

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



SKRIPSI

**OPTIMALISASI PENERAPAN SISTEM PROSEDUR
TENTANG BONGKAR MUAT CPO DI ATAS MT. ASIKE I**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

DWI REDA MAULANA
NRP. 13.7238 / N

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

J A K A R T A

2017

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : DWI REDA MAULANA
NRP : 13.7238/N
Program Pendidikan : Diploma IV
Program Studi : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN SISTEM
PROSEDUR TENTANG BONGKAR MUAT DI
ATAS MT. ASIKE I

Jakarta, Juli 2014

Pembimbing Materi

Capt. FAUSIL, MA.M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19571201 199203 1 001

Pembimbing Penulisan

Drs. TIGOR SIAGIAN, MM
Pembina (IV/a)
NIP. 19570320 198202 1 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan Nautika

Capt. IRFAN FAOZUN, M.MTr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19730908 200812 1 001

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



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : DWI REDA MAULANA
NRP : 13.7238/N
Program Pendidikan : Diploma IV
Program Studi : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN SISTEM
PROSEDUR TENTANG BONGKAR MUAT CPO
DI ATAS MT.ASIKE I

Dosen Penguji I

Capt. DODO RUKANDA, MM

Dosen Penguji II

Capt. P. AGUNG H, S. Pel, SH, MM

Dosen Penguji III

ROMA DORMAWATY, S.Si.T., MM

Penata Tk. 1 (III/d)

NIP. 19790413200212 2 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan Nautika

Capt. IRFAN FAOZUN, M.MTr

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19730908 200812 1 001

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAM PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR SINGKATAN	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	2
C. Batasan Masalah	3
D. Rumusan Masalah	3
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian	3
F. Sistematika Penulisan	4
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	6
B. Kerangka Pemikiran	14
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
A. Waktu dan Tempat Penelitian.....	16
B. Metodologi Pendekatan dan Teknik Pengumpulan Data.....	16
C. Subjek Penelitian	19
D. Teknik Analisis Data	19

BAB IV	ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
	A. Deskripsi Data.....	20
	B. Analisis Data.....	23
	C. Alternatif Pemecahan Masalah	28
	D. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah	36
	E. Pemecahan Masalah yang dipilih	38
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN	
	A. Kesimpulan	40
	B. Saran	40
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		
PENJELASAN ISTILAH		

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Perkembangan sektor perindustrian dalam dekade terakhir ini telah tumbuh dengan pesat seiring dengan jumlah permintaan pasar dunia. Hal ini disebabkan oleh besarnya jumlah permintaan terhadap kebutuhan pokok, dari setiap negara akan berbanding lurus dengan pertumbuhan penduduknya. Salah satu industri yang mampu menangani didalam usaha memenuhi kebutuhan pokok tersebut adalah industri maritim. Dan untuk memperlancar proses pendistribusian tersebut, industri maritim memerlukan sumber daya manusia yang profesional dan berpotensi. Tidak hanya dalam masalah hal pelayaran, diperlukan juga ahli dalam penanganan muatan. Diperlukan ketelitian yang serius dalam bekerja dimana pengetahuan dan keterampilan harus dimiliki oleh sumber daya manusia tersebut, agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan yang merugikan banyak pihak kapal maupun pihak pencharter.

Kapal tanker merupakan salah satu moda angkutan laut yang mengoperasikan kapal dalam mengangkut bahan cair berupa minyak, kimia, maupun gas. Berbagai macam muatan minyak seperti bahan bakar, minyak mentah, maupun minyak goreng tak luput dari pengoperasian kapal tersebut. Minyak goreng seperti *Crude Palm Oil (CPO)* merupakan berasal dari kelapa sawit yang akan dikonsumsi oleh manusia tentunya. Karena pentingnya hal tersebut maka awak kapal tanker *Crude Palm Oil (CPO)* harus mengoptimalkan prosedur dalam hal proses bongkar maupun muat.

Sehubungan dalam proses bongkar muat kapal *Crude Palm Oil (CPO)*, maka diperlukan prosedur permuatan dan keterampilan ABK secara optimal untuk menghindari hal-hal seperti kejadian pada saat kapal melakukan bongkar muat, yaitu *over flow* yang dapat menyebabkan kerugian bagi pemilik kapal, maupun pencharter. Karena hal tersebut sudah tertuang dalam *MARPOL (Marine Pollution) Annex I*, yang berbunyi pencegahan pencemaran dilaut yang disebabkan oleh minyak. Maka pada penulisan skripsi ini, penulis mencoba mengangkat permasalahan yang terjadi pada waktu penulis praktek berlayar dari tanggal 24 Agustus 2015 sampai tanggal 7 September 2016 di MT.ASIKE I, dengan jenis kapal Tanker *Crude Palm Oil (CPO)*. Permasalahan yang coba dimuat penulis yaitu pada saat proses bongkar muat dimana ABK tidak terampil dalam proses bongkar muat, sehingga penulis mengangkat permasalahan dimaksud dalam penulisan skripsi dengan judul :

**“OPTIMALISASI PENERAPAN SISTEM PROSEDUR TENTANG
BONGKAR MUAT CPO DI ATAS MT. ASIKE I”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Dalam penulisan skripsi ini penulis mengidentifikasi beberapa masalah yang sering terjadi di kapal MT. ASIKE I sebagai berikut :

