

ANALISIS KEGIATAN BONGKAR MUAT DI MV.LUMOSO JAYA



YUNUS TAMBING

20.41.204

NAUTIKA

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
2024**

SKRIPSI

ANALISIS KEGIATAN BONGKAR MUAT DI MV.LUMOSO JAYA

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan Diajukan Oleh

YUNUS TAMBING

NIT. 20.41.204

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
2024**

SKRIPSI
ANALISIS KEGIATAN BONGKAR MUAT DI
MV.LUMOSO JAYA

Disusun dan Diajukan oleh:

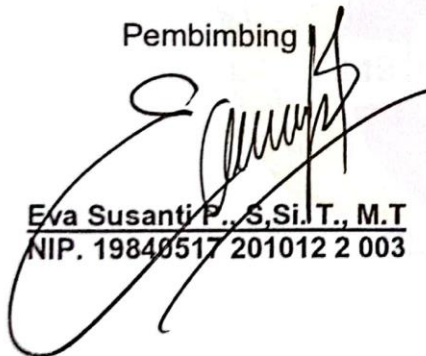
YUNUS TAMBING

NIT. 20.41.204

Telah Dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal 15 November 2024

Menyetujui,

Pembimbing



Eva Susanti P., S.Si.T., M.T
NIP. 19840517 201012 2 003

Pembimbing II



Wardimansyah Ridwan, S.Pd., M.Pd
NIP. 19780910 200502 1 001

Mengetahui,

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I



Capt. Faisal Saransi, MT., M.Mar
NIP. 19750329 199903 1 002

Ketua Program Studi Nautika



Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A
NIP. 19780908 200502 2 001

PRAKATA

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, atas limpahan kasih dan karunianya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “Analisis Kegiatan Bongkar Muat Di Mv.Lumoso Jaya” dapat diselesaikan dengan baik.

Tugas ini merupakan salah satu persyaratan bagi taruna jurusan nautika dalam menyelesaikan studinya pada program diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Penulisan skripsi ini dapat terselesaikan karena adanya bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dalam kesempatan ini penulis sampaikan rasa terima kasih sebesar-besarnya khususnya kepada :

1. Capt.Rudy Susanto, M.Pd. selaku direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Capt.Rosnani,S.Si.T.,M.A.P.,M.Mar.selaku ketua jurusan prodi Nautika.
3. Eva Susanti P.,S.Si.T.,M.T. selaku pembimbing I yang telah membimbing dan meluangkan waktu, tenaga dan pikiran untuk memberi bimbingan dan pengarahan kepada penulis.
4. Wardimansyah Ridwan,S.PD.,M.Pd. selaku pembimbing II yang telah membimbing dan meluangkan waktu, tenaga dan pikiran untuk memberi bimbingan dan pengarahan kepada penulis.
5. Seluruh Dosen pengajar, Staff Pembina, dan pegawai Civitas Akademik Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
6. Pimpinan dan seluruh pegawai PT.Lumoso Pratama Line memberikan kesempatan untuk melakukan praktek laut (prala) di perusahaan.
7. Nahkoda, Chief Officer, dan seluruh awak kapal MV.LUMOSO JAYA yang telah memberikan bimbingan kepada penulis.

8. Teristimewa kepada kedua orang tua dan seluruh keluarga yang senantiasa memberikan dukungan dan doa selama penulis mengikuti pendidikan.
9. Terkhusus untuk seluruh taruna(i) Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, baik dari senior dan Angkatan XLI yang banyak membantu dalam menyelesaikan skripsi ini.

Dalam skripsi ini penulis menyadari masih terdapat banyak kekurangan, baik dari segi penyajian materi maupun dalam penggunaan bahasa. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna menyempurnakan skripsi ini, yang harapannya dapat membantu juga dapat menjadi referensi kepada masyarakat maritim, taruna(i) Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, maupun bagi penulis sendiri. Terima Kasih.

Makassar, 15 November 2024

Penulis



YUNUS TAMBING

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : YUNUS TAMBING
NIT : 20.41.204
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

ANALISIS KEGIATAN BONGKAR MUAT DI MV.LUMOSO JAYA

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang telah ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 15 November 2024



YUNUS TAMBING
NIT.20.41.204

ABSTRAK

YUNUS TAMBING, "*Analisis kegiatan bongkar muat di Mv.Lumoso Jaya*", (Dibimbing oleh Eva Susanti dan Wardimansyah Ridwan)

Bongkar muat Batu Bara menggunakan crane merupakan kegiatan memindahkan Batu Bara yang berat dalam jumlah banyak sehingga dapat meringankan pekerjaan manusia dan dapat mengefisiensikan waktu bongkar muat. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan adanya keterlambatan proses bongkar muat batu bara menggunakan crane dan cara mengoptimalkan proses bongkar muat tersebut di kapal Mv.Lumoso Jaya.

Penelitian ini dilakukan ketika penulis melaksanakan praktek laut (prola) di PT.LUMOSO PRATAMA LINE, Jl.Yos Sudarso No.36 Jakarta Utara 14320 Indonesia.Sumber data di peroleh langsung dari tempat penelitian dengan cara dokumentasi dan observasi secara langsung pada saat terjadi bongkar muat batu bara, juga dengan adanya tambahan dari sumber pustakaan. Skripsi ini menggunakan analisis kualitatif untuk mencari jawaban dari masalah yang ada.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan faktor-faktor lambatnya proses pemuatan batu bara pada Mv.lumoso Jaya di Tg.Pemancingan yaitu adanya kerusakan alat bongkar muat yang membuat proses bongkar muat menjadi tidak optimal.

Kata Kunci : Bongkar Muat, Batu bara,Crane,Efesiensi.

ABSTRACT

YUNUS TAMBING, "*Analysis of loading and unloading activities at Mv.Lumoso Jaya*", (Guided by Eva Susanti and Wardimansyah Ridwan)

Loading and unloading coal using a crane is an activity of moving heavy coal in large quantities so that it can ease human work and can streamline loading and unloading time. The purpose of this study is to find out the factors that cause delays in the coal loading and unloading process using cranes and how to optimize the loading and unloading process on the Mv.Lumoso Jaya ship.

This research was carried out when the author carried out marine practice (prola) at PT. LUMOSO PRATAMA LINE, Jl.Yos Sudarso No.36 North Jakarta 14320 Indonesia. The data source is obtained directly from the research site by means of documentation and direct observation at the time of coal loading and unloading, also with additional literature sources. This thesis uses qualitative analysis to find answers to existing problems.

The results of this study show the factors of the slow coal loading process at Mv.lumoso Jaya in Tg.Pemandangan, namely the damage to loading and unloading equipment that makes the loading and unloading process not optimal.

Keywords: Loading and Unloading, Coal, Crane, Efficiency.

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL	i
HALAMAN PENGANTAR	ii
HALAMAN PENGESAHAN	Error! Bookmark not defined.
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	1
BAB I PENDAHULUAN	2
A. Latar Belakang	2
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
A. Landasan Teori	5
B. Kerangka Pikir	27
C. Hipotesis	29
BAB III METODE PENELITIAN	31
A. Jenis Dan Lokasi Penelitian	31

B. Defenisi Konsep	31
C. Unit Analisis	32
D. Teknik Pengumpulan Data.	32
E. Prosedur Pengolahan Dan Analisis Data	34
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	36
A. Hasil Penelitian	36
B. Pembahasan	40
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	45
A. Simpulan	45
B. Saran	45
DAFTAR PUSTAKA	46
LAMPIRAN	48
RIWAYAT HIDUP PENULIS	55

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2. 1 Batu bara Kalimantan Selatan	11
2. 2 Proses manuever penyandaran tongkang	22
2. 3 tongkang yang sudah di cast off	23
2. 4 Kerangka Pikir.....	28
4. 1 Proses manuever penyandaran tongkang	38
4. 2 Proses trimming dalam palka.....	39
4. 3 Kerusakan yang terjadi pada crane kapal	40
4. 4 Kerusakan yang terjadi pada loader	41

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Lembaran Pengamatan Penelitian	48
Lampiran 2 Dokumentasi	52
Lampiran 3 Ships particular	54

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Indonesia adalah salah satu negara berkembang yang sedang melaksanakan pembangunan di bidang ekonomi dan bidang lainnya yang berdampak pada meningkatnya bahan bakar minyak. Dengan pertumbuhan penduduk yang sangat pesat, maka kebutuhan akan bahan bakar semakin berkembang. Kapal merupakan pilihan sarana angkutan laut untuk melakukan perpindahan barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan cepat dan aman baik dalam maupun luar negeri.

