

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**UPAYA PENINGKATAN PENGAWASAN KAPAL
BUNKER MT. CHWNTEK 5 TERHADAP KAPAL -
KAPAL NIAGA DALAM PENGISIAN BAHAN BAKAR**

Oleh :

RURY
NIS. 02474 / N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – 1

JAKARTA

2021

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**UPAYA PENINGKATAN PENGAWASAN KAPAL BUNKER
MT. CHWNTEK 5 TERHADAP KAPAL – KAPAL NIAGA
DALAM PENGISIAN BAHAN BAKAR**

**Diajukan Guna Memenuhi Peryaratan
Untuk Menyelesaikan Program ANT-1**

Oleh :

**R U R Y
NIS. 02474 / N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1
JAKARTA
2021**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : R U R Y
No. Induk Siswa : 02474 / N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – 1
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA PENINGKATAN PENGAWASAN KAPAL
BUNKER MT. CHWNTK 5 TERHADAP KAPAL –
KAPAL NIAGA DALAM PENGISIAN BAHAN BAKAR

Jakarta, 04 Juni 2021

Pembimbing Materi,

Pembimbing Penulisan,

Meilinasari N, H., M.MTr
Penata Tk I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

RR. Retno Sawitri W., M.MTr
Penata Tk I(III/d)
NIP. 19820306 200502 2 001

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika

Capt. Bhima S. Putra., MM
Penata (III/c)
NIP. 19730526 200812 1 001

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : R U R Y
No. Induk Siswa : 02474 / N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – 1
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA PENINGKATAN PENGAWASAN KAPAL
BUNKER MT. CHWNTK 5 TERHADAP KAPAL –
KAPAL NIAGA DALAM PENGISIAN BAHAN BAKAR.

Jakarta, Juli 2021

Penguji I

Penguji II

Capt. Anisah, MMTr

Pembina (IV/a)

NIP. 19721214 200212 2 001

Capt. Zainal Abidin

Dosen Stip

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika

Capt. Bhima S. Putra., MM

Penata (III/c)

NIP. 19730526 200812 1 001

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadirat Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat 1 (ANT - 1) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul : **“UPAYA PENINGKATAN PENGAWASAN KAPAL BUNKER MT. CHWNTK 5 TERHADAP KAPAL-KAPAL NIAGA DALAM PENGISIAN BAHAN BAKAR”**

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan Sertifikasi serta Dinas Jaga dan mengacu pada ketentuan Konvensi Internasional STCW 78 Amandemen 2010.

Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Perwira di atas kapal di tambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku-buku dan literatur. Penulis menyadari bahwa makalah ini jauh dari kesempurnaan Hal ini disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada Ilmu pengetahuan, data-data, buku-buku, materi serta tata bahasa yang penulis miliki.

Dalam kesempatan yang baik ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga disertai dengan doa kepada Allah Tuhan Yang Maha Kuasa untuk semua pihak yang turut membantu hingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada:

1. Bapak Amiruddin, MM, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Bhima S. Putra, MM, selaku Ketua Program Studi Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Bapak Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.
4. Ibu Meilinasari N.H., M.MTr, selaku Dosen Pembimbing Materi.
5. Ibu RR. Retno Sawitri Wulandari, M.MTr, selaku Dosen Pembimbing Penulisan.

6. Seluruh Dosen dan Staf Pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan makalah ini.
7. Seluruh keluarga saya yang telah memberikan dukungan dan mendoakan sehingga dapat menyelesaikan makalah ini.
8. Rekan-rekan Perwira Siswa Diklat Pelaut ANT-I Angkatan LVIII Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan Akademis Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta, Juli 2021
Penulis,

RURY
NIS. 02474 / N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
BAB I PENDAHULUAN	
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH	3
C. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN	4
D. METODE PENELITIAN	5
E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	6
F. SISTEMATIKA PENULISAN	7
BAB II LANDASAN TEORI	
A. TINJAUAN PUSTAKA	9
B. KERANGKA PEMIKIRAN	31
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. DESKRIPSI DATA	32
B. ANALISIS DATA	35
C. PEMECAHAN MASALAH	47
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. KESIMPULAN	48
B. SARAN	49
DAFTAR PUSTAKA	50
LAMPIRAN	
PENJELASAN ISTILAH	

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**




TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

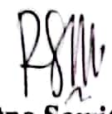
Nama : R U R Y
No. Induk Siwa : 02474 / N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : PENINGKATAN PENGAWASAN KAPAL BUNKER MT.
CHWNTEK 5 TERHADAP KAPAL – KAPAL NIAGA
DALAM PENGISIAN BAHAN BAKAR

Jakarta, 04 Juni 2021


Pembimbing Materi,


Meilinasari N, H, M.MTr
Penata Tk I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

Pembimbing Penulisan,


RR. Retno Sawitri W, M.MTr
Penata Tk I(III/d)
NIP. 19820306 200502 2 001

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika


Capt. Bhima S, Putra, MM
Penata (III/c)
NIP. 19730526 200812 1 001

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : R U R Y
No. Induk Siswa : 02474 / N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – 1
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA PENINGKATAN PENGAWASAN KAPAL BUNKER
MT. CHWNTEK 5 TERHADAP KAPAL – KAPAL NIAGA
DALAM PENGISIAN BAHAN BAKAR.

Jakarta, Juli 2021

Penguji I

Capt. Anisah, M.Mar., M.M.Tr

Pembina (IV/a)

NIP. 19721214 200212 2 001

Penguji II

Capt. Zainal Abidin

Dosen Stip

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika

Capt. Bhima S. Putra., MM

Penata (III/c)

NIP. 19730526 200812 1 001

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Arus perdagangan internasional dinilai telah mencapai tahap yang baik, hal ini dikarenakan semakin banyak kalangan menyadari akan kepentingan pengangkutan melalui laut yang memanfaatkan beberapa fasilitasnya untuk beberapa instansi seperti perusahaan pelayaran serta perusahaan bongkar muat sehingga masing-masing instansi tersebut memberikan pelayanan yang terbaik pada penggunaan jasa tersebut.

Dukungan oleh pemerintah Singapura dalam hal ini terkait dalam peran di sektor transportasi laut untuk membantu pembangunan nasional dan peran sektor transportasi laut merupakan bagian yang dominan dalam pembangunan di bidang politik, ekonomi, sosial, budaya dan pertahanan keamanan. Sejalan perekonomian global, maka arus persaingan ekonomi menjadi sangat ketat, sebuah persaingan yang menuntut adanya bisnis yang cepat, aman dan efisien. Seluruh keterkaitan ini akan menjadi penentu dalam era perdagangan saat ini.

Negara Singapura adalah negara kecil yang diapit oleh dua negara besar yaitu, Indonesia dan Malaysia. Keberadaan negara kecil tersebut sudah diakui oleh dunia dengan keberhasilannya menjadi negara pelabuhan tersibuk di dunia. Karena letaknya yang sangat strategis, kapal-kapal asing yang datang dari dan ke Eropa, Asia serta Australia akan melewati perairan Singapura atau singgah untuk mengambil bahan bakar serta keperluan kapal lainnya.

Oleh karena itu pemerintah Singapura mengembangkan sektor kemaritiman dengan memanfaatkan jasa pelayanan pelabuhan sebagai penampungan barang export-import ke negara-negara di seluruh dunia. Salah satu perwujudannya adalah dengan menyediakan kapal *bunker* yang digunakan

husus untuk memberikan pelayanan dengan berbagai macam jenis bahan bakar kepada kapal-kapal niaga yang datang dan singgah di Singapura. Kapal-kapal *bunker* di Singapura pada umumnya dikelola oleh perusahaan-perusahaan swasta dan pemerintah Singapura memberikan kesempatan yang besar kepada perusahaan-perusahaan tersebut untuk dapat mengelolah usaha kapal *bunker* dengan memberikan persyaratan dan perijinan yang cukup mudah dalam prosesnya yang sangat cepat.

Seiring dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang canggih, negara tersebut mengalami pertumbuhan dan perkembangan yang begitu pesat khususnya di bidang kemaritiman, dengan sendirinya memberi peluang atau kesempatan lapangan kerja yang besar bagi pelaut-pelaut asing yang datang dari berbagai negara.

Dalam dimensi aktivitas yang demikian itulah, kapal *bunker* tampil dengan menunjukkan peranannya yang cukup dominan di dalam penyuplaian bahan bakar di wilayah perairan Singapura, dan padatnya arus bisnis pensuplaian bahan bakar. Sehingga setiap perusahaan penyalur bahan bakar harus memberikan pelayanan terbaik kepada para konsumen nya, akan tetapi keinginan setiap perusahaan untuk memberikan pelayanan terbaik masih terbentur dengan keadaan di lapangan seperti adanya masalah keterlambatan kapal *bunker* tiba di lokasi untuk mensuplai bahan bakar dan proses pensuplaian bahan bakar ke kapal penerima bahan bakar yang memakan waktu yang lama yang menyebabkan kapal penerima bahan bakar dan kapal *bunker* itu sendiri mengalami keterlambatan keberangkatan untuk menuju pelabuhan selanjutnya atau order *bunker* selanjutnya.

Koordinasi dan kerjasama yang baik sangat dibutuhkan dalam proses kelancaran pelaksanaan tugas-tugas serta tanggung jawab dari masing-masing pihak untuk mencapai suatu hasil pekerjaan yang efektif dan efisien. Hal tersebut sebagaimana yang penulis alami selama bertugas di atas kapal MT. Chwntek 5, pernah mengalami keterlambatan akibat kurangnya koordinasi antara pihak agen, perusahaan dan kapal dikarenakan informasi kedatangan kapal yang belum jelas, juga pernah terjadi pada saat pemasangan selang bahan bakar.

Untuk itu perlu adanya jalinan komunikasi agar kesalahan-kesalahan yang terjadi dapat ditekan sekecil mungkin. Dalam komunikasi, dan dapat selalu berkoordinasi mengenai kendala yang dihadapi serta cara untuk mengatasi. Disamping itu untuk menjaga agar jalur komunikasi tetap berjalan dengan baik maka pihak perusahaan

sedapat mungkin melakukan usaha-usaha untuk kelancaran pelaksanaan tugas-tugas guna menghasilkan satu bentuk pelayanan kapal *bunker* yang efektif dan efisien.

Ketepatan waktu merupakan salah satu wujud kualitas pelayanan yang baik. Kepercayaan *customer* akan semakin meningkat apabila kapal dapat memberikan pelayanan yang maksimal dan salah satunya menjalankan order sesuai permintaan dan selesai tepat pada waktunya. Namun dari yang penulis amati pada saat bekerja di MT. Chwntek 5, beberapa kali terjadi keterlambatan yang cukup lama dari perkiraan waktu yang ditentukan. Hal ini menimbulkan komplain dari *customer* selaku pengguna jasa pengisian bahan bakar kepada MT. Chwntek 5. Apabila hal ini tidak segera diatasi maka akan kehilangan kepercayaan dari *customer* dan perusahaan dapat mengalami kerugian karena kekurangan order.

Berdasarkan pengamatan penulis saat bekerja di atas kapal tanker, maka penulis tertarik untuk membahasnya ke dalam makalah dengan judul :**“UPAYA PENINGKATAN PENGAWASAN KAPAL BUNKER MT. CHWNTK 5 TERHADAP KAPAL-KAPAL NIAGA DALAM PENGISIAN BAHAN BAKAR”**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN dan RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang, fakta kondisi dan pengalaman penulis selama bekerja di kapal tanker sebagai Mualim I, maka penulis mengidentifikasi masalah dalam meningkatkan pelayanan kapal *bunker* MT. Chwntek 5 terhadap kapal – kapal niaga dalam pengisian bahan bakar, diantaranya yaitu :

- a. Terjadi keterlambatan dalam pengisian bahan bakar di kapal – kapal niaga.
- b. Pemasangan (*Reducer*) bahan bakar yang memakan waktu cukup lama.
- c. Padatnya alur lalu lintas kapal di dalam perairan singapura.
- d. Adanya kendala komunikasi antara pihak Agen, perusahaan dan kapal.
- e. Pemberian izin dari *port control* yang memakan waktu lama.

2. Batasan Masalah

Mengingat adanya permasalahan yang terjadi pada kapal MT. Chwntek 5, maka dalam penulisan makalah ini penulis membatasi pembahasan hanya pada permasalahan berikut :

- a. Terjadi keterlambatan dalam pengisian bahan bakar di kapal - kapal niaga
- b. Pemasangan (*Reducer*) bahan bakar yang memakan waktu cukup lama.

3. Rumusan Masalah

Dari identifikasi permasalahan di atas, maka dalam penulisan makalah ini penulis membahas dua permasalahan utama yaitu :

- a. Mengapa terjadi keterlambatan dalam pengisian bahan bakar di kapal-kapal niaga ?
- b. Apakah yang menyebabkan pemasangan (*Reducer*) bahan bakar yang memakan waktu cukup lama ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN

1. Tujuan Penulisan

Adapun tujuan dari penulisan makalah ini diantaranya yaitu :

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis terjadinya keterlambatan dalam pengisian bahan bakar di kapal – kapal niaga.
- b. Untuk mengetahui dan menganalisis penyebab pemasangan (*Reducer*) bahan bakar yang memakan waktu cukup lama.

2. Manfaat Penulisan

Disamping tujuan yang dijabarkan diatas, maka hal yang sangat penting juga ialah manfaat suatu pengawasan dalam setiap kegiatan bongkar muat di atas kapal sangat diharapkan untuk dapat memberikan aplikasi ilmu pengetahuan yang berguna dari beberapa aspek yang berkaitan dengan aspek-aspek tersebut diantaranya:

- a. Aspek teoritis (Keilmuan)
 - 1) Sebagai tambahan referensi bagi Perpustakaan STIP Jakarta mengenai pekerjaan di kapal jenis tanker *bunker* dan hal-hal yang harus diperhatikan agar operasional kapal berjalan dengan lancar.