1. Kurang Terampilnya ABK pada saat pelaksanaan proses bongkar muat *Crude Palm Oil (CPO)*
2. Kurang disiplinnya ABK dalam melaksanakan proses bongkar muat CPO
3. Kurang maksimal pemahaman ABK dalam proses bongkar muat
4. Kurang baiknya koordinasi antara ABK di atas kapal
5. Kurang maksimalnya penerapan SISPRO tentang bongkar muat CPO di atas kapal

C. BATASAN MASALAH

Dari identifikasi masalah tersebut diatas, yang terjadi diatas MT.ASIKE I, agar tidak terjadi terlalu melebar maka penulis membatasi masalah yang akan dibahas adalah :

1. Kurang terampilnya ABK pada saat pelaksanaan proses bongkar muat *crude palm oil* (CPO).
2. Kurang Disiplinnya ABK dalam melaksanakan bongkar muat CPO

D. RUMUSAN MASALAH

Adapun masalah pokok yang akan penulis bahas dalam skripsi ini adalah masalah yang pernah terjadi di atas kapal MT.ASIKE I. Permasalahan tersebut di antaranya adalah :

1. Mengapa keterampilan ABK pada saat pelaksanaan bongkar muat CPO masih rendah ?
2. Mengapa kedisiplinan ABK dalam proses bongkar muat masih rendah ?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan latar belakang yang telah ditentukan sebelumnya, maka tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk :

- a. Untuk mengidentifikasi masalah – masalah yang ada berkaitan dengan proses bongkar muat CPO di atas kapal.
- b. Untuk menganalisa, mengevaluasi dan menentukan alternatif pemecahan masalahnya.
- c. Untuk menentukan solusi dan permasalahan yang ada

2. Manfaat Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, penulis berharap skripsi ini sangat bermanfaat untuk penulis dan pembaca diantaranya :

a. Manfaat bagi dunia Akademis

- 1) Diharapkan dapat digunakan untuk menambah wawasan bagi calon pelaut.
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai bahan bacaan di perpustakaan STIP.

b. Manfaat bagi dunia Praktisi

- 1) Diharapkan dapat digunakan sebagai pedoman bagi pelaut yang akan berlayar di kapal Tanker CPO.
- 2) Diharapkan dapat digunakan sebagai bahan masukan bagi pihak perusahaan Pelayaran.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan skripsi ini terjadi dari lima bab, tiap-tiap bab saling berkaitan sehingga terwujud sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini menguraikan tentang latar belakang terjadinya masalah, tujuan dan kegunaan penelitian secara singkat, pokok-pokok masalah yang akan dibahas, ruang lingkup pembahasan dan sistematika penulisan skripsi.

BAB II LANDASAN TEORI

Memuat tentang tinjauan pustaka yang berisikan uraian mengenai ilmu yang terdapat dalam pustaka dan ilmu pengetahuan pendukungnya, serta menjelaskan teori-teori yang relevan dengan masalah yang diteliti, dan kerangka pemikiran.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Menyajikan mengenai waktu penelitian dan lokasi, yang digunakan dan uraian tentang bagaimana cara pengumpulan data yang berhubungan dengan masalah yang diteliti, serta mengemukakan metode yang digunakan dalam menganalisis suatu permasalahan.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Menguraikan deskripsi data berdasarkan fakta-fakta yang terjadi, serta analisa masalah yang ada, dengan terperinci dengan didukung konsepsi kearah pemecahan yang nyata dan sistematis dari permasalahan yang ada disertai pemecahan masalahnya.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Berisikan kesimpulan yang merupakan jawaban terhadap masalah penelitian yang telah dibuat, berdasarkan hasil analisa dan pembahasan serta saran-saran yang merupakan usulan konkrit penulis, bagi penyelesaian masalah yang dihadapi oleh objek penelitian.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Dengan semakin berkembangnya dunia transportasi laut, maka disini dituntut pada kapal-kapal dengan konstruksi dan peralatan modern, memenuhi persyaratan serta ketentuan-ketentuan yang berlaku secara internasional. Oleh karena itu maka kapal pengangkut minyak khususnya kapal tanker semakin bertambah pula, yang berarti dibutuhkan suatu penyesuaian dan kebutuhan operasional yang memadai. Dalam mempersiapkan ruang muat pemuatan dan pembongkaran minyak sering terjadi hambatan-hambatan yang mempengaruhi proses tersebut.

- 1. Menurut IMO dalam bukunya Code Of Safe Working Practice for Merchant Seaman (1998 Chapter 3-2,3)** bahwa Perusahaan menjamin setiap kapal diawaki oleh pelaut yang berkemampuan, bersertifikat, sehat sesuai dengan persyaratan nasional dan internasional; dan anak buah kapal harus berkompeten dengan pekerjaan yang akan dikerjakan agar dapat menunjang kelancaran proses bongkar muat.

- 2. Menurut IMO dalam bukunya Standard Training Certificatioin and Watchkeeping (STCW) Resolution of the 1995 Conference. Amendment 1 (1997:352),** menjelaskan bahwa semua personil kapal tanker harus menjalani pelatihan di kapal serta melakukan *safety meeting*, dan jika sesuai juga melaksanakan pelatihan di darat untuk memenuhi syarat dan pengalaman, dalam penanganan dan pengetahuan tentang sifat-sifat muatan minyak, prosedur-prosedur pengamanan dan persiapan tangki.

