951/21/ST/TK/2021	14-Nov-2021	ANT - I	6200124630/10215
02	YANSENS KABAYA	M	Chief Officer	12-Feb-1983	Indonesia	F 203559	23-Jan-2024	6200410048	PK201/917/NSOP/TK/2022	27-Feb-2022	ANT - II	6200410048/20319
03	YOHANIS EFFRON	M	2nd Officer	18-Nov-1986	Indonesia	G 038754	21-Jan-2024	6200399954	PK201/21/NSOP/TK/2021	6-Dec-2021	ANT - III	6200399954/400117
04	WINNIH IKAWAN	M	3rd Officer	10-Jul-1985	Indonesia	E 113000	18-Nov-2023	6201015383	AL524/148/10/ST/TK/2021	4-Oct-2021	ANT - III	6201015383/180119
05	AGUS SLAMET HARJANTO	M	Radio Officer	21-Aug-1971	Indonesia	F 191918	25-Nov-2022	6201023881	PK201/15/NSOP/TK/2021	14-Oct-2021	SRE - II	1371/SRE-4/77/NOV2018
06	MELIYO JASON ANTEMONA	M	Chief Engineer	11-Jan-1964	Indonesia	G 136803	24-Dec-2024	6200065401	AL524/41/10/ST/TK/2022	9-Feb-2022	ANT - I	6200065401/10214
07	DULANTO PANULTAN	M	2nd Engineer	1-Jul-1986	Indonesia	G 104875	10-Sep-2023	6200252995	PK201/28/22/NSOP/TK/2021	6-Dec-2021	ANT - II	6200252995/270215
08	IUSTEN TAMBUKAN	M	3rd Engineer	20-Dec-1983	Indonesia	G 103460	24-Nov-2024	6200105064	AL524/51/10/ST/TK/2021	21-Oct-2021	ANT - III	6200105064/530415
09	MUHAMMAD AWALUDIN KHOR	M	4th Engineer	15-Mar-1995	Indonesia	O 075177	18-Jun-2022	6211552075	AL524/51/10/ST/TK/2022	25-Jan-2022	ANT - II	6211552075/212021
10	JARI JUMARRADI	M	Electrician	26-Nov-1976	Indonesia	E 085544	13-May-2023	6200396981	AL524/51/10/ST/TK/2023	25-Jan-2022	ETG	6200396981/10319
11	HARONO HANDEKO	M	Boatman	24-Feb-1985	Indonesia	G 010233	15-Sep-2023	6200204764	PK201/27/19/NSOP/TK/2022	5-Jan-2022	RASO	6200204764/440217
12	KEP KAKALI	M	Q.M	11-Jan-1989	Indonesia	G 022653	13-Jan-2024	6211401497	AL524/11/11/ST/TK/2021	15-Mar-2021	RASO	6211401497/420718
13	EKO SUSILO	M	Q.M	1-Apr-1990	Indonesia	E 037184	10-Jul-2022	6201194310	AL524/66/10/ST/TK/2021	16-Jun-2021	RASO	6201194310/420216
14	EKO SUSILO	M	Eng. Foreman	17-Jan-1982	Indonesia	E 137916	5-Dec-2023	6201072047	AL524/950/11/ST/TK/2021	14-Nov-2021	ANT - V	6201072047/350217
15	BAWIBANG EKA PAWITRA	M	Other	27-May-1997	Indonesia	E 117415	15-Sep-2023	6211596962	AL524/66/10/ST/TK/2021	18-Jun-2021	RASO	6211596962/420220
16	MUHAMMAD ALIF Hidayatullah	M	Cook	22-Aug-2000	Indonesia	F 034553	21-Aug-2022	6211172639	PK201/27/21/NSOP/TK/2022	5-Jan-2022	RPMWE	6211172639/355121
17	ASRI GOCHE	M	Cook	24-Mar-1955	Indonesia	G 103882	11-Feb-2025	6200192958	PK201/21/10/NSOP/TK/2022	27-Feb-2022	BST	6200192958/18117
18	INTONIA RAI NURIANA	M	Deck Cadet	7-May-1972	Indonesia	G 011340	9-Nov-2023	6200017112	AL524/14/10/ST/TK/2021	17-Feb-2022	BST	6200017112/330218
19	ADITYA RAMADHAN WICAKSANA	M	Deck Cadet	17-Nov-2001	Indonesia	G 059351	19-Apr-2024	6212016191	AL524/13/10/NSOP/TK/2022	4-Oct-2021	BST	6212016191/101320
20	RAMHAT HIDAYAT	M	Deck Cadet	29-Dec-1999	Indonesia	G 062895	10-May-2024	6211936017	-	4-Oct-2021	BST	6211936017/201319
21	JULUK SUNDORO	M	Engine Cadet	9-Aug-1996	Indonesia	F 301933	20-May-2023	6212011474	-	25-Jun-2023	BST	6212011474/102020
Total Crews / Total Awak :				21								