Seiring dengan perkembangan jaman dimana tingkat pengetahuan manusia semakin tinggi dan tingkat kebutuhan akan barang semakin besar, maka bentuk daya muat kapal semakin canggih dan perkembangannya semakin pesat pula

Seiring dengan berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi, maka pada kapal-kapal *bulk carrier* itu sendiri mengalami perubahan-perubahan dan perkembangan serta pembaharuan, terutama pada segi peralatan bongkar muat dikapal dengan kemajuan pada teknologi, harus diseimbangkan dengan faktor sumber daya manusia agar dapat mengoperasikan peralatan-peralatan canggih dengan baik dan benar sesuai prosedur dan manual yang ada.

Dalam pelaksanaan tugas pengoperasian peralatan yang semakin canggih serta rumit, kompleks dan maju, menjadi tantangan yang harus lebih dikuasai oleh tenaga kerja yang mengoperasikannya. Peralatan bongkar muat, sehingga kemampuan dari pada tenaga kerja itu harus dikembangkan sesuai dengan aturan-aturan yang berlaku agar dapat

menciptakan keefisienan waktu baik dari bongkar muat maupun dari keselamatan pekerja itu sendiri.

Kecermatan dan ketelitian dalam melaksanakan bongkar muat harus lebih diperhatikan karena apabila terjadi kelalaian dapat merugikan perusahaan pelayaran tersebut yang mengakibatkan perusahaan harus membayar claim atau ganti rugi. Pelaksanaan bongkar muat tersebut serta untuk menambah pengetahuan penulis pada khususnya dan pelaut-pelaut lain pada umumnya, agar lebih tersosialisasi dan keefektifan waktu serta biaya yang dikeluarkan.

Selain itu informasi dan data dari setiap produk muatan sangat dibutuhkan, dengan adanya data dan informasi, penanganan muatan di MV.LUMOSO JAYA dapat diperhitungkan kemungkinan bahaya yang timbul seperti: kebakaran, peledakan, keracunan, pencemaran alam sekitar dan akibat lain yang ditimbulkan. Untuk itu diatas kapal diperlukan mualim-mualim dan anak buah kapal yang cakap untuk dapat melaksanakan pemuatan dan pembongkaran dengan baik agar menjaga mutu maupun kondisi yang diharapkan sehingga dapat menghindari kemungkinan-kemungkinan kerugian yang terjadi.

Akhir-akhir ini sering terjadi keterlambatan dalam proses bongkar muat di MV.LUMOSO JAYA disebabkan faktor kerusakan alat bongkar muat seperti kerusakan pada crane dan loader. Seringkali hal tersebut mengakibatkan kerugian bagi awak kapal maupun perusahaan karena yang seharusnya proses bongkar muat tersebut dapat diselesaikan dalam jangka waktu 3 hari, karena adanya gangguan pada saat bongkar muat tersebut, maka kegiatan baru dapat diselesaikan dalam jangka waktu 5 sampai 6 hari, terkadang lebih menjadi 10 hari, hal ini dikarenakan harus menyelesaikan permasalahan tersebut.

Hal ini juga dikarenakan kurangnya perawatan alat-alat bongkar muat. Seperti pada saat sebelum melaksanakan kegiatan bongkar muat, tidak

melakukan pengecekan pada wire crane dan block pada crane dan alat alat bongkar muat seperti loader. Kendala-kendala tersebut mengakibatkan kerugian yang tidak sedikit bagi perusahaan. Karena dengan adanya kendala tersebut akan mengakibatkan keterlambatan waktu dalam bongkar muat, maka perusahaan akan dapat complain dari pemilik muatan yang mana perusahaan harus mengganti kerugian yang telah disebabkan oleh kurang bagusnya kondisi alat-alat bongkar muat tersebut.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, dapat dikemukakan rumusan masalah penelitian ini adalah Faktor apakah yang menyebabkan keterlambatan proses bongkar muat di kapal MV.LUMOSO JAYA ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, dapat dikemukakan tujuan penelitian ini adalah Untuk mengetahui, faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan proses bongkar muat di MV.LUMOSO JAYA.

D. Manfaat Penelitian

Menurut Soetrisno Hadi penelitian adalah usaha dalam menemukan segala sesuatu untuk dapat mengisi kekosongan atau kekurangan yang ada, dan menggali lebih dalam apa yang sudah ada, mengembangkan serta memperluas, dan juga menguji kebenaran dari apa yang sudah ada akan tetapi kebenarannya itu masih diragukan. Melalui penelitian ini, penulis berharap dapat diperoleh beberapa kegunaan secara teoritis, maupun praktis, antara lain sebagai berikut :

1. Manfaat secara teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran berkaitan dengan konsep pelaksanaan proses bongkar muat di MV.LUMOSO JAYA, dan untuk menambah wawasan serta pengetahuan tentang prosedur bongkar muat agar tidak terjadi kendala dalam kegiatan tersebut.

2. Manfaat secara praktis

Dapat memberikan masukan bagi perusahaan berkaitan dengan optimalisasi kegiatan bongkar muat di MV LUMOSO JAYA, dan hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi semua pihak yang berkaitan dengan kegiatan bongkar muat di MV.LUMOSO JAYA.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

Analisis atau analisa berasal dari kata Yunani kuno *analusis* yang artinya melepaskan. *Analusis* terbentuk dari dua suku kata, yaitu *ana* yang berarti kembali, dan *luein* yang berarti melepas sehingga jika digabungkan maka artinya adalah melepas kembali atau menguraikan. Kata analisis ini diserap ke dalam bahasa Inggris menjadi *analysis* yang kemudian diserap juga ke dalam bahasa Indonesia menjadi analisis. Kata analisis digunakan dalam berbagai bidang, baik dalam bidang ilmu bahasa, ilmu sosial maupun ilmu alam.

Pengertian analisis menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya).

Secara umum pengertian analisis atau analisa adalah suatu usaha untuk mengamati secara detail sesuatu hal atau benda dengan cara menguraikan komponen-komponen penyusunannya untuk dikaji.

1. Pengertian Muat Bongkar

Pengertian tentang muat bongkar menurut Gianto dkk (1990:31-32) adalah sebagai berikut:

- | | |
|---------|---|
| Muat | : Pekerjaan memuat barang dari atas dermaga atau dari dalam gudang untuk dapat dimuat di dalam kapal. |
| Bongkar | : Pekerjaan membongkar barang dari atas dek atau palka kapal dan menempatkan ke atas dermaga atau dalam gudang. |

Bongkar Muat : Suatu kegiatan pelayanan memuat atau membongkar suatu muatan dari dermaga, tongkang, truk ke dalam palka (*on deck*), dengan menggunakan derek atau cran kapal maupun darat atau dengan alat bongkar muat yang lain, dimana barang yang di pindahkan dari dan ke atas kapal.

