

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



**UPAYA PENINGKATAN PELAYANAN PENGISIAN BAHAN
BAKAR (BUNKER OPERATION) DI MT.EQUALITY.**

Oleh :

IRWAN EFENDI
NIS. 02743 / N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2022

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



**UPAYA PENINGKATAN PELAYANAN PENGISIAN BAHAN
BAKAR (BUNKER OPERATION) DI MT.EQUALITY.**

**Diajukan Guna Memenuhi Peryaratan
Untuk Menyelesaikan program ANT - I**

**Oleh :
IRWAN EFENDI
NIS. 02743 / N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1
JAKARTA
2022**

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : IRWAN EFENDI
No. Induk Siwa : 02743 / N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA PENINGKATAN PELAYANAN PENGISIAN
BAHAN BAKAR (BUNKER OPERATION) DI MT.EQUALITY.

Pembimbing I,


Capt. Pujiningsih, M.M.Tr

Pembina (IV/a)

NIP : 19730810 200212 2 002

Jakarta, 25 January 2023

Pembimbing II,


Capt. Irwansyah SH.MH

Dosen STIP

Mengetahui

Ketua Jurusan Nautika


Meilinasari N.H., S.SiT., M.MTr

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2001

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : IRWAN EFENDI
No. Induk Siwa : 02743 / N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : **UPAYA PENINGKATAN PELAYANAN PENGISIAN BAHAN
BAKAR (BUNKER OPERATION) DI MT.EQUALITY.**

Penguji I,

Capt. Fausil. MA M.M.Tr
Dosen STIP

Penguji II,

Cap. Zainal Abidin
Dosen STIP

Penguji III,

Capt. Pujiningsih, M.M.Tr.
Pembina (IV/a)
NIP. 19730810 200212 2002

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari N.H, S.SiT., M.MTr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, karena telah melimpahkan karunia dan anugerah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah sebagai persyaratan untuk memenuhi kurikulum dan silabus Diklat Pelaut Tingkat-1 Angkatan LXIV bidang studi Nautika (ANT-I) tahun ajaran 2022 di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Berdasarkan pengalaman yang dialami penulis di atas MT.EQUALITY tentang masalah pelayanan pengisian bahan bakar dan bagaimana cara mengatasinya, maka penulis tertarik untuk menuliskannya ke dalam makalah ini dengan judul:

UPAYA PENINGKATAN PELAYANAN PENGISIAN BAHAN BAKAR (BUNKER OPERATION) DI MT.EQUALITY.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan makalah ini jauh dari sempurna, hal ini dikarenakan keterbatasan waktu dan kemampuan penulis sehingga kritik dan saran sangat diharapkan dari pembaca, untuk kesempurnaan makalah ini.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak, terutama kepada:

1. Capt.Sudiono, M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Capt.Suhartini, S.SiT., M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.
3. Melinasari Nurhasanah S.SiT.,M.MTr, selaku Ketua Jurusan Nautika.
4. Capt.Pujiningsih,M.M.Tr sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta sumbangan materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Capt. Irwansyah SH.MH, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta ide-ide yang diberikan untuk membangun makalah ini.

6. Para Dosen Pembina STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Istri tercinta Varalika Narizah, dan putra tersayang Alrescha Giovano Almaza yang selalu membantu memberikan pengertian, doa dan dukungan moril penuh selama proses penyusunan makalah ini.
8. Kepada kedua Orang tua dan Saudara yang selalu memberikan doa serta dukungannya.
9. Rekan-rekan yang membantu memberikan data-data selama proses penyusunan makalah ini.
10. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXIV tahun ajaran 2022 yang telah memberikan bimbingan, sumbangan dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan. Semoga makalah ini dapat memberikan manfaat kepada pembaca terutama yang akan bekerja di kapal dengan type yang sama sehingga mampu bekerja secara efisien.

Jakarta, 25 January 2023

Penulis



IRWAN EFENDI

NIS. 02743/N

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR LAMPIRAN	vi
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian	6
D. Metode Penelitian	6
E. Waktu Dan Tempat Penelitian	7
F. Sistematika Penulisan	7
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	15
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	16
B. Analisis Data	20
C. Pemecahan Masalah	32
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	36
B. Saran	36
 DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Ship Particular
Lampiran 2	Crew List
Lampiran 3	Bunkering Pre-Delivery Safety Checklist
Lampiran 4	Shipboard Orientation and Duties Familiarisation
Lampiran 5	Training Plan/Program For Vessel
Lampiran 6	Training Record
Lampiran 7	MT. EQUALITY
Lampiran 8	Minutes of SSC Meeting
Lampiran 9	Stowage Plan

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kapal *tanker* adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya. Jenis utama kapal *tanker* termasuk *tanker* minyak, *tanker* kimia dan pengangkut LNG (*Liquefied Natural Gas*) atau gas alam yang dicairkan. Dalam penanganan muatan di kapal *tanker* dibutuhkan keterampilan dari sumber daya manusia yang berkompeten. Muatan yang dibawa oleh kapal *tanker* termasuk ke dalam muatan berbahaya atau mudah menyala. Maka jika ditangani tidak sesuai dengan prosedur akan berakibat fatal bagi keselamatan awak kapal, kapal tersebut dan kelestarian laut karena dapat menimbulkan pencemaran.

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. 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 konsumennya, akan tetapi keinginan setiap perusahaan untuk memberikan pelayanan terbaik masih terbentur dengan keadaan di lapangan seperti adanya masalah keterlambatan Pengisian bahan bakar *bunker Operation* di kapal MT.EQUALITY 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 pensuplaian untuk menuju pelabuhan selanjutnya atau *order bunker* selanjutnya.

MT. EQUILITY merupakan salah satu kapal jenis *tanker* melayani *bunker* pengisian *Bahan bakar* untuk kapal-kapal niaga. Dalam proses *bunker* (mengisi bahan bakar) penulis mengalami beberapa kendala yang menghambat pekerjaan. Diantaranya yaitu keterlambatan penyuplaian *Bahan bakar* terhadap kapal yang akan di *supply* (dipenuhi) bahan bakarnya. Penulis mengamati beberapa permasalahan yang terjadi di atas kapal yaitu keterlambatan penyuplaian bahan bakar terhadap kapal-kapal niaga. Hal ini disebabkan kurangnya koordinasi yang baik antara ABK yang sedang bertugas dengan Mualim jaga, Sehingga ABK Kurang Peduli dalam pelaksanaan Pengisian *bahan bakar (Bunker Operation)* dan terjadi kesalahan pemasangan *Gasket* di antara *Reducer* dan *Manifold* sehingga terjadi kebocoran ketika *cargo operation*. Hal tersebut dikarenakan pelaksanaan latihan *cargo operational* yang kurang efektif bagi ABK dan *Briefing* tidak dilakukan secara rutin sebelum melakukan pekerjaan, Selain itu, permasalahan lainnya yang membuat proses *bunker* menjadi terhambat yaitu kurangnya Perawatan *Cargo Pump* secara berkala sehingga pompa *cargo* Mengalami kerusakan pada saat pengisian *Bahan Bakar*. Hal tersebut dikarenakan tidak melakukan perawatan yang sesuai dengan PMS (*Planning Maintenance system*) yang telah di tentukan oleh pihak perusahaan, dan tidak dilakukan pengecekan secara rutin sebelum Pengoprasian pompa. Dalam pengoperasian sebuah kapal *bunker* dapat berjalan dengan lancar dan baik, maka perlu ditunjang dengan keahlian dan peralatan bongkar yang sesuai dan siap pakai sehingga tidak membutuhkan waktu yang cukup lama pada saat menyambungkan ke manifold kapal penerima bahan bakar.

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. Equality, beberapa kali terjadi keterlambatan yang cukup lama dari perkiraan waktu yang ditentukan. Hal ini menimbulkan klaim / komplain dari *customer* selaku pengguna jasa pengisian bahan bakar dari MT. Equality. Apabila hal ini tidak segera diatasi maka akan kehilangan kepercayaan dari *customer* dan perusahaan dapat mengalami kerugian karena kekurangan *order*.

Kepercayaan pelanggan 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. Equality, beberapa kali terjadi keterlambatan yang cukup lama dari perkiraan waktu yang ditentukan. Hal ini menimbulkan *claim* (tuntutan) / *komplain* (keluhan) dari pelanggan selaku pengguna jasa pengisian *M.G.O* dari MT. Equality. Apabila hal ini tidak segera di atasi maka akan kehilangan kepercayaan dari pelanggan dan Perusahaan dapat mengalami kerugian karena kehilangan order.

Berdasarkan pembahasan tersebut di atas dan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal Sebagai Nakhoda, maka penulis tertarik untuk membahasnya ke dalam makalah dengan judul : **“Upaya Peningkatkan Pelayanan Pengisian Bahan Bakar (Bunker Operation) di MT.EQUALITY”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan pengalaman penulis sebagai Nakhoda di kapal *tanker*, maka penulis mengidentifikasi masalah dalam meningkatkan pelayanan kapal bunker MT.Equality terhadap kapal – kapal niaga, yaitu sebagai berikut :

1. Kru kurang peduli dalam pelaksanaan pengisian bahan bakar (*Cargo Operation*).
2. kerusakan *Pompa Cargo* pada saat pengisian bahan bakar.
3. Pengisapan pompa *cargo* kurang maksimal.
4. Koordinasi dan kerjasama antara pihak-pihak terkait yang belum maksimal terhadap kru yang sedang bertugas.
5. Kurang nya pengawasan pada saat melaksanakan proses *Cargo Operation*.
6. Hisapan pompa sering mengalami gangguan pada saat pengisian bahan bakar.

C. BATASAN MASALAH

Mengingat banyaknya permasalahan di atas kapal saat penulis bekerja sebagai Nakhoda di MT.Equality sejak bulan Nov 2015 sampai dengan bulan December 2022 saat beroperasi di Perairan Singapore, maka pada penulisan makalah ini penulis membatasi pembahasan hanya pada permasalahan seperti di bawah ini :

1. Kru kurang peduli dalam pelaksanaan pengisian bahan bakar (*Bunker Operation*).
2. Kerusakan pompa *cargo* pada saat pengisian bahan bakar (*Bunker Operation*).

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan batasan masalah tersebut di atas, maka penulis mencari penyebab dengan membuat rumusan masalah yaitu sebagai berikut :

1. Mengapa kru kurang peduli dalam pelaksanaan pengisian bahan bakar (*Bunker Operation*) ?
2. Mengapa Pompa cargo mengalami kerusakan pada saat pengisian bahan bakar (*Bunker Operation*) ?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN

1. Tujuan Penulisan

Adapun tujuan dari penulisan makalah ini adalah sebagai berikut :

- a. Untuk mengidentifikasi masalah dalam meningkatkan pelayanan kapal bunker MT. Equality terhadap kapal – kapal niaga.
- b. Untuk mencari penyebab dari permasalahan keterlambatan penyuplaian Pengisian *Bahan bakar* terhadap kapal yang akan disuplai *bahan bakar* dan kurangnya keterampilan ABK dalam pelaksanaan bongkar muat di MT. Equality.
- c. Untuk mencari solusi atau pemecahan yang tepat agar tidak terjadi keterlambatan dalam pelayanan *bunker*

2. Manfaat Penulisan

Adapun manfaat dari penulisan makalah ini yaitu sebagai berikut :

a. Manfaat Bagi Dunia Akademis

- 1) Sebagai tambahan referensi bagi Perpustakaan STIP mengenai pekerjaan di kapal jenis *tanker* dan hal-hal yang harus diperhatikan agar operasional kapal berjalan dengan lancar.
- 2) Sebagai sumber pengetahuan bagi pasis-pasis STIP mengenai pekerjaan khusus di kapal jenis *tanker* dalam proses *bunker* guna melayani kapal-kapal niaga.

b. Manfaat Bagi Dunia Praktis

- 1) Sebagai masukan atau sumbang saran bagi Perusahaan agar lebih selektif dalam melakukan perekrutan ABK untuk bekerja di kapal *tanker* dengan memprioritaskan ABK yang memiliki keterampilan, pendidikan dan pengalaman yang memadai. Selain itu sangat dibutuhkan dukungan suku cadang yang memadai dari pihak Perusahaan guna kelancaran pengoperasian peralatan muat bongkar.
- 2) Berbagi pengalaman dengan rekan seprofesi khususnya yang belum pernah bekerja di kapal *tanker*. Pengalaman mengenai hal-hal yang menjadi kendala di dalam proses *bunker* kapal *tanker* dengan kapal-kapal niaga serta cara untuk mengatasinya.