Acknowledge



Date : 20/03/2022
 CAPT. BATMADJAJA
 Master

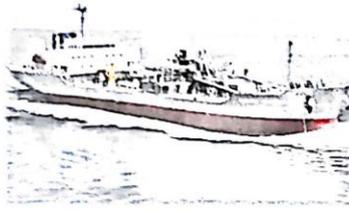
LAMPIRAN 2

SHIP PARTICULAR



PT INDOBARUNA BULK TRANSPORT

Operational Office : Jl. Tengkol No. 5, Tanjung Priok, Jakarta 14310 ; Phone : +62 21-5700240 ; Fax : +62 21-5700241
E-mail : ibt@indobaruna.com , michael.liskarto@indobaruna.com



SHIP PARTICULARS	
Name of Vessel	M.V. Oceanic Success
Port Of Registry / Flag	Jakarta / Indonesia
O W N E R S	PT Indobaruna Bulk Transport
Ship Builder	Fukuoka Shipbuilding Co., Ltd
Type Of Vessel	Cement Carrier
Classification Society	NK
I M O No.	9749817
E-Mail Address	oceanic.success@signature3.net
Hull No.	F-1310
MMSI No.	525 019 683
I M N No.	452503569
Length Over All	109.00 M
LBP x BM x DM	106.22 M x 23.80 M x 9.00 M
Deadweight / Summer Draft	9,636.87 MT / 8.518 M
T.P.C. At Summer	23.81
DWCC	Abt 9,200 MT
Displacement	13,205.81 MT
Lightship	3,569.14 MT
Gross Tonnage / Nett Tonnage	6,943 / 2,178
Propeller	1 (one), 4 Blades FPP
Shafting	Sea Water Cooling
Number Of Cargo Hold	8 (eight) Holds
Grain Capacity Of Cargo Hold	+/- 7,900.00 CuM with Ullage 0.40 M
Cargo Capacity	Abt 9,200 MT
Ballast Capacity	3,160.70 M3
Fresh Water Capacity	381.96 M3
IFO Capacity 180cst	282.22 M3
MDO Capacity	109.46 M3
On Ballast	
Maximum Total Air Draft	19.00 M
Manifold Air Draft	11.80 M & 13.20 M
Mechanical Loading	
Distance Manifold From Ahead	53.00 M
Discharge Mechanical Position	Port Side / Starboard Side
Loading Pneumatic / Pipe Diameter	16" (P/S)
Distance From Ahead	56.60 M

	DESCRIPTION	CONSUMPTION
Main Engine	1 (one) Set Daihatsu - 8DCM-32 eF, out put 3,900 KW / 750 RPM	Abt 11.00 MT / Day - MFO 180 Cst Speed abt 11.00 Knots
Auxiliary Engine	3 x Daihatsu - 6 DL - 16 Az x 400 KW x 1200 RPM	1 Unit = Abt 1.37 MT / Day - MGO
AC Generator	Nishisiba Electric Co. Ltd 360 KW x 450 V x 60 Hz x 3 ø	
Emergency Generator	Mitsui Sozen - 65 KVA x 450 V x 60 Hz x 3 ø	Abt 0.5 MT / Day - MGO
Cargo Compressor	2 x IHI Turbo Compressor Type I36A3, Capacity 250 M3/Mnt Coupled with Main Engine	
Loading Operation	Vessel is equipped with Mechanical/Gravity Loading at rate up to max 1,000 tph. Vessel has 2 (two) mechanical loading manifold (port side & starboard side). Manifold dimension ID 900 mm, OD 1,030 mm & PCD 970 mm. Airdraft on ballast 13.20 M (reach from ship side 1.15 M). Airdraft on ballast 11.80 M (reach from ship side 9.00 M). Position 45 M from bow. Vessel is equipped with Pneumatic Loading at rate up to max 1,000 tph via 2 x 16" pipe. Depends on shore pneumatic equipment loading. Vessel has 2 (two) lines pneumatic loading (port side & starboard side). Flange dimension ID 420 mm, OD 560 mm & PCD 520 mm. Height above main deck 1.50 M. Position 54.6 M from bow.	Abt 2.74 MT / Day - MGO Abt 2.74 MT / Day - MGO
Unloading Operation	By 2 (two) lines Pneumatic Diameter 14" In P/S connection to shore independent line of total length 250 mtr Horizontal and 35 mtr Vertical with three 90 degree bends rate up to max 1,000 tph, Excl. Stripping time and unloading rate depends on shore pipe line configuration and silo dust collector capacity. Flange dimension ID 380 mm, OD 500 mm & PCD 460 mm. Height above main deck 1.60 M. Position 51 M from bow. If pneumatic unloading rate about 600 TPH to 2 (two) lines.	Abt 13.95 MT / Day - MFO 180 Cst + abt 4.11 MT / Day - MGO Abt 13.95 MT / Day - MFO 180 Cst + abt 2.74 MT / Day - MGO