- 2) Sebagai sumber pengetahuan bagi pasis-pasis STIP Jakarta mengenai pekerjaan khusus di kapal jenis tanker dalam proses *bunker* guna melayani kapal-kapal niaga.

b. Aspek praktis (Guna laksana)

- 1) Sebagai salah satu syarat pemenuhan persyaratan Diklat program Ahli Nautika Tingkat I (ANT-I) Angkatan 58 di STIP Jakarta Tahun ajaran 2021.
- 2) Berbagi pengalaman dengan rekan seprofesi khususnya yang belum pernah bekerja di kapal tanker *bunker*. Pengalaman mengenai hal-hal yang menjadi kendala di dalam proses pensuplaian bahan bakar di kapal-kapal niaga serta cara untuk mengatasinya.
- 3) Sebagai masukan dan sumbang saran bagi perusahaan dalam meningkatkan pelayanan kapal *bunker* di kapal – kapal niaga.

D. METODE PENELITIAN

1. Pendekatan Pemecahan Masalah

Dalam usaha pendekatan pemecahan masalah, tulisan akan disajikan dengan metode deskriptif kualitatif. Deskriptif ditinjau dari dasar cara dan taraf penyelesaian masalah atau hadirnya variabel-variabel dengan menggunakan fakta saja dan dilakukan dengan menjelaskan dan menggambarkan. Kualitatif ditinjau dari metode penulisan yang didasarkan pada teori-teori yang sudah ada dengan data-data berupa angka yang diperoleh dari hasil observasi serta diselesaikan dengan deduktif.

2. Teknik Pengumpulan Data

Melalui pengamatan lapangan yang dilakukan secara langsung pada suatu masalah, dapat diperoleh data yang lebih baik dan akurat kebenarannya. Adapun untuk pengamatan lapangan ini penulis menggunakan tiga (3) cara, yaitu sebagai berikut:

a. Oservasi

Yaitu pengumpulan data secara langsung melalui pengamatan penulis selama bekerja di atas kapal MT. Chwntek 5.

b. Interview

Merupakan suatu proses yang dilakukan penulis dalam mengadakan Tanya jawab dengan para Perwira dan Anak buah kapal (ABK), serta semua pihak yang melibatkan dikapal-kapal dimana penulis bekerja terutama para Perwira dan Anak Buah Kapal (ABK) MT. Chwnstek 5.

c. Studi Dokumentasi

Pengumpulan data melalui dokumentasi-dokumentasi yang secara langsung didapat dari pengamatan dilapangan selama berada diatas kapal MT. Chwnstek 5.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Dalam penyusunan makalah ini, penulis melakukan penelitian diatas kapal MT. Chwnstek 5, ketika Penulis bekerja pada bulan Mei tahun 2015 sampai dengan awal Januari tahun 2021. Berlokasi di Negara Singapura, Kapal tempat penulis bekerja dimiliki oleh perusahaan bernama Sentek Marine & trading. Pte. Ltd. dengan menyesuaikan jadwal operasi kapal dari terminal minyak pengisian sebelumnya ke tempat-tempat tujuan lain yakni kapal-kapal niaga di Perairan Singapura demikian seterusnya.

2. Tempat Penelitian

Untuk dapat menunjang kelancaran operasional kapal dan terpenuhinya permintaan suplai bahan bakar yang diharapkan secara terus - menerus maka kesiapan pengawasan awak kapal dan pihak-pihak yang terkait lainnya atau motivasi dari perwakilan pihak perusahaan diharapkan berjalan dengan lancar.

Adapun tempat penelitian yang dilaksanakan di perairan Singapura diatas kapal MT. Chwnstek 5, Berbendera Singapura Adapun tempat-tempat dimana kapal-kapal bunker berlabuh jangkar untuk menunggu order selanjutnya adalah sebagai berikut:

AEPB (*Anchorage Eastern Petroleum Bravo*)

AEPC (*Anchorage Eastern Petroleum Charlie*)

ASPP (*Anchorage Selat Pauh Petroleum*)

ARP (*Anchorage Raffles Petroleum*)

ASPH (*Anchorage Sudong Petroleum Holding*)

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan dibutuhkan dalam penyusunan makalah guna menghasilkan suatu bahasan yang sistematis dan memudahkan dalam pembahasan maupun pemahaman makalah yang disusun, adapun sistematika penulisan adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Latar belakang sebagai alasan penulis memilih judul tersebut dan mendeskripsikan beberapa permasalahan yang terjadi berkaitan dengan judul. Identifikasi Masalah yang menyebutkan poin-poin permasalahan di atas kapal. Batasan Masalah, menetapkan batas-batas permasalahan dengan jelas dan menentukan ruang lingkup pembahasan di dalam makalah. Rumusan masalah merupakan permasalahan yang paling dominan terjadi di atas kapal dalam bentuk kalimat tanya. Tujuan dan manfaat merupakan sasaran yang akan dicapai atau diperoleh beserta gambaran kontribusi dari hasil penulisan makalah ini.

BAB II LANDASAN TEORI

Tinjauan Pustaka membahas beberapa teori yang berkaitan dengan rumusan masalah dan dapat membantu untuk mencari solusi atau pemecahan yang tepat. Kerangka Pemikiran merupakan skema atau alur inti dari makalah ini yang bersifat argumentatif, logis dan analisis berdasarkan kajian teoritis, terkait dengan objek yang akan dikaji.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Deskripsi data merupakan data yang diambil dari lapangan berupa spesifikasi kapal dan pekerjaannya, pengamatan pada fakta-fakta yang terjadi di atas kapal sesuai dengan permasalahan yang dibahas. Fakta dan kondisi disini meliputi waktu kejadian dan tempat kejadian yang sebenarnya terjadi di atas kapal berdasarkan pengalaman penulis. Analisis data adalah hasil analisa faktor-

faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah. Pemecahan masalah di dalam penulisan makalah ini mendeskripsikan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur-unsur positif dari penyebab masalah.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan faktor penyebab pada rumusan masalah. Saran merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sebagai solusi dari rumusan masalah yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Berdasarkan pembahasan pada bab sebelumnya, maka penulis mencari beberapa landasan teori yang berkaitan dengan masalah untuk membantu mencari pemecahan dalam peningkatan pengawasan kapal *bunker* MT. Chwntek 5 terhadap kapal – kapal niaga dalam pengisian bahan bakar diantaranya yaitu :

1. Peningkatan

Menurut seorang ahli bernama Adi S. (2003 : 67) Pengertian peningkatan Dalam Kamus Etimologi kata peningkatan berasal dari kata tingkat. Yang berarti lapis atau lapisan dari sesuatu yang kemudian membentuk susunan. Tingkat juga dapat berarti pangkat, taraf dan kelas sedangkan peningkatan berarti kemajuan . Secara umum, peningkatan merupakan upaya untuk menambah derajat, tingkat dan kualitas maupun kuantitas. Peningkatan juga dapat berarti penambahan ketrampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik. Selain itu, Peningkatan juga berarti pencapaian dalam proses, ukuran, sifat, hubungan dan semestinya. Dalam hal ini upaya yang dimaksud oleh peneliti yaitu usaha untuk meningkatkan pengawasan proses transfer minyak yang disuplai ke kapal-kapal niaga diperairan Singapura oleh *Bunker* Tanker MT. Chwntek 5.

2. Pengawasan

Pengawasan adalah proses dalam menetapkan ukuran kinerja dan pengambilan tindakan yang dapat mendukung pencapaian hasil yang diharapkan sesuai dengan kinerja yang telah ditetapkan tersebut. Controlling is the process of measuring performance and taking action to ensure desired results (Schermerhorn, 2002: 12).

Berdasarkan uraian di atas, menurut peneliti pengawasan merupakan bagian dari fungsi manajemen, di mana pengawasan dianggap sebagai bentuk pemeriksaan atau pengontrolan dari pihak yang lebih atas kepada pihak di bawahnya. Pengawasan adalah proses untuk memastikan bahwa segala aktifitas yang terlaksana sesuai dengan apa yang telah direncanakan.

3. Kapal

Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut, sungai seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, dipisahkan antara ship yang lebih besar dan boat yang lebih kecil. Kapal penumpang adalah kapal yang digunakan untuk angkutan penumpang. Untuk meningkatkan efisiensi atau melayani keperluan yang lebih luas kapal penumpang dapat berupa kapal Ro-Ro, ataupun untuk perjalanan pendek terjadwal dalam bentuk kapal feri. Di Indonesia perusahaan yang mengoperasikan kapal penumpang adalah PT. Pelayaran Nasional Indonesia yang dikenal sebagai PELNI, sedang kapal Ro-Ro penumpang dan kendaraan dioperasikan oleh PT ASDP, PT Dharma Lautan Utama, PT Jembatan Madura dan berbagai perusahaan pelayaran domestik lainnya

4. Kapal Niaga

Kapal niaga atau Kapal dagang adalah perahu atau kapal yang mengangkut kargo atau juga membawa penumpang untuk disewa. Kapal ini ada dalam berbagai ukuran dan bentuk. Tentu saja, kapal pesiar yang tidak membawa penumpang untuk disewa tidak tergolong Kapal niaga; begitu pula kapal perang, tidak termasuk kapal dagang.

Sebagian besar negara di dunia yang mengoperasikan armada kapal dagang. Namun, karena tingginya biaya operasi, saat ini banyak kasus armada yang berlayar dibawah bendera dari negara-negara yang mengkhususkan diri dalam menyediakan tenaga kerja dan jasa dagang. Bendera ini yang disebut sebagai "bendera kemudahan". Tapi, kepemilikan kapal dapat oleh dipegang oleh siapapun di seluruh dunia.

Armada kapal dagang Yunani adalah yang terbesar di dunia. Saat ini, Armada Yunani mendominasi sekitar 16 persen dari tonnase seluruh dunia.

Selama perang, kapal-kapal dagang yang dapat digunakan sebagai pembantu untuk angkatan laut dari negara mereka masing-masing, dan dipanggil untuk mengantarkan personil militer dan materil.

5. Bunker Tanker

Bunker tanker adalah sejenis kapal tanker yang digunakan khusus untuk mengangkut bahan bakar dari terminal dan dibongkar di kapal lain dengan tujuan muatan yang dibongkar menjadi bahan bakar kapal penerima bahan bakar tersebut. Tidak Semua kapal tanker di negara Singapura dapat menjadi tanker *bunker*, kapal tanker yang akan dijadikan kapal bunker tanker harus memenuhi syarat dan mendapatkan ijin resmi dari pihak pemerintah Singapura yang sesuai dengan *Marine Port Authority of Singapore* (MPA) dan mendapatkan “SB Licence. *terlampir pada lampiran (7).*

6. MT. Chwntek 5

MT. Chwntek 5 adalah kapal *bunker* tanker yang dimiliki oleh perusahaan “Sentek Marine & Trading Pte Ltd” dan beralamatkan : Sam Leong Road No 24-26. Singapura 449269. MT. Chwntek 5 Di operatori oleh “ Sentek Marine Pte Ltd” yang beralamatkan : Sam Leong Road No 24-26 Singapura 207915. Data lebih lengkap terdapat pada particular, *terlampir pada lampiran (1).*

7. Kedisiplinan

Kedisiplinan terkait erat dengan pengetahuan dan perilaku yang positif, seperti kebenaran, kejujuran, tanggung jawab, tolong menolong, kasih sayang, patuh atau taat, serta hormat kepada guru. tentang pengertian kedisiplinan. Menurut kamus besar Bahasa Indonesia disiplin mempunyai arti ketaatan dan kepatuhan pada aturan, tata tertib dan lain sebagainya. Sedangkan menurut Maryati dan Sutopo (2008:53) menyatakan bahwa kata yang mendapat awalan ke-dan akhiran-an mempunyai arti salah satunya untuk menunjukkan hasil dari sebuah perbuatan. Sehingga kedisiplinan berarti hasil yang diperoleh seseorang apabila seseorang

tersebut selalu melakukan perbuatan disiplin, dengan kata lain, kedisiplinan merupakan perbuatan disiplin yang dilakukan secara terus menerus dan tetap.

8. Able Body (AB) / Juru Mudi

Juru Mudi atau A/B merupakan Anak Buah Kapal (ABK) yang bertanggung jawab kepada Mualim I (C/O) melalui Serang mengenai hal-hal sebagai berikut

- a. Pada saat kapal berlayar bertugas jaga di anjungan untuk menangani kemudi atau membantu mualim jaga.
- b. Pada saat kapal sandar atau berlabuh, bertugas jaga dan melaksanakan ronda keliling kapal.
- c. Memelihara dan menjaga kebersihan di anjungan serta bagian-bagian kapal lainnya seperti yang diperintahkan Serang dan Mualim I.
- d. Membantu Mualim jaga pada saat bongkar muat, ballast, sandar dan lepas sandar dan kegiatan lainnya seperti yang diperintahkan Mualim I.
- e. Menyiapkan dan memasang tangga kapal, tangga Pandu (Pilot Leader), Bendera-bendera, alat-alat pemadam api ringan (APAR) di deck dan perlengkapan lainnya seperti yang diperintahkan Mualim I.
- f. Menyalakan atau mematikan penerangan Deck dan lampu Navigasi.
- g. Tugas-tugas lain sesuai dengan management perusahaan dan sesuai dengan apa yang diamanahkan oleh Mualim atau Master.

9. Perlengkapan Transfer Minyak

Dalam melakukan Proses transfer minyak beberapa perlengkapan diperlukan yaitu sebagai berikut :

- a. Pakaian pelindung:

Pakaian pelindung adalah *Coverall* yang melindungi tubuh anggota awak dari bahan berbahaya seperti minyak panas, air, percikan pengelasan dll Hal ini dikenal sebagai, "*dangri*" or "*boiler suit*".