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

A. LATAR BELAKANG

Dalam latar belakang menguraikan mengenai pernyataan, argumentasi, pengkajian dan gambaran umum dari judul yang akan di bahas.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Identifikasi masalah menyebutkan pokok-pokok masalah yang terjadi di atas kapal.

C. BATASAN MASALAH

Batasan masalah merupakan upaya untuk menetapkan batas-batas permasalahan dengan jelas, yang memungkinkan untuk mengidentifikasi faktor yang termasuk ke dalam lingkup permasalahan dan faktor yang tidak termasuk.

D. RUMUSAN MASALAH

Rumusan masalah adalah masalah yang perlu dirumuskan secara spesifik di atas kapal dan dinyatakan dalam bentuk kalimat tanya.

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN

Tujuan dan manfaat adalah hasil yang akan dicapai atau diperoleh. Di dalam tujuan disebutkan beberapa hal mampu menggambarkan kontribusi yang diberikan dari hasil penulisan makalah dan mengungkapkan secara spesifik kegunaan yang hendak dicapai.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan makalah menyajikan uraian secara garis besar tentang isi makalah.

BAB II LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan pustaka yaitu membahas beberapa teori yang menggambarkan secara jelas variabel yang diamati sesuai dengan obyek penulisan.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi, sebuah paparan yang argumentative, logis dan analitis berdasarkan kajian teoritis terkait dengan obyek yang akan dikaji.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Deskripsi data adalah data yang diambil dari kapal berupa fakta-fakta kondisi yang terjadi sesuai dengan permasalahan yang akan dibahas. Fakta dan kondisi ini meliputi waktu dan tempat kejadian dan spesifikasi kapal yang sebenarnya berdasarkan pengalaman penulis.

B. ANALISIS DATA

Analisis data adalah upaya mengolah data menjadi informasi yang menjadi penyebab dari masalah utama. Bertujuan agar karakteristik atau sifat-sifat data tersebut dapat dengan mudah dipahami dan bermanfaat untuk menjawab permasalahan yang berkaitan dengan kegiatan penulisan.

C. PEMECAHAN MASALAH

Pemecahan masalah mengungkapkan berbagai cara untuk mencari solusi yang tepat atau jalan keluar dalam memecahkan masalah yang ditemukan berdasarkan analisa di atas kapal.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Kesimpulan merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan faktor penyebab pada rumusan masalah.

B. SARAN

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 dalam meningkatkan pelayanan kapal *bunker* terhadap kapal-kapal niaga, maka penulis mencari beberapa landasan teori sebagai acuan untuk memperoleh pemecahan masalah diantaranya yaitu :

1. Prosedur *Bunker Operation* di Singapore

Pengisian minyak bisa dilakukan di pelabuhan minyak, seperti Pertamina, atau *bunker barge/tanker* atau dengan mobil *truck*. Kalau di Singapore hampir kebanyakan kapal-kapal menerima minyak via *bunker barge*. Singapore adalah salah satu negara yang mempunyai *quality control management* yang baik, salah satu *bunker documentation* yang biasa akan kita terima adalah :

- a. *pre delivery safety checklist*
- b. *non cargo tank declaration/inspection form*
- c. *tank gauging/calculation*
- d. *bunker delivery note*

1) Pra-persiapan pengisian *Bahan bakar*

Aspek yang paling penting dari operasi pengisian *bahan bakar* adalah “daftar”, yang merupakan bagian dari *safety management system* (SMS) dan ISM, untuk menghilangkan kemungkinan kesalahan dan kelalaian *human error* dan lainnya. Pra-pengisian *bakar* harus diikuti oleh *Chief Engineer* (C / E), sesuai *check list pre bunker*

ing procedure. Chief engineer adalah orang yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan pengoperasian pengisian *bahan bakar* Sebelum pengisian *bahan bakar*, biasanya mualim 2 atau 3 akan, mengambil “*Soundings*” dari tangki ke tangki *bahan bakar* dan di hitung volume minyak yg tersedia di setiap tangki *bahan bakar* minyak kapal. Kemudian *Bunker* –direncana dibuat perencanaan yang mau di distribusikan dari jumlah total minyak yang akan di terima untuk setiap tangki.

2) Persiapan Pompa cargo (*Cargo Pump*)

Sebelum kita melakukan pengisian bahan bakar atau istilahnya *Bunker Operation chief engineer* harus berkonsultasi kepada Perwira jaga agar dapat mengetahui kondisi dan kesiapan pompa cargo, dan *Pressure* pompa yang di butuhkan supaya bisa menyesuaikan dengan kekuatan pompa cargo kita, dan berapa ukuran *Cargo hose* dan tipe *Reducer* yang di butuhkan untuk menyambung *Cargo Hose* ke kapal penerima Bunker. Dengan mengetahui jarak *Cargo Manifold* kita terhadap kapal penerima *bahan bakar*, maka kita dapat menghitung jumlah *Rate* (Kecepatan) *bahan bakar* tersebut yang dapat di terima oleh tangki kapal penerima jadi perlu diproses dan di evaluasi sebelum melakukan pengiriman bahan bakar terhadap kapal penerima.

Setelah melakukan *bunker Operation, engineer* jaga harus melakukan pengecekan pompa secara berkala Sesuai dengan *Standing Order* dari *Chief engineer* agar Pompa berjalan dengan baik, untuk mengetahui kondisi dari Pompa tersebut.

2. Teori Koordinasi

a. Pengertian Koordinasi

Menurut G.R. Terry koordinasi adalah suatu usaha yang sinkron dan teratur untuk menyediakan jumlah dan waktu yang tepat, dan mengarahkan pelaksanaan untuk menghasilkan suatu tindakan yang seragam dan

harmonis pada sasaran yang telah ditentukan. Sedangkan menurut E.F.L. Brech, koordinasi adalah mengimbangi dan menggerakkan tim dengan memberikan lokasi kegiatan pekerjaan yang cocok dengan masing-masing dan menjaga agar kegiatan itu dilaksanakan dengan keselarasan yang semestinya di antara para anggota itu sendiri (Hasibuan, 2007:85).

Menurut Dr. Awaluddin Djamin, M.P.A, Koordinasi adalah suatu usaha kerja sama antara badan, instansi, unit dalam pelaksanaan tugas-tugas tertentu sedemikian rupa, sehingga terdapat saling mengisi, saling membantu dan saling melengkapi. Manajer yang sukses adalah yang dapat melakukan koordinasi, integrasi, dan sinkronisasi (KIS) dengan baik.

b. Fungsi Koordinasi

1) Perencanaan dan koordinasi (*planning and coordination*)

Perencanaan akan mempengaruhi koordinasi, artinya semakin baik dan terincinya rencana, maka akan semakin mudah untuk melakukan koordinasi tersebut.

2) Pengorganisasian dan koordinasi (*organizing and coordination*)

Pengorganisasian berhubungan dengan koordinasi, artinya jika organisasi baik, maka pelaksanaan koordinasi akan lebih mudah. Organisasi yang baik, apabila hubungan-hubungan antara individu karyawan baik, hubungan pekerjaan baik, *job description* setiap pejabat jelas.

3) Pengarahan dan koordinasi (*directing and coordination*)

Pengarahan mempengaruhi koordinasi, artinya dengan menggunakan bermacam-macam variasi dalam intensitas *directing force* akan membantu menciptakan koordinasi.

4) Pengisian jabatan dan koordinasi (*staffing and coordination*)

Penempatan karyawan membantu koordinasi, artinya jika setiap pejabat sudah ditempatkan sesuai dengan keahliannya maka koordinasi akan lebih mudah.

5) Pengendalian dan koordinasi (*controlling and coordination*)

Pengendalian berhubungan langsung dengan koordinasi. Penilaian yang terus menerus atas kemajuan pekerjaan akan membantu menyelaraskan usaha-usaha, sehingga tujuan yang ditentukan semula dihasilkan, diperoleh dan tercapai dengan baik. Dengan demikian, maka tindakan-tindakan perbaikan yang terjadi, karena control membantu dalam mendapatkan koordinasi yang dibutuhkan.

3. Manajemen sumber daya manusia

Adapun masalah-masalah pokok penting yang dibahas dalam penulisan makalah ini adalah menyangkut hal-hal yang sering terjadi dan menghambat kelancaran pengoperasian kapal *bunker* MT.Equality sebagai penyuplai *bahan bakar* di perairan selat Singapura. Hal-hal yang menghambat diantaranya karena sumber daya manusia yang bekerja di atas kapal mempunyai keterampilan dan pengalaman yang minim. Banyak ABK yang sebelumnya bekerja di kapal jenis yang lain atau jenis yang berbeda dan ada yang pertama kali bekerja di kapal *bunker*.

Menurut Drs. H. Sadili Samsudin, MM, M.Pd dalam buku Manajemen Sumber Daya Manusia yaitu sumber daya manusia didefinisikan sebagai alat untuk mencapai tujuan atau kemampuan memperoleh keuntungan dari kesempatan-kesempatan yang ada. Untuk mencapai tujuan dan pelayanan maksimal maka dibutuhkan sumber daya manusia yang berkualitas yaitu dengan cara :

a. Perencanaan sumber daya manusia

Perencanaan sumber daya manusia harus mampu menciptakan hubungan antara seluruh strategi organisasi atau perusahaan dengan kebijakan sumber daya manusianya.

b. *Rekrutmen*

Perusahaan mencari tenaga kerja baru apabila terjadi kekurangan karyawan atau tenaga kerja yang diperlukan oleh Perusahaan. Apabila tidak di

dukung dengan sumber daya manusia yang berkualitas maka operasional kapal tidak berjalan dengan optimal.

c. Seleksi

Dalam menyeleksi, departemen sumber daya manusia hendaknya menseleksi pelamar melalui wawancara, tes dan memeriksa berkas yang di ajukan pelamar.

d. Pelatihan dan pengembangan

Program pelatihan dan pengembangan merupakan serangkaian aktifitas yang dirancang untuk meningkatkan pengetahuan, kemampuan, keterampilan, sikap dan kinerja sumber daya manusia.

4. Teori Keterampilan dan Pelatihan

Keterampilan adalah kemampuan untuk melakukan sesuatu dengan baik, cepat, dan tepat. Keterampilan akan dapat dicapai atau ditingkatkan dengan latihan tindakan secara berkesinambungan. Kata keterampilan sama artinya dengan kata cekatan adalah kepandaian melakukan sesuatu dengan cepat dan benar. Seseorang yang dapat melakukan sesuatu dengan cepat tetapi salah tidak dapat dikatakan terampil. Demikian pula apabila seseorang dapat melakukan sesuatu dengan benar tetapi lambat, juga tidak dapat dikatakan terampil (Soemarjadi, 1991 : 2).

Mangkuprawira (2003:135) berpendapat bahwa pelatihan bagi Kru adalah sebuah proses mengajarkan pengetahuan dan keahlian tertentu serta sikap agar Kru semakin terampil dan mampu dalam melaksanakan tanggung jawabnya dengan semakin baik sesuai dengan standar. Dalam definisi lebih lanjut.

Mangkuprawira memberikan perbedaan pada pengertian pelatihan dan pendidikan. Pelatihan lebih merujuk pada pengembangan keterampilan bekerja (vocational) yang dapat digunakan dengan segera, sedangkan pendidikan memberikan pengetahuan tentang subyek tertentu, tetapi sifatnya lebih umum, terstruktur untuk jangka waktu yang jauh lebih panjang.

Menurut Carrell dan Kuzmits (1982:282) mendefinisikan pelatihan sebagai proses sistematis dimana karyawan mempelajari pengetahuan (*knowledge*), ketrampilan (*skill*), kemampuan (*ability*) atau perilaku terhadap tujuan pribadi dan organisasi.

Menurut Drummond (1990:63), "pelatihan berarti menuntun dan mengarahkan perkembangan dari peserta pelatihan melalui pengetahuan, keahlian dan sikap yang diperoleh untuk memenuhi standar tertentu.

Moekijat (1991:2) mendefinisikan pelatihan merupakan usaha yang bertujuan untuk menyesuaikan seseorang dengan lingkungannya, baik itu lingkungan di luar pekerjaan, maupun lingkungan di dalamnya.

Tujuan utama pelatihan diantaranya yaitu :

- a. Untuk membantu masalah yang terjadi dalam operasional
- b. Untuk memberi orientasi kepada kru agar lebih mengenal ruang lingkup kerja dan jenis pekerjaannya
- c. Untuk meningkatkan ketrampilan kru sesuai dengan jenis pekerjaan.
- d. Memperoleh kemajuan sebagai kekuatan yang produktif dalam perusahaan dengan jalan mengembangkan kebutuhan ketrampilan, pengetahuan dan sikap.