*Details Given With Good Faith But Without Guarantee *

LAMPIRAN 3

SHIP/ShORE SAFETY CHECKLIST

Ship/Shore Safety Checklist
Loading or Discharging Cement Carriers

Ship's Name MV. OCEANIC SUCCESS
 Date Mar 30th, 2022
 Port Teluk Bayur -
 Terminal / Quay DST

Loading Discharging

Available depth of water in berth 10 M
 Minimum Air draught _____
 Arrival Draught Fwd: 2.64 m/Aft: 4.41 m (read/calculated)
 Length of the vessel 109.9 M Air draught _____
 Calculated departure draught: Fwd: 6.26 m Aft: 6.82 m
 Air draught _____

The Master is responsible at all times for the safe loading and unloading of the ship, details of which should be confirmed to the Terminal in the form of a loading or unloading plan. In addition the Master should ensure that the checklist is completed in consultation with the terminal before loading or unloading is commenced.

The Master and Terminal manager, or their representatives, should complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively and the boxes ticked. If this is not possible, the reason should be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write 'N/A', explaining why if appropriate.

1 Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? SHIP TERMINAL

* The term air draught should be construed carefully; if the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height for passing under bridges, while on the berth it usually refers to the height available or required under the loader.

2 Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside?

3 In emergency, is the ship able to leave the berth at any time?

4 Is there safe access between the ship and the wharf? Tended by Ship/Terminal (cross out the appropriate)

5 Is the agreed ship/terminal communications system operative?

Communication Method VHF RADIO

Language Indonesia
 Radio channels/phone numbers 150.275 Mhz

6 Are the liaison contact persons during operations positively identified?

Ship contact persons CHIEF OFFICER or DUTY OFFICER

Shore contact person(s) _____

Location 100 Mtr

7 Are adequate crew on board, and adequate staff in Terminal, for emergency?

8 Have any bunkering operations been advised and agreed?

9 Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed?

10 Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operations (including cargo spillage) been agreed?

11 Has the ship been provided with copies of port and Terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services?

12 Has the Terminal informed the Master about scheduled Health & Safety Inspection prior arrival and the inspection accepted/rejected by the Master?

13 Terminal confirmed to the vessel (by radio or any other means) that berth clear from all obstructions and has sufficient fenders in good condition, lighting is adequate. Mooring Team ready, furnished with PPE, briefed/instructed about possible risks involved and trained accordingly.

14 Have the loading rate for mechanical/pneumatical loading or pneumatical discharging been passed to the ship/terminal?

Loader No. _____ Rate tonnes/hr _____

No. of loading lines _____ tonnes/hr/line _____

No. of discharging lines 1 & 2 _____ tonnes/hr/line 1,000 tph

* ship achievable Unloading rate max. 4,000 tph

15 Has a loading/unloading plan been calculated for all stages of loading/deballasting or unloading/ballasting?

16 Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked?

17 Has the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and the method and extent been agreed?

18 Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it will be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up?

19 Have the intended procedures and time for stripping and/or sweeping of cargo holds while unloading, been explained to the Terminal and accepted?

20 Have the procedures to adjust the final trim of the loading ship been decided and agreed?

Tonnage held by the ship system 75 MT / 15 MIN

21 Has the terminal been advised of the time required for ship to prepare for sea, on completion of cargo work?

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

Time: 1548 LT Date: Mar 30th, 2022

For Ship OCEANIC SUCCESS For Terminal _____ (signature)

Printed name MV. OCEANIC SUCCESS Printed name _____

Rank CHIEF OFFICER Position/Title _____

Distribution: Original - for the Vessel, 1st Copy - for Terminal

LAMPIRAN 4

CHECKLIST PRE LOAD

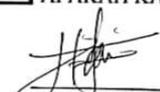

PT. INDOBARUNA BULK TRANSPORT
 PERUSAHAAN PELAYARAN

Jl. Tongkol No. 5, Tanjung Priok Jakarta 14310, Indonesia
 Phone : (62-21) 4301228 (Hunting), 4371189 – 4300054, Fax. : (62-21) 4371227
 Telex : 64063 IBT IA, Cable Address : Bulktrans, Email : ibt@cbn.net.id

DAFTAR PEMERIKSAAN – PERSIAPAN MUAT
CHEK LIST PRE LOADING

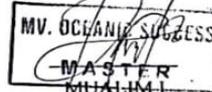
NAMA KAPAL : MV.OCEANIC SUCCESS TANGGAL : 30-03-2022
NAMA PEL/VOY : TL.BAYUR/VOY.220 DIPERIKSA OLEH : MUALIM I