- b. Helmet

Bagian yang paling penting dari tubuh manusia adalah kepala. Perlu perlindungan terbaik yang disediakan oleh helm plastik keras di atas kapal. Sebuah tali dagu juga disediakan dengan helm yang menjaga helm di tempat ketika ada perjalanan atau jatuh.

c. *Safety Shoes*

Maksimum dari ruang internal kapal digunakan oleh kargo dan mesin, yang terbuat dari logam keras dan yang membuatnya canggung untuk awak untuk berjalan di sekitar. Safety Shoes memastikan bahwa tidak ada luka yang terjadi di kaki para pekerja atau crew di atas Kapal

d. Sarung tangan (*Hand gloves*)

Berbagai jenis sarung tangan yang disediakan Di Kapal. sarung tangan ini digunakan dalam operasi dimana hal ini menjadi keharusan untuk melindungi tangan orang-orang. Beberapa sarung tangan yang diberikan sarung tangan tahan panas untuk bekerja pada permukaan yang panas, kapas sarung tangan untuk operasi normal, sarung tangan las, sarung tangan bahan kimia dll

e. *Goggles*

Mata adalah bagian paling sensitif dari tubuh manusia dan dalam operasi sehari-hari pada kemungkinan kapal sangat tinggi untuk memiliki cedera mata. kaca pelindung atau kacamata yang digunakan untuk perlindungan mata, sedangkan kacamata las digunakan untuk operasi pengelasan yang melindungi mata dari percikan intensitas tinggi.

f. *Ear plug*

Di Ruang Mesin kapal menghasilkan suara 110-120 db ini merupakan frekuensi suara yang sangat tinggi untuk telinga manusia. Bahkan beberapa menit paparan dapat menyebabkan sakit kepala, iritasi dan gangguan pendengaran kadang-kadang sebagian atau penuh. Sebuah penutup telinga atau steker telinga digunakan pada kapal yang mengimbangi suara yang dapat di dengar oleh manusia dengan aman,

g. *Safety Harness*

Operasi kapal rutin mencakup perbaikan dan pengecatan permukaan yang tinggi yang memerlukan anggota kru untuk menjangkau daerah-daerah yang tidak mudah diakses. Untuk menghindari jatuh dari daerah tinggi seperti itu, maka menggunakan *Safety harness*. *Safety harness* adalah di kenakan oleh operator di satu ujung dan diikat pada titik kuat di ujung lainnya.

h. *Cargo Pump*

Cargo Pump Kapal Tanker berfungsi untuk membongkar muatan, membongkar sisa-sisa muatan / pengeringan serta *tank washing*, *ballast* dan *deballasting*. agar lebih steril dan bisa dipakai oleh barang muatan lagi.

Kapasitas efektif suatu pompa dipengaruhi oleh tahanan pada pipa dan kerangan, kecepatan dari aliran, *Viscosity* dari cairan muatan, jarak ketempat penampungan serta Kavitasi di dalam pompa.

1) Konstruksi pipa

- a) Pipa isap sependek mungkin, besar, lurus dan di disain agar bebas dari pembentukan kantong udara.
- b) Bila pipa isap memakai *Elbow (horison)*, maka antara pipa dan *elbow* harus dipasang lurus.
- c) Apabila tidak dipasang pipa lurus, maka aliran cairan yang masuk ke impeller menjadi tidak simetris dan akibatnya kapasitas pompa turun dan suhu Thrust bearing naik.
- d) *Suction dan discharge* pipa yang dekat pompa harus disanggah secara baik sehingga berat dari pipa tidak mengganggu rumah pompa.
- e) Penyambungan *flens* pipa-pipa isap dan tekan terhadap rumah pompa harus rapat terhadap flens dari pipa nozzle pompa, tetapi jangan terlalu kuat waktu pengikatan baut murnya.
- f) Pengaruh pengembangan pipa akibat panas yang timbul harus dapat diredam oleh pipanya sendiri, jangan sampai mempengaruhi rumah pompa.
- g) Pipa harus bebas dari kotoran-kotoran dan saringan isap yang sesuai harus dipasang.

2) Persiapan menjalankan Pompa

- a) Untuk pompa yang baru setelah pemasangan / *overhoul*, tuangkan / isi lub oil pada gear coupling dan bearing.
- b) Tutup kerangan discharge dan buka penuh kerangan isap.
- c) Bila permukaan /level cairan muatan berada diatas pompa, maka cairan akan mengalir ke pompa secara gravity, buka vent cock dan tutup kembali setelah ada cairan keluar.
- d) Bila permukaan cairan muatan berada dibawah pompa, maka untuk membuang udara dari pompa dan suction line dengan cara melalui 2(dua)buah gas vent pada *valute cover* dengan bantuan *stripping pump* dan pada kondisi ini *air vent valve* harus selalu tertutup.

- e) Periksa dan yakinkan bahwa rumah pompa harus terisi cairan.

3) Menjalankan Pompa

- a) Hidupkan Turbin dengan membuka penuh kerangan isap pompa dan kerangan buang (*discharge valve*) tertutup.
- b) Naikkan putaran turbin secara bertahap sampai discharge pressure pompa naik 5 kg/cm², kemudian buka keran buang (*discharge valve*) dengan bertahap.

4) Pengawasan selama pompa beroperasi

- a) Jangan sekali-kali membiarkan pompa beroperasi dengan tekanan discharge mendekati / dibawah nol.
- b) Jangan sekali-kali menutup kerangan isap sewaktu pompa beroperasi.
- c) Periksa temperatur dan minyak pelumas bearing.
- d) Periksa kebocoran dan temperatur dari mechanical seal.
- e) Kerangan buang (*discharge valve*) harus selalu terbuka penuh.
- f) Apabila ingin mengatur discharge rate sebaiknya dengan merubah putaran pompa.
- g) Apabila menggunakan 2(dua) pompa parallel agar tekanan discharge kedua pompa selalu sama, tetapi bila salah satu pompa drop (misalnya tanki yang dibongkar tinggal sedikit), matuikan salah satu pompa.

5) Menghentikan Pompa

- a) Stop primover (turbin)
- b) Tutup *discharge valve*
- c) Tutup *suction valve*
- d) Drain / cerat rumah pompa.

6) Perlengkapan Keselamatan Pompa

- a) *Low pressure lub oil trip* (di turbin)
- b) *Bearing high tempereture trip* (pompa)
- c) *Overspeed trip* (turbin)
- d) *Overload trip* (pompa)
- e) *Emergency stop* (turbin)

- f) *High temperature gland trip (gland)*
- g) *High temperature pump casing trip.*

7) Pemeliharaan

- a) Minyak pelumas bearing diganti setiap 600 jam kerja
- b) *Cooler L.O.* digosok tiap 300 jam kerja
- c) Saringan isap dibersihkan setiap bulan

10. Cargo hose handling crane

Cargo Hose Handling Cranes dirancang untuk kapasitas sampai 2,5 ton dengan panjang 24 meter dengan struktur terbuat dari konstruksi baja yang kokoh dan bersertifikat sehingga kuat untuk dukungan dan pengelasan pada struktur kapal, bush terbuat dari bronze dengan mengacu kepada standar nasional (*BKI*) dan standar internasional (*IACS member*)

Crane dapat dioperasikan secara simultan dua atau beberapa gerakan disertai sistem emergency sebagai pengaman, selain itu dapat dioperasikan secara manual (Emergency Hand Pump) untuk melepas rem pada winch dan slewing



11. *Bunker Hose / Selang Muatan*

Selang pemuatan harus sesuai spesifikasi standar penguasa asional seperti British Standards Institution (BS 1435) atau sesuai rekomendasi *OCIMF*. Selang harus di gunakan sesuai fungsinya, untuk penggunaan biasa ada tiga macam/tipe:

- a) # R – *rough bore*, adalah selang yang di perkuat dengan kawat di gunakan untuk penggunaan berat (*heavy ducy*), untuk *sub marine dan floating* adalah R X M.
- b) # S – *smooth bore*, Selang yg tidak di perkuat dgn lilitan kawat, di gunakan utk keperluan lebih ringan (*lighter*) utk *floating & sub marine* adalah S X M.
- c) # L – *light weight*, untuk keperluan-keperluan ringan misalnya bunkering. Selang tidak boleh digunakan melebihi klafikasinya. Klafikasi selang adalah berdasarkan besarnya tekanan atau besarnya kecepatan aliran (*flow velocity*). Sesuai spesifikasi *OCIMF* maka;

L & S dengan flow velocities 12 m/scc (40 feet / sec)

R dengan flow velocities 15 m.scc (50 feet / sec).

Testing harus dilaksanakan secara berkala dan terus menerus sesuai rekomendasi *OCIMF* yang tercantum. Selang disimpan ditempat yang baik yaitu dingin, gelap, kering dgn sirkulasi yang cukup, di service setelah di simpan ± 2 bulan, hal ini sesuai dengan rekomendasi *OCIMF*.

Untuk CBM berat kira – kira pada daftar dalam ton (termasuk fitting, bui pengapung dan *pick up*, penuh minyak SGO, 850, dgn tinggi angkatan 7,5 m diatas deck saat kapal kosong.



12. Sounding Set

Proses pemeriksaan kuantitas / volume cairan di dalam tanki disebut dengan “*Sounding*”. Kita semua tahu bahwa bagaimana kita menyimpan air di dalam tanki dirumah kita, kadang kita perlu mengetahui seberapa tinggi air dalam cadangan tanki kita. Dalam proses sederhana hal itu penting, karena kita memerlukan tingkat ketinggian tersebut untuk memastikan kapan kita mengisi, kapan kita mengurangi, dan seberapa banyak kita harus mengisi.

Sama halnya dengan tanki bahan bakar / tanki ballast / tanki kargo kapal, pemeriksaan diperlukan untuk mengetahui proses yang dibutuhkan. Misalnya pada tanki bunker, tanki bunker digunakan untuk membawa muatan bahan bakar yang dibutuhkan selama perjalanan dilaut. Bahan tersebut jelas digunakan setiap saat, untuk bahan bakar main engine / mesin utama, generator engine / mesin generator, dll. *Sounding* tanki menjadi penting ketika semua hal diatas berjalan, tentunya demi keamanan dan tidak terjadi perhitungan yang salah ketika kapal melakukan perjalanan jauh.

Sounding dipakai untuk mengetahui jumlah muatan / bahan bakar sisa dan bias menjadi perhitungan jumlah pemakaian harian. *Sounding* juga diperlukan pada saat pengisian tanki dan seberapa banyak diperlukan untuk memenuhi tanki. Hal ini untuk menghindari bahan bakar atau muatan / kargo meluap. Dalam hal “meluap” tentunya akan menjadi penyebab polusi laut yang sangat dilarang dalam peraturan *MARPOL*.

13. Sounding Tanki Kargo

Pada kapal tanker minyak, jumlah muatan kargo harus terus dipantau saat pengisian dan juga pengosongan. Hal yang juga penting dari pemantauan / *sounding* ini adalah untuk mengatur keseimbangan kapal dengan menyamaratakan antara sisi kanan, sisi kiri, sisi depan dan sisi kanan. Yang telah ditentukan oleh masing-masing jenis kapal.

Dari pemahaman *sounding* adalah ukuran jarak antara dasar tangki hingga ketinggian maksimum cairan muatan di dalam tangki. Maka *ullage* adalah jarak dari ketinggian cairan muatan di dalam tangki hingga tinggi maksimum muatan. Semakin bertambahnya nilai *sounding* maka nilai *ullage* akan semakin mengecil. Menggunakan alat *ullage* penting untuk mengukur volume

muatan *bunker* kental, semisal aspal dll, yang tentunya tidak bias dilakukan dengan cara *sounding*.

Tanki kapal harus mempunyai pipa yang berdiri dari dasar tanki hingga di ketinggian aman untuk melakukan *sounding*. Pipa ini bukan pipa khusus, pipa ini tidak tertutup disisi bawahnya sehingga cairan muatan bisa masuk kesepanjang pipa.

Cairan yang masuk ke dalam pipa itulah yang akan di *sounding*, tentunya ketinggian cairan sesuai dengan ketinggian muatan di luar pipa.

Di dalam pipa *sounding* terdapat kawat pengukur *fleksibel* yang terbuat dari baja, ujungnya diturunkan hingga menyentuh bagian bawah tanki. Saat menyentuh bagian bawah tanki, ketinggian cairan di dalam pipa *sounding* memberikan bekas / tanda pada kawat *sounding*, sehingga kita bias membaca ketinggian cairan dari tanda pada kawat tersebut.

Tanda yang tertempel pada kawat *sounding* tersebut menunjukkan ketinggian cairan di dalam tanki. Tabel *sounding* terdapat diatas kapal yang dikalibrasi dengan pertimbangan bentuk dan dimensi tanki. Sehingga didapatkan jumlah cairan dalam muatan.

Pada tanki ballast digunakan air laut untuk mengisinya, agak sulit membaca tanda yang tertinggal di kawat *sounding*. Untuk itu digunakan pasta pencarian air atau bias disebut *Water Finding Paste*.

14. Walky Talky

Alat komunikasi (*Walky Talky*) sebagai penunjang dalam melakukan pekerjaan atau pun jaga cargo pada saat muat ataupun bongkar. Juga pada saat jaga pelabuhan di atas kapal, Setiap crew yang bekerja diatas kapal harus menggunakan alat komunikasi (*Walky Talky*), Dengan tujuan agar komunikasi antara *crew* dan *officer* jaga bisa berjalan dengan baik, dan mengurangi kecelakaan kerja atau hal-hal lain yang tidak di inginkan.