3. Menurut Capt. Istopo dalam bukunya Master Mariner(Kapal & Muatannya, Hal. 1), bahwa ada (lima) prinsip memuat yaitu :

- a. Melindungi kapal,
- b. Melindungi muatan,
- c. Melindungi anak buah kapal,
- d. Menjaga agar proses bongkar muat dilaksanakan secara teratur dan sistematis,
- e. Memenuhi ruang muat se penuh mungkin.

4. Menurut Capt. Diman Dali, Armand Ferdinad, Arso Martopo dalam buku “MEMUAT” untuk Perwira Kapal Niaga (1983:216), menjelaskan bahwa sebelum dimulai pemuatan, terlebih dahulu tangki diperiksa oleh seorang pegawai khusus untuk hal itu (pegawai darat) *loading master*. lalu pipa disambung dengan pipa kapal, ini harus hati-hati karena mungkin ada perbedaan tegangan antara pipa kapal dengan pipa darat. Untuk menjaga hal ini sebelum dipasang kawat tembaga antara pipa-pipa itu, dipasang skakelar.

5. Menurut NAVAL INSTITUT dalam bukunya *Division Officer’s Guide Sixth Edition Chapter I sampai dengan Chapter VII*, bahwa mengenai pengenalan tugas-tugas seorang perwira, kemampuan, kebutuhan, organisasi, administrasi, pelatihan, disiplin dan pengawasan dari seorang Nahkoda dan perwira berkaitan dengan tugas seorang perwira untuk pengembangan kemampuan mengorganisir organisasi di atas kapal.

1) Pengenalan

Dalam bab ini dijelaskan, bahwa seorang perwira harus mampu menjadi seorang pemimpin untuk menjaga moral dan disiplin dirinya sendiri, serta anak buah kapal serta harus mampu menciptakan efisiensi kerja yang baik.

2) Kemampuan dan Kebutuhan

Seorang perwira diatas kapal harus mampu dan mengerti untuk mengkoordinir kelompoknya. Baik dalam hal mengerti tentang atasan serta bawahannya (*Understanding People*), dan juga harus cepat tangkap dalam mengatasi situasi, selain itu dia juga harus tahu apa yang diperlukan.

3) Pengorganisasian

Dasar kepemimpinan adalah harus mampu untuk membawahi seseorang, minimal untuk dirinya sendiri. Jadi dalam ketentuan ini seorang perwira harus mengetahui tentang organisasi dan ketentuan-ketentuan dasar yang berhubungan dengan hal tersebut.

4) Administrasi

Dalam hal pengadministrasian, seorang perwira di atas kapal tidak hanya harus mampu mengenai administrasi, tetapi juga harus mengetahui prosedur yang benar dari segala jenis kegiatan yang berhubungan dengan pengawasan, tanggung jawab, perencanaan kerja dan latihan, tugas jaga dan keamanan kapal.

5) Pelatihan

Pelatihan-pelatihan tentang penerapan sistem kerja yang benar dan keselamatan kerja harus diterapkan dengan baik oleh seorang perwira.

6) Disiplin

Kedisiplinan dari setiap ABK kapal dalam pelaksanaan kerja dikapal harus mendapat pengawasan pula dari seorang Nahkoda dan perwira di atas kapal.

7) Pengawasan

Pengawasan dari pelaksanaan kerja ABK harus dilakukan untuk memonitor, apakah telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku atau belum. Setelah itu baru dapat diambil aksi berdasarkan dari Chapter I sampai Chapter VI dari peraturan ini.

6. Menurut Robbins dalam buku Manajemen Sumber Daya Manusia (2010:57, 494-495), bahwa keterampilan berarti kemampuan kapasitas seseorang individu untuk melakukan beragam tugas dalam suatu pekerjaan. Lebih lanjut robbin menyatakan bahwa kemampuan (ability) adalah sebuah penilaian terkini atas apa yang dapat dilakukan seseorang. Berdasarkan pengertian di atas dapat di simpulkan bahwa, keterampilan adalah kecakapan atau potensi seseorang individu, untuk menguasai keahlian dalam melakukan atau mengerjakan beragam tugas dalam suatu pekerjaan, atau suatu penilaian atau tindakan seseorang.

Pada dasarnya keterampilan dapat di kategorikan menjadi empat, yaitu:

a. Basic literacy Skill

Keahlian dasar merupakan keahlian seseorang yang pasti dan wajib dimiliki oleh kebanyakan orang, seperti membaca, menulis, dan mendengar.

b. Technical Skill

Keahlian teknik merupakan keahlian seseorang dalam pengembangan teknik yang di miliki, seperti penghitungan secara cepat, atau mengoperasikan computer.

c. Interpersonal Skill

Keahlian interpersonal merupakan kemampuan seseorang secara efektif untuk berinteraksi dengan orang lain maupun dengan rekan kerja, seperti pendengar yang baik, menyampaikan pendapat secara jelas dan bekerja dalam satu tim.

d. Problem Solving.

Menyelesaikan masalah adalah proses aktifitas untuk menjalankan logika, berargumentasi dan menyelesaikan masalah, serta kemampuan untuk mengetahui penyebab masalah.