1. APAKAH SUDAH MINTA POWER PANEL CCR KE MASINIS JAGA
2. APAKAH PILIHAN MENU LOADING DI THOUCH SCREEN SESUAI MECHANICAL LOADING ATAU PNEUMATIC LOADING
3. APAKAH HOSE LOADING:MECHANICAL/FLEKSIBLE HOSE SUDAH DIPASANG
4. APAKAH VENTILASI BAG FILTER N01 & 2 SUDAH DIBUKA
5. APAKAH COMPRESSOR CONTROL SUDAH SESUAI TEKANAN 8-9 KG
6. APAKAH VALVE-VALVE DUMPER PALKA SUDAH DITEST DAN BEKERJA NORMAL
7. APAKAH BLOWER LOADING BEKERJA NORMAL
8. APAKAH MANHOLE-MANHOLE PALKA TERTUTUP RAPAT
9. APAKAH CARGO YANG AKAN DIMUAT SESUAI STOWAGE PLAN
10. APAKAH SUDAH ADA KOMUNIKASI DENGAN PIHAK DARAT MENGENAI KESIAPAN PERALATAN MUAT DAN JENIS MUATAN SESUAI DSDR
11. APAKAH TIDAK ADA KEBOCORAN SAAT LOADING DIMULAI/SAAT BLOWING
12. APAKAH KAPAL SUDAH SIAP UNTUK MELAKSANAKAN PEMUATAN


 ELECTRICIAN


 MASINIS JAGA


 MUALIM JAGA



LAMPIRAN 5

TIME SHEET



PT. INDOBARUNA BULK TRANSPORT
PERUSAHAAN PELAYARAN

TIME SHEET

LOADING AT PORT OF TELUK BAYUR - VOY.220

NAME OF VESSEL / CALL SIGN : MV OCEANIC SUCCESS / YBKQ2
VOYAGE : 220
PORT OF LOADING : TELUK BAYUR - INDONESIA
PORT OF DISCHARGE : LHKSEUMAWE, BELAWAN
QUANTITY OF CARGO PER B/L : 9,224.861 MT PCC (EZPRO) & OPC (ULTRAPRO)
ARRIVAL AT PILOT STATION : 30 Mar 2022 at 10 42 LT
ANCHORAGE : 30 Mar 2022 at 10 48 LT
ALLONGSIDE / ALL FAST : 30 Mar 2022 at 15 48 LT
NOTICE OF READINESS TENDERED : 30 Mar 2022 at 10 42 LT
NOTICE OF READINESS ACCEPTED : 30 Mar 2022 at 15 48 LT
COMMENCED LOADING : 30 Mar 2022 at 17 00 LT
COMPLETED LOADING : 1 Apr 2022 at 3 30 LT

WORKING RECORD

DATE	WEATHER	WORKING TIME	DESCRIPTION
30 Mar 2022	Cloudy	10:12 LT	OHN
		10:42 LT	SBE / EOSV / NOR
		10:48 LT	Dropped anchor S/B 3 shackle i/w,
		12:00 LT	F.W.E
		12:15 LT - 12:40 LT	Quarantine clearance
		12:40 LT - 14:00 LT	Dropped anchor at Teluk Bayur anchorage, waiting instruction for berthing from Agent
		14:00 LT	OHN
		14:48 LT	SBE
		14:48 LT	Heave up anchor
		14:52 LT	Anchor up
		15:12 LT	Pilot on board
		15:15 LT	Tug lines fasted (F) TB Bima X
		15:16 LT	Tug lines fasted (A) TB Teluk Bayur I
		15:32 LT	First line to shore
		15:48 LT	In position
		15:48 LT	F.W.E / Pilot off / Tug line off
		15:48 LT	Gangway down
15:48 LT	Initial draft survey		
16:20 LT	Conveyor loading connected		
17:00 LT	Commenced Loading cargo cement type Ultrapro/OPC (Shore on duty Mr. Heru P) (Ship Loading Rate available max 1.000 Tph)		
31-Mar-22	Cloudy	0:00 LT	Nonstop loading activity Ultrapro/OPC
		12:35 LT	Completed loading Cement type Ultrapro/OPC (Shore On Duty Mr.Zulkarnaeni)
		12:35 LT	Intermediated Draft Survey Type Ultrapro/OPC (Cargo OPC = 3023,724 mt)
		12:50 LT	Conveyor disconnected
		13:30 LT	OHN (Shifting to alongside at Jetty DSB SP Teluk Bayur)
		14:18 LT	SBE / POB
		14:20 LT	Tug lines fasted (F/A)
		14:23 LT	Single Up
		14:25 LT	Cast Off from Jetty DUKS
		14:35 LT	First line to shore at Jetty DSB SP
		14:48 LT	Inposition / FEW / Pilot Off / Tug Line Off
15:25 LT	Conveyor loading connected		
15:55 LT	Commenced Loading cargo cement type Ezpro/PCC (Shore On Duty Mr. Zulkarnaeni) (Ship Loading Rate available max 1.000 Tph)		
1-Apr-22	Cloudy	15:55 LT	Nonstop loading activity
		0:00 LT	Nonstop loading activity
		3:30 LT	Completed loading Cement type Ezpro/PCC (Shore On Duty Mr.Nasrul)
		3:30 LT	Final Draft Survey
		3:40 LT	Conveyor disconnected
			CARGO LOADING AS PER FINAL DRAFT SURVEY :
			- Cargo for Belawan SBA = 3,023.724 MT (OPC / Ultrapro)
			- Cargo for Belawan SBA = 5,001.137 MT (PCC / Ezpro)
			- Cargo for Lhokseumawe SBA = 1,200.000 MT (PCC / Ezpro)
			- TOTAL = 9,224.861 MT