15. Mekanisme Pemberian Jasa

Permintaan jasa yang datang dari perusahaan minyak berasal dari perusahaan kapal, yang mana kapal-kapalnya membutuhkan pasokan bahan bakar minyak untuk kelancaran operasi kapal tersebut. Perusahaan kapal tersebut diwakili oleh agen kapal yang berada di Singapura dan akan membuat kontrak perjanjian kerja dengan perusahaan pemasok bahan bakar minyak yang beroperasi di Singapura. Inti dari perjanjian tersebut adalah mengenai *term charter*, lingkup kerja, jenis kapalnya, waktu tiba di Singapura, lokasi berlabuhnya, jenis bahan bakar yang akan di suplai dan banyaknya, cara pembayarannya dan lain-lain. Secara umum *shipping business* diklasifikasikan di dalam buku pokok – pokok pelayaran niaga (F.D.C Sudjatmiko, 2009 : 117) ke dalam 6 bidang, yaitu :

a. *Ship owning*

Ship owning berarti bahwa perusahaan pelayaran memiliki armada kapalnya sendiri untuk kepentingan pengangkutan atas kargo yang dimilikinya sendiri pula ataupun bertindak sebagai *carrier* atas permintaan principal, yang berarti bahwa seluruh armadanya akan dioperasikan secara liner service ataupun secara tramper. Pelayaran tetap (*Liner service*) adalah jalur pelayaran (*Trade line*) dan perjalanan kapal tertentu dan teratur, menyinggahi pelabuhan yang ditetapkan sebelumnya dengan frekwensi yang tetap dan mempunyai sailing schedule tertentu dimana kesemuanya diumumkan kepada semua pemilik muatan (*cargo owner*) dan pelayaran tidak tetap (*Tramper service*) adalah pelayaran bebas yang tidak terikat ketentuan formal, tidak mempunyai jalur pelayaran tetap, kapal dapat berlayar kemana saja tergantung prospek muatan.

b. *Ship operating*

Bisnis ship operating berarti perusahaan pelayaran mengoperasikan kapal baik milik sendiri maupun milik pihak lain untuk mengangkut kargo. Ship operating dibagi atas *Liner service* dan *Tramper service*.

c. *Ship Chartering*

Ship chartering merupakan bentuk penyewaan kapal dari pemilik kapal kepada penyewa kapal. Untuk ship chartering terbagi menjadi tiga pola

- 1) *Voyage charter* : Merupakan sistem penyewaan kapal antara pemilik kapal dan penyewa atas dasar satu atau beberapa trayek angkutan/ perjalanan kapal. Trayek yang dimaksud adalah owner akan menyerahkan seluruh atau sebagian ruang muat (*Cargo space available*) kepada charterer, setelah charterer membayar tarif sewa per voyage sesuai *charter party*. Pada term ini kapal disewa untuk suatu rute tertentu dimana pemilik kapal menanggung biaya pengoperasian kapal yang terdiri dari *running cost* dan *voyage cost*, sedangkan charterer menanggung biaya.
- 2) *Time charter* : Sistem penyewaan kapal antara owner dengan charterer berdasarkan jangka waktu lamanya penyewaan yang telah disetujui bersama oleh kedua belah pihak. Pada term ini kapal disewa untuk jangka waktu tertentu dimana pemilik kapal menanggung *running cost*, sedangkan charterer menanggung *voyage cost* ataupun ditentukan pula dalam charter party biaya-biaya apa saja yang akan menjadi beban owner dan charterer. Running cost adalah biaya tetap kapal yang muncul meskipun kapal tidak sedang beroperasi dan *Voyage cost* adalah biaya operasional kapal.
- 3) *Bareboat charter* : Sistem sewa menyewa kapal, dimana owner menyerahkan kapal dalam keadaan kosong, tanpa master/crew, tetapi lengkap dengan segala sarana peralatan dan perlengkapan kapal untuk berlayar secara aman.

d. *Ship agency* :

Keberadaan agen merupakan konsekuensi logis bagi pemilik perusahaan untuk memperluas jaringan usahanya di suatu daerah yang menjadi sasaran, karena keterbatasan dalam sumber daya. Dengan menjadi agen berarti bertindak sebagai perpanjangan tangan *principal* dalam mengurus dan bertanggung jawab atas berbagai macam kepentingan *principal* yang ada di suatu wilayah tertentu.

e. *Ship management* :

Ship management merupakan bisnis usaha yang bergerak dalam memanajementi segala keperluan kapal dan *crew*-nya secara teknis. Meliputi unsur teknis kapal (*repair, docking, dsb*), *supply & purchase spare part*, serta kepentingan *crew* baik di kapal maupun di darat. Bidang *ship management* bertanggung jawab atas *running cost* yang timbul.

f. *Ship brokering*

Ship brokering bisa bertindak sebagai pihak ketiga antara *sellers-buyers, suppliers-recievers, shippers-consignees*. Biasanya bergerak sebagai perantara jual beli kapal, perantara dalam tender suatu proyek kapal, perantara suplai barang-barang kapal.

16. Manajemen

Menurut M. Abdul Mukhyi (1995 : 2-3), Pengertian manajemen dapat dilihat dari tiga pengertian:

a. Manajemen sebagai suatu proses

Manajemen sebagai suatu proses, melihat bagaimana cara orang untuk mencapai suatu tujuan yang telah ditetapkan terlebih dahulu. Pengertian manajemen sebagai suatu proses dapat dilihat dari pengertian menurut:

- 1) *Encyclopedia cif the social science*, yaitu suatu proses dimana pelaksanaan suatu tujuan tertentu dilaksanakan dan diawasi.
- 2) Haiman, manajemen yaitu fungsi untuk mencapai suatu tujuan melalui kegiatan orang lain, mengawasi usaha-usaha yang dilakukan individu untuk mencapai tujuan.
- 3) George R. Terry yaitu cara pencapaian tujuan yang telah ditentukan terlebih dahulu dengan melalui kegiatan orang lain.

b. Manajemen sebagai suatu kolektivitas manusia

Manajemen sebagai suatu kolektivitas yaitu merupakan suatu kumpulan dari orang-orang yang bekerja sama mencapai tujuan bersama. Kolektivitas atau kumpulan orang-orang inilah yang disebut manajemen, sedang orang yang bertanggung jawab terhadap

terlaksananya suatu tujuan atau berjalannya aktivitas manajemen disebut manajer.

c. Manajemen sebagai ilmu dan sebagai seni

Manajemen sebagai suatu ilmu dan seni, melihat bagaimana aktivitas manajemen dihubungkan dengan prinsip-prinsip dari manajemen. Pengertian manajemen sebagai suatu ilmu dan seni dalam bukunya yang berjudul organisasi dan manajemen, struktur dan proses (Chester I Barnad, 1992 : 79).

Dari definisi diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa manajemen yaitu koordinasi semua sumber daya melalui proses perencanaan, pengorganisasian, pengarahan dan pengawasan untuk mencapai tujuan yang telah di tetapkan terlebih dahulu.

Menurut M. Abdul Mukhyi (1991 : 7-9), Fungsi-Fungsi Manajemen "POAC" yaitu :

- 1) **Planning (Perencanaan)** : Penentuan serangkaian tindakan dan kegiatan untuk mencapai hasil yang diharapkan.
- 2) **Organizing (Organisasi)** : Pengelompokkan kegiatan untuk mencapai tujuan, termasuk dalam hal ini penentuan susunan organisasi, tugas dan fungsinya.
- 3) **Actuating/Directing (Pengarahan)** : Usaha memberi bimbingan saran-saran dan perintah dalam pelaksanaan tugas masing-masing bawahan untuk dilaksanakan dengan baik dan benar sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan.
- 4) **Controlling (Pengawasan)** : Penemuan dan penerapan cara dan peralatan untuk menjamin bahwa rencana telah dilaksanakan sesuai dengan tujuan.

17. Sistem Informasi Manajemen

Sistem informasi manajemen adalah sistem informasi dua arah dari *top* manajemen ke *lower* manajemen (*Top -- Down*) dan juga sebaliknya dari *lower* manajemen ke *top* manajemen (*Bottom -- Up*).

Menurut Jogiyanto H. M., (2005 : 5) pengertian sistem adalah jaringan

dari elemen-elemen yang saling berhubungan, membentuk satu kesatuan untuk melaksanakan suatu tujuan pokok dari sistem tersebut.

Menurut Fathansyah Ir., (1999 : 9) pengertian sistem adalah sebuah tatanan (keterpaduan) yang terdiri atas sejumlah komponen fungsional (dengan satuan fungsi atau tugas khusus) yang saling berhubungan dengan secara bersama-sama bertujuan untuk memenuhi suatu proses dan pekerjaan tertentu.

Menurut Farida Jasfar (2002 : 62), kualitas jasa adalah bagaimana tanggapan konsumen terhadap jasa yang dikonsumsi atau yang dirasakan.

Menurut Farida Jasfar (2002 : 200), kunci-kunci keberhasilan bisnis jasa ada 9 kunci yaitu :

- a. Kepemimpinan yang menentukan nilai (*Value-Driven Leadership*), ciri-ciri seorang pemimpin antara lain :
 - 1) Memiliki kondisi fisik yang sehat, sesuai dengan tugasnya.
 - 2) Berpengetahuan luas.
 - 3) Percaya diri dan tidak sering ragu-ragu.
 - 4) Dapat menangani kompleksitas dari berbagai kegiatan organisasinya.
 - 5) Tidak mudah putus asa.
 - 6) Cepat mengambil keputusan.
 - 7) Berbuat dan bersikap adil.
 - 8) Dapat membina *team work* yang harmonis.
 - 9) Dapat bertindak sebagai penasehat, guru dan kepala terhadap bawahannya.
- b. Strategi Fokus (*Strategic Focus*), yang artinya melayani hanya sekelompok konsumen atau hanya melayani satu kebutuhan konsumen.
- c. Penerapan rencana yang selalu istimewa (*Execzaional Excellence*).
- d. Pengendalian diri yang tinggi (*Control of Destiny*).
- e. Hubungan berdasarkan kepercayaan (*Trust-Based Relationship*).
- f. Investasi di bidang SDM (*Investmen in employee success*).

- g. Bertindak sebagai perusahaan kecil (*Acting Small*).
- h. Pengembangan merek (*Brand cultivation*).
- i. Kedermawanan (*Generosity*).

18. Komunikasi

a. Pengertian komunikasi

Keberadaan manusia sebagai individu maupun makhluk sosial tidak terlepas dari komunikasi yang setiap saat dilaksanakannya baik secara *verbal* (bahasa lisan dan tulisan) maupun *non verbal* (isyarat). Aktivitas komunikasi yang senantiasa muncul melukiskan betapa beraneka ragamnya dan rumitnya kehidupan manusia itu. Baik dalam berfikir, menyatakan keinginannya, keragu-raguan, sedih dan gembira, memepertahankan dan memperteguh pendapat dalam membutuhkan saling pengertian dan kerjasama seperti serta masih banyak hal lainnya.

Situasi demikian tersebut menunjukkan berlangsungnya proses komunikasi yang melibatkan berbagai komponen yang terdiri atas komunikator komunikan, pesan atau informasi serta media/saluran yang digunakan untuk "menjembatani" pihak-pihak yang berkomunikasi dengan tujuan yang diharapkan. Selain itu sering ditemui adanya hambatan sehingga menyebabkan *miss communication*. Ternyata komunikasi memang penting bagi setiap manusia, karena yang menjadi inti dalam komunikasi itu sendiri adalah manusia. Manusia dalam menerjemahkan isi komunikasi itu adalah berdasarkan lingkup pengalaman atau *frame of experience* dan lingkup pengetahuannya atau *frame of reference*. Akhirnya Laswell dalam Onong (1999 : 13) mengatakan bahwa cara yang baik untuk menjelaskan komunikasi ialah menjawab pertanyaan sebagai berikut : *who, what, in which channel, to whom and with what effect*. Berdasarkan paradigma Laswell tersebut, komunikasi adalah suatu proses penyampaian pesan oleh komunikator kepada komunikan melalui media dan menimbulkan efek tertentu. Jika diperhatikan definisi tersebut diatas, pada dasarnya mengemukakan bahwa komunikasi itu merupakan proses

penyampaian pesan dari seseorang kepada orang lain dengan maksud agar mengerti, memperkuat atau mempengaruhi sikap, pendapat atau perilaku seseorang.

b. Komunikasi antar pribadi

Komunikasi antar pribadi merupakan bentuk komunikasi yang pada dasarnya bersifat dua arah atau timbal balik, artinya kedudukan komunikator dan komunikan sama-sama sebagai penyampaian pesan atau gagasan, saling membagi informasi dan sekaligus sebagai penerima suatu informasi.

Pada saat aktivitas komunikasi antar pribadi berlangsung, media yang digunakan berupa kontak langsung secara tatap muka (*face to face*) atau juga melalui telepon maupun surat. Dalam situasi ini dapat segera diketahui reaksi yang timbul mengenai isi pembicaraan. Masing-masing pihak dapat menilai kemampuan atau keterampilannya pada saat memberikan tanggapan dari isi komunikasi tersebut.

Menurut Rogers dalam Depari, (1978 : 16) mengemukakan bahwa komunikasi antar pribadi adalah komunikasi yang terjadi dari mulut ke mulut yang terjadi dalam interaksi tatap muka antar beberapa pribadi.

Fokus pandangan berpikir Rogers dalam Depari, (1978 : 18) apabila dihubungkan dengan penelitian ini berupa komunikasi antara orang tua dengan remaja. Saluran dari mulut ke mulut meliputi komunikasi verbal (bahasa lisan) dan non verbal (isyarat) sewaktu orang tua memberi nasehat atau memberi informasi dan sebaliknya menerima tanggapan dari remaja.

Selanjutnya Rubesch dan Bateson dalam Kincaid, (1978 : 49) memberikan pengertian komunikasi antar pribadi sebagai berikut :

Ditandai oleh adanya tindakan pengungkapan oleh pihak seseorang atau lebih, pengamatan secara sadar maupun tidak sadar terhadap tindakan itu oleh pihak lain dan kemudian melakukan pengamatan kembali bahwa tindakan yang pertama sudah diamati pihak lain. Kesadaran akan pengamatan merupakan kejadian yang mengisyaratkan terciptanya jalinan antar pribadi.

Pendapat yang dikemukakan tersebut memberikan penekanan pada kesadaran akan pengamatan, maksudnya antar komunikator dan komunikan baru dapat membentuk jalinan komunikasi antar pribadi apabila keduanya saling mengerti, *interest* (berminat) serta memahami isi pesan yang disampaikan. Kesadaran akan pengamatan meliputi kata atau kalimat yang disampaikan melalui mulut (bahasa) bahkan isyarat tubuh seperti ekspresi muka, gerakan tangan, anggukan atau gelengan kepala dan sebagainya. Tujuannya agar komunikasi ini berlangsung secara lancar dan efektif.

Usaha untuk mengenal secara pribadi dan secara lebih jauh dalam komunikasi antar pribadi oleh Liliweri (1991:30) yang mengatakan bahwa : komunikasi antar pribadi dari mereka yang saling mengenal lebih bermutu karena setiap pihak mengetahui secara baik tentang liku-liku hidup pihak seseorang yang sudah saling mengenal secara mendalam lebih baik ketimbang yang belum mengenal. Kesimpulannya bahwa jika hendak menciptakan komunikasi antar pribadi lebih bermutu maka harus di dahului dengan suatu keakraban.