Pengertian bongkar muat menurut Istopo (1999: 70), muat bongkar adalah penempatan atau pemindahan muatan dari darat ke atas kapal dan sebaliknya, memindahkan muatan dari atas kapal ke darat di pelabuhan tujuan.

Menurut Gianto dan Martopo (1990: 30), bongkar muat adalah jasa pelayanan membongkar dari atau ke kapal, dermaga, tongkang, truk, atau muat dari dermaga, tongkang, truk, ke atau dalam palka dengan menggunakan derek kapal atau yang lain.

Dari definisi tersebut di atas, bongkar muat adalah suatu proses atau cara menurunkan dan memasukkan barang atau muatan dari dan ke kapal untuk diangkut dan dikirim ke pelabuhan tujuan.

2. Persiapan saat melakukan bongkar muat.

Di atas kapal dalam hal pelaksanaan bongkar muat, dimulai dari persiapan fisik, meliputi: persiapan alat-alat bongkar muat, alat keselamatan, alat-alat bantu bongkar muat, dan peralatan komunikasi. Persiapan administrasi, meliputi: dokumen-dokumen kapal, dokumen-dokumen muatan dan *chek list* hingga pelaksanaan sampai selesai membutuhkan suatu kemampuan, baik pada pengetahuan perhitungan bongkar muat di kapal tersebut dan keterampilan dalam pengoperasian semua peralatan-peralatan bongkar muat di kapal sehingga harus diperhatikan aspek-aspek yang mendukung untuk kelancaran operasi pelaksanaan bongkar muat.

Menurut Martopo (2001:2) proses penanganan dan pengoperasian muatan didasarkan pada prinsip-prinsip pemuatan.

Menurut Arso Martopo (2001: 2) proses penanganan dan pengoperasian muatan didasarkan pada prinsip-prinsip pemuatan:

a. Melindungi kapal (*To protect the ship*)

Maksudnya adalah untuk menjaga agar kapal tetap selamat selama kegiatan bongkar muat maupun dalam pelayaran agar layak laut dengan menciptakan suatu keadaan pertimbangan muatan kapal.

b. Melindungi muatan (*To protect the cargo*)

Perusahaan pelayaran atau pihak kapal bertanggung jawab atas keselamatan dan keutuhan muatan, muatan yang diterima di atas kapal secara kualitas dan kuantitas harus sampai di tempat tujuan dengan selamat dan utuh, oleh karenanya pada waktu memuat, di dalam perjalanan maupun pada saat membongkar haruslah diambil tindakan untuk mencegah kerusakan muatan tersebut.

c. Keselamatan kerja buruh dan anak buah kapal (*Safety of crew and longshoreman*)

Untuk menjamin keselamatan kerja dan keselamatan kerja bagi buruh-buruh serta anak buah kapal, maka dalam operasi bongkar muat kapal perlu diperhatikan beberapa hal, antara lain :

- 1) tugas-tugas anak buah kapal selama proses pemuatan dan pembongkaran.
- 2) keamanan pada waktu pemuatan dan pembongkaran muatan.
- 3) keselamatan kerja.

d. Kelestarian lingkungan (*Environmentprotect*)

Dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat perlu diperhatikan masalah kelestarian lingkungan. Sedapat mungkin dihindarkan

pencemaran atau kerusakan lingkungan sekitar yang diakibatkan oleh kegiatan tersebut.

- e. Memuat/membongkar muatan tepat dan sistematis (*To obtain rapid and systematic loading and discharging*).

Maksudnya dalam melaksanakan bongkar muat diusahakan agar tidak memakan waktu yang banyak, maka sebelum kapal tiba di pelabuhan pertama (*first port*) di suatu daerah, harus sudah tersedia rencana pemuatan dan pembongkaran (*stowage plan*).

- f. Memenuhi ruang muat (*To obtain maximal use of available cubic of the ship*)

Untuk mendapatkan keuntungan yang maksimal, maka tiap-tiap perusahaan perkapalan menginginkan kapal-kapalnya membawa muatan secara maksimal pula, di mana kapal dimuati penuh pada seluruh tangki.

- 3. Mengenai pemuatan menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia tentang Perkapalan No.51 tahun 2002 Bagian Kelima Belas pasal 92.

- a. Pengangkutan barang berbahaya dan limbah bahan berbahaya dan beracun harus memenuhi persyaratan sesuai dengan sifat bahaya dan pengaruhnya terhadap lingkungan.
- b. Pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun harus mendapat izin dari Menteri setelah mendapat rekomendasi dari instansi yang bertanggung jawab di bidang pengendalian dampak lingkungan.
- c. Barang berbahaya sebagaimana dimaksud dalam ayat (a) terbagi dalam beberapa kelas.
- d. Ketentuan lebih lanjut mengenai pengangkutan barang berbahaya dan limbah bahan berbahaya dan beracun sebagaimana dimaksud dalam ayat (a) diatur dengan Keputusan Menteri.

Menurut Purba (1980:131) bahwa dalam pengaturan penimbunan dan pemadatan muatan (barang-barang) di dalam masing-masing palka atau *tanki* kapal diusahakan sedemikian rupa sehingga tercapai pemakaian maksimum atas ruangan masing-masing palka (*full*) dan tercapai. Pemakaian maksimum atas daya angkut kapal (*down*) berarti perlu diusahakan agar tercapainya keadaan *full and down*. Ruangan kapal yang dibangun untuk tujuan pengangkutan muatan atau barang-barang potongan (peti, karung, diikat dalam drum, dan sebagainya), yang merupakan *general cargo* disebut *balespace* dan kapasitas ruangan kapal disebut *bale cubic capacity*. Agar tercapainya pemakaian maksimal atas daya angkut kapal diperlukan berat muatan (barang-barang, bahan-bahan bakar, air tawar, air asin, air ketel, perbekalan anak buah kapal) sesuai dengan bobot mati daya angkut kapal (*dead weight lifting capacity*), sedangkan khusus untuk muatan barang-barang, berat barang-barang sesuai dengan bobot mati barang (*cargo dead weight*) kapal. Pengaturan dan teknik pemuatan diatas kapal merupakan salah satu kecakapan pelaut (*sea man ship*) yang menyangkut berbagai macam aspek tentang bagaimana cara melakukan pemuatan diatas kapal, bagaimana cara melakukan perawatan muatan selama dalam pelayaran, dan bagaimana melakukan pembongkaran di pelabuhan tujuan. Perlu disadari oleh semua awak kapal, bahwa perusahaan pelayaran adalah suatu perusahaan yang bergerak dalam bidang bisnis, yang bertujuan untuk mendapatkan keuntungan sebesar-besarnya. Hal ini dapat terwujud apabila perusahaan dapat menekan biaya sampai seminimal mungkin.

Stowage atau penataan muatan merupakan suatu istilah dalam kecakapan pelaut, yaitu suatu pengetahuan tentang memuat dan membongkar muatan dari dan keatas kapal sedemikian rupa agar

terwujud lima prinsip pemuatan yang baik. Untuk itu para perwira kapal dituntut untuk memiliki pengetahuan yang memadai baik secara teori maupun praktek tentang jenis-jenis muatan, perencanaan pemuatan, sifat dan kualitas barang yang akan dimuat, perawatan muatan, penggunaan alat-alat pemuatan, dan ketentuan-ketentuan lain yang menyangkut masalah keselamatan kapal dan muatan.