We hereby certify that the above is true and correct
REMARKS : - No delay on Ship's account

[Signature]
Master of MV Oceanic Success

LAMPIRAN 6

BERITA ACARA PEMUATAN



PT. INDOBARUNA BULK TRANSPORT
PERUSAHAAN PELAYARAN

Jl. Tongkol No. 5, Tanjung Priok Jakarta 14310, Indonesia
Phone : (62-21) 4301228 (Hunting), 4371189 – 4300054, Fax. : (62-21) 4371227

BERITA ACARA PEMUATAN
MV. OCEANIC SUCCESS - VOY. 220/2022

Pelabuhan muat : TELUK BAYUR – Indonesia
Voyage No : 220
Kapal sandar : 30 Mar 2022 Jam. 15:48 LT
Mulai muat : 30 Mar 2022 Jam. 17:00 LT
Selesai muat : 01 Apr 2022 Jam. 03.30 LT
Jenis muatan : CEMENT IN BULK (Ezpro/PCC & Ultrapro/OPC)
Pelabuhan bongkar : Lhokseumawe & Belawan

Total muatan yang diterima dari Silo darat sesuai draft survey, sbb :

- Cement type OPC	:	3.023,724 MT
- Cement type PCC	:	6.201,137 MT
Total	:	9.224,861 MT

Pelabuhan Bongkar sesuai DSDR 31/03/2022, sbb :

- Belawan (SBA)	:	3.023,724 MT (OPC)
- Belawan (SBA)	:	5.001,137 MT (PCC)
- Lhokseumawe (SBA)	:	1.200,000 MT (PCC)
Total	:	9.224,861 MT (PCC & OPC)

Demikian Berita Acara Pemuatan ini dibuat dengan sebenarnya.

Teluk Bayur, 01 April 2022
MV. OCEANIC SUCCESS

MV. OCEANIC SUCCESS
MASTER
Capt. Hinto M.A.
Nakhoda

LAMPIRAN 8

DOKUMENTASI WAWANCARA



LAMPIRAN 9

CHECKLIST PENGENALAN KAPAL



Versi: 1.3

Checklist Pengenalan Kapal		Ada/Tdk
Nama Lengkap : ADITYA RAMADHANI W		Jabatan : CADET DECK
Sign On, Tgl : 4 OKTOBER 2021		
Seaman Book, Tgl Expired : 19. APRIL 2024..... No : 6. 059351.....		
Passport, Tgl Expired : 28. APRIL 2026..... No : 67541183.....		
Jazah & Sertifikat : (lingkari sesuai yg ada / dipunyai).		✓
a. ANT I / ATT I / ANT II / ATT II / ANT III / ATT III / PRE II / LAINNYA		
b. BST / AFF / MC / MFA / SCRB / RS & ARPA S / GOC-GMDSS / ROC-GMDSS / TFC / OTT		
c. Medical Sertifikat, Tgl Expired : 11. MEI 2023.....		
PERTANYAAN - PERTANYAAN		Ya/Tdk
1	Sudahkah anda melengkapi inspeksi pengenalan kapal secara umum dgn crew yg diganti sesuai dgn Chapter VI-STCW :	Ya
	Tehnik penyelamatan diri, pencegahan kebakaran & teknik pemadaman kebakaran, P3K & Keselamatan pribadi & tanggung jawab social.	Ya
2	Apakah anda mengenal Sistem Manajemen Keselamatan, Perusahaan & ISM ?	Ya
3	Apakah anda mengenal semua tanda & prosedur keadaan darurat ?	Ya
4	Anda tahu pada gelombang radio berapa komunikasi "KEADAAN DARURAT"?	Ya
5	Anda tahu Lifeboat mana yg akan dinaiki & Tahu tanggung jawab anda?	Ya
6	Anda mengenal Lifejacket, immersion suit & peralatan pernapasan ELSA ?	Ya
7	Anda tahu letak Fire Station & tugas anda ?	Ya
8	Anda mengenal peraturan pemadam kebakaran diatas kapal ?	Ya
9	Sudahkah anda memahami fungsi & cara mengoperasikan OWS ?	Ya
10	Sudahkah anda memahami cara mengoperasikan Emergency Fire Pump & GS Pump serta Urutan Kran / Valve hingga Hydrant ?	Ya
11	Sudahkah anda memahami prosedur pengoperasian / penggunaan alat pemadam kebakaran jinjing dikapal (Foam / busa, CO2, Chemical, dll) serta kategori kebakarannya ?	Ya
12	Sudahkah anda memahami prosedur pemadaman menggunakan "Fixed CO2 Instalasi" untuk kamar mesin dan palka dan posisi botol dan Actuatoarnya ?	Ya
13	Apakah anda mengetahui cara peluncuran dan pemulihan lifeboat dan liferaft di kapal?	Ya
14	Apakah anda memiliki sertifikat P3k yang berlaku ?	Ya
15	Apakah anda memiliki sertifikat pemadam kebakaran yang masih berlaku ?	Ya
16	Apakah anda memiliki sertifikat lifeboat yang masih berlaku ?	Ya
17	Sudahkah anda membaca dan mengerti kebijakan Perusahaan Tentang Keselamatan Lingkungan, Obat-obatan, & Alkohol ?	Ya
18	Sudahkah anda mengetahui posisi tombol Emergency Alarm di kapal ini ?	Ya
19	Sudahkah anda memahami prosedur sert letak tombol penggunaan Windlass, Winch, Crane/Boom dll serta letak tombol emergency stopnya ?	Ya
20	Sudahkah anda memahami cara menghidupkan/mematikan peralatan sbb : Navigasi, Lampu, Radio, Telegraph dll (untuk Engine Department) ?	Ya
21	Sudahkah anda mengetahui letak tombol/Valve Emergency stop untuk main engine, sistem peranganin (fan), bahan bakar ?	Ya
Tanda Tangan		Tanggal, 4 OKTOBER 2021
 (Capt. Rinto M.A)		 (Aditya Ramadhani W)