Pelatihan berdampak luas terhadap pengolahan SDM karena adanya pengelolaan SDM yang baik akan lebih menguntungkan bagi kedua belah pihak, baik bagi karyawan maupun bagi perusahaan.

Keberhasilan suatu program pelatihan ditentukan oleh lima komponen menurut As'ad (1987: 73)

- a. Sasaran pelatihan atau pengembangan : setiap pelatihan harus mempunyai sasaran yang jelas yang bisa diuraikan kedalam perilaku-perilaku yang dapat diamati dan diukur supaya bisa diketahui efektivitas dari pelatihan itu sendiri.
- b. Pelatih (*Trainer*) : pelatih harus orang yang berpengalaman dan mampu mengarahkan dan memnjelaskan petunjuk dalam pelatihan dengan metode tertentu sehingga peserta akan memperoleh pengetahuan keterampilan.

- c. Metode latihan (termasuk alat bantu): Setelah bahan dari latihan ditetapkan maka langkah berikutnya adalah menyusun metode latihan yang tepat.
- d. Peserta(*Trainee*): Peserta merupakan komponen yang cukup penting, sebab keberhasilan suatu program pelatihan tergantung juga pada pesertanya dan pelatihnya.

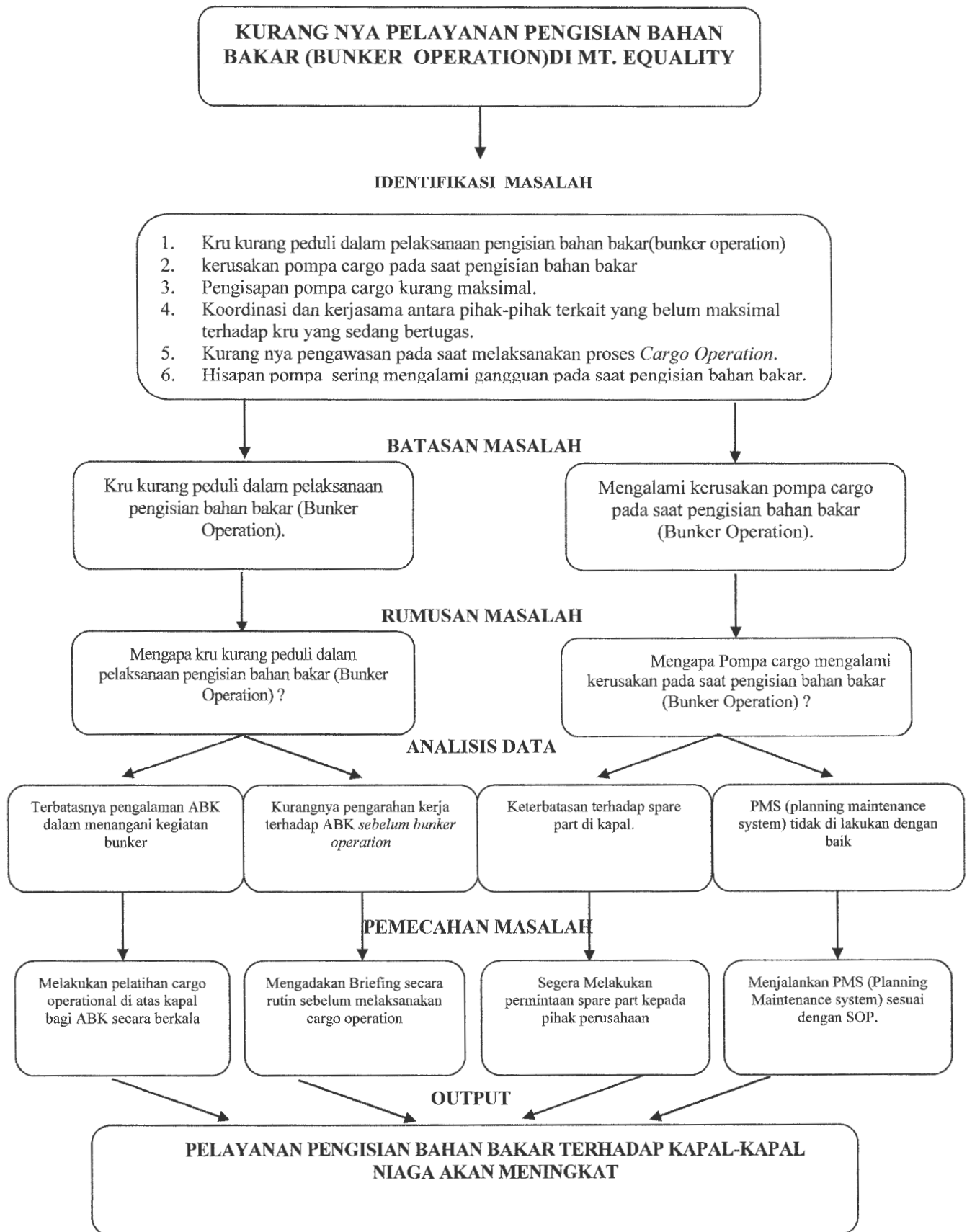
5. *International Safety Management System*

Tujuan kodifikasi untuk memberikan standar internasional tentang manajemen dan pengoperasian aman kapal serta mencegah polusi.

(Elemen 6) Sumber Daya Dan Personil

- a. Perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang memenuhi syarat bersertifikasi dan secara medis sehat sesuai persyaratan baik nasional maupun international.
- b. Perusahaan harus menyusun prosedur yang memastikan agar personil baru atau personil yang dipindahkan ketugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan penjelasan yang cukup terhadap tugas-tugasnya. Petunjuk penting yang disiapkan sebelum berlayar, harus disampaikan setelah sebelumnya diteliti dan didokumentasikan.
- c. Perusahaan harus memastikan agar seluruh personil yang terlibat dalam SMS perusahaan memiliki pengertian yang cukup luas atas aturan dan peraturan code dan garis panduan yang berkaitan.
- d. Perusahaan harus menyusun dan memelihara prosedur agar dapat ditentukan pada setiap pelatihan yang diperlukan dalam menunjang pelaksanaan SMS dan meyakini bahwa latihan dimaksud diberikan kepada seluruh personil terkait

B. KERANGKA PEMIKIRAN



GAMBAR 2.1 KERANGKA PEMIKIRAN

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Berdasarkan pada bab sebelumnya, penulisan makalah ini berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di MT. EQUALITY sebagai Nakhoda sejak bulan Nov 2015 sampai dengan bulan August 2022, yaitu sebagai berikut :

<i>Vessel Name</i>	: MT. EQUALITY
<i>Owner</i>	: Sino Tankers Pte Ltd.
<i>LOA</i>	: 46.00 M
<i>LBP</i>	: 42.75 M
<i>Extrame Breadth</i>	: 12.00 M
<i>Moulded Breadth</i>	: 4.70 M
<i>Draught</i>	: 3.60 M
<i>GRT</i>	: 665 T
<i>NRT</i>	: 240 T
<i>Deadweight</i>	: 700 T
<i>Max Speed</i>	: 10.50 Knots

Sino Tankers Pte Ltd. didirikan pada tahun 2004 dan tumbuh menjadi nama industri didirikan menawarkan layanan yang beragam. Selain kompetensi inti kami di *bunkering*, Perusahaan memperluas ke angkutan untuk pelayaran asing dan pesisir. Sino Tankers Pte Ltd telah menjadi nama yang identik dengan ketepatan waktu, keunggulan layanan dan kehandalan. Sebagai pemasok independen yang dibentuk, aspirasi Sino Tankers Pte Ltd tetap fokus pada tren dan kebutuhan industri. Untuk tetap relevan dan kompetitif, Sino Tankers Pte Ltd. sedang mengembangkan lebih luas dan lebih khusus berbagai layanan untuk memenuhi kebutuhan kapal generasi berikutnya dan berkembang kebutuhan

pelanggan. Beberapa armada kapal bunker milik Sino Tankers Pte Ltd diantaranya yaitu MT. Flagship, MT. Merit, MT. Evermore, MT. Sincerity dan salah satunya MT. Equality.

Adapun beberapa kejadian yang penulis amati pada saat bekerja di atas kapal dalam proses kegiatan *bunker* yaitu :

1. Pada tanggal 23 May 2022, pada saat MT. Equality akan melakukan *bunker* di Sudong *Anchorage*, ABK melakukan penyambungan *cargo hose* ke *manifold* kapal penerima *bunker*. Namun ABK mendapat kesulitan karena letak dan posisi permukaan *manifold* yang sangat sulit untuk dihubungkan dengan *bunker hose* sehingga membutuhkan waktu yang cukup lama. Pernah terjadi kebocoran diantara *manifold* kapal dan *reducer* sehingga proses bongkar muat menjadi terhenti sehingga memerlukan waktu lama untuk memperbaiki dan mengatasi kebocoran tersebut.

Dari kejadian tersebut maka penulis mengambil kesimpulan ABK belum memiliki keterampilan yang memadai dalam mengoperasikan peralatan bongkar muat di kapal tanker. Hal tersebut dikarenakan kurangnya pengalaman bekerja di kapal *bunker*.

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. Equality, beberapa kali terjadi keterlambatan yang cukup lama dari perkiraan waktu yang ditentukan. Hal ini menimbulkan klaim / komplain dari *customer* selaku pengguna jasa pengisian *Bahan bakar* dari MT. Equality. Apabila hal ini tidak segera di atasi maka akan kehilangan kepercayaan dari *customer* dan Perusahaan dapat mengalami kerugian karena kehilangan *order*.

Keterampilan *crew* menggunakan peralatan-peralatan yang tersedia di atas kapal adalah sangat menunjang efisiensi dan kelancaran setiap kegiatan tugas yang diberikan dan sangat berpengaruh terhadap keberhasilan pensuplaian bahan bakar ke kapal-kapal yang telah direncanakan dan dapat terlaksana dengan baik. Seperti penulis pernah alami di kapal tempat penulis bekerja dimana sering terjadi

hambatan apabila penggantian Anak Buah Kapal yang baru naik dan yang belum berpengalaman harus dilatih terlebih dahulu 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 pakai sewaktu-waktu akan dioperasikan.

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. Equality sering mengalami keterlambatan akibat kurangnya koordinasi di atas kapal. ABK sering kurang mengerti mengenai perintah yang diberikan oleh Perwira. Misalnya Perwira jaga tidak berkoordinasi dengan masinis jaga mengenai pemakaian pompa *cargo*, karena masinis jaga lebih memahami daripada Perwira dek yang hanya sebagai operator.

Untuk itu perlu adanya jalinan komunikasi agar kesalahan-kesalahan yang terjadi dapat ditekan sekecil mungkin. Dalam komunikasi, ABK 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.

2. Pada tanggal 25 May 2022, pada saat MT. Equality melakukan *bunker* di *Eastern Anchorage of Singapore*, ABK melakukan pengisian bahan bakar terhadap kapal penerima *bunker*. Namun setelah *cargo operation* sedang berlangsung mendapat kesulitan pemompaan *cargo* dengan maksimal karena ada kerusakan di pompa *cargo* , sehingga *Cargo pump* di stop sementara untuk melakukan perbaikan, sehingga membutuhkan waktu yang cukup lama. Karena Keterbatasan suku cadang, sehingga proses pengisian bahan bakar (Bunker Operation) menjadi terhenti sehingga memerlukan waktu lama untuk memperbaiki dan mengatasi kerusakan tersebut.

Dari kejadian tersebut maka penulis mengambil kesimpulan Kru Mesin belum melakukan perawatan terhadap pompa secara berkala yang telah ditetapkan di dalam PMS (Planning Maintenance System) yang di anjurkan oleh

pihak perusahaan dalam melakukan perawatan peralatan bongkar muat di kapal tanker. Hal tersebut dikarenakan kurangnya pengecekan terhadap pompa dan peralatan lain nya, dan kurang koordinasi pihak masinis jaga dan perwira jaga.

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 sesuatu permintaan dan selesai tepat pada waktunya. Namun dari yang penulis amati pada saat bekerja di MT. Equality, beberapa kali terjadi keterlambatan yang cukup lama dari perkiraan waktu yang ditentukan. Hal ini menimbulkan klaim / komplain dari *customer* selaku pengguna jasa pengisian *Bahan bakar* dari MT. Equality. Apabila hal ini tidak segera di atasi maka akan kehilangan kepercayaan dari *customer* dan Perusahaan dapat mengalami kerugian karena kehilangan *order*.