4. Definisi batu bara

“Batu bara adalah batuan sedimen yang dipergunakan sebagai bahan bakar yang berasal dari fosil. Pembentukannya dilakukan dengan endapan organik, yang utamanya adalah sisa tumbuhan dan terbentuk melalui proses panjang dalam pembatubaraan”, Idris A. P. (2018:11). Oleh karena itulah batu bara digunakan sebagai sumber energi alternatif untuk menghasilkan listrik di berbagai negara di dunia ini. Produksi terbesar batu bara di Indonesia ada di Pulau Kalimantan, dan kualitas batu bara khas Kalimantan sudah diakui dari berbagai negara seperti China, Korea, Jepang, Filipina dan Malaysia. Keempat negara tersebut memilih batu bara dari Pulau Kalimantan karena memiliki kemampuan yang tinggi dalam pembangkitan listrik tenaga uap yang sangat bagus.

Gambar 2. 1 Batu bara Kalimantan Selatan



Sumber :Olah data penelitian : 2023

5. Pengertian Perusahaan Bongkar Muat

Pengertian perusahaan bongkar muat menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 152 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan ke Kapal (2016) adalah, “Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah Badan Hukum Indonesia yang berbentuk Perseroan Terbatas yang melakukan usaha jasa terkait di bidang angkutan di perairan, khusus untuk kegiatan bongkar muat barang”. Sering kali perusahaan *stevedoring* bekerja sama dengan perusahaan angkutan pelabuhan melalui tongkang. Hal ini sering dilakukan apabila waktu menunggu giliran penambatan terlalu lama atau fasilitas tambat kapal terlalu sedikit.

Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal itu sendiri dijabarkan sebagai “Pekerjaan membongkar barang dari atas dek/palka kapal dan

menempatkannya di atas dermaga atau ke dalam tongkang atau kebalikannya memuat dari atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menempatkannya ke atas dek atau ke dalam palka kapal yang mempergunakan derek kapal”.

Pengertian Perusahaan Bongkar Muat (PBM) sejalan dengan semakin meningkatnya perkembangan ekonomi dewasa ini di Indonesia, terutama mengenai kegiatan perdagangan internasional, sehingga menghasilkan frekuensi arus barang dan jasa melalui pelabuhan-pelabuhan di Indonesia semakin meningkat pula. Dengan memahami pengertian PBM di atas menunjukkan bahwa kegiatan perusahaan jasa ini pada prinsipnya merupakan bagian dari kegiatan pengangkutan barang melalui kapal laut.

Fungsi Perusahaan Bongkar Muat (PBM) di pelabuhan adalah sebagai penyelenggara kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan. Sedangkan fungsi PBM dalam kedudukannya sebagai mata rantai kegiatan pengangkutan barang melalui laut yaitu memindahkan barang angkutan dari dan ke kapal. Dalam melakukan 10 fungsinya tersebut, PBM dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal.

6. Pengertian Alat-alat Bongkar Muat

Alat-alat bongkar yang tersedia digunakan untuk menyelenggarakan bongkar muatan. Adapun fasilitas alat-alat bongkar muatan tersebut adalah:

a. *Ships Unloader*

Crane yang berukuran besar yang dirancang khusus dan dikombinasikan dengan menggunakan penggaruk (*grab*) untuk mengambil muatan dari kapal ke *conveyor*. *Ships unloader* terdiri dari:

- 1) Tiang *Crane* yang dilengkapi dengan rel *crane* agar bisa bergerak kekanan dan kekiri, juga lampu untuk peringatan pada setiap orang

yang berada dibawah *crane* bila *crane* bergerak maka lampu akan menyala.

- 2) Batang pemuat atau *boom* yang dilengkapi dengan *hydraulic* untuk mengangkat batang pemuat keatas.
- 3) *Crane house* atau rumah *crane* adalah tempat untuk mengontrol daripada *crane* tersebut dimana operator sebagai pengoperasiannya.
- 4) Kerek muat atau *cargo block* adalah jalur *wire* untuk bergerak yang berada di ujung batang pemuat.
- 5) *Wire drum* yaitu tempat letak *wire* atau tempat melilitnya *wire*.
- 6) *Wire* adalah sebagai penerus dari gerakan yang dihasilkan dari *winch*.
- 7) Motor penggerak atau *winch* adalah penggerak utama dari setiap gerakan yang ada, seperti menaikkan dan menurunkan grab.
- 8) Penggaruk atau *grab* adalah alat yang mengangkat muatan dengan menggaruk dan mencurahkan ke *conveyor* yang ada di dermaga.
- 9) Untuk menggerakkan *grab* agar bisa naik turun membuka dan menutup, serta bergerak dari palka kapal ke *conveyor* tentunya menggunakan *wire*. Untuk mengatur kegiatan tersebut tentu di kontrol di rumah *crane* dan yang mengontrolnya adalah operator *crane*.

b. *Conveyor*

Adalah alat yang digunakan untuk memindahkan muatan curah dalam hal ini batubara yang terdiri dari rangkaian yaitu:

- 1) *Feeder/Hover* : tempat untuk curahan muatan batubara atau menampung muatan batubara yang dikeruk menggunakan *grab*.
- 2) *Feed belt* : alat yang berfungsi untuk menyalurkan atau meneruskan muatan dari *feeder* atau *hover* ke tempat penampungan muatan (*stockpile*).
- 3) *Roller belt* : berfungsi sebagai alat bantu yang dapat berputar agar *feed belt* dapat bergerak sehingga *feed belt* dapat menyalurkan muatan.

4) *Stecker* : berfungsi untuk menempatkan muatan curah batubara secara teratur ditempat penyimpanan.

5) *Stockpile* : sebagai tempat penampungan muatan curah batubara.

c. *Loader Vehicle*

Loader vehicle adalah kendaraan yang dipakai dalam proses bongkar muatan curah batubara yang berfungsi mengumpulkan muatan yang bersebaran yang ada didalam palka menjadi satu tumpukan dan kemudian dapat diangkat oleh *grab*.

d. Sling Baja

Digunakan untuk mengikat *loader vehicle* ke *grab* untuk memasukannya kedalam palka.

7. Pengertian Muatan Curah Batu Bara

Muatan curah batubara adalah muatan kering yang masih belum diolah bentuknya dan tidak dikemas dalam karung, bungkus atau kantung.

Dalam pemuatannya langsung kedalam palka, adapun hal-hal yang perlu diperhatikan dengan muatan curah batubara adalah:

a. Penanganan Muatan Curah Batubara

Muatan batubara dikapalkan dalam bentuk curah. Dalam pemuatan/pembongkaran batubara harus diperhatikan terhadap bahaya yang ditimbulkan, yaitu:

- 1) Gas tambang, yang dapat menimbulkan ledakan.
- 2) Cepat menagas/membara, apabila terdapat cukup zat asam sehingga ada bahaya kebakaran.
- 3) Dapat runtuh atau bergeser, apalagi jika batubara berbentuk butir-butir bulat sehingga dapat membahayakan lingkungan yang ada di sekitarnya.

b. Adanya Gas Tambang

Gas tambang sebagian besar terdiri dari unsur metan yang tidak berwarna dan tidak bau, sehingga tidak dapat langsung dipantau oleh panca indera biasa. Jika sampai terjadi pencampuran antara gas dengan udara, maka dapat menimbulkan ledakan. Untuk pemeriksaan adanya gas tambang maka setiap kapal curah yang mengangkut muatan batubara harus dilengkapi dengan alat pengukur gas, baik yang menggunakan tabung-tabung kaca yang sudah berisi dengan zat kimia atau dengan menggunakan alat *gas detector* untuk mengontrol adanya gas tambang yang biasa disebut "*Ringrase Gas Mining Detector*".

c. Batubara Bisa Membara dan Terbakar Sendiri

Karena sifat batubara itu menyerap zat asam kemudian memampatkannya maka akan terjadi kenaikan suhu. Pada suatu kondisi tertentu tercapailah suatu suhu dimana batubara itu akan menngas atau membara sendiri dan terbakar. kotoran-kotoran dan potongan kayu, bahan-bahan yang bercampur dengan minyak seperti karung bekas, majun, dan sebagainya. Pecahnya gumpalan batubara yang menjadi gumpalan yang lebih kecil akan menambah gejala penngasan dan terbakar sendiri. Oleh karena itu saat melakukan muat atau bongkar harus dicurahkan secara pelan pada jarak yang cukup kecil dari atas permukaan muatan, yang bertujuan agar pecahannya berkurang.