** Lihat Lampiran Form 8b

LAMPIRAN 11

Hasil Wawancara dengan *Master* MV. OCEANIC SUCCESS

Hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan captain kapal MV.

OCEANIC SUCCESS pada saat peneliti melakukan prala (praktek laut) adalah sebagai berikut:

Nama : Ratmadjaja

Jabatan : Captain

Kapal : MV. OCEANIC SUCCESS

1. “Bagaimana persiapan pemuatan semen ke kapal MV. OCEANIC SUCCESS”?

Jawab : Persiapan pemuatan ke kapal semen pada kapal MV. OCEANIC SUCCESS yaitu dengan melaksanakan pemasangan conveyor ke manifold yang sudah dibuka pada kapal, juga menghubungi kamar mesin guna mempersiapkan alat pemuatan dan memastikan alat bongkar muat dari kapal.

2. ” Bagaimana proses pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS”?

Jawab : “proses pemuatan kapal semen yaitu dari darat memberikan selang penghubung yang terhubung pada kapal yaitu dengan menempelkan conveyor dengan manifold, setelah muatan sampai ke manifold maka muatan masuk ke central loading

setelah itu muatan melalui jalur pemuatan dan masuk ke palka”.

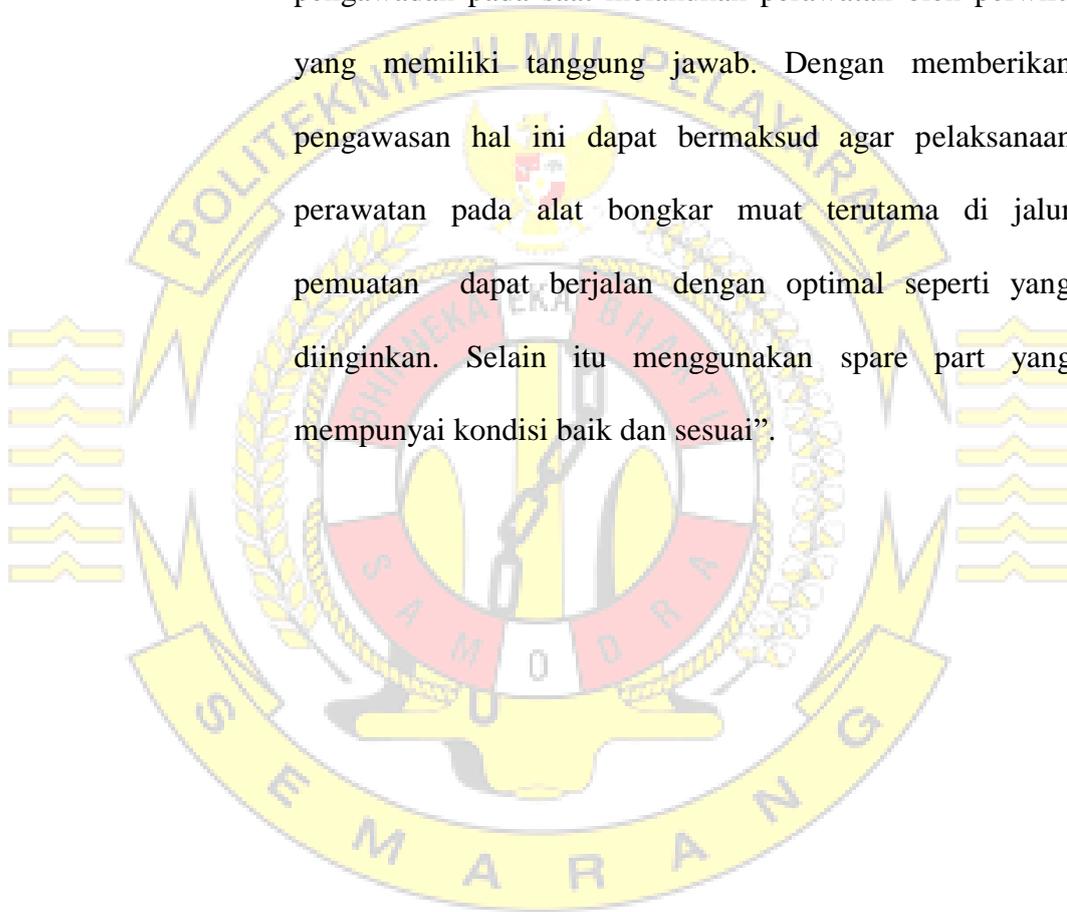
3. “Penyebab penyumbatan pada jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS”?