Kepedulian *kru* untuk merawat peralatan-peralatan yang tersedia di atas kapal adalah sangat menunjang efisiensi dan kelancaran setiap kegiatan tugas yang diberikan dan sangat berpengaruh terhadap keberhasilan pensuplaian bahan bakar ke kapal-kapal yang telah direncanakan dan dapat terlaksana dengan baik. Seperti penulis pernah alami di kapal tempat penulis bekerja dimana sering terjadi kerusakan pompa pada saat pengisian bahan bakar di karenakan apabila ada pompa yang kurang baik pihak masinis jaga tidak di koordinasikan ke perwira jaga. Sebelum mengoperasikan peralatan yang ada dan alat-alat pendukung lain yang ada diatas kapal dengan baik sehingga benar-benar siap pakai sewaktu-waktu akan dioperasikan.

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. Misalnya Perwira jaga tidak berkoordinasi dengan masinis jaga mengenai pemakaian pompa *cargo*, karena masinis jaga lebih memahami daripada Perwira dek yang hanya sebagai operator.

Untuk itu perlu adanya jalinan komunikasi agar kesalahan-kesalahan yang terjadi dapat ditekan sekecil mungkin. Dalam komunikasi, ABK 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.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan Deskripsi di atas, maka penulis dapat membuat analisis data sebagai berikut :

1. Kru kurang Peduli terhadap pengisian Bahan bakar (Bunker Operation)

a. Terbatasnya Pengalaman Kru dalam Menangani Kegiatan Bunker

Penulis mengamati beberapa Kru yang ada di atas kapal kurang Peduli dalam menangani pelayanan bunker. Hal ini dikarenakan kurangnya pengalaman mereka bekerja di kapal bunker. Keterampilan ABK memiliki peranan penting dalam kelancaran operasional kapal, dimana akan didapati melalui pengalaman dan pelatihan. Pelatihan bagi Kru adalah sebuah proses mengajarkan pengetahuan dan keahlian tertentu serta sikap agar Kru semakin cakap dan terampil serta mampu dalam melaksanakan tanggung jawabnya dengan semakin baik sesuai dengan standar. Perbedaan pada pengertian pelatihan dan pendidikan. Pelatihan lebih merujuk pada pengembangan keterampilan bekerja (*vocational*) yang dapat digunakan dengan segera, sedangkan pendidikan memberikan pengetahuan tentang subyek tertentu, tetapi sifatnya lebih umum, terstruktur untuk jangka waktu yang jauh lebih panjang. Kurangnya pelatihan yang efektif bagi Kru mengakibatkan Kru kurang terampil dalam menjalankan pekerjaan di atas kapal tanker.

Pekerjaan di kapal tanker memiliki resiko yang cukup besar. Dalam hal ini baik mengenai keselamatan kerja maupun respon dari *customer* akibat dari Kru yang memiliki pengalaman minim dalam menangani kegiatan kerja *bunker* di kapal tanker. Pengetahuan yang mereka miliki di dapati dari pengarahan maupun familiarisasi yang diberikan oleh Perwira, akan tetapi pada prakteknya dilapangan, Kru tersebut belum benar-benar terampil dan menguasai dengan benar prosedur kerja *bunker*. Sebagai salah satu contoh, Kru kurang terampil dalam melakukan penyambungan *cargo hose* ke *manifold* kapal penerima *bunker* atau kurang terampil dalam memasang *packing*. Kesalahan dari kejadian tersebut dapat menghambat dan

memperlambat proses bongkar muat. Maka diperlukan Pelatihan dan pengawasan yang intensif dari Perwira mengenai hal ini.

b. Kurangnya Pengarahan Kerja Terhadap ABK

Rapat kerja merupakan pertemuan yang pada umumnya dilakukan pada sebelum dimulainya pekerjaan untuk membahas apa saja kegiatan yang akan dilakukan hari ini. Kemudian sesudah melakukan pekerjaan yang telah direncanakan sebelumnya maka dilakukan pertemuan kembali untuk mengevaluasi pekerjaan tersebut. Di dalam rapat kerja yang biasa disebut briefing ini, dilakukan pembagian tugas kepada masing-masing pekerja sehingga tidak ada lagi *missed communication* saat telah bekerja di lapangan. Point yang paling penting dari pelaksanaan rapat kerja ini adalah mengingatkan kepada seluruh pekerja mengenai pentingnya menjalankan suatu pekerjaan dengan sesuai dengan prosedur kerja dan keselamatan kerja di atas kapal tanker. Di dalam rapat kerja yang dilakukan cukup singkat karena mengingat jadwal operasi kapal yang sangat padat, maka dibahas point-point penting yang berkaitan dengan proses kerja *bunker*. Diantaranya yaitu, tugas dan tanggung jawab dari setiap masing-masing Kru sesuai dengan jabatannya di atas kapal, mendiskusikan kendala yang biasa ditemui dalam proses *bunker* dan mencari cara untuk mengatasinya. Point paling penting dalam briefing ini yaitu pengarahan oleh Perwira terhadap Kru dan mengingatkan untuk tetap menjalin koordinasi serta kerjasama yang baik pada saat kegiatan kerja *bunker Operation*.

Namun yang penulis mengamati selama bekerja di MT. Equality Nakhoda. Rapat kerja ini tidak dilaksanakan secara rutin karena jadwal operasi yang padat dan waktu permintaan penyuplaian bahan bakar dari setiap pencharter hampir berbenturan. Hanya beberapa pekan mengadakan *briefing* yang seharusnya dilakukan secara rutin setiap akan melaksanakan pekerjaan. Terbatasnya waktu untuk membahas rencana kerja menjadi kendala yang sangat besar mengingat besar manfaatnya apabila briefing dilaksanakan meskipun diadakan dalam durasi waktu yang singkat. Hal ini mengakibatkan sering terjadinya kesalahpahaman dalam menjalankan

order atau perintah dan terjadi *missed communication* dalam kegiatan kerja.

2. Kerusakan Pompa Cargo dalam Pelaksanaan Pengisian Bahan Bakar di MT. Equality

Berdasarkan Deskripsi di atas, maka penulis dapat membuat analisis data sebagai berikut :

a. Keterbatasan Suku Cadang (Spare part) di kapal

Penulis mengamati beberapa kru yang ada di atas kapal kurang cakap dalam menangani perawatan pompa cargo. Hal ini dikarenakan kurangnya menjalankan perawatan berkala sesuai dengan PMS. Keterampilan Menjaga akan merawat alat bongkar muat memiliki peranan penting dalam kelancaran operasional kapal, dimana akan didapati melalui pengalaman dan pelatihan. Pelatihan bagi *Crew* adalah sebuah proses mengajarkan pengetahuan dan keahlian tertentu serta sikap agar *Crew* semakin cakap dan terampil serta mampu dalam melaksanakan tanggung jawabnya dengan semakin baik sesuai dengan standar. Perbedaan pada pengertian pelatihan dan pendidikan. Pelatihan lebih merujuk pada pengembangan keterampilan bekerja (*vocational*) yang dapat digunakan dengan segera, sedangkan pendidikan memberikan pengetahuan tentang subyek tertentu, tetapi sifatnya lebih umum, terstruktur untuk jangka waktu yang jauh lebih panjang. Kurangnya briefing dari masinis jaga terhadap *Oiler* yang efektif mengakibatkan *Oiler* kurang terampil dalam menjalankan pekerjaan di atas kapal tanker.

Pekerjaan di kapal tanker memiliki resiko yang cukup besar. Dalam hal ini baik mengenai keselamatan kerja maupun respon dari *customer* akibat dari kru yang memiliki pengalaman minim dalam menangani perawatan pompa cargo di kapal tanker. Pengetahuan yang mereka miliki di dapati dari pengarahan maupun familiarisasi yang diberikan oleh Chief engineer, akan tetapi pada prakteknya dilapangan, kru tersebut belum benar-benar terampil dan menjalankan dengan benar prosedur yang telah di tentukan oleh pihak perusahaan. Sebagai salah satu contoh, ABK kurang terampil dalam menangani pada saat ada kerusakan pada pompa cargo.

Kesalahan dari kejadian tersebut dapat menghambat dan memperlambat proses bongkar muat. Maka diperlukan Pelatihan dan pengawasan yang intensif dari Perwira mengenai hal ini.

b. PMS (Planning maintenance system) tidak di lakukan dengan baik.

Rapat kerja merupakan pertemuan yang pada umumnya dilakukan pada sebelum dimulainya pekerjaan untuk membahas apa saja kegiatan yang akan dilakukan hari ini yang sesuai dengan PMS. Kemudian sesudah melakukan pekerjaan yang telah direncanakan sebelumnya maka dilakukan pertemuan kembali untuk mengevaluasi pekerjaan tersebut. Di dalam rapat kerja yang biasa di sebut briefing ini, dilakukan pembagian tugas kepada masing-masing pekerja sehingga tidak ada lagi *missed communication* saat telah bekerja di lapangan. Point yang paling penting dari pelaksanaan rapat kerja ini adalah mengingatkan kepada seluruh pekerja mengenai pentingnya menjalankan suatu pekerjaan dengan sesuai dengan prosedur kerja dan keselamatan kerja di atas kapal tanker. Di dalam rapat kerja yang dilakukan cukup singkat karena mengingat jadwal operasi kapal yang sangat padat, maka di bahas point-point penting yang berkaitan dengan proses kerja *bunker*. Diantaranya yaitu, tugas dan tanggung jawab dari setiap masing-masing *Crew* sesuai dengan jabatannya di atas kapal, mendiskusikan kendala yang biasa ditemu dalam proses *bunker* dan mencari cara untuk mengatasinya. Point paling penting dalam briefing ini yaitu pengarahan oleh Perwira terhadap ABK dan mengingatkan untuk tetap menjalin koordinasi serta kerjasama yang baik pada saat kegiatan kerja *bunker*.

Namun yang penulis mengamati selama bekerja di MT. Equality Nakhoda. Rapat kerja ini tidak dilaksanakan secara rutin karena jadwal operasi yang padat dan waktu permintaan penyuplaian bahan bakar dari setiap pencharter hampir berbenturan. Hanya beberapa pekan mengadakan briefing yang seharusnya dilakukan secara rutin setiap akan melaksanakan pekerjaan. Terbatasnya waktu untuk membahas rencana kerja menjadi kendala yang sangat besar mengingat besar manfaatnya apabila briefing dilaksanakan meskipun diadakan dalam durasi waktu yang singkat. Hal ini

mengakibatkan sering terjadinya kesalahpahaman dalam menjalankan order atau perintah dan terjadi *missed communication* dalam kegiatan kerja.

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Kurang Peduli terhadap dalam pelaksanaan pengisian bahan bakar (Bunker Operation)

a. Melakukan Pelatihan cargo operation di atas kapal bagi ABK secara berkala

Pihak *deck* harus selalu Melakukan Pelatihan Cargo operation secara berkala supaya dalam penyaplaian bahan bakar berjalan dengan lancar sehingga tidak ada Kendala – kendala yang ada dalam penyuplaian *bahan bakar* harus secepatnya di sampaikan ke perusahaan agar cepat ditangani dan tidak terjadi keterlambatan dalam penyaplaian bahan bakar kepada pelanggan. Untuk berkoordinasi dengan pihak darat atau perusahaan harus di tunjang untuk melakuakan pelatihan dan familirisasi terhadap kru yang kurang memadai kemampuan nya, MT. Equality dalam berkoordinasi dengan perusahaan menggunakan handphone dan dan Email pada saat jam kerja. 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 handphone tetap dalam keadaan siap digunakan selama 24 jam. Disamping manfaat yang telah disebutkan di atas, pihak kapal bisa selalu mengadakan hubungan ke perusahaan . Apabila informasi ada salah satu kru yang kurang peduli terhadap pelaksanaan bongkar muat maka harus segera dintindak lanjuti. Untuk mengatasi hal-hal ini kiranya dapat ditempuh dengan beberapa cara seperti :

- a. Setiap kali menerima order dan setiap akan bergerak menuju kapal yang akan di suplai bahan bakar segera memberi informasi terhadap kru.
- b. Melakukan briefing sebelum melakukan bunker operation.
- c. Memastikan Kru sudah memahami Intruksi secara maksimal sesuai permintamn Muallim jaga.