Selanjutnya untuk mempertegas pengertian komunikasi antar pribadi, Devito dalam Liliweri, (1991:13) mengemukakan ciri-ciri komunikasi antar pribadi yang efektif yaitu :

1) Keterbukaan (*Openess*)

Pihak orang tua dan remaja saling mengungkapkan segala ide atau gagasan bahkan permasalahan secara bebas (tidak ditutupi) dan terbuka tanpa rasa takut dan malu. Jadi antara remaja dan orang tua dapat berkomunikasi secara jujur.

2) Empati (*Emphaty*)

Empati adalah suatu perasaan individu yang merasakan sama seperti yang dirasakan oleh orang lain. Dalam melakukan komunikasi segala kepentingan yang berkomunikasi ditanggapi dengan penuh perhatian oleh kedua belah pihak.

3) Dukungan (*Supportiveness*)

Situasi keterbukaan, empati masih belum cukup apabila komunikasi berada dalam situasi ketakutan dan tekanan. Apabila kita berada pada situasi yang tidak mendukung untuk melaksanakan komunikasi maka kita tidak berani mengungkapkan gagasan kita. Setiap pendapat, ide atau gagasan yang disampaikan mendapat dukungan dari orang tua atau remaja. Dengan demikian keinginan dan hasrat adalah yang dimotivasi untuk mencapainya. Dukungan membantu seseorang untuk lebih bersemangat dalam melaksanakan aktivitas agar meraih tujuan yang diinginkan.

4) Rasa positif (*Positiveness*)

Apabila seseorang yang berkomunikasi mempunyai wawasan negatif, kemungkinan dia akan menyampaikan komunikasi secara negatif dan orang lain akan menerima secara negatif. Apabila respons yang diterima mendapat tanggapan yang positif maka akan lebih mudah melanjutkan percakapan selanjutnya. Rasa positif menghindarkan pihak-pihak yang berkomunikasi untuk curiga atau berprasangka yang mengganggu jalanan interaksi.

5) Kesamaan (*Equity*)

Kesamaan disini termasuk dalam hal mendengar. Apabila seseorang berbicara dan orang lain mendengar terus maka tidak mungkin berkomunikasi menjadi efektif. Kesamaan dimaksudkan juga mungkin kesamaan tingkat pendidikan, sosial, ekonomi, status, nasib dan perjuangan dan sebagainya. Hal tersebut perlu dipertimbangkan dalam topik pembicaraan agar berkomunikasi antar pribadi dapat mencapai keefektifitasnya.

19. Penyambungan selang bahan bakar

- a. Kapal tanker harus menyediakan awak kapal dalam jumlah yang cukup untuk membantu penambatan dan semua peralatan

penambatan diatas kapal dalam keadaan berfungsi.

b. Menggunakan *flexible hose* pada *crane* kapal :

- 1) Setelah operasi penambatan selesai, selang muat akan di sambungkan ke *bunker connection* kapal penerima bahan bakar, dalam proses penyambungan tersebut dilakukan oleh awak kapal dan dibawah kendali mualim 1.
- 2) Selang muatan dalam keadaan kosong dan kering sebelum di sambungkan ke *bunker connection* kapal penerima muatan.
- 3) Bosun sebagai *operator crane* kapal berkoordinasi dengan *crew* yang sedang melakukan pemasangan selang bahan bakar di kapal penerima bahan bakar.
- 4) Pastikan semua baut dan mur terpasang dengan kencang dan baik.
- 5) Pastikan gasket terpasang dengan baik dan benar.

Sesuai dengan buku *International Safety Guide for Oil Tanker and Terminals* (ISGOTT), (2006 : 46) bahwa :

- 1) Permukaan *flanges* dan gasket harus bersih dan dalam kondisi baik sebelum di pasang / disambungkan.
- 2) Semua lubang baut pada *flanges* harus di gunakan dan terpasang baut dan murnya dengan baik, kekencangan baut dan mur disesuaikan agar supaya tidak menimbulkan kebocoran jika terlalu longgar atau patah dan susah dibuka jika terlalu kencang.

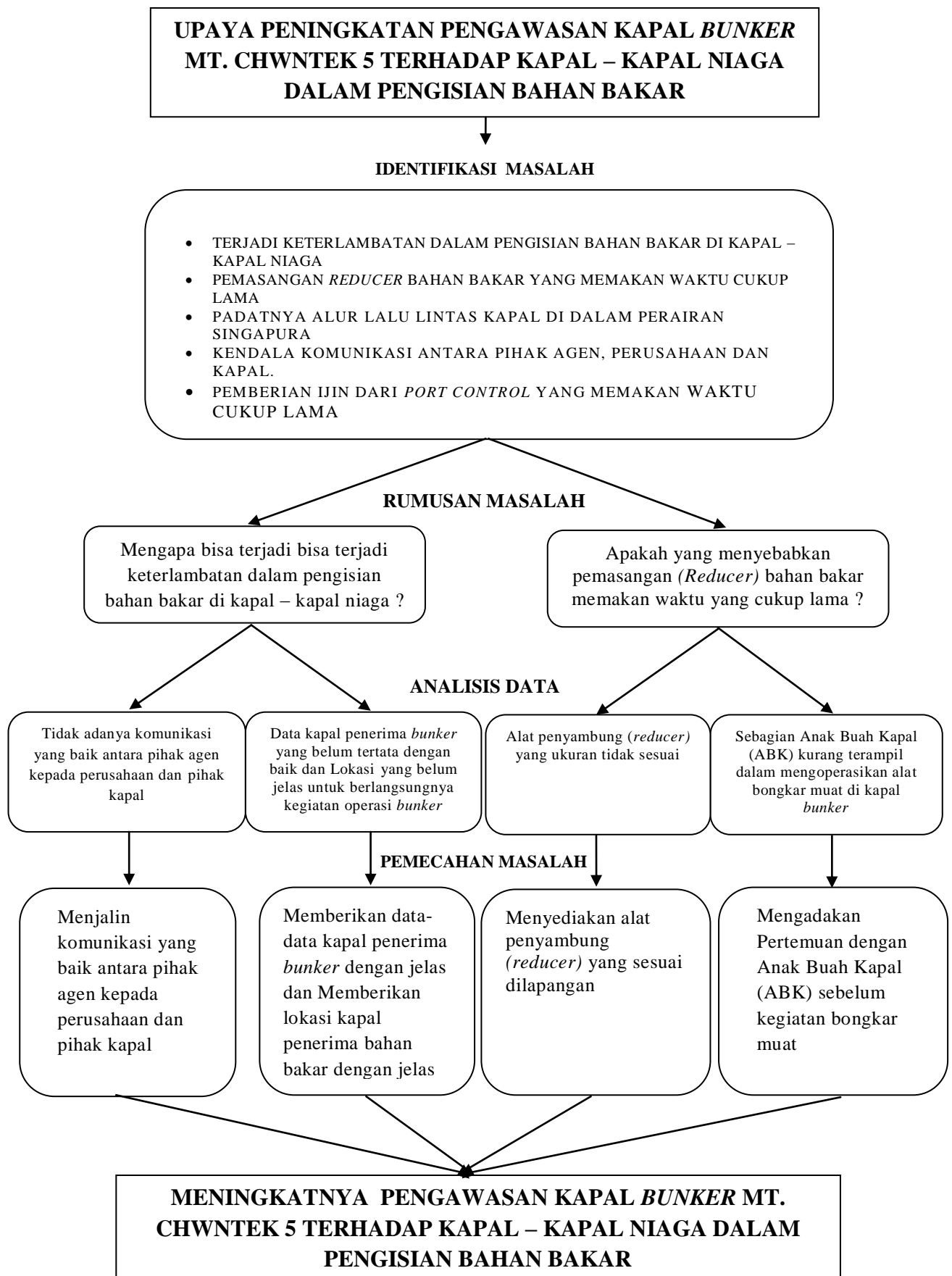
Berdasarkan tinjauan pustaka di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa indikator-indikator sebuah pelayanan yang baik sebagai berikut :

- a. Manajemen di dalam perusahaan supplier bahan bakar minyak berjalan dengan baik dan mempunyai sinkronisasi dengan manajemen di kapal *bunker*.
- b. Mempunyai sistem informasi manajemen yang baik sehingga terhindar salah komunikasi diantara perusahaan dan kapal.
- c. Mempunyai seorang pemimpin yang baik.
- d. Selalu menjaga kualitas jasanya sehingga membuat konsumen

merasa puas akan pelayanan jasa yang diberikannya.

- e. Mempunyai sumber daya manusia yang cukup dan berkemampuan kompetensi.
- f. Adanya koordinasi yang baik antara pihak perusahaan, agen dan kapal.
- g. Adanya komunikasi yang baik antar pihak perusahaan, agen dan kapal sehingga terhindar dari *miss communication*.
- h. Adanya komunikasi yang baik pula diantara awak kapal sehingga tercipta *team work* (kerjasama tim) yang baik di atas kapal.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam deskripsi data ini, akan dijelaskan bahwa dalam penulisan makalah ini penulis melakukan pengamatan pada saat penulis bekerja di MT. Chwntek 5 milik Perusahaan Sentek Marine And Trading Pte. Ltd sebagai Mualim I. Adapun data kapal tempat penulis bekerja dan melakukan pengamatan diantaranya yaitu :

<i>Name of Vessel</i>	: MT. Chwntek 5
<i>IMO</i>	: 9536674
<i>MMSI</i>	: 565472000
<i>Call Sign</i>	: 9V8046
<i>Flag</i>	: Singapore (SG)
<i>AIS Type</i>	: Tanker
<i>Gross Tonnage</i>	: 3949
<i>Deadweight</i>	: 6762 T
<i>Length × Breadth</i>	: 90 M × 17,5 M
<i>Year Built</i>	: 2010

Pada saat penulis bekerja di atas kapal, adapun beberapa kejadian dalam pelaksanaan *bunker*, diantaranya yaitu :

1. Terjadi keterlambatan dalam pengisian bahan bakar di kapal – kapal niaga

Pada tanggal 20 Juli 2020 jam 04.30 LT / Singapura time MT. Chwntek 5 telah selesai *loading* di Tankstore terminal dan mendapat *order* untuk

menyuplai bahan bakar ke MV. Aquatonka ialah kapal niaga jenis cargo curah dengan data – data sebagai berikut :

Name of Vessel	: MV. Aquatonka
IMO	: 9537848
MMSI	: 636016675
Call Sign	: D5BH2
Flag	: LBR
AIS Type	: Bulk Carrier
Gross Tonnage	: 93789 T
Deadweight	: 179004 T
Length × Breadth	: 292 M × 45 M
Position	: Eastern Special Purpose Alpha Anchorage

Ketika semua dokumen muatan kapal selesai ditandatangani oleh *Cargo Officer* maka Nakhoda melapor meminta ijin bertolak ke posisi tempat berlabuh jangkar Kapal MV. Aquatonka kepada *west control* dengan radio *Very High Frecuancy* (VHF) *Channel* 68. Setelah kapal bergerak dan *passing* di Sister Island Nakhoda melapor kembali ke *West Control* untuk pindah *Channel* radio karena telah memasuki wilayah *East Control* di radio *channel* 12 dan setiap kapal yang melintasi *Reporting Point* (titik laporan) yang telah ditentukan sebagai tempat melaporkan posisi kapal ke *port operation control* dan setibanya kapal MT. Chwntek 5 di *Eastern Special purpose A Anchorage (AESPA)*, Pada jam 07.00 LT ternyata kapal yang akan disuplai tidak berada di lokasi yang diberikan oleh kantor (*Programmer*) dan kapal tersebut sedang bergerak menuju ke tempat berlabuh di *Eastern Bunkering A Anchorage (AEBA)*, tindakan selanjutnya Nakhoda menghubungi *Progammer* untuk mendapatkan informasi yang tepat dan akurat mengenai kapal yang akan disuplai bahan bakarnya dan nakhoda minta ijin ke *East control* untuk berlabuh jangkar sementara di *Eastern Petroleum B Anchorage (AEPB)* sambil menunggu informasi dari *programmer* selanjutnya.

Pelaksanaan kegiatan penyuplaian bahan bakar akan dapat berjalan sesuai dengan rencana dan target yang telah ditentukan, apabila diimbangi dengan

adanya jalinan komunikasi antara pihak penyuplai dan pihak pengguna jasa. Kenyataan membuktikan bahwa di dalam pengoperasiannya sering terjadi kesalahan penentuan posisi kapal serta data yang kurang jelas dari kapal yang akan suplai melalui informasi yang diberikan oleh pihak agen ke perusahaan penyuplai bahan bakar, dimana lokasi tempat kapal yang akan di suplai kadangkala berada pada tempat/daerah yang cukup jauh dari posisi semula yang diberikan. Kesalahan informasi ini bukan berarti dibebankan seluruhnya kepada pihak agen, namun sebagai pihak penyuplai dalam hal ini perusahaan dan kapalnya sebagai pelaksana seharusnya mengambil langkah-langkah untuk mengatasinya

2. Pemasangan *Reducer* (penyambung manifold) bahan bakar yang memakan waktu lama

Pada tanggal 28 Juli 2020 jam 10.30 LT/Singapura time MT. Chwnstek 5 mendapat order untuk menyuplai bahan bakar ke MV. Winning Hope ialah kapal niaga jenis cargo curah dengan data – data sebagai berikut :

Name of Vessel	: MV. Winning Hope
IMO	: 9722950
MMSI	: 563152000
Call Sign	: 9V5103
Flag	: Singapore
AIS Type	: Bulk Carrier
Gross Tonnage	: 107755 T
Deadweight	: 209545 T
Length × Breadth	: 300 M × 50 M
Position	: Eastern Bunkering Alpha Anchorage

MT. Chwnstek 5 telah tiba dilokasi di *Eastern Bunkering A Anchorage* (AEBA) dan telah sandar pada kapal MV. Winning Hope disebelah belakang lambung kanan sejajar dengan akomodasi kapal tersebut, dan pada saat melakukan *bunker* MV. Winning Hope kapal tersebut dalam keadaan kosong sehingga kapal tersebut mempunyai *freeboard* (lambung bebas) yang cukup tinggi sekitar 20 meter. Sehingga pada waktu akan dilakukan penyambungan *Reducer* ke *manifold* kapal penerima *bunker* dengan

menggunakan ukuran *bunker hose* berdiameter 8 inci, Sering kali *crew* mendapat kendala serta kesulitan karena letak dan posisi permukaan *manifold* yang sulit untuk dihubungkan sehingga membutuhkan waktu yang cukup lama, disini keterampilan *crew* dalam melaksanakan tugasnya sangat berpengaruh terhadap kelancaran operasi kapal MT. Chwntek 5. Oleh karena itu, sangat diperlukan adanya pelatihan-pelatihan dan pengawasan langsung oleh perwira jaga untuk memberikan bimbingan dan petunjuk - petunjuknya secara langsung serta dituntut adanya kesiapan fisik dan mental yang prima demi menjalankan setiap tugas yang diberikan dengan penuh rasa tanggung jawab. Jadi sistem kerja yang dibuat secara teratur dan terencana akan memberikan dampak yang positif terhadap setiap perintah yang diberikan ke kapal dengan mempertimbangkan kesiapan dari awak kapal termasuk kondisi kapal itu sendiri.