8. Pengertian Kapal Curah

Kapal curah (*Bulk Carrier*) adalah kapal besar dengan hanya satu dek yang mengangkut muatan yang tidak di bungkus atau curah,

Suwiyadi (1999 : 4). Kapal kargo curah, atau bulker adalah kapal dagang yang dirancang khusus untuk mengangkut *unpacked* kargo curah, seperti biji-bijian, batubara, bijih besi, dan semen.

Setiap kapal curah memiliki cara tersendiri dalam pelaksanaan bongkar muat. Ada kapal curah menggunakan *crane* milik kapal sendiri yang biasa disebut *deck crane* dan ada juga yang menggunakan *conveyor* sebagai alat bantu bongkar muatannya. Yang dimaksud dengan *deck crane* adalah suatu alat bongkar muat yang memiliki *boom* (lengan pengungkit) dan dijalankan dengan bantuan tenaga listrik. *Deck crane* ini pada setiap kapal curah memiliki kemampuan yang berbeda-beda, tergantung besar kecilnya DWT sebuah kapal curah, karena semakin besar DWT sebuah kapal semakin besar pula kekuatan *deck crane* yang biasa disebut SWL (*Safety Working Load*). *Safety working load* adalah kemampuan sebuah *crane* atau *deck crane* untuk mengangkat suatu beban atau benda berat secara aman. Dengan memiliki SWL yang semakin besar, maka kemampuan *deck crane* ini pun semakin besar pula dan lebih cepat dalam pemakaian karena mampu mengangkat lebih banyak suatu beban.

Saat ini kapal dengan jenis muatan curah lebih banyak menggunakan *conveyor* sebagai alat bantu bongkar muat. Karena kapal curah dengan alat bantu bongkar muat yang menggunakan *conveyor* ternyata jauh lebih cepat pada saat pembongkaran muatannya. Dalam kenyataannya yang seiring terjadi dengan saat ini, yaitu peningkatan jumlah kebutuhan yang semakin meningkat, maka untuk memenuhi kebutuhan tersebut, khususnya jenis kapal curah, maka kapal curah dibuat dengan bermacam-macam ukuran dan tidak jarang pula dijumpai kapal curah yang memiliki tahun pembuatan yang masih baru. Kapal curah mempunyai berbagai macam jenis menurut ukurannya, yaitu:

- a. *Mini Bulkers* Yaitu kapal curah yang memiliki DWT kurang dari 10.000 ton.
- b. *Handy Sized Bulkers* Yaitu kapal curah yang memiliki DWT antara 10.000 – 35.000 ton. Dan memiliki draft kurang dari 11,5 meter.
- c. *Handymax Bulkers* Yaitu kapal curah yang memiliki DWT antara 35.000 – 50.000 ton.
- d. *Panamax Bulkers* Yaitu kapal curah yang memiliki DWT lebih besar dari *Handy sized bulkers* dan disebut *Panamax Bulkers* karena dibuat sedemikian rupa agar bisa melewati *Panama Canal*.
- e. *Cape-Sized Bulkers* Yaitu kapal curah dengan DWT antara 100.000 – 180.000 ton dan biasanya dengan draft maksimum 17 meter.
- f. *VLBCs (Very Large Bulk Carriers)* Yaitu kapal curah dengan DWT lebih dari 180.000 ton.

9. Dokumen-Dokumen Yang Berkaitan Dengan Pemuatan Batu Bara

- a. *Shipping Instruction* adalah surat perintah dari shipper kepada perusahaan pelayaran atau carrier untuk memuat barang milik shipper dan mengirimnya ke tujuan yang telah dicantumkan pada surat tersebut.
- b. *Notice of Readiness* adalah surat pernyataan dari nahkoda kapal bahwa kapal telah dalam kondisi siap untuk melakukan kegiatan bongkar muat.
- c. *Statement of Fact* adalah laporan pelaksanaan kegiatan bongkar muat mulai dari kapal tiba, proses bongkar muat, hingga kapal berlayar kembali.
- d. *Stowage Plan* adalah gambaran informasi rencana pemuatan *cargo* ke dalam palka yang menunjukkan berapa kuantitas *cargo* pada setiap palkanya.

- e. *Bill of Loading (B/L)* adalah surat persetujuan pengangkutan barang antara pengirim (*shipper*) dan perusahaan pelayaran (*carrier*) dengan segala konsekuensinya yang tertera pada surat tersebut.
- f. *Shipping Order* adalah surat yang dibuat oleh *shipper* yang ditujukan kepada *carrier* untuk menerima dan memuat muatan yang tertera dalam surat tersebut.
- g. *Mate's Receipt* adalah surat tanda terima barang atau muatan diatas kapal sesuai dengan keadaan muatan tersebut yang ditanda tangani oleh *Chief Officer* kapal.
- h. *Cargo Manifest* adalah surat yang merupakan suatu daftar barang-barang / muatan yang telah dikapalkan.

10. Proses Pemuatan Batu Bara Ke Tongkang

Proses pemuatan batu bara diawali dari kesepakatan antara pemilik barang dengan pembeli barang atau buyer tentang jual beli batu bara, ketika mereka telah sepakat, kedua pihak akan menunjuk perusahaan pelayaran atau *carrier* untuk memuat *cargo* mereka dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar.

Shipper akan mengeluarkan surat perintah pengiriman barang atau *Shipping Instruction* kepada pihak *carrier* yang telah ditunjuk untuk mengangkut *cargo* mereka, didalam *Shipping Instruction* terdapat estimasi jumlah muatan yang akan dimuat, jangka waktu pemuatan, serta lokasi muat dan bongkar muatan tersebut. Dikarenakan pelabuhan atau jetty di Satui terletak di sungai dan masih belum bisa untuk bersandarnya kapal dengan GT yang besar, maka *vessel* hanya bisa berlabuh atau *anchor* di *anchorage area*. Kapal *tug boat* dan tongkang sangat diandalkan dalam hal ini, karena kapal jenis ini dapat masuk ke sungai-sungai dan memuat batu bara langsung dari *jetty*.

Berikut merupakan proses pemuatan batu bara dari *jetty* ke atas tongkang atau *barge*:

- 1) Persiapan armada, persiapan pada *tug boat* dan tongkang adalah dengan melakukan pengecekan kesiapan armada kapal, berupa pengecekan mesin utama, mesin bantu, alat-alat *navigasi*, serta tali *towing* yaitu tali besar yang disambungkan pada *tug boat* dan tongkang yang berfungsi untuk menarik tongkang. Pengecekan juga dilakukan pada tongkang, apakah tongkang dalam kondisi siap untuk dimuati atau tidak, dalam hal ini dilihat dari kebersihan tongkang, tongkang harus bebas dari kontaminasi barang-barang seperti plastik, kertas, potongan besi dan benda-benda lainnya yang dapat membuat batu bara menjadi terkontaminasi, tidak lupa pula kelengkapan *fender* juga diperiksa.
- 2) Proses pengecekan *draft* tongkang, pengecekan ini disebut *initial draft survey* yang dilakukan oleh *surveyor*.
- 3) Proses penyandaran tongkang ke *jetty*, proses ini memakan waktu kurang lebih 30 menit, proses penyandaran di bantu juga oleh *assist tug boat* untuk mempercepat proses sandarnya tongkang ke *jetty*.
- 4) Setelah tongkang sandar di *jetty*, dimulailah proses pemuatan batu bara dari *jetty* ke ruang muat tongkang dengan menggunakan sistem conveyor, kegiatan ini dilakukan oleh *Loading Master* dan dibantu oleh tiga orang *mooring crew*. Proses ini dapat memakan waktu hingga tiga jam untuk standar muatan 10 .000 MT.
- 5) Setelah proses pemuatan selesai, langkah selanjutnya adalah proses *cast off* tongkang dari *jetty*. Setelah tongkang *cast off*, maka tongkang selanjutnya akan melakukan manuver untuk sandar ke *jetty*.