Selain itu agar terciptanya pelayanan yang maksimal, sebaiknya pihak darat meningkatkan koordinasi dan kerja sama yang baik diantaranya yaitu :

a. Perusahaan

Apabila ada kesempatan selalu kontak ke kapal untuk menanyakan hal-hal yang berkaitan dengan pelaksanaan kegiatan pengisian bahan bakar. Apakah *kru sudah familiar dalam pelaksanaan bunker operation*, memenuhi syarat dan dalam kondisi sehat-sehat. Termasuk peralatan bongkar muat apakah ada kerusakan-kerusakan yang mengganggu untuk segera diperbaiki. Sehingga setiap kali menerima order dari para pemakai jasa, maka pihak perusahaan sudah dapat langsung membuat jadwal pengoperasian secara tepat untuk segera disampaikan ke pihak kapal.

b. *Superintendent*

Sebagai pihak yang mewakili perusahaan harus selalu ber koordinasi dengan Master Mt. Equality dan melakukan kunjungan ke kapal untuk melakukan re-training terhadap ABK. Terjadinya kesalahan dalam melakukan cargo operation pada waktu bunker, dan kurang kepedulian nya terhadap perintah mualim jaga . Untuk itu apabila terjadi suatu keterlambatan apapun dalam pelaksanaan bunker operation di atas kapal-kapal yang akan *disupply* diharapkan mualim jaga untuk secepatnya memberitahukan kepada nahkoda yang nantinya akan diteruskan ke pihak perusahaan untuk di tindak lanjuti supaya tidak terjadi keterlambatan dalam pengisian bahan bakar, Biasanya perubahan-perubahan tersebut antara lain mengenai :

- 1) Kru kurang peduli terhadap perintah mualim jaga
- 2) Kurang nya familiar dengan peralatan bunker
- 3) Kurang nya koordinasi yang baik antara mualim jaga dengan kru yang bertugas di deck.

Dalam melaksanakan suatu kegiatan untuk mencapai tujuan yang diinginkan maka perencanaan kerja sangat berperan demi mencapai hasil yang maksimum secara efektif dan seefisien mungkin. Fungsi dari perencanaan kerja di sini dimaksudkan untuk membuat suatu perumusan

tentang apa yang akan dicapai serta tindakan-tindakan apa yang akan dilakukan guna mencapai tujuan-tujuan yang dikehendaki, dengan memperhitungkan kemampuan yang dimiliki.

Perencanaan ini meliputi serangkaian keputusan-keputusan termasuk penentuan-penentuan tujuan, kebijaksanaan, membuat program-program menentukan metode dan prosedur serta menetapkan jadwal waktu pelaksanaan.

Beberapa patokan utama yang perlu diperhatikan dalam proses pembuatan rencana antara lain :

1) Kemampuan yang dimiliki

Rencana dan penjadwalan yang disusun hendaknya harus disesuaikan dengan sumber-sumber yang tersedia, seperti kemampuan manusianya, kemampuan materialnya dan jangan berangan-angan akan sesuatu yang muluk-muluk.

2) Situasi dan kondisi

Rencana harus memperhitungkan situasi dan kondisi yang ada di sekitar kapal dimana semua kegiatan akan dilakukan seperti keadaan cuaca, di pelabuhan atau lokasi tempat akan dilakukan penyuplaian bahan bakar dan lain sebagainya.

3) Tanggung jawab

Rencana dan penjadwalan harus juga memperhitungkan tanggung jawab yang akan dibebankan kepada pelaksana.

Dengan memperhatikan hal-hal tersebut di atas maka di dalam penyusunan jadwal pengisian bahan bakar harus sedini mungkin mempertimbangkan keterbatasan yang ada seperti kesiapan personil di atas kapal, peralatan bongkar muat dan sebagainya. Perencana yang dibuat di kapal merupakan suatu hal yang sangat penting untuk kegiatan penjadwalan sebelumnya dan dibuat sedemikian rupa agar tetap berkesinambungan dengan tujuan supaya kapal tetap laik laut sehingga dalam pengoperasiannya dapat berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan. Adanya sistem penjadwalan yang baik dan teratur maka setiap pekerjaan yang dilakukan

tidak akan menjadi sia-sia tetapi merupakan suatu rangkaian yang saling berhubungan dan mempunyai suatu tujuan, sehingga efektifitas dan efisiensi kerja dapat tercapai tanpa merugikan *kru*.

b. Mengadakan *briefing* secara rutin sebelum melaksanakan *cargo operation*

Pemecahannya adalah sebagai berikut :

Perencanaan atau persiapan sangatlah penting untuk melakukan aktivitas kerja maupun kegiatan lain. Sebelum melakukan suatu kegiatan kerja harus sudah mempunyai perencanaan yang baik, agar memperoleh hasil yang memuaskan. Pemberian informasi yang akurat mengenai peralatan bunker merupakan bagian dari perencanaan sebelum melakukan pengisian *bahan bakar*.

Untuk memperoleh informasi yang akurat maka pihak *kru* yang bertugas harus menjalin kerjasama, komunikasi dan koordinasi yang baik agar tidak salah dalam menentukan lokasi untuk pengisian *bahan bakar*. Manajemen berupaya untuk mencapai koordinasi melalui fungsi dasar perencanaan, pengorganisasian, *staffing*, memimpin dan mengendalikan. Itulah sebabnya, koordinasi bukan merupakan fungsi yang terpisah dari manajemen karena mencapai keselarasan antara usaha-usaha individu di atas kapal terhadap pencapaian tujuan kerja merupakan kunci keberhasilan.

Maka untuk meningkatkan pelayanan serta menjamin kelancaran penyuplaian *bahan bakar*, perlu adanya komunikasi antara pihak-pihak yang berkepentingan dengan aturan-aturan sebagai berikut :

- a. Pihak *Mualim jaga* yang pertama menerima berita tentang kedatangan kapal (*Estimate Time Arrival*) yang membutuhkan *bahan bakar*. Informasi ini kemudian diteruskan ke pihak *kru* untuk menyiapkan jenis dan jumlah *bahan bakar* yang dibutuhkan.
- b. Order-order yang diberikan oleh pemilik jasa, ditampung oleh perusahaan yang kemudian membuat daftar pelaksanaan pengoperasian secara lengkap dan terinci termasuk posisi-posisi bunker station dan ukuran manifold nya kapal yang akan disupply.
- c. Daftar yang telah tersusun selanjutnya diberikan ke pihak kapal sebagai pelaksana untuk memberikan pelayanan supply bahan bakar.

Dengan melihat tahapan atau urutan sampai adanya daftar penyuplaian berada di atas kapal. Kemungkinan terjadi kekeliruan penentuan posisi kapal bisa saja terjadi akibat kesalahan teknis dalam penyusunan ataupun kesalahan lain akibat dari suatu keadaan tertentu yang menyebabkan kapal yang akan disuply telah berlabuh jangkar pada lokasi yang lain.

Untuk itu perlu adanya komunikasi yang terus menerus agar kesalahan-kesalahan yang terjadi dapat ditekan sekecil mungkin. Di samping itu untuk menjaga agar jalur komunikasi tetap berjalan dengan baik maka pihak perusahaan sedapat mungkin melakukan usaha-usaha guna pemenuhan kebutuhan fasilitas di atas kapal. Suasana kerja yang menyenangkan harus selalu diciptakan setiap waktu dan berlanjut terus menerus untuk menghindari kejenuhan dan kebosanan selama bekerja di atas kapal.

Selain itu untuk dapat menjalankan tugas-tugas yang menyangkut sistem operasional kapal *bunker* di Singapura, maka seorang Nakhoda harus telah mempunyai sertifikat tambahan yang dikeluarkan oleh *Marine Port Authority* Singapura. Sertifikat tersebut terdiri dari dispensasi tanpa pandu dan surat persetujuan olah gerak. Dengan memiliki sertifikat ini berarti seorang Nakhoda telah memiliki ijin sebagai operator kapal di dalam pelabuhan tanpa seorang Pandu. Dalam hal ini Nakhoda dipastikan telah memahami peraturan-peraturan, lokasi jety, dan sistem pelaporan ke kepanduan yang melakukan pengawasan dalam 24 jam untuk setiap pergerakan kapal.

Hal-hal yang harus diperhatikan agar tidak terjadi keterlambatan penyuplaian *bahan bakar* terhadap kapal yang akan di suplai *bahan bakar* sehingga pelayanan menjadi maksimal :

a. Waktu kedatangan dan kesiapan kapal untuk menerima *bahan bakar*

Pihak kapal yang pertama menerima berita tentang kedatangan kapal yang membutuhkan *bahan bakar*, Informasi ini kemudian diteruskan ke pihak kru untuk menyiapkan jenis dan jumlah *bahan bakar* yang dibutuhkan. Walaupun demikian jadwal tersebut kadang-kadang bisa berubah-ubah antara lain disebabkan oleh keterlambatan kapal yang datang, atau lokasi yang sulit (biasanya pada daerah shipyard/ galangan kapal). Keadaan ini disebabkan kesiapan galangan untuk menurunkan kapal dari *docking* terhambat akibat

belum selesainya pekerjaan-pekerjaan yang semestinya sudah habis sehingga perencanaan yang telah ditetapkan tertunda dan kapal tersebut tidak dapat diturunkan dari *dock*. Jika terjadi kesalahan teknis yang tidak terduga, agent kapal tersebut harus secepat mungkin memberitahukan ke perusahaan *bunker service* dan informasi ini akan diteruskan ke kapal *bunker* MT. Equality sebagai penyuplai *bahan bakar* agar Nakhoda kapal dapat mengetahuinya dan tidak melakukan pergerakan sebelum ada berita selanjutnya.

b. Data-data Kapal Penerima *bahan bakar* Harus Jelas Diterima Oleh Nakhoda

Pada saat memberikan order kepada Nakhoda untuk menyuplai *bahan bakar* ke kapal-kapal harus diberitahukan dengan data-data yang jelas, sehingga tidak akan terjadi kekeliruan. Akan tetapi *sering terjadi kesalahan terhadap ukuran dan model flange bunker manifold* hal ini dapat terjadi dikarenakan kurang nya familiar terhadap peralatan bunker akan mengalami keterlambatan penyuplaian *bahan bakar*. Selain itu Nakhoda harus terlebih dahulu menghubungi kapal tersebut melalui Radio VHF untuk memastikan peratan bunker kita sesuai dengan kapal penerima. Di dalam pembuatan daftar tersebut harus terlihat dengan jelas data-data yang akan digunakan oleh pihak kapal untuk mempermudah pengoperasian dalam pengisian bahan bakar.

Data-data yang diperlukan antara lain berisi tentang :

- a) Posisi bunker manifold
- b) Ukuran pipe line
- c) Ukuran Reducer
- d) Waktu untuk melakukan bahan bakar
- e) Jenis *bahan bakar* yang akan *disupply*
- f) Lokasi/tempat penyuplaian,

c. *Bahan bakar* yang Dibutuhkan

Sehubungan dengan fungsinya sebagai pengadaan *bahan bakar* untuk kapal-kapal niaga di Singapura maka perusahaan sebagai pemilik kapal *bunker* MT. Equality, sebagai pengoperasian kapal *bunker* harus memperhatikan hal-hal pokok yang menjadi tanggung jawab atas kesepakatan

untuk memenuhi ketentuan yang sesuai dengan permintaan *agent* kapal-kapal yang membutuhkan pelayanan pengisian *bahan bakar* dengan segera.

a) Jumlah *bahan bakar* yang diperlukan

Sebelum kapal loading ke terminal harus telah dilakukan perencanaan dengan benar oleh bagian operasional (*programmer*) perusahaan *bunker service*. Untuk persiapan penyediaan *bahan bakar* ke kapal-kapal niaga yang telah disepakati bersama oleh kedua belah pihak agar tidak terjadi kecurangan pada saat *bunker* berlangsung dan sesuai dengan jumlah permintaan yang diperlukan. Sebelum dilakukan pemompaan *bahan bakar* terlebih dahulu dilakukan pengecekan dan penyundungan di setiap tanki muatan oleh kedua belah pihak untuk menghindari kerugian dan pertanggung jawaban jika terjadi kesalahan perhitungan jumlah *bahan bakar* yang sudah disuplai.