Bukan menjadi rahasia lagi bahwa pihak perusahaan mempunyai target yang harus dipenuhi segera dan secepat mungkin demi tercapainya tujuan yaitu memperoleh keuntungan semaksimal mungkin dan disamping itu untuk menjaga hubungan baik dengan relasi-relasinya sehingga berusaha akan memberikan pelayanan secara cepat dan tepat waktu. Akan tetapi, pada kenyataannya perusahaan kurang memperhatikan keadaan dan kemampuan Anak Buah Kapal (ABK) di lapangan yang menjalankan pengoperasian *bunker* sehingga kapal *bunker* MT. Chwntek 5 seringkali mengalami keterlambatan.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan pembahasan pada rumusan masalah di bab I, maka penulis menganalisis data untuk mencari penyebab dari keterlambatan dalam pengisian bahan bakar di kapal – kapal niaga serta pemasangan selang bahan bakar (*bunker hose*) yang memakan waktu cukup lama, diantaranya yaitu :

1. Terjadi keterlambatan dalam pengisian bahan bakar di kapal – kapal niaga.

- a. Tidak adanya komunikasi yang baik antara pihak agen, perusahaan ke pihak kapal

Dengan tidak adanya koordinasi yang baik dari pihak agen, perusahaan ke pihak kapal dalam hal data-data kapal yang akan disuplai tentu akan menyulitkan Nakhoda untuk menemukan kapal yang akan disuplai bahan bakarnya. Permasalahan seperti ini sudah sering kali terjadi sehingga mengakibatkan keterlambatan-keterlambatan dalam penyediaan bahan bakar ke kapal-kapal niaga yang segera membutuhkan bahan bakar dan ini merupakan tanggung jawab perusahaan sebagai perusahaan jasa penyedia bahan bakar.

Hal ini pernah penulis alami, pada saat perusahaan memberikan *order* kepada Nakhoda untuk menyuplai bahan bakar ke kapal penerima *bunker* perusahaan tidak memberikan data-data yang jelas, sehingga nakhoda harus menanyakan kepada *port control* tentang data-data kapal tersebut seperti nama kapal, nama panggil, lokasi kapal dan waktu kedatangan kapal. Data-data tersebut diperlukan untuk menghindari kekeliruan terhadap nama kapal yang sama, tapi nama panggilnya berbeda dan pemberian data-data tersebut sangat penting untuk komunikasi kapal MT. Chwntek 5 kepada kapal penerima bahan bakar.

- b. Data-data kapal penerima *bunker* yang belum tertata dengan baik dan Lokasi yang belum jelas untuk berlangsungnya kegiatan operasi *bunker*

Kekeliruan penentuan posisi kapal dapat terjadi akibat kesalahan teknis dalam penyusunan ataupun kesalahan lain akibat dari kapal yang akan disuplai telah berlabuh jangkar di lokasi lain. Dimana lokasi tempat kapal yang akan disuplai kadangkala berada pada tempat/daerah yang cukup jauh dari posisi semula yang diberikan. Kenyataan membuktikan bahwa di dalam pengoperasiannya sering terjadi kesalahan dalam pemberian *order* oleh pihak *programmer* yang bertugas membuat perencanaan untuk pengoperasian kapal. Hal tersebut disebabkan karena kesalahan informasi dari pihak agen yang tidak selalu up to date posisi dan kondisi kapal yang akan disuplai bahan bakarnya.

Kesalahan informasi ini bukan berarti dibebankan seluruhnya kepada pihak agent, namun sebagai pihak penyuplai dalam hal ini perusahaan dan kapalnya sebagai pelaksana seharusnya mengambil langkah-langkah untuk mengatasinya. Keadaan ini jelas merugikan pihak penyuplai, karena pekerjaan yang seharusnya bisa dilaksanakan dengan cepat akhirnya mengalami penundaan, bahkan waktu yang sudah sangat terbatas serta *order-order* berikutnya yang telah direncanakan mengakibatkan pekerjaan dilaksanakan dengan terburu-buru. Untuk menjamin kelancaran penyuplaian bahan bakar, perlu adanya komunikasi antara pihak-pihak yang berkepentingan dengan baik. Agar tidak terjadi kekeliruan penentuan posisi kapal maka perlu komunikasi berkesinambungan agar tidak terulang kembali.

2. Pemasangan Reducer (Penyambung Manifold) bahan bakar yang memakan waktu cukup lama

a. Alat penyambung (*reducer*) yang ukuran tidak sesuai

Agar di dalam pengoperasian sebuah kapal *bunker* dapat berjalan dengan lancar dan baik, maka perlu ditunjang peralatan bongkar yang sesuai dan siap pakai sehingga tidak membutuhkan waktu yang cukup lama pada saat menyambungkan ke *manifold* kapal penerima bahan bakar. Pada saat penulis berkerja di kapal MT. Chwntek 5 masalah seperti ini sering sekali diternui jika akan menyuplai bahan bakar ke kapal yang ukuran *manifold*-nya berbeda dan letaknya yang sangat sulit dijangkau karena terhalang oleh bangunan lain yang ada didekatnya sehingga tidak mudah di pasang.

Dalam melakukan tugas ini seorang awak kapal yang bertugas harus mampu untuk menyelesaikan pekerjaan ini walaupun ruang geraknya sangat sulit dan memerlukan beberapa ukuran *reducer* untuk dapat disambungkan ke *manifold* kapal penerima. Yang sering menjadi kendala adalah selang *bunker* yang tidak sama besar dengan *manifold* kapal penerima dan letaknya tidak dapat dijangkau oleh *crane* kapal

MT. Chwnstek 5 sehingga memerlukan penyambungan selang kembali dan menggunakan *reducer* ukuran yang sesuai agar dapat menyuplai bahan bakar ke kapal penerima, akan tetapi membutuhkan waktu yang cukup lama untuk mempersiapkan dan penyuplaian akan menjadi terlambat.

- b. Sebagian Anak Buah Kapal (ABK) kurang terampil dalam mengoperasikan alat-alat bongkar muat di kapal *bunker*

Keterampilan *crew* untuk menggunakan peralatan-peralatan yang tersedia di atas kapal sangat menunjang efesiensi dan kelancaran setiap tugas yang diberikan dan sangat berpengaruh terhadap keberhasilan penyuplaian bahan bakar ke kapal-kapal yang telah direncanakan. Seperti penulis pernah alami di kapal tempat penulis bekerja dimana sering terjadi hambatan apabila penggantian Anak Buah Kapal (ABK) yang baru naik dan yang belum berpengalaman harus dilatih terlebih dulu sampai mereka *familiar* dibawah pengawasan perwira dek sebelum mengoperasikan peralatan yang ada dan alat-alat pendukung lain yang ada diatas kapal dengan baik sehingga benar-benar siap bekerja sewaktu-waktu akan dioperasikan. Anak buah kapal (ABK) yang baru bekerja di kapal MT. Chwnstek 5 seringkali menjadi kendala seperti :

- 1) Kurang terampil dalam mengoperasikan *crane* kapal.
- 2) Kurang memahami sistem pembukaan dan penutupan kran-kran tanki muatan pada waktu kegiatan bongkar muat.
- 3) Pemasangan *gasket* yang tidak tepat sehingga menyebabkan adanya kebocoran.
- 4) Melakukan kesalahan dalam pemasangan botol *sample* pada *manifold* kapal penerima bahan bakar.

Agar kegiatan bongkar muat kapal tetap dapat berjalan dengan lancar tanpa mengalami kendala yang sangat berarti, Nakhoda atau Mualim I sebagai perwira senior harus lebih berperan dalam mengawasi Anak Buah Kapal (ABK) atau perwira yang dianggap masih kurang terampil dalam melaksanakan tugas-tugasnya, agar dapat langsung memberikan

pengarahan beserta pelatihan yang berhubungan dengan tugas dan tanggung jawab diatas kapal.

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisis data tersebut di atas yang membahas tentang penyebab masalah, Maka penulis memberikan solusi sebagai pemecahan dalam peningkatan pengawasan kapal *bunker* MT. Chwntek 5 terhadap kapal – kapal niaga dalam pengisian bahan bakar, yaitu :

1. Alternatif pemecahan masalah.

a. Terjadi keterlambatan dalam pengisian bahan bakar di kapal – kapal niaga

1) Menjalin komunikasi yang baik antara pihak agen, perusahaan dan kapal

Kurangnya kordinasi dan kerjasama yang baik antar agen, perusahaan dan pihak kapal tentu akan berpengaruh terhadap kelancaran operasi kapal terutama persiapan persiapan yang harus dilakukan sebelum pelaksanaan *bunker* operasi karena peralatan-peralatan yang digunakan harus terlebih dahulu sudah di siapkan dengan baik.

Pelaksanaan kegiatan penyuplaian bahan bakar akan dapat berjalan sesuai dengan rencana dan target yang telah ditentukan apabila diimbangi dengan adanya jalinan komunikasi antara pihak penyuplai dan pihak pengguna jasa.

Yang dimaksud dengan pihak pengguna jasa disini adalah pihak perusahaan dan pihak Agen, dimana pihak agen sebagai wakil dari kapal-kapal yang akan disuplai pihak kapal.

Untuk memperlancar kegiatan operasi sehari-harinya pihak kapal dilengkapi dengan sebuah telepon dan kadang-kadang ditambah juga dengan telepon genggam sebagai sarana pokok dalam berkomunikasi. Alat ini merupakan bagian penting yang mutlak

terdapat pada kapal-kapal *bunker* yang beroperasi di Singapura.

Karena kegunaannya yang sangat vital ini maka telepon dan telepon genggam harus dalam keadaan siap digunakan selama 24 jam. Disamping manfaat yang telah disebutkan di atas, pihak kapal bisa selalu mengadakan hubungan ke perusahaan dan agen apabila informasi yang diberikan kurang jelas terutama seringkali posisi kapal yang diberikan tidak berada pada tempatnya tetapi berada pada lokasi yang jauh dari sasaran semula. Untuk mengatasi hal-hal ini kiranya dapat ditempuh dengan beberapa cara seperti:

- a) Setiap kali menerima *order* dan setiap akan bergerak hendaknya pihak kapal menanyakan lagi kejelasan akan letak/posisi kapal yang akan disuplai.
- b) Tanyakan ke Agen, radio VHF *channel* berapa yang bisa digunakan agar setiap saat dapat menghubungi kapal yang akan disuplai, sehingga dalam pergerakan menuju lokasi kita dapat langsung berhubungan dengan kapal yang dimaksud.
- c) Untuk mendapat informasi yang lebih jelas dapat kita hubungi *Singapura Port Operation* melalui radio VHF dengan *channel* sesuai dengan sektor dimana kita berada atau dimana posisi tempat yang akan kita tanyakan, atau dengan memakai telepon.

Pihak perusahaan

Apabila ada kesempatan, pihak perusahaan hendaknya selalu berhubungan dengan kapal untuk menanyakan hal-hal yang berkaitan dengan pelaksanaan kegiatan penyuplaian bahan bakar ; apakah jumlah awak kapal lengkap dan dalam kondisi baik, termasuk peralatan bongkar muat apakah ada kerusakan-kerusakan yang mengganggu untuk segera diperbaiki. Sehingga setiap kali menerima permintaan dari para pemakai jasa, maka pihak perusahaan sudah dapat langsung membuat jadwal pengoperasian secara tepat untuk segera disampaikan ke pihak kapal, dan jika ada perubahan-informasi yang diterima dari agen harus segera di informasikan.

Pihak Agen

Sebagai pihak yang mewakili kapal-kapal yang akan disuplai maka semua keterangan tentang keperluan dari kapal tersebut bisa diminta secara lengkap dari agen. Terjadinya kesalahan tentang letak/posisi kapal yang akan disuplai berawal dari informasi yang diberikan oleh Agen kepada perusahaan penyedia jasa penyalur bahan bakar. Untuk itu apabila terjadi suatu perubahan apapun atas kapal-kapal yang akan disuplai, agen diharapkan untuk secepatnya memberitahukan kepada perusahaan yang nantinya akan diteruskan ke pihak kapal *bunker*, atau pihak agen bisa langsung menghubungi kapal *bunker* mengenai adanya perubahan-perubahan tersebut.

2) Memberikan data-data kapal penerima *bunker* dengan jelas dan penentuan lokasi kapal penerima bahan bakar dengan jelas

Agen sebagai perwakilan kapal penerima *bunker* seharusnya memberikan data-data kapal yang akan menerima bahan bakar ke perusahaan penyedia bahan bakar dengan jelas, data-data yang seharusnya diberikan oleh agen ke perusahaan penyedia bahan bakar sebagai berikut:

- a. Nama perusahaan kapal penerima.
- b. Nama kapal dan call sign (nama panggilan).
- c. Panjang kapal penerima.
- d. Lebar kapal penerima.
- e. GRT kapal penerima.
- f. Draft kapal tiba di pelabuhan.
- g. Tinggi freeboard waktu kapal tiba.
- h. Tanggal dan jam tiba dan Pilot on Board (POB).
- i. Lokasi terminal/tempat berlabuh jangkar.
- j. Ukuran manifold kapal penerima bahan bakar.
- k. Jarak manifold dengan bagian belakang kapal.
- l. Jenis bahan bakar dan jumlahnya.