Jawab : “faktor faktor yang menjadi penyebab dari penyumbatan adalah kurangnya waktu untuk melakukan perawatan karena waktu untuk kerja harus dibagi dengan kegiatan kegiatan lain seperti OHN, perawatan bagian lain di kapal, persiapan kapal sandar dan persiapan kapal lepas sandar, dll. Selain itu hal ini juga disebabkan kurangnya pada jumlah crew kapal yang bekerja di atas kapal dan dari keseluruhan anak buah kapal memiliki tugas tanggung jawab yang cukup banyak. Selain itu dijelaskan juga bahwa faktor penyebab tersumbatnya jalur pemuatan adalah dari kondisi alat bongkar yang tidak optimal maupun pengiriman spare part yang terlambat”.

4. “Bagaimana pencegahan penyumbatan pada jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS”?

Jawab : “Penyumbatan dapat di lakukan pencegahan yaitu dengan meningkatkan perawatan alat bongkar muat pada kapal MV. OCEANIC SUCCESS antara lain dengan memberikan familiarisasi dan pembekalan crew baru yang akan menggantikan crew lama yang akan melakukan pergantian

atau hand over jabatan yang belum dapat memahami pelaksanaan perawatan alat bongkar muat di kapal MV. OCEANIC SUCCESS. Hal ini dilakukan dengan maksud agar crew baru dapat memahami pelaksanaan perawatan alat bongkar muat. Selain itu dapat dilakukannya pemberian pengawadan pada saat melakukan perawatan oleh perwira yang memiliki tanggung jawab. Dengan memberikan pengawasan hal ini dapat bermaksud agar pelaksanaan perawatan pada alat bongkar muat terutama di jalur pemuatan dapat berjalan dengan optimal seperti yang diinginkan. Selain itu menggunakan spare part yang mempunyai kondisi baik dan sesuai”.



LAMPIRAN 12

Hasil Wawancara dengan *Chief Officer*

Hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan captain kapal MV.

OCEANIC SUCCESS pada saat peneliti melakukan prala (praktek laut) adalah sebagai berikut:

Nama : Yansens Kabaya

Jabatan : *Chief officer*

Kapal : MV. OCEANIC SUCCESS

1. “Bagaimana persiapan pemuatan semen ke kapal MV. OCEANIC SUCCESS”?

Jawab : “Persiapan sendiri yang dilakukan oleh crew kapal adalah dengan bantuan manusia yaitu seluruh crew terutama pada bagian deck membantu pemasangan conveyor dan disambungkan kedalam manifold loading di kapal, setelah itu conveyor yang sudah terhubung harus dipastikan tidak bocor maupun longgar supaya muatan dapat masuk kedalam manifold semuanya. Setelah terhubung salah satu dari mualim jaga menghidupkan power panel CCR dan menghubungi kamar mesin guna meminta power CCR supaya pemuatan dapat berlangsung dan mesin dari kapal siap. Juga dalam melakukan pemuatan biasanya melaksanakan checklist pre load agar semua mesin alat

bongkar muat siap. Dan setelah itu menghubungi pihak darat dan memberitahu bahwa kapal sudah siap dimuat”.

2. ” Bagaimana proses pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS”?