Setelah di adakan pengecekan dan penyundungan yang dilaksanakan oleh kedua belah pihak pemompaan baru di lakukan dan diawasi oleh perwakilan perusahaan hingga selesai penyuplaian *bahan bakar*. Setelah selesai pumping dilakukan kembali pengecekan dan penyundungan pada setiap tanki muatan untuk mengetahui jumlah minyak yang telah disuplai. Jika jumlah sudah sesuai maka dibuatkan surat penerima penyerahan *bahan bakar* (*Bunker Delivery Receiver*) oleh perwakilan perusahaan dan ditanda tangani oleh *Chief Engineer* kapal penerima dan distempel barulah dinyatakan complete.

b) Jenis *bahan bakar*

Untuk persiapan pengadaan *bahan bakar* yang dibutuhkan harus telah mendapat konfirmasi yang jelas dari *agent* mengenai jenis *bahan bakar* yang diperlukan sebelum kapal akan tiba, sehingga tidak akan terjadi kesalahan terhadap kelancaran pelaksanaan penyuplaian *bahan bakar* yang akan berlangsung dan jenis minyak mempunyai viscosity atau derajat kekentalan yang berbeda-beda yang terdiri dari MG 5100 , MG 380 , maka jenis kebutuhan *bahan bakar* minyak ini harus sesuai

dengan permintaan dari *agent*. Apabila terjadi kesalahan pengadaan bahan bakar minyak bagi perusahaan kapal *bunker*, akan sangat mempengaruhi kelancaran operasi kapal dan hal ini sudah sering kali terjadi sehingga *bunker* tidak dapat diterima atau di tolak oleh kapal penerima sehingga menimbulkan masalah baru seperti tertundanya kapal untuk berlayar karena menunggu penyuplaian *bahan bakar* yang sesuai dengan konsumsi main engine kapal tersebut.

Untuk menghindari kesalahan ini bagian operasional Perusahaan Sino Tankers Pte Ltd harus mengambil langkah-langkah yang kongkrit untuk mengatasi jika kemungkinan tidak dapat terelakkan karena kesalahan informasi seperti menyiapkan kapal *bunker* lainnya yang mempunyai bahan bakar sesuai dengan kebutuhan mesin kapal tersebut untuk cadangan agar dapat menyuplai *bunker* dengan segera dan pelayaran kapal selanjutnya tidak tertunda terlalu lama di pelabuhan.

c) Kemampuan membongkar *bahan bakar* per jam

Sebelum pelaksanaan pembongkaran *bahan bakar* pihak kapal yang di isi *bahan bakar* akan menanyakan / mengkonfirmasi kemampuan kapal *bunker* dalam membongkar *bahan bakar* perjamnya, hal ini di tanyakan untuk mengetahui / memperkirakan berapa lama proses pengisian *bahan bakar* berlangsung.

Kapal *bunker* MT. Equality mempunyai kemampuan membongkar *bahan bakar* 300 MT/Jam , tetapi apabila menyuplai kapal dengan DWT di atas 80.000 ton dalam keadaan kosong sehingga freeboardnya cukup tinggi kapal *bunker* MT. Equality hanya mampu membongkar *bahan bakar* 200 MT/Jam. Karena dengan kapal yang lambungnya sangat tinggi akan mempengaruhi kinerja *cargo pump*.Selanjutnya pembongkaran akan segera di mulai jika cargo hose sudah terpasang dengan baik dan atas permintaan dari kapal penerima *bunker*. Setelah itu *crew* jaga yang bertugas saat itu akan mulai menjalankan *cargo pump* dengan *pressure* rendah sambil mengamati sesuatu kemungkinan yang dapat terjadi seperti adanya kebocoran pada pipa, selang dan *manifold* sambungan *cargo hose*. Harus dipastikan

dalam kondisi baik, jika semua hal sudah baik maka pressure akan dinaikkan secara bertahap sampai batas maksimal yang diinginkan oleh kapal penerima.

Selama pembongkaran berlangsung masing-masing *crew* kapal yang bertugas saat itu, baik perwira jaga, bosun, ataupun Ab saling bekerja sama untuk mengawasi jalannya *bunker* agar operasional berjalan dengan lancar dan tepat waktu sesuai dengan batas waktu yang telah diperkirakan, serta permintaan *Bahan bakar* yang diinginkan telah sesuai.

2. Kerusakan Pompa cargo

Pemecahannya adalah sebagai berikut :

a. Melakukan Permintaan spare part ke pihak perusahaan

Sumber daya manusia di kapal harus mempunyai pengetahuan yang cukup tentang kapal serta spare part dan peralatannya sehingga mampu melaksanakan pekerjaan atau tugas – tugas yang sudah menjadi tanggung jawabnya dengan demikian di harapkan Pompa cargo dapat berjalan dengan lancar, hal ini perlu adanya kepedulian dari perusahaan untuk meningkatkan pengadaan spare part yang sesuai permintaan pihak kapal. Sejauh mana ABK harus memahami kondisi pompa yang harus dikuasai tentu tergantung dari jenis pompa diatas kapal.

Untuk mengatasi ABK yang kurang berpengalaman dalam menangani perawatan pompa cargo maka Nakhoda dan Perwira wajib memberikan pengarahan dan pelatihan di atas kapal. Pada awalnya ABK diberikan pengenalan mengenai prosedur kerja dan keselamatan kerja dari tiap tahap kegiatan kerja yang wajib dilaksanakan di atas kapal. Selanjutnya ABK dipandu untuk mengerjakan pekerjaan yang masih asing atau sekiranya dapat dikerjakan namun belum sempurna hasil yang dicapai. Hal ini tentunya harus selalu di dalam bimbingan dan pengawasan Perwira pada saat kegiatan kerja yang sesungguhnya maupun dalam setiap kegiatan kerja yang sesungguhnya.

Pelatihan (*training*) merupakan proses pembelajaran yang melibatkan perolehan keahlian, konsep, peraturan, atau sikap untuk meningkatkan kinerja tenaga kerja di atas kapal. Pelatihan kerja adalah keseluruhan kegiatan untuk

memberi, memperoleh, meningkatkan, serta mengembangkan kompetensi kerja, produktivitas, disiplin, sikap, dan etos kerja pada tingkat ketrampilan dan keahlian tertentu sesuai dengan jenjang dan kualifikasi jabatan serta bidang pekerjaan di atas kapal sesuai dengan jabatan.

Terdapat beberapa hal yang dapat mempengaruhi peningkatan perawatan pompa cargo sehubungan dengan optimalnya operasional kapal, antara lain :

b. Pelaksanaan Perawatan Sesuai dengan PMS (Planning Maintenance system) dan SOP (Standar Operasional Prosedur)

Semua ABK wajib menjalankan PMS (planning maintenance system) sesuai dengan SOP (Standar Operasional Prosedur) yang telah ditentukan oleh pihak perusahaan untuk melakukan perawatan secara optimal, Pompa cargo sebagai alat untuk memompa cargo dari kapal Mt. Equality terhadap kapal penerima bahan bakar, Kru kapal untuk memberikan kinerja terbaik dalam melakukan perawatan. Selain itu sangat diperlukan untuk menjaga perawatan yang sesuai dengan PMS, kerja sama antara pihak engineer dan nahkoda agar lebih mudah dalam berkoordinasi pada saat melakukan permintaan spare part ke pihak perusahaan,

Hal – hal yang berhubungan dengan pekerjaan dan perlu diperhatikan serta berkaitan dengan keselamatan kerja. Rapat kerja atau briefing dilakukan sebelum melaksanakan pekerjaan. Selain itu, *briefing* berfungsi untuk mengingatkan *kru untuk menjalankan PMS yang sesuai dengan SOP* di tempat kerja dan membantu *kru* untuk mengenali dan melakukan perawatan pompa cargo. Di dalam *briefing* dibahas rangkaian persiapan tindakan untuk mencapai target kerja. Dalam perencanaan itu terdapat pedoman kerja dan petunjuk untuk mengatasi kendala yang harus dijalankan agar tercapai hasil kerja yang maksimal.

Adapun fungsi dan tujuan Menjalankan PMS diantaranya yaitu :

- a. Membuat perencanaan kerja untuk menghindari tumpang tindih dalam pelaksanaan kerja.

- b. Mengambil keputusan mengenai tahap-tahap yang harus dikerjakan dan menjelaskan langkah-langkah sebelum kegiatan dilaksanakan.
- c. Untuk memberikan pengarahan kepada anggota terkait apa yang harus dikerjakan
- d. Menetapkan tujuan-tujuan dan standar-standar yang akan digunakan untuk memudahkan pengawasan kerja. Tanpa perencanaan suatu pekerjaan tidak akan memiliki pedoman, pegangan dan arahan dalam melaksanakan aktivitasnya.
- e. Sebagai alat melakukan koordinasi yang efektif agar tidak terjadi *miscommunication*, menghindari benturan – benturan yang dapat merusak kerjasama tim dan menjalin komunikasi yang baik guna menunjang kelancaran kerja.
- f. Menentukan waktu, tujuan atau target kerja yang akan di capai.
- g. Mencegah pemborosan waktu, tenaga dan material karena kesalahan – kesalahan yang terjadi dalam proses kerja dan dapat menghambat untuk mencapai target kerja.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab III, maka penulis memberikan kesimpulan yang menjadi kendala dalam pelaksanaan bunker di MT. Equality, yaitu sebagai berikut :

1. Terbatasnya pengalaman Kru dalam menangani kegiatan pengisian bahan bakar (*bunker operation*) dan kurangnya pengarahan kerja terhadap Kru sehingga terjadi kesalahan oleh Kru dalam menjalankan perintah dan *prosedur* kerja pada pelaksanaan *bunker operation*.
2. *Kurang nya perawatan terhadap pompa muatan secara berkala dan tidak melakukan permintaan Suku Cadang (Spare Part) di kapal dan PMS (Planning maintenance system) tidak di lakukan dengan baik oleh Kru.*

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan tersebut di atas, maka penulis mencari saran sebagai pemecahan atau solusi yang tepat dalam mengoptimalkan kualitas pelayanan kapal bunker MT. Equality terhadap kapal-kapal niaga di Perairan Singapore, yaitu sebagai berikut :

1. Sebaiknya Nakhoda memberikan pelatihan kerja di atas kapal bagi ABK secara berkala agar ABK memiliki keterampilan dan kecakapan dalam menjalankan prosedur kerja pada saat kegiatan *bunker Operation* di kapal tanker dan hendaknya Muallim I mengadakan *briefing* secara rutin sebelum melaksanakan

bunker agar ABK mendapatkan pengarahan dan petunjuk kerja yang jelas sehingga tidak terjadi *miss communication* dalam pelaksanaan kegiatan *bunker*.

2. Hendaknya nahkoda selalu mem briefing chief engineer untuk melakukan perawatan pompa muatan sesuai dengan PMS (Planning maintenance system). Sesuai SOP (*Standar Operasional Prosedur*) dari perusahaan dan pemberian intruksi terhadap chief engineer untuk melakukan permintaan Spare part dengan rutin dan menjaga *performance pompa cargo* supaya tidak ada hambatan pada saat melakukan Pengisian minyak (*Bunker Operation*).

DAFTAR PUSTAKA

- Hasibuan Malayu SP. (2006). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bumi Aksari : Jakarta.
- Mangkunegara, Anwar Prabu. (2005). *Evaluasi Kinerja SDM*. Refika Aditama : Bandung.
- Veithzal Rivai, (2004), *Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Perusahaan*, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.
- Witherbys, (2006), *International Safety Guide For Tanker and Terminals 4th edition OCIMF*, (Chapter 9, 2006 : 91-95).
- Yatim, Rozaimi, (2003), *Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM CODE)*, Penerbit Yayasan Bina Citra Samudra Jakarta.
- Marzuki, Saleh. H.M, (2010), *Pendidikan Nonformal, Dimensi Dalam Keaksaraan Fungsional, Pelatihan, Dan Andragogi*, Bandung : Penerbit Rosda.
- Moekijat, (1993), *Evaluasi Pelatihan Dalam Rangka Peningkatan Produktivitas*, Bandung : Mandar Maju.
- Nawawi, Hadari, (1997), *Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Bisnis yang Kompetitif*. Yogyakarta : Gajah Mada University-Press.
- Ranupandojo (2000), Organisasi dan Motivasi: *Pasar Peningkatan Produktivitas*, Jakarta : Bumi Angkasa.
- Selim, ALkin, (2009), *Ship To Ship Transfer Guide Petroleum*, London : The Oil Companies International Marine Forum (OCIMF).