- m. Channel radio komunikasi untuk berkomunikasi antara kapal bunker dan penerima bahan bakar.
- n. Nomor telepon atau hand phone kapal yang bisa dihubungi setiap saat.

Apabila agen memberikan data-data seperti yang terdapat diatas maka kapal tidak akan kesulitan untuk mencari kapal tersebut dan untuk perusahaan dengan data-data diatas yang diberikan oleh agen maka

perusahaan penyedia bahan bakar dapat mengirimkan kapal *bunker* yang dimilikinya sesuai dengan kondisi kapal penerima sehingga dapat menghindari terjadinya over hang pada saat operasi *bunker* di dalam terminal.

Dengan pemberian data-data yang jelas oleh agen maka kapal bunker akan mudah untuk mencari lokasi kapal penerima bahan bakar, akan tetapi perubahan lokasi sering terjadi di lapangan. Untuk mengatasi hal ini pihak agen dan perusahaan harus terus mengintensifkan komunikasi tentang perubahan-perubahan data seperti perubahan tempat berlabuh atau nomor jetty, perubahan jenis bahan bakar yang dibutuhkan dan perubahan jumlah bahan bakar yang dibutuhkan. Begitupun pihak agen harus melakukan komunikasi secara intensif dengan kapal yang akan menerima bahan bakar sehingga lokasi kapal tersebut selalu up to date dan diketahui keberadaannya.

b. Pemasangan Reducer (Penyambung Manifold) bahan bakar yang memakan waktu cukup lama

1) Menyediakan alat penyambung (*reducer*) yang sesuai di lapangan

Adanya alat penyambung (*reducer*) yang sesuai dengan kondisi yang ada di lapangan sangatlah membantu dalam proses penyuplaian bahan bakar. Oleh karena itu, Nakhoda/Mualim I dapat melakukan

pelaporan dan permintaan *reducer* kepada perusahaan apabila diatas kapal tidak terdapat *reducer* yang diperlukan dalam operasi *bunker*. Perusahaan penyuplaian bahan bakar harus sesering mungkin melakukan pengecekan ada tidaknya *reducer* yang sering dipakai diatas kapal dalam operasi *bunker*, sehingga tidak menghambat dan merugikan kegiatan operasional *bunker* yang lain.

2) Mengadakan pertemuan dengan Anak Buah Kapal (ABK) sebelum kegiatan bongkar muat.

Dalam mewujudkan suatu keberhasilan yang diharapkan maka perlu diadakan musyawarah yang melibatkan semua anggota yang berkepentingan untuk membahas setiap kegiatan, terutama dalam melakukan persiapan muat / bongkar apabila sudah mendapat *order* dari perusahaan mengenai tempat, waktu, jenis muatan serta jumlahnya. Oleh karena itu, Mualim I sebagai pimpinan tertinggi di dek harus membuat perencanaan serta mengadakan *briefing* kepada Anak Buah Kapal (ABK) dek untuk membuat persiapan dan perlengkapan yang diperlukan. Komunikasi yang baik dan benar serta mudah dimengerti dalam kegiatan diatas kapal terutama pada saat proses bongkar muat sangat penting guna menghindari kejadian-kejadian yang tidak diinginkan, maka sarana komunikasi seperti *walkie-talkie* sangat diperlukan untuk berkomunikasi antar anak buah kapal dalam menunjang kegiatan tersebut. Tentunya alat komunikasi yang dimaksud harus *safety* dan sesuai dengan ketentuan yang di ijinakan untuk dapat dipergunakan diatas kapal tanker. Dengan menggunakan *walkie-talkie* sebagai alat bantu dalam berkomunikasi diharapkan dapat membantu kelancaran kegiatan diatas kapal. Disamping menggunakan *walkie-talkie* dapat juga menggunakan bahasa isyarat yang sudah dimengerti oleh anak buah kapal terutama yang sedang bertugas di dek.

Selain itu perlunya koordinasi dan kerjasama yang baik antar

Anak Buah Kapal (ABK). Keberhasilan atau kegagalan suatu pekerjaan yang mereka kerjakan tidak terlepas dari peran anak buah kapal. Tidak tercapainya tujuan dari suatu pekerjaan akan menimbulkan keterlambatan pengoperasian kapal. Pada dasarnya pemeliharaan dan perawatan tidak akan tercapai apabila hal-hal yang dikerjakan tidak saling membantu antara bagian yang satu dengan lainnya. Untuk itu suatu koordinasi yang baik antara sesama anak buah kapal sangat diperlukan untuk kelancaran tugas masing-masing bagian yang ada hubungannya dengan pengoperasian alat muat bongkar.

Koordinasi antara Anak Buah Kapal (ABK) kapal pada saat pemasangan selang bahan bakar, diantaranya sebagai berikut :

- a) Pengeringan selang bahan bakar sebelum selang bahan bakar disambung ke *manifold* kapal penerima bahan bakar. Hal ini dilakukan Anak Buah Kapal (ABK) kapal sebelum kapal sandar di kapal penerima bahan bakar.
- b) Koordinasi pada saat pemasangan selang bahan bakar dimana bosun sebagai operator *crane* harus selalu berkoordinasi dan komunikasi dengan *crew* yang ada diatas kapal penerima bahan bakar.
- c) Koordinasi dalam penyediaan alat-alat yang dibutuhkan diatas kapal penerima bahan bakar seperti ukuran *reducer* dan ukuran *gasket* yang dibutuhkan pada saat penyambungan selang bahan bakar.

Terjalinnya kerjasama yang baik antar Anak Buah Kapal (ABK) menghasilkan sesuatu yang baik dalam pemasangan selang bahan bakar yang cepat dan tepat. Pelaksanaan kegiatan yang ada hubungannya antara satu dengan yang lain adalah suatu keterkaitan yang baik sesuai dengan fungsi-fungsi manajemen, sedangkan baik buruknya suatu organisasi tergantung dari keberhasilan pemimpin. Dalam memimpin organisasi tidak terlepas dari *human relation* yaitu hubungan formal dan non formal antara atasan dan bawahan lain yang harus dibina untuk

mencapai suatu kerjasama yang harmonis demi tercapainya tujuan tertentu.

2. Evaluasi terhadap pemecahan masalah

a. Terjadi keterlambatan dalam pengisian bahan bakar di kapal – kapal niaga.

1. Menjalin komunikasi yang baik antara pihak agen, perusahaan dan kapal.

a) Kelebihannya :

- 1) Memudahkan proses dalam memberikan pelayanan kepada kapal – kapal niaga dalam pengisian bahan bakar.
- 2) Memberikan keuntungan dan kepercayaan kepada perusahaan dalam memberikan pelayanan pengisian bahan bakar di kapal – kapal niaga.

b) Kekurangannya :

- 1) Komunikasi yang tidak jelas menjadi faktor kurangnya pelayanan kepada kapal – kapal niaga dalam pengisian bahan bakar.
- 2) Hilangnya kepercayaan *customer* kepada perusahaan dalam memberikan pelayanan pengisian bahan bakar di kapal – kapal niaga.

2. Memberikan data – data dan penentuan posisi kapal penerima bunker dengan jelas.

a) Kelebihannya :

- 1) Memudahkan dalam mencari posisi kapal dan menghemat waktu dalam memberikan pelayanan pengisian bahan bakar di kapal – kapal niaga.
- 2) Pemakaian bahan bakar menjadi lebih efisien dalam memberikan pelayanan pengisian bahan bakar di kapal – kapal niaga.

b) Kekurangannya :

- 1) Waktu yang ditempuh lebih lama dikarenakan posisi kapal penerima bunker yang berubah – ubah.
- 2) Pemakaian bahan bakar menjadi tidak efisien dan boros dikarenakan posisi kapal penerima bunker yang berubah – ubah.

b. Pemasangan *Reducer* (Penyambung manifold) selang bahan bakar yang memakan waktu cukup lama

1. Menyediakan alat penyambung (*reducer*) yang sesuai dilapangan

a) Kelebihannya :

- 1) Waktu yang dibutuhkan dalam pemasangan selang bahan bakar menjadi lebih cepat dan efisien.
- 2) Operasional *bunker* menjadi tepat waktu dalam memberikan pelayanan pengisian bahan bakar di kapal – kapal niaga.

b) Kekurangannya :

- 1) Posisi *manifold* kapal penerima *bunker* yang sulit dijangkau selang bahan bakar.
- 2) Waktu yang dibutuhkan dalam pemasangan selang bahan bakar menjadi lebih lama.

2. Mengadakan pertemuan dengan Anak Buah Kapal (ABK) sebelum kegiatan bongkar muat.

a) Kelebihannya :

- 1) Memudahkan Anak Buah Kapal (ABK) dalam mempersiapkan perlengkapan yang diperlukan dalam pengisian bahan bakar di kapal – kapal niaga.
- 2) Terjalinnya kerjasama dan komunikasi yang baik antar Anak Buah Kapal (ABK) dalam pengisian bahan bakar di kapal – kapal niaga.

b) Kekurangannya :

- 1) Kurang terlatih dan tidak efisien dalam mempersiapkan perlengkapan yang di perlukan dalam pengisian bahan bakar di kapal – kapal niaga.
- 2) Kurangnya *briefing* sebelum melaksanakan pengisian bahan bakar sehingga komunikasi antar *crew* dilapangan sering di dapati kesalahan.

3. Pemecahan masalah yang di pilih

- a. Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif penyelesaian pemecahan masalah di atas maka dapat diketahui solusinya yaitu menjalin komunikasi yang baik antara pihak agen, perusahaan dan kapal. Agar distribusi bahan bakar menjadi lancar.
- b. Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif penyelesaian pemecahan masalah di atas maka dapat diketahui solusinya yaitu pihak perusahaan sering mengadakan pengecekan *reducer* sebagai kebutuhan dalam pemasangan selang bahan bakar agar ukuran penyambungan selang bahan bakar sama dengan kapal yang di suplai bahan bakar.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari beberapa permasalahan yang dalam penelitian ini, maka penulis mencari beberapa kesimpulan yang menjadi kendala dalam proses *bunker*, diantaranya yaitu :

1. Terjadi keterlambatan dalam pengisian bahan bakar di kapal – kapal niaga. disebabkan karena tidak adanya komunikasi yang baik antara pihak agen, perusahaan ke pihak kapal sehingga terjadi kesalahan informasi tentang posisi kapal penerima *bunker*.
2. Pemasangan *Reducer* bahan bakar yang memakan waktu cukup lama. disebabkan alat penyambung (*reducer*) di kapal penerima bunker yang ukurannya tidak sesuai dan waktu yang dibutuhkan dalam mengkombinasikan beberapa *reducer* lebih lama

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan tersebut di atas, maka penulis memberikan saran sebagai pemecahan yang tepat dalam peningkatan pengawasan kapal *bunker* MT. Chwntek 5 terhadap kapal – kapal niaga dalam pengisian bahan bakar, diantaranya yaitu :

1. Sebaiknya komunikasi antara Perusahaan penyedia jasa, dan agen kapal pengguna jasa lebih ditingkatkan agar informasi kedatangan kapal dapat diperoleh secara rutin dan akurat.

2. Sebaiknya Pihak agen memberikan data-data yang jelas kepada perusahaan penyuplai bahan bakar begitupun sebaliknya pihak perusahaan memberikan data-data yang jelas kepada kapal bunker penyuplai bahan bakar.
3. Hendaknya pihak perusahaan mengadakan pengecekan di kapal secara langsung untuk mengetahui ukuran-ukuran reducer dan peralatan yang belum ada diatas kapal. Selain itu menyediakan alat penyambung (*reducer*) yang dibutuhkan di atas kapal
4. Sebaiknya Nakhoda mengadakan *briefing* secara rutin sebelum memulai kegiatan operasi *bunker* agar dapat menyusun perencanaan dan persiapan yang baik sehingga kegiatan bongkar muat berjalan dengan lancar. Selain itu untuk meningkatkan keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengoperasikan peralatan bongkar muat, hendaknya Nakhoda dan Mualim I memberikan pelatihan dan pengarahan secara berkala agar Anak Buah Kapal (ABK) terampil dalam menggunakan peralatan bongkar muat dan memahami prosedur kerja serta tugas dan tanggung jawabnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Adi S, (2003 : 67), **Peningkatan berasal dari kata tingkat**
<https://sc.syekhnurjati.ac.id>
- Schermerhorn, (2002 : 12), **Penegertian pengawasan menurut beberapa ahli**
<http://repository.uma.ac.id>
- Maryati dan Sutopo, (2008 : 53), **Penyajian bahasa dan sastra Indonesia**
<http://bsd.pendidikan.id>
- Sudjatmiko, F.D.C, (2009), **Pokok – Pokok Pelayaran Niaga**, *Jakarta : Bhratara Karya Aksara.*
- Abdul Mukhyi, Mohammad, (1995), **Pengantar Manajemen Umum**, *Jakarta : Gunadarma.*
- I Chestner Barnad, (1992), **Organisasi Dan Manajemen, Struktur, Perilaku dan Proses.** *Jakarta : Gramedia.*
- Jogiyanto, (2005), **Analisis Dan Desain Sistem Informasi.** *Yogyakarta : Andi.*
- Jasfar, Farida, (2002), **Manajemen Jam Pendekatan terpadu**, *Jakarta : Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi (LPFE).*
- Alo, Liliwer, (1991), **Komunikasi Antar Pribadi**, *Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.*
- Depari, Eduard, (1978), **Peranan Komunikasi Massa Dalam Pembangunan,** *Yogyakarta : Gadjah Mada University Press.*
- Efendy, Onong, (1999), **Ilmu Komunikasi : Teori dan Praktek**, *Jakarta : Rosda.*
- Fathansyah, (1999), **Sistem Basis Data Lanjutan**, *Bandung : BI – Obses.*
- Hadari, Nawawi, (1996), **Manajemen Sumber Daya Manusia untuk Bisnis yang kompetitif**, *Yogyakarta : Tunas Bangsa.*
- Kincaid, L (1978), **Azas-Azas Komunikasi Antar Manusia.** *Jakarta : LP3ES.*
- Witherbys (2006), **International Safety Guide For Tanker and Terminals**
4th edition OCIMF,