7. Menurut Anwar Prabu Mangkunegara dalam buku berjudul Manajemen Sumber Daya Manusia (2010:9), bahwa kinerja adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas, yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya. Berdasarkan pengertian-pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa, kinerja anak buah kapal merupakan hasil kerja secara kualitas dan kuantitas.

Yang dicapai oleh anak buah kapal dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya.

a. Jenis-Jenis Kinerja

Jenis kinerja terdiri atas tiga bagian, antara lain:

1) Kinerja Strategi.

Kinerja suatu perusahaan, di evaluasi atas ketepatan perusahaan dalam memilih lingkungannya dan kemampuan adaptasi perusahaan, bersangkutan atas lingkungan hidupnya di mana dia beroperasi.

2) Kinerja Administratif

Kinerja administratif berkaitan dengan kinerja *administrative* perusahaan, termasuk di dalamnya tentang struktur administrasi yang mengatur hubungan otoritas, dan tanggung jawab dari orang-orang yang menduduki jabatan atau bekerja pada unit-unit kerja yang terdapat dalam organisasi.

3) Kinerja Operasional

Kinerja ini berkaitan dengan efektivitas penggunaan setiap sumber daya yang digunakan perusahaan, kemampuan mencapai efektivitas penggunaan sumber daya manusia yang mengerjakannya.

8. Menurut Mohammad Zain dalam Milman Yusdi dalam bukunya “Kepemimpinan” (2010:2), mengartikan bahwa kemampuan adalah kesanggupan, kecakapan serta kekuatan pada diri kita jika kita berusaha dan percaya akan kemampuan pada diri sendiri.

9. Menurut T. Handoko, dalam buku “Manajemen” tahun (2005:103-104)

Bahwa para ABK baru, biasanya telah mempunyai kecakapan dan keterampilan dasar yang dibutuhkan. Mereka adalah produk dari suatu sistem pendidikan dan mempunyai pengalaman yang diperoleh dari organisasi lain. Tidak jarang pula ABK baru yang diterima tidak mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. Mereka harus memerlukan latihan dan pengembangan lebih lanjut untuk mengerjakan tugas-tugas secara sukses.

10. Menurut Jackson dalam buku “Pengelolaan Sumber Daya Alam” (2002:12)

Bahwa banyak manajemen SDM yang berkontribusi bagi kualitas kehidupan kerja yang baik :

1. Pelatihan dan pengembangan untuk meningkatkan keterampilan dan pengetahuan ABK
2. Rancangan pekerjaan yang memungkinkan pegawai untuk benar-benar menggunakan pengetahuan dan keterampilan mereka

11. Menurut Capt. Istopo dalam buku “Prosedur Pemuatan” (1995: 19-24)

Prosedur bongkar muat :

- a. Kalkulasi – kalkulasi sebelum pemuatan CPO

CPO harus didistribusikan diatas kapal secara baik dan merata untuk menghindari gaya-gaya bengkok dan geser, dan untuk mencapai *draft* dan *trim* yang diinginkan. Sebelum melakukan kegiatan bongkar/muat CPO, tegangan (*stress*) dan *trim* harus dihitung dengan komputer khusus untuk pemuatan/pembongkaran CPO. Perhatian harus diberikan pada keterbatasan *draft* dan aturan garis muat (*governing load mines*)

b. Persiapan pemuatan

Sebelum pemuatan, mualim I dan seorang dari perwakilan dari pihak terminal, harus sepakat bahwa tanki-tanki yang ditetapkan untuk dimuati sudah disiapkan sesuai dengan CPO yang akan dimuat.

c. Pencegahan gejolak perubahan tekanan (pressure surges)

Selama berlangsungnya kegiatan bongkar/muat CPO, timbulnya gejolak-gejolak tekanan tinggi dalam sistem harus dihindari. Pada saat pemuatan, kehati-hatian harus dilakukan untuk memastikan, bahwa aliran CPO biasa langsung masuk ke sebuah tangki kosong atau terisi sebelum menutup katup tangki ke tangki yang sudah penuh. Suhu CPO selama pemuatan

d. Pengukuran *ullage* tangki-tanki CPO setelah selesai pemuatan

Saat pemuatan CPO ke dalam tangki-tanki lainnya sedang berlangsung, *ullage-ullage* dari tangki-tanki CPO yang telah selesai dimuati harus dipantau sampai kegiatan pemuatan CPO selesai.

e. Pemuatan maksimum tangki-tanki CPO

Saat mengisi tangki-tanki CPO sesuai dengan kapasitasnya, semua usaha harus dilakukan untuk memuat sampai jumlah maksimum yang aman. Sebuah tangki CPO dianggap telah diisi penuh jika sudah terisi CPO sebesar 98% dari kapasitasnya. Pengeluaran udara dari tangki-tanki CPO (venting)

f. Penanganan kecepatan muat/bongkar CPO

Kecepatan bongkar/muat tidak boleh melewati batas aman dan kemudahan, dalam penanganan untuk CPO atau air *ballast* sesuai dengan situasi yang ada. Jika ada alasan, untuk menggunakan kecepatan bongkar/muat melebihi kriteria yang sudah dirancang, maka hal ini harus dikonsultasikan terlebih dahulu dengan *Technical and Marine Department*. Pengurangan kecepatan muat untuk keperluan *topping-up* isi dari tangki-tanki CPO pada tahap akhir pemuatan harus dilakukan dalam waktu yang cukup. Persetujuan awal dengan pihak terminal yang sedang bertugas mengenai waktu peringatan dini dan

cara-cara komunikasi apa yang digunakan, kalau ada perubahan kecepatan muat harus sudah disetujui sebelum kegiatan dimulai.