DAFTAR ISTILAH

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

1. **PMS (Planning Maintenance System) adalah:** Sistem perawatan kapal yang di lakukan secara terus menerus atau berkesinambungan terhadap peralatan dan perlengkapan agar kapal selalu dalam keadaan laik laut dan siap operasi.
2. **Bunker Operation adalah :** Pengisian Bahan bakar terhadap kapal niaga dari sebuah kapal penyuplai (Bunker Barge).
3. **Briefing adalah :** Memberikan Penjelasan penjelasan secara singkat atau pertemuan untuk memberikan penerangan secara ringkas.
4. **SOP (Standar Operasional Prosedur) adalah:** Suatu pedoman atau acuan untuk melaksanakan tugas pekerjaan sesuai dengan fungsi alat penilaian kinerja perusahaan.
5. **STANDARD OF TRAINING AND WATCH KEEPING (STCW) adalah:** Ketentuan international yang menerangkan mengenai pelatihan, sertifikat dan persyaratan kualifikasi bagi perwira senior, semua perwira yang bertugas jaga di anjungan, deck, mesin, radio serta bawahan yang ikut tugas jaga.
6. **Reducer adalah :** Sebuah alat penyambung Selang ke Manifold

DAFTAR SINGKATAN

ABK	: Anak buah kapal
ISM	: Internatioanal Safety Management
PMS	: Planning Maintenance System
SOP	: Standar Operasional Prosedur
SOLAS	: Safety of Life At sea
Marpol	: Marine Pollution Prevention
C/E	: Chief Engineer
C/O	: Chief Officer
MGO	: Marine Gas Oils

SHIP PARTICULAR OF MT. EQUALITY

OWNERS :	SINO TANKERS PTE LTD	OPERATORS :	UNITED MARITIME PTE LTD
PORT OF REGISTRY :	SINGAPORE	MANAGEMENT DATE :	25 APR 2012
OFFICIAL NO :	397987	IMO NO :	9656424
CALL SIGN :	9VDN7	CATEGORY :	LUBE OIL BUNKER BARGE
SB NO :	0732 B	TELEPHONE :	
CLASS :	BV	FAX :	
ETAS :	NA	SERVICE SPEED :	10.0 KTS
P & I :	SOP CLUB, LUXEMBOURG	GMDSS :	YES (SEA AREA A1)
MMSI NO :	566691000	SBT :	YES
WHEN BUILT :	25 APR 2012	FORMER NAME :	NIL
WHERE BUILT :	YANGZHOU KEJIN SHIPYARD CO, LTD, SI MA TOWN, JIANG DU, JIANG SU PROVINCE, CHINA		
TYPE :	FUEL OIL		
DELIVERY DATE :	12 Nov 2012		
HULL :	DOUBLE HULL		
GRT :	662 MT		
NRT :	210 MT	MANNING PER SHIFT :	6
DWT :	789.78 MT	CARGO TANKS :	1 METER TOP, EPOXY COATED
LOA :	46.00 M	BALLAST TANKS :	FULLY EPOXY COATED
L.B.P. :	42.75 M		
BREADTH MOULDED :	12.00 M	CARGO :	784.00 m ³ (100 %)
DEPTH MOULDED :	4.70 M	M.G.O.S. TANK :	50.972 m ³ (100 %)
SUMMER DRAFT :	3.60 M	M.G.O.D TANK :	5.882 m ³ (100 %)
SUMMER DISPL :	1389.38 MT	FRESH WATER TANK :	79.840 m ³ (100 %)
LIGHTSHIP DRAFT :	2.918 M	SLOP TANK :	24.868 m ³ (100 %)
LIGHTSHIP DISPL :	599.60 MT	TPC :	4.79 T/CM
MAXIMUM HEIGHT :	23.00 M		

MAIN ENGINE :	2 X YANMAR DIESEL, MODEL 6AYM-WST , HORSEPOWER 485 KW EACH AT 1900RPM
R/R GEAR BOX	YXH-240L X 2 SETS, RATIO 6.95 : 1
AUX ENGINE	CUMMINS 6BT5.9- GM83 X 3 SETS, 83KW X 1500 RPM
GENERATOR	AC 415V X 50HZ X 130 AMPS X 3 PHASE X 1500 RPM X 75KW X 93.75KVA X 3 SET
CARGO PUMP :	1 X 200M3/ HRS Taiko Kikai CSL 200A X 0.9 MPa X 1800 RPM (ENGINE DRIVEN)
	6 X 50M3/ HRS BLACKMER TX(S)D3E X 8.0 BAR (MOTOR DRIVEN)
CARGO GEARS :	HYDRAULIC HOSE CRANE (FLOW BOOM) SWL : 0.9 TONS x 01 No.
PROPELLER :	TWIN SCREW, FIXED PITCH PROPELLERS (FPP). REDUCTION & REVERSING GEARBOX
BALLAST PUMP :	2 X ELECTRIC MOTOR DRIVEN

FORM 22

(CHAPTER 133)
IMMIGRATION ACTIMMIGRATION REGULATIONS
CREW LIST

Regulation 31 (1)

Vessel's Name	EQUALITY	
Type/Flag	MOTOR TANKER/SINGAPORE	
Official No./Call Sign	397987	9VDN7
GRT/NRT	665	240
Location	SINGAPORE	
PIC	BRYAN POLIQUIT	
Tel/Pager	85187433	
ETD/ETA		

*Name/Identification No. of
Agents in Singapore
Last Place of Embarkation
Next Destination

EQUALITY
UNITED MARITIME PTE LTD

*Master /Owner/Charterer SINO TANKERS PTE LTD

Date of Arrival

Date of Proposed Departure

No.	Name	Foreign Identification No.	WP Expiry	Sex	Date of Birth	Nationality	Travel Document No.	Travel Document Expiry Date	Duties On Board
1	IRWAN EFENDI	G2495895M	09/05/2023	M	12/04/1985	INDONESIAN	C7459873	24/03/2026	MASTER
2	TRIO ANDI PRABOWO	G2594828P	09/05/2023	M	26/11/1990	INDONESIAN	C1910579	04/03/2024	CHIEF OFFICER
3	AMBAR FEBRIANTO	G2722090N	11/12/2024	M	03/02/1991	INDONESIAN	C5044029	04/09/2025	CHIEF OFFICER
4	UMBU FAJRIN IBRAHIM	G2899917N	02/09/2023	M	21/09/1987	INDONESIAN	C7827842	18/03/2026	CHIEF ENGINEER
5	YUSCA ALBAROKA	G2193644N	03/09/2023	M	27/03/1984	INDONESIAN	C0192242	03/10/2023	2ND ENGINEER
6	ABDUL ROUF	G7549925L	03/12/2023	M	03/04/1983	INDONESIAN	C7665776	13/08/2026	BOSUN
7	ISMAIL	G7952714P	09/05/2023	M	30/06/1985	INDONESIAN	C1910589	04/03/2024	BOSUN
8	BAHARUDDIN	G8995760K	11/12/2024	M	07/10/1997	INDONESIAN	C8784173	15/08/2027	A/B
9	RISKY ADE RYAN	G4109142N	11/07/2023	M	02/03/2000	INDONESIAN	C5497300	09/12/2024	A/B
10	SEIN LWIN HTOO	On Progress	On Progress	M	03/01/1977	MYANMAR	MG528052	21/09/2027	CARGO OFFICER

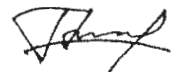
I certify that the above information is, to the best of my knowledge and belief, true in every particular.

Dated this

day of

2022

MASTER



IRWAN EFENDI

* Delete whichever is inapplicable

IMM 22

*Master/Owner/Charterer/Agent

UNITED MARITIME PTE LTD

BUNKER DELIVERY SAFETY CHECKLIST

Form No: SMM-006-D
Revision Date: 09.08.2020
Issue Status: 06.1

Date	24 AUG 2022	Time (All fast to receiving vessel)	0210
Bunkering Location	AESPA	Port	SINGAPORE
Receiving Ship's Name:	MV ULTRA VISION	Bunker Tanker's Name:	MT EQUALITY
Receiving Ship's IMO No.:	9878634	Name of receiving vessel local agent:	CLF FV KAPEN

Instructions:

The bunkering checklist is developed with reference made from the International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT) Six (6) Edition 2020.

The bunker checklist has five main sections.

- Pre-Arrival
- Checks after mooring
- Pre-bunkering, including pre-transfer conference
- Summary of repetitive checks during bunkering
- Checks after bunkering

Pre-Arrival

- **Part A** – To be completed by receiving ship.
- **Part B** – To be completed by the bunker tanker.

Checks after mooring

- **Part C** – To be completed by receiving ship and to be passed to bunker tanker not later than at the pre-transfer conference.
- **Part D** – To be completed by bunker tanker and to be passed to receiving ship not later than at the pre-transfer conference.

Checks before transfer- the pre-transfer conference

- **Part E** – A pre-transfer conference to be conducted between both the representatives of the receiving ship and the bunker tanker before the operation starts.
- **Checklist AS1, AS2, AS3** – Both parties should complete and agree the checklist AS1, AS2 and AS3. A copy to be displayed at the control stations on the receiving ship and the bunker tanker for personnel to refer to.

Pre-bunkering technical checks

On completion of the pre-transfer conference, representatives of both the receiving ship and bunker tanker should undertake final technical checks immediately before the transfer.

- **Checklist Part F** – To be completed by receiving ship
- **Checklist Part G** – To be completed by bunker tanker

Where it is not possible to tick (✓) a Yes box, the issue should be brought to the immediate attention of the other party and corrected before the beginning. If it is not possible to correct the issue, a further review should be undertaken to confirm whether the transfer operation can safely proceed and whether additional mitigations are required to be agreed.

UNITED MARITIME PTE LTD		
BUNKER DELIVERY SAFETY CHECKLIST	Form No:	SMM-006-D
	Revision Date:	09.08.2020
	Issue Status:	06.1

CHECKS AFTER MOORING

Part C – Checks after mooring for the receiving ship			
Item	Check	Status	Remarks
11	Fenders are effective (22.4.1)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	
12	Mooring is effective (22.2, 22.4.3)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	
13	Access between receiving ship and bunker tanker is safe (16.4)	<input type="checkbox"/> Yes	

Part D – Checks after mooring for the bunker tanker			
Item	Check	Status	Remarks
14	Fenders are effective (22.4.1)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Fenders are in contact with the ship
15	Mooring is effective (22.2, 22.4.3)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Mooring is effective
16	Access between receiving ship and bunker tanker is safe (16.4)	<input type="checkbox"/> Yes	

PRE-TRANSFER CONFERENCE

Part E. Pre-transfer conference				
Item	Check	Receiving ship status	Bunker tanker status	Remarks
17	Effective communications are established (21.1.1, 21.4, 24.1.3)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Effective communications established via VHF 06 and VHF 12
18	Bunker watch is established (12.1.6.4, 21.4, 23.11)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Bunker watch established
19	Smoking restrictions and designated smoking areas are established (4.10, 23.10)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Smoking restrictions established. Designated smoking areas: Crew Mess Room, Office
20	Naked light restrictions are established (4.10.1, 24.2.1)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Naked light restrictions established
21	Safety data sheets are available (1.4.4, 20.1, 21.4)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Safety data sheets available
22	Hazardous properties of the product to be transferred identified in the safety data sheet are discussed (12.1.4, 24.1.2)	<input type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	

UNITED MARITIME PTE LTD		
BUNKER DELIVERY SAFETY CHECKLIST	Form No:	SMM-006-D
	Revision Date:	09.08.2020
	Issue Status:	06.1

AS1. Agreement sheet part 1					
Bunkers to be transferred (21.4, 21.5, 21.6)					
Product and Grade	Tones (Fuel/MGO) Kilo Liters (Lubricant)	Volume (In m3 or in kl) at loading temperature	Loading temperature	Maximum transfer rate	Maximum line pressure
M 430	1,8 KL	1.781 KL	30.2°C	30 KL/H	4 Bar
M 6 300C	7,8 KL	7.710 KL	31.5°C	30 KL/H	4 Bar
M 6 5100	8,0 KL	7.902 KL	33.5°C	30 KL/H	4 Bar
M 6 440	8,8 KL	8.644 KL	32.7°C	30 KL/H	5 Bar

AS2. Agreement sheet part 2							
Bunkers to be loaded (volume in m3) (21.4, 21.5, 21.6)							
Loading Sequence	Tank number	Product grade	Capacity of tank (volume in m3)	Volume of oil in the tank before bunkering	Free capacity of tank (volume in m3)	Volume (in m3) to be loaded	Final volume (in m3)
1 st	15 CYL M 5100	M 6100	21.90	8.4	10.2	8.0	16.40
2 nd	LS CYL 011	M 540	21.90	9.3	9.3	8.8	18.1
3 rd	SYB OIL	M 300C	25.6	12.8	8.9	7.8	20.6
4 th	GBD	M 430	5.24	2.3	2.17	1.8	4.1
5 th							
6 th							