- 6) Selanjutnya adalah proses perhitungan muatan yang telah dimuat ke tongkang oleh *surveyor* yang telah ditunjuk yang disebut dengan *Final Draft Survey*.
- 7) Setelah semuanya selesai, *tug boat* dan tongkang akan langsung bergerak menuju *loading point* yang telah ditentukan untuk proses bongkar tongkang.

11. Proses Pemuatan Batu Bara Ke Kapal Besar

Pada proses pemuatan batu bara, terdapat dua jenis cara pemuatan yang berbeda karena *bulk carrier* memiliki tipe yang berbeda-beda. Yaitu kapal *Geared Bulk Carrier* dan *Gearless Bulk carrier*. *Geared Bulk Carrier* adalah kapal muatan curah yang dilengkapi dengan *crane*, jadi kapal ini dapat melakukan bongkar muat sendiri tanpa menggunakan *conveyor*, *crane* pelabuhan, ataupun *floating crane*. Sedangkan untuk *Gearless Bulk Carrier* tidak dilengkapi dengan *ship crane* sehingga memerlukan *floating crane* untuk melakukan bongkar muat.

Proses pemuatan pada kapal *Geared Bulk Carrier* :

- 1) Pihak kapal menyiapkan *crane* dan grab yang akan digunakan dalam proses pemuatan batu bara dari tongkang ke kapal besar.
- 2) *Initial Draft Survey* dan *Cargo Hold Inspection* pada kapal yang akan dimuat oleh *surveyor* dan *chief officer* , pihak *surveyor* ditugaskan untuk mengetahui *draft* kapal besar dan memastikan palka bersih dari benda-benda yang dapat mengkontaminasi muatan.
- 3) Foreman dari pihak PBM yang bertugas di atas kapal berkoordinasi dengan pihak kapal assist tug boat serta para crew Foreman untuk memasang *mooring line* dan menyandarkan tongkang.
- 4) Pemasangan *mooring line* pada kapal besar oleh *foreman* dan kru kapal berguna untuk melakukan *shifting* maju dan mundur ketika

mengisi muatan ke dalam palka, setelah tongkang berhasil *alongside* atau sandar pada *starboardside* dan *portside* kapal.

- 5) *Foreman* atau *agent on board* selanjutnya berkoordinasi dengan *chief officer* untuk *stowage plan* dan *loading sequence*, selanjutnya kru kapal menyiapkan *power* untuk *crane* dan membuka *hatch cover* (penutup palka) pada palka yang akan dimuat.
- 6) Proses *manuever tug boat* untuk menyandarkan tongkang ke lambung kapal, kapten *tug boat* berkoordinasi dengan kru foreman yang bertugas menyandarkan tongkang untuk penyandaran yang cepat dan aman, proses *manuever* dibantu oleh *assist tug boat* untuk mempercepat proses penyandaran. Dalam proses ini crew kapal *tug boat* bertugas untuk melilit *mooring line* ke *bollard* tongkang dengan instruksi dari kru foreman, dan memastikan *mooring line* terikat kuat pada *bollard* tongkang.

Gambar 2. 2 Proses manuever penyandaran tongkang



Sumber :Olah data penelitian : 2023

- 7) Setelah tongkang berhasil *alongside* atau sandar, para kru foreman harus siap dengan masing-masing sesuai shift. Pada saat yang bersamaan dilakukan pula proses transfer alat berat, tanki bahan bakar dan alat alat seperti sling wire guna memindahkan alat berat dari tongkang ke kapal begitupun sebaliknya.
- 8) Kegiatan bongkar muat dari tongkang ke palka kapal besar menggunakan *crane kapal* dimulai, *agent on board* dan *foreman* berkoordinasi mencatat semua waktu kegiatan proses bongkar muat, mulai tongkang di *loading point*, *initial draft survey*, proses sandar tongkang, memulai *loading*, hingga kapal berlayar kembali.
- 9) Ketika muatan di tongkang sudah termuat semua ke dalam palka kapal, tongkang akan *cast off* dari lambung kapal dan tongkang berikutnya akan sandar untuk melakukan bongkar muat.

- 10) *Trimming cargo*, ketika muatan didalam palka telah menggunung, akan dilaksanakan proses *trimming* menggunakan *bulldozer*, *bulldozer* akan di transfer dari tongkang ke dalam palka yang akan di *trimming*.
- 11) Setelah kegiatan pemuatan sudah hampir selesai (90 % of completion), maka akan dilakukan proses *Intermediate Draft Survey* oleh *surveyor* dan *chief officer* untuk mengetahui berapa kekurangan kargo yang belum dimuat menurut *stowage plan*. Setelah diketahui berapa kekurangan kargo, maka proses pemuatan dilanjutkan kembali hingga *complete loading*.
- 12) Setelah *complete loading*, *surveyor* dan *chief officer* akan melakukan *Final Draft Survey* untuk mengetahui berapa total muatan yang telah termuat diatas kapal dan *surveyor* akan mengeluarkan dokumen *Final Draft Survey Report*. Jika terjadi kekurangan kargo dari *stowage plan*, maka pihak kapal akan mengeluarkan *Letter of Deadfreight*.
- 13) Setelah itu,tongkang akan *cast off* dari lambung kapal.

Gambar 2. 3 *tongkang* yang sudah di cast off



Sumber : Olah data penelitian: 2023

- 14) Yang terakhir adalah proses pengurusan dokumen pemuatan oleh *agent on board*, diantaranya adalah *mate's receipt*, *shipping order*, *cargo manifest*, *stowage plan*, dan *statement of fact* atau *time sheet*.

12. Pengertian Keagenan

Kapal Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya.

Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar, dikenal tiga jenis agen kapal, yaitu *general agent*, subagen atau agen, dan cabang agen.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No: KM 21 Tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang, dan Penumpang Pada Pelabuhan Laut yang di Selenggarakan Oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kantor Pelabuhan (2007), “Agen umum (*General Agent*) adalah perusahaan angkutan laut nasional atau penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus yang di tunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya (baik kapal milik, kapal *charter* maupun kapal yang dioperasikannya”.

General agent (agen umum) adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia. Sebagai contoh, *Atlantik Coal 22 and Bulk Ltd*, sebuah perusahaan pelayaran *London*, menunjuk PT. Indo Dharma Transport sebagai *general agent*. PT. Indo Dharma Transport memiliki

tugas melayani kapal milik *Atlantik Coal and Bulk Ltd* selama berlayar dan singgah di pelabuhan-pelabuhan Indonesia.

Persyaratan untuk menjadi agen umum adalah perusahaan pelayaran Indonesia yang memiliki kapal berbendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5.000 GT dan memiliki bukti perjanjian keagenan umum (*agency agreement*) atau memiliki bukti surat keagenan umum (*letter of appointment*).