g. Kecepatan aliran CPO dalam saluran-saluran pipa cargo

Kecepatan aliran maksimum dari cairan, yang diizinkan dalam bagian manapun dari sistem pemipaan, ditentukan oleh faktor-faktor seperti jenis/tipe katup, bahan/mineral dari pipa saluran. Aliran - aliran berkecepatan tinggi, biasanya mengakibatkan terjadinya erpsi/keausan dan kerusakan yang parah pada saluran-saluran pipa. Persyaratan pemuatan dan keselamatan (*Loading condition and safety*)

h. Kapal harus selalu dimuati CPO, maupun air *ballast* dalam batas-batas kondisi *stabilitas, stress, draft, dan trim* yang aman selama keseluruhan pelayaran dan biasa dioperasikan dilaut dengan kecepatan yang tepat tanpa menimbulkan anggukan, terbebani tegangan tarik/tekan atau getaran yang berlebihan.

Prosedur Pembongkaran CPO

a. Pengukuran jumlah CPO sebelum pembongkaran

Sebelum memulai pembongkaran CPO, *ullage-ullage*, suhu dan tinggi air dalam tangki CPO dari semua tangki-tangki harus diukur untuk membandingkan dengan hasil-hasil pengukuran pada saat usai pemuatan. Hal ini harus dilakukan dengan disaksikan oleh personil-personil yang mewakili terminal.

b. Pemantauan *ullage-ullage*

Saat memulai pembongkaran ,dan pada jarak waktu yang tertentu selama kegiatan pembongkaran berlangsung, pengecekan-pengecekan harus dilakukan untuk memastikan bahwa tangki-tangki, yang CPOnya tidak dibongkar, *ullage ullagenya* dipertahankan/tetap dan selalu harus dihiting paling kurang setiap jam sekali.

c. Stripping tangki-tangki CPO

Jika kapal sedang miring, cairan tidak akan berada disekitar isapan pompa yang berada ditengah tangki. Pengerikan tangki, tergantung pada cara pengoperasian dan konfigurasi dari saluran-saluran pipa dan pompa-pompanya.

d. Pengukuran *ullage* dan pemeriksaan tangki CPO setelah pembongkaran selesai

Setelah pembongkaran CPO selesai, semua tangki harus dicek oleh mualim I bersama-sama dengan seorang personil perwakilan dari pihak terminal, untuk melakukan verifikasi bahwa tangki-tangki itu sudah dikeringkan dengan baik. *Ullage-ullage* dari semua tangki harus diukur saat pembongkaran CPO selesai dan dicatat dalam form kapal.

e. Pengukuran suhu CPO

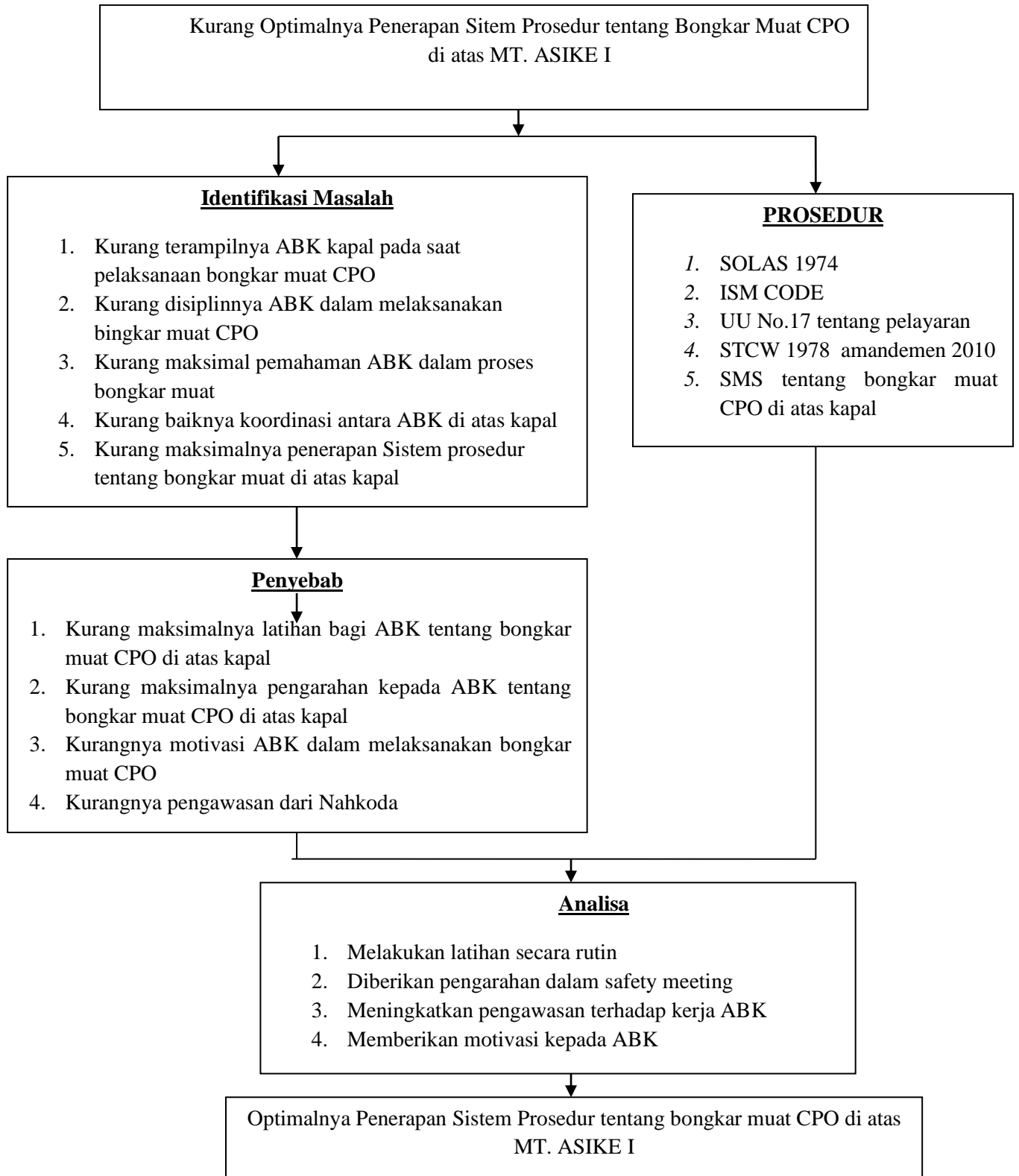
Pengukuran suhu yang benar merupakan hal yang sangat penting, karena kesalahan sebesar satu derajat pada suhu rata-rata akan berakibat suatu kesalahan dalam mengkoreksi *volume* pada suhu standar.