Jawab : “Proses pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS yaitu dengan cara melewati beberapa bagian bagian yang sudah terstruktur agar muatan aman dan tidak rusak antara lain dengan menggunakan conveyer sebagai alat penghubung dari darat menuju kapal, lalu setelah itu muatan jatuh atau mengalir dari conveyer menuju ke manifold loading setelah sampai ke manifold loading muatan mengalir ke distribute tank lalu setelah sampai ke tank muatan dapat dibagi dengan membuka dan tutup valve yang di operasikan melalui CCR kapal. Setelah muatan di bagi, muatan tersebut mengalir ke pipa atau yang disebut jalur pemuatan yang menghubungkan dari distribute tank ke palka”.

3. “Penyebab penyumbatan pada jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS”?

Jawab : “bahwa faktor dari penyebab terhambatnya adalah pelaksanaan perawatan dan kurangnya jumlah anak buah kapal . Dan juga telah dijelaskan bahwa anggota deck yang terdiri dari mualim, juru mudi, bosun dan deck cadet tidak mampu melaksanakan perawatan dalam waktu yang cukup karena masih banyak tugas baik di anjungan atau di tempat

diatas kapal. Selain itu juga kondisi alat bongkar muat yang terlambat dalam penggantian spare part nya sendiri”.

4. “Bagaimana pencegahan penyumbatan pada jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS”?

Jawab : “pencegahan penyumbatan pada jalur pemuatan di kapal MV.

OCEANIC SUCCESS yaitu dengan penggunaan alat bongkar muat sesuai dengan petunjuk dan prosedur yang telah diberikan dan terdapat dalam manual book. Hal ini berfungsi agar mengurangi potensi dari kerusakan akibat kesalahan penggunaan alat bongkar muat berkurang. Dan juga ada pencegahan yang dapat dilakukan supaya dapat meningkatkan perawatan alat bongkar muat adalah dengan memberikan sosialisai dan familiarisasi kepada anak buah kapal yang belum mengerti dan kurang paham akan perawatan pada alat bongkar muat suapaya tidak terjadinya penyumbatan di jalur pemuatan. Selain itu dapat melakukan pergantian pada spare part alat bongkar muat dengan segera ataupun tepat waktu, hal ini dilakukan dengan tujuan guna menghindari penyumbatan pada jalur pemuatan dan berakibat pada kerusakan alat bongkar muat”.

LAMPIRAN 13

Hasil Wawancara dengan *Second Officer*

Hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan captain kapal MV.

OCEANIC SUCCESS pada saat peneliti melakukan prala (praktek laut) adalah sebagai berikut:

Nama : Yohanes

Jabatan : *Second Officer*

Kapal : MV. OCEANIC SUCCESS

1. “Bagaimana persiapan pemuatan semen ke kapal MV. OCEANIC SUCCESS”?

Jawab : “Persiapan pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS yaitu dengan menyiapkan semua mesin dan alat bongkar muat yang dimiliki kapal dan memastikan bahwa mesin siap melakukan pemuatan dan setelah itu melakukan persiapan dengan menjalankan checklist yang sudah dibuat dan memastikan bahwa kapal siap menerima muatan dari darat. JSetelah mesin siap juga menghubungi darat dan memberi tahu bahwa kapal siap melakukan pemuatan”.

2. “Bagaimana proses pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS”?

Jawab : “Proses pemuatan di kapal MV, OCEANIC SUCCESS yaitu muatan yang akan dikirim ke kapal adalah melalui darat yang dengan cara pengirimannya menggunakan selang

conveyor, setelah muatan semen berada di conveyor maka akan jatuh di manifold kapal lalu muatan masuk ke distribute tank. Di distribute tank muatan tersebut dibagi menjadi 4 yaitu 2 menuju palka satu dan dua yaitu bagian depan kapal dan dua lagi menuju palka tiga dan empat yang berada pada bagian belakang, saat muatan sudah terbagi maka muatan menuju ke jalur pemuatan dan setelah jalur pemuatan muatan langsung masuk ke dalam palka”.

3. “Penyebab penyumbatan pada jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS”?

Jawab : “Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan penyumbatan jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS yaitu karena kurangnya kualitas spare part lama sehingga mengalami ketidak optimalan kinerja dari alat bantu bongkar muat di kapal dan perawatan alat bongkar muat di atas kapal yang kurang”.

4. “Bagaimana pencegahan penyumbatan pada jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS”?

Jawab : “Salah satu cara pencegahan menurut Second Officer adalah pelaksanaan pada alat bongkar muat harus sesuai dengan petunjuk manual nya dengan tujuan guna mengurangi resiko

dari penyumbatan yang berakibat kerusakan pada mesin alat bongkar muat di kapal MV. OCEANIC SUCCESS. Selain itu dapat memberikan pengarahan kepada crew yang bertujuan agar crew dapat memahami alat bongkar muat dan tugas saat melaksanakan pencegahan penyumbatan pada jalur pemuatan di kapal MV. OCEANIC SUCCESS. Selain itu pua dapat dilakukannya dengan pengontrollan saat pengecekan alat bongkar muat dengan benar dan sesuai prosedur sebelum memulai kegiatan pemuatan”.