Bagi perusahaan laut yang ditunjuk sebagai agen umum dilarang menggunakan ruang kapal asing yang diageninya, baik sebagian maupun keseluruhan untuk mengangkut muatan kapal dalam negeri. Subagen adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh *general agent* untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu. Subagen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari *general agent*. Sebagai contoh, PT. Indo Dharma Transport yang telah ditunjuk menjadi *general agent* oleh *Atlantik Coal and Bulk Ltd* menunjuk perusahaan pelayaran nasional lain, misalnya PT. Penascope sebagai subagen untuk melayani kapal milik *Atlantik Coal and Bulk Ltd* yang singgah di pelabuhan Bengkulu, karena PT. Indo Dharma Transport tidak memiliki cabang di sana.

Cabang agen adalah cabang dari *general agent* di pelabuhan tertentu. Didalam usaha pelayaran niaga dimana ada *liner* dan *tramper*, pelayaran *liner* akan menunjuk *general* atau *booking agent*, untuk mengurus muatan dan kapalnya. *Tramper* akan menunjuk agen khusus (*special agent*) karena hanya dipakai pada saatnya kapalnya disewa di suatu pelabuhan dimana kapal melakukan bongkar atau muat.

Husbandary Agent adalah agen yang ditunjuk oleh principal untuk mewakilinya diluar kepentingan bongkar muat, semisal hanya mengurus ABK kapal, *repair*, *supplier*, dan lain-lain.

Boarding Agent adalah petugas dari keagenan yang selalu berhubungan dengan pihak kapal. Biasanya boarding agent yang pertama naik ke kapal waktu kapal tiba dan terakhir meninggalkan kapal ketika kapal akan berangkat.

Keagenan kapal biasanya dipimpin oleh seorang kepala cabang. Dibawah kepala cabang terdapat tiga bagian utama , yaitu bagian operasional, bagian pemasaran (*marketing*), dan bagian administrasi keuangan. Bagian operasional adalah bagian yang mengurus muatan kapal , operasi kapal termasuk pelayanan kapal dan awaknya , serta mengatur kontrak dengan perusahaan klien.

Bagian pemasaran adalah bagian yang mencari muatan. Bagian administrasi adalah bagian yang mengelola semua administrasi transaksi, baik eksternal maupun internal perusahaan , termasuk administrasi keuangan maupun surat-surat.

Tugas Keagenan Kapal dalam kegiatan pelayaran:

1) Tugas *General Agent*

Secara garis besar, tugas general agent ada dua jenis, yaitu tugas pengurusan perizinan dan tugas koordinasi. adapun tugas koordinasi meliputi:

a. Koordinasi operasi dan pemasaran

Koordinasi operasi adalah tugas untuk memastikan bahwa pembongkaran/pemuatan kapal dikerjakan dengan baik oleh perusahaan bongkar muat. Selain itu, tugas koordinasi juga termasuk memastikan bahwa ketika kapal masuk ke tempat sandar pelabuhan, pelaksanaan pandu dan kapal-kapal tunda dilakukan dengan baik. Sedangkan koordinasi pemasaran adalah fungsi general agent untuk mencari muatan , mengumpulkan kedatangan kapal, hubungan dengan armada pemasaran dan sebagainya.

b. Koordinasi keuangan

Koordinasi keuangan merupakan tugas *general agent* untuk mengumpulkan dan mencatat segala pengeluaran kapal selama berada di pelabuhan. Karena tagihan dari pelabuhan sering terlambat, maka bagian *disbursement* bertugas menyelesaikan tagihan-tagihan yang belum diselesaikan. Dengan demikian agen memerlukan *advance money* yang cukup besar , terutama untuk kapal-kapal *tramper*, karena kemungkinan tidak akan singgah lagi di pelabuhan tempat agen berada.

2) Tugas subagen atau agen

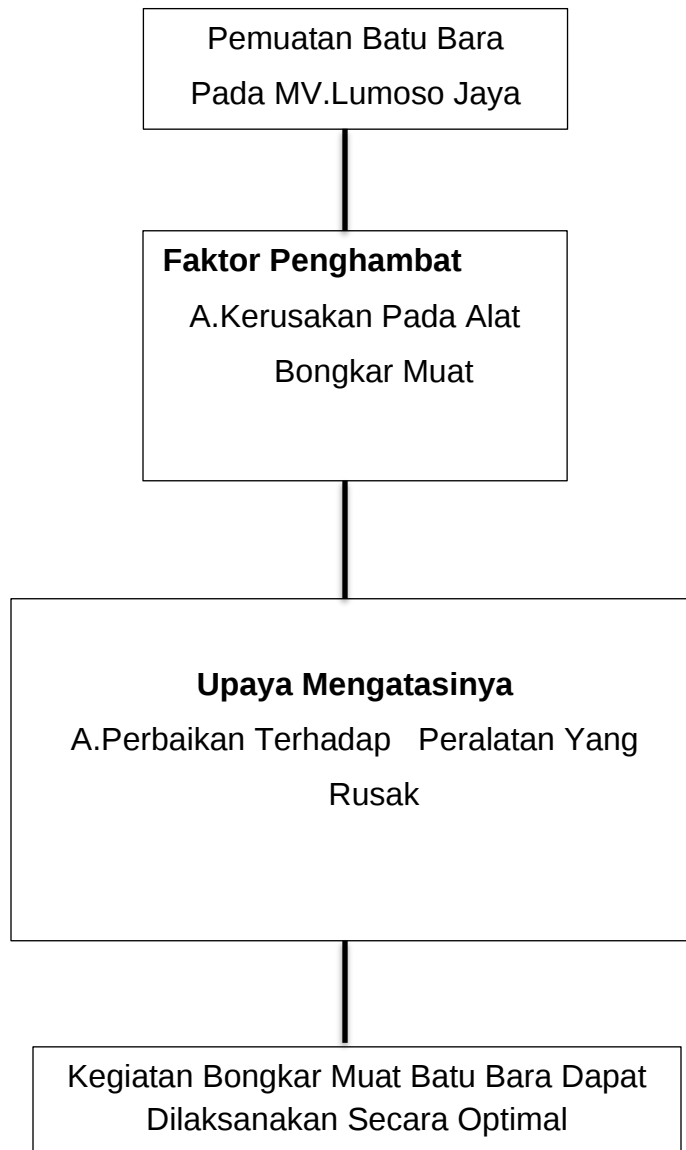
Secara garis besar, tugas subagen atau agen ada dua , yaitu pelayanan kapal (*ship's husbanding*) dan operasi keagenan (*cargo operation*). Tugas-tugas yang termasuk dalam pelayanan kapal adalah pelayanan anak buah kapal atau *crew*, perbaikan atau pemeliharaan kapal, penyediaan suku cadang kapal dan sebagainya. Sedangkan tugas yang berkaitan dengan operasi keagenan adalah pengurusan bongkar dan muat, seperti mencari perusahaan bongkar muat (PBM), dan juga pengurusan dokumen muatan yang berkaitan dengan bongkar muat seperti *Bill of Lading*, *Shipping Order*, *Cargo Manifest*, *Time Sheet*.