B. KERANGKA PEMIKIRAN.

Untuk memudahkan Penulis maupun Pembaca dalam mempelajari skripsi ini, Penulis membuat kerangka pemikiran dalam bentuk block diagram yang menjelaskan bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting untuk dibahas, dan akan terlihat keterkaitan antara variabel yang diteliti dengan teori – teori yang ada, dan secara teoritis akan mendukung penulis dalam memecahkan masalah.

(Kerangka Pemikiran Terlampir).

KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Dalam penulisan skripsi ini, dilakukan pengkajian dengan menggunakan fakta-fakta dari pengalaman dan pengetahuan, yang dipadukan secara harmonis serta struktural dengan mengembangkan faktor-faktor yang ada kemudian diambil suatu kesimpulan.

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan selama Penulis menjalani praktek laut di atas MT.ASIKE 1, sejak tanggal 24 Agustus 2015 sampai dengan 7 September 2016

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan diatas MT.ASIKE 1, Berbendera Indonesia, isi kotor 3.248 TS. Pemilik PT.PELAYARAN KORINDO daerah pelayaran *Near Coastal Voyage* (NCV).

B. METODOLOGI PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan oleh Penulis, menggunakan metode studi kasus yang dibahas secara Deskriptif Kualitatif, dimana Penulis dalam skripsi ini memaparkan dengan menganalisa data, berupa temuan-temuan yang didapat di lapangan dengan alat ukur berupa teori-teori yang relevan, dengan masalah yang diteliti, sehingga ditemukan penyebab timbulnya masalah.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penulisan skripsi ini, Penulis menggunakan teknik pengumpulan data yang didasarkan pada data, fakta dan informasi yang pernah dialami oleh Penulis, selama melaksanakan praktek laut diatas kapal dan buku – buku pendukung lainnya. Kemudian dari data, fakta dan informasi tersebut menjadi bahan acuan dalam pembuatan skripsi ini. Karena dengan hal – hal tersebut data yang diperoleh akan lebih lengkap, objektif dan dapat dipertanggungjawabkan sehingga dalam penyajian akan memberikan suatu gambaran yang benar. Oleh sebab itu, penelitian ini menggunakan teknik – teknik pengumpulan data sebagai berikut:

a. Teknik Observasi

Teknik observasi atau pengamatan yaitu, dengan memilih atau mengamati secara langsung pelaksanaan bongkar muat di kapal MT.ASIKE 1, untuk memperoleh gambaran – gambaran tentang keterampilan ABK pada saat pengoprasian muatan sedang berlangsung, dan mencatat hal – hal yang berkenaan dengan materi ini, baik berupa penyimpangan maupun tindakan untuk menanggulangi kelebihan muatan pada tanki atau biasa disebut *overflow*.

b. Teknik Komunikasi Langsung (wawancara)

Merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan proses tanya jawab secara lisan dan langsung, kepada sasaran penelitian yang mengetahui sumber dari data-data dan masalah-masalah yang ada. Wawancara sebagai alat pengumpul data yang menghendaki adanya komunikasi secara langsung, antara peneliti dan sasaran penelitian. Wawancara dapat dilakukan secara terbuka, atau peneliti bertanya kepada responden kunci tentang fakta-fakta suatu peristiwa dan opini mereka mengenai suatu peristiwa yang diteliti. Narasumber yang berkaitan dengan masalah tersebut adalah muallim satu selaku yang bertanggung jawab terhadap penanganan muatan.