DAFTAR SINGKATAN

AB	: <i>Able Body</i> / Kelasi Kapal
ABK	: Anak Buah Kapal
AEPB	: <i>Anchorage Eastern Petroleum Bravo</i>
AEPC	: <i>Anchorage Eastern Petroleum Charlie</i>
ARP	: <i>Anchorage Raffles Petroleum</i>
ASPH	: <i>Anchorage Sudong Petroleum Holding</i>
ASPP	: <i>Anchorage Selat Pauh Petroleum</i>
ASDP	: Angkutan Sungai Danau dan Penyebrangan
ANT - 1	: Ahli Nautika Tingkat Satu
BDN	: <i>Bunker Delivery Note</i>
BKI	: Badan Klasifikasi Indonesia
C/O	: <i>Chief Officer</i> / Mualim Satu
DB	: <i>Desible</i> , Satuan Ukuran Suara
IACS	: International Association of Classification Societies
ISM	: International Safety Management
MPA	: <i>Marine Port Authority</i>
MT	: <i>Motor Tanker</i>
MV	: <i>Motor Vessel</i>
SB	: <i>Singapore Bunker</i>

OCIMF : *Oil Companies International Marine Forum*

PELNI : Pelayaran Nasional Indonesia

MSDS : Material Safety Data Sheet

STS : Ship To Ship

SMS : Safety Management System

SOPEP : *Ship Oil Pollution Emergency Plan*

STIP : Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran

HALAMAN LAMPIRAN

Berisikan Data, Gambar mengenai MT. Chwntek 5 antara lain adalah :

- 1. Lampiran 1 Ship Particular MT. Chwntek 5**
- 2. Lampiran 2 Crewlist (Daftar Awak Kapal) Mt. Chwntek 5**
- 3. Lampiran 3 Gambar MT. Chwntek 5**
- 4. Lampiran 4 Gambar Bunker Transfer Crane Hose**
- 5. Lampiran 5 Gambar Flow Meter MT. Chwntek 5**
- 6. Lampiran 5 Bunker Hose Test Certificate**

DAFTAR ISTILAH

Untuk mengetahui kemampuan dengan pengujian atau tulis tentang pengetahuan, pengujian keterampilan dengan memperagakan pelaksanaan prosedur atau penggunaan alat observasi selama pelaut melaksanakan pekerjaan. Beberapa definisi yang di gunakan dalam penlisan makalah ini antara lain :

1. **International Maritime Organization (IMO)** adalah suatu organisasi masyarakat maritim internasional yang membuat peraturan dalam usaha meningkatkan keselamatan pelayaran, pencegahan pencemaran dan penanggulangan pencemaran yang terjadi akibat kecelakaan kapal.
2. **Safety Of Life At Sea (SOLAS)** adalah suatu peraturan tentang keselamatan kapal dan keselamatan pelayaran.
3. **Standard Of Training Certification And Watchkeeping (STCW)** adalah suatu peraturan yang mengatur pemberlakuan, pendidikan dan pelatihan, sertifikat dan komunikasi dalam memenuhi strandard keselamatan yang harus dilakukan dan dimiliki oleh seorang kandidat pelaut.
4. **International Labour Organization (ILO)** adalah suatu organisasi yang mengatur tentang tenaga kerja.
5. **International Safety Management Code (ISM CODE)** adalah suatu peraturan standar nasional mengenai manajemen keselamatan kapal yang yang aman serta pencegahan pencemaran.
6. **Safety Management System (SMS)** adalah suatu sistem yang di dokumentasikan untuk memungkinkan karyawan perusahaan melaksanakan secara efektif semua kebijakan – kebijakan perusahaan.

7. **Company** adalah pemilik kapal atau organisasi lain atau perorangan atau pencharter yang mengambil alih tanggung jawab pengoperasian kapal dan pemiliknya dan siapa saja yang mengambil alih tanggung jawab yang dimaksud serta bersedia mengambil semua tugas dan tanggung jawab yang di percayakan dalam code.
8. **Government** adalah pemerintah suatu negara yang benderanya digunakan suatu kapal
9. **Policy** adalah kebijakan – kebijakan perusahaan sesuai prosedur – prosedur manajemen tertulis, terdokumentasi dan wajib di laksanakan.
10. **Hazardous Occurences** adalah keadaan dimana dapat mengarah pada suatu kecelakaan apabila keadaan tersebut berlanjut.
11. **Agent** adalah wakil dari suatu perusahaan untuk mengurus keperluan kapal di suatu pelabuhan dari suatu negara.
12. **Briefing** adalah pengarahan yang diberikan oleh Nakhoda atau Perwira kepada Anak Buah Kapal (ABK) sebelum melakukan proses bunker.
13. **Bunker** adalah proses penyuplaian bahan bakar untuk kapal – kapal niaga.
14. **Crew** adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan tugas yang tercantum dalam suku sijil awak kapal.
15. **Crew List** adalah daftar awak kapal yang bekerja di atas kapal sesuai dengan posisi atau jabatannya.
16. **Customer** adalah pelanggan yang mengorder minyak untuk bahan bakar kapal.
17. **Flexible Hose** adalah selang lentur untuk bunker.

18. **Cargo Officer** adalah orang yang bertanggung jawab mengenai muatan yang ditunjuk oleh Perusahaan.
19. **Cargo pump** adalah Pompa muatan yang digunakan untuk memompa muatan minyak.
20. **Carrier** adalah merupakan pengangkut, dalam hal ini adalah kapal.
21. **Charterer** adalah pihak penyewa kapal.
22. **Crane** adalah alat untuk mengangkat dan menurunkan barang-barang dari kapal ke darat atau sebaliknya.
23. **Discharging** adalah proses pembongkaran muatan minyak dari kapal ke darat.
24. **Loading** adalah proses pemuatan muatan.
25. **Manifold Kapal** adalah tempat penyambungan bunker hose yang sudah permanen di atas kapal
26. **Order** adalah perintah untuk melakukan penyaluran bahan bakar ke customer.
27. **Owner** adalah pihak pemilik kapal.
28. **Port Control** adalah pengatur lalu lintas kapal di Pelabuhan dan di sekitar Pelabuhan.
29. **Reducer** adalah pipa penyambung manifold dan selang yang ukurannya berbeda.
30. **Ship's Particular** adalah keterangan mengenai ukuran/data-data penting kapal.
31. **Voyage cost** adalah biaya yang di habiskan untuk melakukan suatu perjalanan.

LAMPIRAN 3

WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN MT. CHWNTTEK 5



LAMPIRAN 4

AKTIFITAS PENGISIAN BAHAN BAKAR



LAMPIRAN 5

PIPA dan FLOWMETER MONITOR



LAMPIRAN 1

SHIP PARTICULAR MT. CHWNTEK 5



VESSEL PARTICULARS

General Particulars

Vessel Name	CHWNTEK 5
Flag	Singapore
IMO Nr.	9536674
Call Sign	9V8046
Classification Society	RINA

Tonnages

GRT:	3949.00 T
NRT:	1782.00 T
Summer Displacement	6674.60 T
Summer DWT	6762.00 T
Cargo capacity (95%)	5900 m3
C.O.T.	6 Wing Tanks

Measurements

Length Overall	90.00 m
Length Between Perpendiculars	84.00 m
Moulded Depth	9.00 m
Moulded Beam	17.50 m
Summer Draft	7.00 m
Keel - Mast	30.00 m
Air Draft (Lightship)	29.00 m
Air Draft (Summer Displacement)	23.00 m
Bow to Bridge	72.50 m
Bow to manifold	45.60 m
Bridge to stern	17.50 m

Machinery

Propulsion	Twin FPP
Power	2 x 1103 kW (1500 HP)
Bow Thuster	Yes

Builder

Shipbuilder	Jiangsu Shenghua Shipbuilding Co. Ltd., China
Keel Laid	16th October 2008
Launch	2009
Delivered	2010

Owner	Sentek Petroleum Trading Pte Ltd
	24 & 26 Sam Leong Road
	Singapore 207915
Tel:	+65 6299 6630
Email:	shipping@sentek.com.sg
Fax:	+65 6297 0713
Vessel Mobile	+65 9151 9255



LAMPIRAN 2

CREWLIST MT. CHWNTEK 5

Flag	SINGAPORE
NRT	1782
LOC	
PIC	Lincoln Tan
C/S	9V8046

**IMMIGRATION ACT
(CHAPTER 133)**

REGULATION 31(1)

**IMMIGRATION REGULATION
CREW LIST**

*Name/Identification No. of *Vessel/Train CHWNTEK 5 *Master/Owner/Charterer SENTEK INTERNATIONAL PTE LTD

Agents in Singapore SENTEK MARINE & TRADING PTE LTD Gross Tonnage of Vessel 3949

Type of Vessel Fuel Oil Tanker


Last place of embarkation SINGAPORE Date of arrival _____

Next destination _____ Date of proposed departure _____

No.	Name	Sex	Date of Birth	Nationality	Traveller Group	Pass Expiry Date	MJLP Sticker No /FIN/UIN	Travel Document No.	Expiry Date of Travel Document	Duties on Board
1	DASA RIVAND BONGGA TIRANDA	M	21 JUN 1974	INDONESIAN	-	27 APR 2021	G7320734M	B 3651228	27 MAY 2021	MASTER
2	RURY	M	08 MAR 1981	INDONESIAN	-	09 MAR 2021	G2649714R	B 4802521	20 JAN 2022	CH OFF
3	ANDRI LIHARDO PARTIMPUAN	M	23 AUG 1972	INDONESIAN	-	04 NOV 2020	G7384761W	B 3654185	18 JUL 2021	CH ENG
4	APRIZAL SOMAT WALA	M	27 APR 1972	INDONESIAN	-	17 JUN 2022	G7586083N	C 7127781	18 SEP 2025	2ND ENG
5	NURUL HIDAYAT	M	02 MAY 1978	INDONESIAN	-	02 AUG 2021	G6856360M	B 5804229	03 JUL 2022	3RD ENG
6	ANDRIS ARNOLD KUMAJAS	M	21 APR 1976	INDONESIAN	-	19 DEC 2020	G7332357L	B 5804238	03 JUL 2022	BOSUN
7	MARWIN BAWILUKU	M	24 MAR 1985	INDONESIAN	-	31 MAY 2021	G7649255M	C 1910600	04 MAR 2024	AST BOSUN
8	WIRYO SETYONO	M	09 FEB 1972	INDONESIAN	-	17 JUN 2022	G8075850U	C 7127780	18 SEP 2025	A.B
9	MARYANTO	M	19 JUL 1995	INDONESIAN	-	04 NOV 2020	G2929310X	B 2638089	29 DEC 2020	A.B
10	RUBI KARNO	M	12 MAY 1984	INDONESIAN	-	14 NOV 2020	G2463610R	B 2468192	23 MAR 2021	A.B
11	ARDENIA DIEMZ MARCO PARAMI	M	22 AUG 1993	FILIPINO	-	20 OCT 2021	G8581537M	P2492437A	27 MAR 2022	A.B

I certify that the above information is, to the best of my knowledge and belief, true in every particular.


Dated this 01 day of October 2020


***Master/Owner/Charterer/Agent**

*Delete whichever is inapplicable.
 Note: If the spaces provided are insufficient, use an additional sheet drawn in the same format and with the heading "Form 22-Continued".

LAMPIRAN 6

SERTIFIKAT TEST HOSE

SENTEK		Sentek Marine & Trading Private Limited 24 & 26, Sam Leong Road, Singapore 207915 Telephone: +65 6299 6630 Facsimile: +65 6299 1134 Email: shipping@sentek.com.sg Website: www.sentek.com.sg	
<u>TEST CERTIFICATE</u>			
Vessel Name	:	CHWNTEK 5	
Certificates No.	:	2021-002	
Tested Date	:	08 th January 2021	
Test Due	:	07 th January 2022	
Cargo Hose Tag No.	:	C5-01-2010	
<hr/>			
Brand & Type	:	Sunflex DH300 Dock Bunkering Hose	
Fitting Description	:	Both end come with JIS 10K Fix Flanges, one end Fixed and other end Swivel Flange	
Nominal Size	:	8"	
Length at Start (L1)	:	60ft	
Length at Test Pressure (L2)	:	60.15ft	
Length at Finish (L3)	:	60.04ft	
Working Pressure	:	300 PSI	
Test Pressure	:	450 PSI (1.5 times of working pressure)	
Temporary Elongation	:	0.22%	
Permanent Elongation %	:	0.06%	
Electrical Test Ω	:	9 Ω . (Max 0.75 Ω /m)	
Test Type	:	Hydrostatic	
Temporary Elongation = [(L2-L1)/L1] x 100		*Permanent Elongation = [(L3-L1)/L1] x 100*	
The above hose has been tested and found satisfactory with no leakage as per OCIMF Standard.			
Tested by:		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"><u>Pressure Gauge Calibration</u> Certificate No: 179178 Instrument: Analogue Pressure Gauge Model: SYSCO Serial No: 113476 Calibration Due: 20th March 2021</div>	
 Workshop Team			

LAMPIRAN 7

BUNKER LICENSE

<div><p>MPA SINGAPORE</p></div> <div>MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE</div> <div>BUNKERING LICENCE Maritime and Port Authority of Singapore (Port) Regulations, Reg 64</div> <div>Licence No. 93167</div> <div>Sentek Marine & Trading Pte Ltd Accreditation Certificate No. MPA/AS 05028</div> <div>is hereby licensed to operate as</div> <div>Bunker Supplier</div> <div>to supply bunkers within the port limits of the Port of Singapore subject to the provisions of the terms and conditions of issue of the licence.</div> <div>This licence is valid from 1 Sep 2020 to 31 Aug 2021</div> <div> Yao Yikai Deputy Director (Marine Services) for Chief Executive Maritime and Port Authority of Singapore</div>
--