UNITED MARITIME PTE LTD

BUNKER DELIVERY SAFETY CHECKLIST

Form No:	SMM-006-D
Revision Date:	09.08.2020
Issue Status:	06.1

PRE-BUNKERING

Part G – Bunker tanker: technical checks before bunkering

Item	Check	Status	Remarks
35	Electrical insulation is effective (12.9.5, 17.4.2, 17.4.5, 18.2.14)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Boards to this centre area is adequately insulated
36	Bunker transfer equipment: (18) <ul style="list-style-type: none"> • is in good condition • is appropriate • line up is checked • is properly rigged • is secured to manifolds • is fully bolted 	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	All has been checked and found in good order
37	Firefighting equipment is ready for use (5, 19.4, 23.8)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	All FFE are on board and accessible for immediate use
38	Scuppers and save-alls are plugged (23.7.4)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	All has been checked and externally plugged
39	Portable drip trays are correctly positioned and empty (23.7.5)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	All has been checked and found to be empty
40	Unused bunker connections are blanked and fully bolted (23.7.1, 23.7.6)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	All are blanked and fully bolted
41	High level and overfill alarm units are operational (12.1.6.6.1, 24.13)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Demonstrated i.e. tone has been checked and tested audible and visual alarm (light and alarm and over fill alarm)
42	Bunker operation emergency stop is operational. (18.5)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Bunker emergency stop down operational
43	Bunker tank openings are closed (23.3)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	All bunker covers have lids and closed
44	Oil-spill clean-up material is available (20.4, 24.2)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	All spill containment equipment and clean up equipment are available and ready for use
45	Medium frequency / high frequency radio antennae are isolated (4.11.4, 4.13.2.1)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Main radio transmitter aerial and radar are checked
46	Very high frequency and ultra-high frequency transceiver are set to low power mode (4.11.6, 4.13.2.2)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	VHF/UHF transmitter AUs are set to low power certified and internally sure

UNITED MARITIME PTE LTD

BUNKER DELIVERY SAFETY CHECKLIST

Form No: SMM-006-D
Revision Date: 09.08.2020
Issue Status: 06.1

REPETITIVE CHECKS

Part I – Bunker tanker: repetitive checks during bunkering

Item	Check	Date	Date	Date	Date	Date	Date	Remarks
		24	AUG	2022				
		Time	Time	Time	Time	Time	Time	
Interval time: 0,5 hrs.		03:15	04:00	04:45	05:15			
14	Fendering is effective	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
15	Mooring arrangement is effective	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
16	Access between receiving ship and bunker tanker is safe	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	N/A
17	Communications are effective	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
19	Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
20	Naked lights restrictions are complied with	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
38	Scupper and save-alls are plugged	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
AS3	Tanks contents are monitored	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
Initials (Signature)		g	g	g	g			

POST-BUNKERING

Part J – Receiving ship: checks before disconnecting

Item	Check	Status	Remarks
47	Bunker hoses, fixed pipelines and manifolds are drained (12.1.14, 18.4, 24.2)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	
48	Remote and manually controlled valves closed (12.1.6, 17, 12.1.14.3, 23.7.6)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	

Part K – Bunkering tanker: checks before disconnecting

Item	Check	Status	Remarks
49	Bunker hoses, fixed pipelines and manifolds are drained (12.1.14, 18.4, 24.2)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Drained and no live pressure
50	Remote and manually controlled valves closed (12.1.6, 17, 12.1.14.3, 23.7.6)	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	Manually controlled valves are closed

UNITED MARITIME PTE LTD

BUNKER DELIVERY SAFETY CHECKLIST

Form No:	SMM-006-D
Revision Date:	09.08.2020
Issue Status:	06.1

DECLARATION

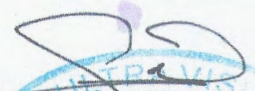
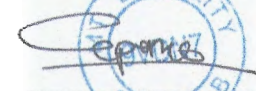
We the undersigned have checked the items in the applicable parts A to G, as marked and signed below:

		Receiving ship	Bunker tanker
Part A	Checks at the planning stage for the receiving ship	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Part B	Checks at the planning stage for the bunker tanker	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Part C	Checks after mooring for the receiving ship	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Part D	Checks after mooring for the bunker tanker	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Part E	Pre-transfer conference	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Part F	Receiving ship: technical checks before bunkering	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Part G	Bunker tanker: technical checks before bunkering	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

In accordance with the guidance noted in chapter 24 of *ISGOTT*, we are satisfied that the entries we have made are correct to the best of our knowledge and that the receiving ship and bunker tanker are in agreement to undertake the transfer operation.

We have also agreed to carry out the repetitive checks noted in parts H and I of the *ISGOTT* bunker checklist, which should occur at intervals of not more than 0.5 hours for the receiving ship and not more than 0.5 hours for the bunker tanker.

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

Receiving ship	Bunker tanker
Name <u>FRANCOIS V. NAPER</u>	Name <u>Trio Andi Prabowo</u>
Rank <u>etc</u>	Rank <u>Chief Officer</u>
Signature 	Signature 
Date <u>24 AUG 2022</u>	Date <u>24 AUG 2022</u>
Time <u>02.20 H</u>	Time <u>02.15</u>

UNITED MARITIME PTE LTD		
SHIPBOARD ORIENTATION AND DUTIES FAMILIARISATION	Form No:	SMM-060-DE
	Revision Date:	09.09.2019
	Issue Status:	06

SAFETY, ENVIRONMENTAL & SECURITY ORIENTATION AND DUTIES FAMILIARISATION

Instructions:

1. This Safety, Environmental & Security Orientation shall be conducted for all personnel joining the vessel (Master, Officers, Ratings, Supernumeraries, Superintendents, Riding Crew.) prior to sailing and not later than two weeks after the time of joining the ship.
2. This Safety, Environmental & Security Orientation and familiarisation shall also be conducted to personnel promoted, transferred or assigned to new shipboard duties.
3. The Master shall assign the Officer or alternate who is responsible for preparing the Emergency Station Muster to conduct the training.
4. All the ship's life-saving and fire-extinguishing appliances shall be covered within any period of one month
5. File this completed Orientation Checklist for the staff tenure onboard.

Vessel : EQUALITY	Date Joined : .
Name : RISKI ADERYAN	Rank : A/B

GENERAL

- ☒ Shipboard Organization Structure
- ☒ Understand the line of communication on safety, environmental and security matters, vessel safety committee members, SSO, CSO and DPA.

DUTY FAMILIARISATION

- ☒ Has read and understood his duties and responsibilities relevant to the rank and position held as laid in the Company's Safety Management Manual.

SAFETY

- ☒ Understand the safety information symbols, safety signs and alarm signals. Know the emergency escape routes
- ☒ Know what to do when:
- a) A person falls overboard.
 - b) Fire or smoke is detected
 - c) The fire, general alarm and abandon ship signal is sounded
 - d) Read the onboard instructions for use of the ship's life-saving appliances in severe weather and severe sea conditions.
- ☒ Know the lifeboat or Liferaft muster station, embarkation and emergency stations and assigned duties. Know the location of lifeboat and Liferaft onboard the vessel. Know the operation and use of the ship's inflatable Liferaft.

UNITED MARITIME PTE LTD		
SHIPBOARD ORIENTATION AND DUTIES FAMILIARISATION	Form No:	SMM-060-DE
	Revision Date:	09.09.2019
	Issue Status:	06

- ☒ Problems of hypothermia, first aid treatment for hypothermia and other appropriate first aid procedure
- ☒ Locate and don lifejacket
- ☒ Know how to raise the emergency alarm
- ☒ Basic knowledge on the use of portable fire extinguisher
- ☒ Know the immediate action to take in cases of accident and medical casualty onboard.
- ☒ Know how to close and open the fire door and weather tight doors.
- ☒ Know the smoking regulations including the designated smoking areas onboard.
- ☒ Know the location of SOLAS Training Manual and Fire Fighting Appliances Training Manual and Fire Safety Operational Booklet.
- ☒ Understand the requirement to don the correct PPE at workstation.
- ☒ Understand the restriction on using mobile phone on deck, cargo pump room and machinery spaces.

ENVIRONMENTAL

- ☒ Understand Company's Safety & Environmental Policy, Drug & Alcohol Policy and the location of the policy statement posted onboard.
- ☒ Understand the Company's Garbage Management Plan, location of designated garbage collection areas and garbage segregation method.
- ☒ Know what to do when:
 - a) Oil pollution is sighted onboard.
 - b) Oil pollution is sighted from nearby vessel
 - c) Emission of black smoke sighted from own ship funnel
- ☒ Know the location of oil spill response equipment onboard

UNITED MARITIME PTE LTD		
SHIPBOARD ORIENTATION AND DUTIES FAMILIARISATION	Form No:	SMM-060-DE
	Revision Date:	09.09.2019
	Issue Status:	06

SECURITY

- ☒ Know the maritime security level onboard
- ☒ Know and identify all the security levels and restricted areas onboard
- ☒ Know the access control measure to vessel
- ☒ Know how to report a security incident, including a piracy or armed robbery threat or attack
- ☒ Know the procedures to follow if there any security threat
- ☒ Know the identification and visitor control procedure

Orientation by		Staff Oriented	
Signature		Signature	
Name	IRWAN EFENDI	Name	RISKI ADERYAN
Rank	MASTER	Rank	AB
Date	.	Date	.

UNITED MARITIME PTE LTD

TRAINING PLAN / PROGRAMME FOR VESSEL

Form No.	SMM-071-DE
Revision Date:	09.09.2019
Issue Status:	06

Vessel's Name: EQUALITY													
No	Subject / Course	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
1	Type and Location of Fire Fighting Equipment, Fire Prevention (SMM & SOLAS & FFA Code)												
2	Personal Protective Equipment; Type and Location of Life Saving Appliance on board Ship (SMM & SOLAS & LSA Code)												
3	Pollution Prevention (SMM & MARPOL)												
4	Ship Security & Cyber Security (SMM & ISPS CODE)												
5	Cargo Operation (SMM & ISGOTT)												
6	Safety Practices on Tanker (SMM & ISGOTT)												
7	Safe Access / M.O.B. / Recovery of Persons from the Water (SMM & SOLAS)												
8	Safe Mooring Operation – (SMM & Effective Mooring)												
9	Incident Reporting, Investigation, Near Miss & Risk Assessment (SMM)												
10	Care, Handling Storage, Testing Bunkering Hose, Cargo Pipelines and Equipment (SMM)												
11	Entry into Confined Space / Rescue of Person from Enclosed Space / First Aid (SMM & ISGOTT)												
12	Personal Health and Hygiene (SMM)												

In addition to the above Plan, the Shipboard Emergency Drills are to be maintained. The Master will prepare the above suggested subjects and the Training must be recorded after each session, and submit to the Marine Superintendent for filing.

UNITED MARITIME PTE LTD		
TRAINING RECORD	Form No.	SMM-072-ODE
	Revision Date:	03.03.2015
	Issue Status:	05

Vessel / Office: EQUALITY **Date/Time:** 13 November 2020

Training: Barge Operating Procedures V3

Dec 2017

No.	Name	Rank	Signature
1.	Ambar Febrianto	Ch Off	
2.	Slamet Bayu Rianto	Ch Off	
3.	Umbu Fajrin Ibrahim	CE	
4.	Yusca Albaroka	2 nd Eng	
5.	Abdul Raof	Bosun	
6.	Ismail	2 nd Bosun	
7.	Anwar	AB	
8.	Ainul Yaqin	AB	
9.	Imam Buchori	AB	
10.	Sein Lwin Hoo	Cargo officer	
11.			
12.			
13.			
14.			

Remarks

Discuss and re-train crew on EM Email dated 27 Feb 18 - 10 points on gauging, sampling and cargo operations in reference to new BOP. Cargo Off and Ch Off asked to brief on cargo operations requirement. Familiarization conducted on physical guidance on deck on gauging and sampling. Check all forms and notifications and found main crew, Officers and Bosun fully aware of the procedures in BOP. We have tally also with barge Safety Checklist.

The above training has been conducted by

Signature
Name of Trainer: Irwan Efendi

Record maintained by Administrator for Office Staff, and Master for Ship Staff.

MT EQUALITY

UNITED MARITIME PTE LTD
SINGAPORE



- MASTER : IRWAN EFENDI
- CHIEF OFFICER : TRIO ANDI PRABOWO
- 2ND OFFICER : AMBAR FEBRIANTO