c. Dokumentasi

Untuk menunjang penulisan skripsi ini, penulis melaksanakan dokumentasi berkaitan dengan permasalahan. Artinya dilakukan pengumpulan semua dokumen dan data-data yang berkaitan dengan penanganan. Diantara dokumen yang diperoleh adalah berupa data-data tentang keterampilan ABK dalam proses bongkar muat, dokumen muatan CPO, *voyage report*, *crew list*, *sertifikat profesi ABK*. Dokumen-dokumen tersebut memberikan data mengenai jalannya proses memuat gas. Pencatatan dalam laporan-laporan di atas biasa dilakukan dalam interval waktu satu jam dimulai sejak muatan beroperasi. Yang bertanggung jawab didalam pengisian laporan-laporan tersebut adalah perwira yang berdinas jaga dalam kegiatan penanganan muatan.

d. Studi Pustaka

Dari melakukan teknik pengumpulan data secara observasi dan dokumentasi, disadari bahwa data-data yang didapat tidaklah lengkap tanpa melakukan penelitian secara studi pustaka. Studi pustaka dilakukan untuk mendapatkan informasi-informasi mengenai permasalahan yang diteliti, dalam melaksanakan studi pustaka terdapat informasi yang diambil dari buku-buku yang ada di kapal MT.ASIKE I. Tidak hanya itu, untuk lebih menunjang penulisan ini informasi dan data-data penulisan juga didapat dari buku-buku yang tersedia di perpustakaan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, Meskipun buku yang tersedia belum lengkap, namun informasi yang didapat cukup untuk mendukung penulisan ini.

C. SUBJEK PENELITIAN

Dalam penelitian ini yang menjadi subjek penelitian yaitu penerapan sistem dan prosedur tentang bongkar muat CPO di atas MT. ASIKE I.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Teknik analisi data yang digunakan oleh penulis adalah, teknik analisa akar permasalahan. Dalam menganalisa, penulis membahas masalah – masalah yang ditemukan dari deskripsi data kemudian dikaitkan dengan teori – teori, konvensi – konvensi yang berlaku, kemudian di analisa, di evaluasi, dan dicarikan alternatif pemecahan masalahnya sehingga ditemukan solusinya.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Berdasarkan pengalaman yang dialami penulis selama menjalani proyek laut, ada beberapa kejadian yang penulis jadikan temuan untuk mendasari penyusunan skripsi ini, yang tentu saja berhubungan dengan tidak terampilnya ABK pada saat bongkar muat, sehingga akan mengakibatkan tidak optimalnya bongkar muat kapal MT. Asike I, yaitu :

1. Pada tanggal 20 Agustus 2016, saat kapal melakukan pemuatan di pelabuhan ASIKIE Boven Digul Papua yang dimulai pada pukul 15.00 WIT. Pada pukul 05.15 WIT, tepat satu jam setelah saya *hand over* terdengar suara teriakan crew MT.ASIKE I, lantas saya terbangun dari tempat tidur dan bertanya kepada ABK kapal, ternyata ada CPO keluar dari *main hole*. Bosun langsung memanggil saya dan saya langsung menghampiri dia, bahwa keluarnya muatan terjadi pada tanki nomer 3 kiri. Dengan segera salah satu ABK *deck* kapal membangunkan Nahkoda. Pada saat itu *Chief Officer* langsung membuka *valve no.4* agar muatan tetap berjalan dan mengalir ke tanki no.4 guna mencegah meledaknya tanki darat bila kita langsung tutup *valve* nomer 3 tersebut. Setelah *valve* nomer 4 dibuka kemudian tutup *valve* nomer 3 tersebut. Kemudian Nahkoda memberikan perintah kepada seluruh ABK kapal untuk membersihkan muatan yang tumpah tersebut, dan menghilangkan muatan yang mengapung di laut dengan menggunakan *rinso* yang dicampur oleh air lalu disiram ke muatan tersebut sehingga muatan tersebut tenggelam bersama sabun.

Kemudian kotoran atau *CPO* yang sudah menempel dikapal dengan segera dibersihkan oleh seluruh *crew* kapal dengan Nahkoda sebagai pimpinan. Muatan tersebut dibersihkan dengan *SOPEP* (*Shipboard Oil Pollution Emergency Plan*) yang berisikan : sapu lidi, serbuk gergaji, *OSD* (*Oil Spill Dispersant*), serokan sampah, *scupper plug*, dan majun. Setelah sudah bersih, dengan segera seluruh *crew* kapal segera membersihkan *CPO* yang melekat di tubuh mereka dan mengembalikan serta merapikan peralatan *SOPEP*.