B. Kerangka Pikir

Perencanaan kerja yang baik sangat dibutuhkan agar pekerjaan yang ada di atas kapal bisa dilaksanakan dengan baik dan sesuai dengan rencana yang ada. Dan dari teori-teori di atas, maka dapat diasumsikan Apabila persiapan ruang muat dilakukan sesuai dengan prosedur yang ada dan dengan perencanaan yang baik, maka tidak

akan terjadi keterlambatan muat. Dengan perencanaan yang baik, maka kita dapat menghemat waktu, tenaga, dan uang. Berikut kerangka penelitian terkait dengan kegiatan bongkar muat di MV.Lumoso Jaya :

Gambar 2. 4 Kerangka Pikir



C. Hipotesis

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan diatas maka yang menjadi hipotesis dalam penulisan skripsi ini yaitu Diduga kurangnya perawatan alat bongkar muat ,seperti melakukan grease pada wire crane dan wire grab,memberi grease pada blok crane dan blok pada grab dan ini di laksanakan pada saat berada di laut,sebelum melaksanakan kegiatan bongkar muat di pelabuhan TG.MERPATI di kolonodale dan perlu memperhatikan keterampilan dalam pengoperasian semua peralatan-peralatan bongkar muat di kapal sehingga harus diperhatikan aspek-aspek yang mendukung untuk kelancaran operasi pelaksanaan bongkar muat di MV. LUMOSO JAYA.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Dan Lokasi Penelitian

1. Jenis Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian adalah deskriptif kualitatif dengan studi kasus dengan melakukan penelitian karakteristik masalah yang berkaitan dengan latar belakang dan kondisi saat ini dari subjek yang diteliti serta interaksinya dengan lingkungan. Penelitian kualitatif digunakan untuk mengembangkan teori yang sudah ada kemudian disajikan secara deskriptif dalam bentuk kalimat (Pujilekson, 2015)

Dalam penelitian ini, peneliti memilih untuk menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Metode deskriptif merupakan metode yang digunakan untuk mengetahui situasi dan kondisi yang terjadi diatas kapal, berdasarkan dengan fakta yang ada. Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang dilakukan secara mendetail, dengan menjelaskan hasil penelitian menggunakan kata-kata (Putusnya et al., 2024)

2. Tempat Dan Waktu Penelitian

Adapun tempat dan waktu pelaksanaan penelitian pada saat penulis melaksanakan penelitian yaitu di MV.LUMOSO JAYA yang dilaksanakan dari 01 November 2022 sampai dengan 01 November 2023.

B. Defenisi Konsep

Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal itu sendiri dijabarkan sebagai “Pekerjaan membongkar barang dari atas dek/palka kapal dan menempatkannya di atas dermaga atau ke dalam tongkang

atau kebalikannya memuat dari atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menempatkannya ke atas dek atau ke dalam palka kapal yang mempergunakan derek kapal”.

C. Unit Analisis

1. Populasi

Populasi adalah keseluruhan elemen yang hendak dijelaskan oleh penulis yang menjadi sasaran generalisasi penelitian.

2. Sampel (Narasumber)

Sampel adalah wakil dari populasi. Sampel pada penelitian yang akan di gunakan ialah 4 orang crew yakni Nahkoda (*Master*), Muallim III (*Third Officer*), Bosun (*Boatswain*), dan Juru Mudi (*Able Bodied*) yang mana sampel tersebut dianggap mewakili keseluruhan populasi yang ada diatas kapal MV.LUMOSO JAYA.

D. Teknik Pengumpulan Data.

Metode pengumpulan data adalah teknik atau cara-cara yang dapat digunakan oleh peneliti untuk pengumpulan data. Pengumpulan data dimaksudkan untuk memperoleh bahan-bahan yang relevan, akurat dan nyata (Sugiyono, 2013). Dalam penyampaian hasil penelitian ke dalam sebuah tulisan tentunya harus disusun secara sistematis sesuai dengan tujuan penelitian. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode wawancara dan pengamatan langsung yaitu penelitian yang mengambil data wawancara dilakukan dengan cara menghimpun informasi dari sampel yang di peroleh dari suatu tempat dengan tujuan untuk melakukan generalisasi dari mana sampel tersebut diambil.

Dalam pembuatan atau penyelesaian tugas akhir ini diperlukan data yang konkrit sebagai bahan analisis dalam penulisan materi pokok serta masalahnya. Cara penulisan yang dipakai untuk memperoleh data yang

diteliti, sesuai dengan pengalaman penulis selama berkerja di atas kapal adalah sebagai berikut:

1. Observasi

Pengumpulan data observasi dalam penelitian kualitatif deskriptif berupa pengamatan yang dilakukan oleh peneliti secara langsung di lapangan. Observasi merupakan mengamati berbagai kejadian atau gejala yang terjadi terkait dengan apa tujuan penelitian (Moleong, 2004). Penulis mengadakan pengamatan secara langsung di atas kapal ketika melaksanakan praktek laut di kapal MV.LUMOSO JAYA. Penulis menitik beratkan saat pengamatan yaitu menganalisis kegiatan pada saat melaksanakan kegiatan bongkar muat. Hal ini dilaksanakan untuk membandingkan serta mencari kesesuaian antara keterangan yang diperoleh dari studi pustaka dengan fakta-fakta di atas kapal.

2. Wawancara

Pengumpulan data lewat wawancara dilakukan dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan yang mengacu pada instrumen kuesioner yang telah dibuat oleh peneliti dan sudah di validasi oleh pakar yang terkait (Fontana, et al. 2009). Adapun tujuan pokok dari wawancara adalah:

- a) Wawancara dapat digunakan untuk memperoleh keterangan-keterangan mengenai obyek yang diteliti.
- b) Wawancara merupakan salah satu metode pengumpulan data secara langsung mengenai suatu obyek. Wawancara merupakan teknik pengumpulan data yang digunakan oleh penulis dengan mengadakan komunikasi atau tanya jawab kepada pihak narasumber.

E. Prosedur Pengolahan Dan Analisis Data

Teknik analisis yang digunakan oleh penulis dalam menyusun penulisan adalah dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif. Data- data yang dikumpulkan dan didapat selama penelitian dipaparkan dan digambarkan sesuai dengan kondisi waktu itu. Data-data dalam hal ini dapat dikatakan sebagai masalah yang timbul dikapal berkaitan dengan permasalahan pada masalah bongkar muat yang terkendala oleh rusaknya alat bongkar muat, berdasarkan atas pengamatan dan pandangan penulis dengan melihat data yang ada. Agar analisis yang diperoleh lebih obyektif dan mudah untuk dipahami oleh pembaca, maka teknik analisis yang digunakan adalah dengan metode deskriptif kualitatif.

Melaksanakan praktik laut diatas MV.LUMOSO JAYA merupakan kegiatan yang dilakukan penulis untuk penganalisisan data. Kegiatan tersebut untuk mengetahui situasi dengan berbekal pengetahuan dari apa yang didapatkan lewat studi kepustakaan. Selanjutnya penulis memulai identifikasi masalah-masalah yang ada dan menetapkan apa yang menjadi tujuan dan masalah yang penulis temui, maka penulis dapat menentukan metode penelitian yang sesuai. Setelah penulis menemukan yang sesuai dengan langkah diatas, maka penulis mengumpulkan data yang berkaitan dengan penelitian yang di lakukan. Data yang penulis peroleh diolah sesuai dengan teori dan metode yang penulis tetapkan dari awal sebelum penulis lakukan pengumpulan data dengan cara observasi, wawancara, dan juga teori studi pustaka. Data yang penulis olah kemudian penulis melakukan penganalisisan terhadap hasil yang diperoleh, dengan membandingkan hasil-hasil dengan teori yang penulis gunakan. Dari hasil perbandingan yang dikembangkan penulis, kemudian membuat pembahasan mengenai hal

tersebut. Setelah semuanya dianggap selesai, maka penulis bisa menarik kesimpulan dari data yang telah di analisis dan dibahas. Kemudian penulis juga memberikan saran apa yang sesuai dengan apa yang telah penulis simpulkan, dan ini dapat dijadikan bahan masukan buat penulis dan pembaca. Barulah langkah-langkah ini dianggap selesai.