Gambar 2.7
Tumpahnya muatan CPO ke laut

2. Pada tanggal 25 Mei 2016, kondisi ketika kapal akan memuat di pelabuhan Mam Boven Digul Papua. Pencharter mempunyai permintaan agar muatan yang berbeda kualitasnya dipisahkan dan agar dimuati di tanki 2 dan tanki 4. Sedangkan dengan kapasitas tangki kapal yang ada muatan tersebut tidak akan bisa dimuati di tanki tersebut. Akan tetapi Muallim I setuju dengan keputusan selaku punya muatan, padahal Muallim bisa jelaskan muatan tersebut tidak bisa dimuati di tanki tersebut, dan harus ada sebagian muatan yang harus dipindahkan. Satu hari kemudian setelah pemuatan tepatnya pada pukul 05.05 WIT muatan tersebut sudah melebihi batas *Main Hole*, mengakibatkan muatan *over flow*. Dengan kejadian ini kualitas muatan tercampur dan harga jual muatan tersebut menurun. Dengan tercampurnya muatan membuat si pencharter marah, dan mereka memberikan sanksi, bahwa kerugian nanti di perutkan oleh pemilik kapal. Akhirnya untuk mengatasi tumpahnya muatan dari *main hole*, Nahkoda menyuruh semua ABK agar cepat membersihkan semua muatan yang tumpah dari *main hole*. Muallim I yang kebingungan langsung memberikan arahan kepada anak buahnya, agar muatan yang tumpah di *Main Deck* agar dibersihkan, guna menghilangkan bukti ketika kapal tiba pelabuhan bongkar nanti. Setelah sudah dibersihkan, muatan yang berada di tanki lain yang di anggap masih bisa di isi minyak, minyak di transfer ke tanki tersebut untuk mengatasi, agar jumlah muatan bisa memenuhi persyaratan pencharter. Perpindahan muatan membutuhkan waktu dan menggunakan air ballast untuk mendapatkan trim yang baik, dan mencegah kapal miring.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan deskripsi data, Penulis menemukan beberapa masalah yang menyebabkan kurang optimalnya penerapan sistem prosedur tentang bongkar muat CPO di atas MT. ASIKE I, yaitu :

1. Kurang terampilnya ABK pada saat pelaksanaan proses bongkar muat CPO.

Berdasarkan deskripsi data dapat diketahui dan dilihat, bahwa dalam pelaksanaan bongkar muat CPO yang dilakukan oleh ABK kurang teliti dan kurang cermat, sehingga terjadi meluapnya CPO keluar tangki. Penyebab dari kejadian – kejadian tersebut diduga :

- a. Kurang maksimalnya latihan bagi ABK tentang bongkar muat CPO di atas kapal.

Pada kasus pertama yang terdapat di deskripsi data di atas yaitu, bahwa para ABK tidak mengerti akan kejadian yang di alami ketika muatan tumpah dari lubang *Main Hole*. ABK merasa kebingungan apa yang harus mereka lakukan, padahal di dalam sijil latihan tumpahan minyak, semua *Crew* mempunyai peran dan tugas masing – masing untuk menaggulangi tumpahan minyak. ABK malah menunggu perintah dari Perwira dan Nahkoda, sehingga tumpahan semakin banyak. Mualim I, selaku yang bertanggung jawab atas muatan melakukan hal yang fatal, karena kejadian tepat ketika Mualim I yang berdinas jaga. Mualim I pada saat itu tidak berada di Posisi jaga dia. Hal ini yang mengakibatkan kebingungan ABK untuk melakukan sesuatu ketika terjadi tumpahan minyak. Saat pelaksanaan latihan ABK kurang maksimal melakukannya, karena masih banyak terdapat kekurangan yang di tinjau dari segi :

a. Waktu

Ditinjau dari segi waktu, dapat disimpulkan bahwa anak buah kapal pada saat melaksanakan latihan membutuhkan waktu yang sangat lama.

b. Pengetahuan

Pada saat pelaksanaan latihan, terlihat sebagian dari anak buah kapal masih tidak paham tentang masing-masing tugasnya. Terlihat pada saat latihan tumpahan minyak. ABK tidak tahu apa yang harus dilakukan, ABK hanya melihat instruksi perwira saja, tanpa memahaminya.

c. Keterampilan

Saat pelaksanaan latihan, masih terdapat anak buah kapal yang tidak bisa dan mengerti tentang tata cara penggunaan alat-alat keselamatan. Sehingga mereka kebingungan. Pelaksanaan latihan tidak dilaksanakan secara rutin dan terjadwal, pada dasarnya latihan tersebut sudah dibuat jadwalnya dan di catat setiap pelaksanaannya tetapi itu hanya sebatas tulisan di atas kertas tanpa pelaksanaan yang nyata. Dan kurangnya pengawasan dari *safety officer*. Yang mengakibatkan anak buah kapal tidak terampil bahkan masih banyak anak buah kapal yang tidak bisa mengidentifikasi arti dari alarm dan jenis-jenis bahaya darurat.

Berikut ini analisis penyebab terjadinya masalah tersebut secara detail dan terperinci, yaitu :

1) Kurangnya *familiarisasi* terhadap anak buah kapal

Familiarisasi adalah suatu metode pengenalan yang sangat dianjurkan dan harus diterapkan pelaksanaannya di atas kapal, khususnya bagi para setiap anak buah kapal yang baru bekerja di atas kapal. Adapun tujuan *familiarisasi* tersebut adalah, untuk memberikan penjelasan kepada setiap anak buah kapal yang berkenaan tentang *Muster station* (tempat berkumpul), tempat alat-alat keselamatan

berupa *FFA (Fire Fighting Appliance)* dan *LSA (Life Saving Appliance)*, hingga bagaimana cara pengoperasiannya sesuai *SOLAS (Safety of Life at Sea)*.

Kurangnya *familiarisasi* mengakibatkan anak buah kapal tidak siap menghadapi darurat. Hal ini seharusnya tidak terjadi dan bisa diminimalisir sedini mungkin untuk mencegah terjadinya hal-hal yang bersifat fatal dan merugikan, baik pada saat latihan dalam pelaksanaan menghadapi darurat yang sebenarnya.

2) Minimnya pelaksanaan *drill* atau latihan diatas kapal

Drill adalah suatu metode latihan keselamatan, mulai dari pengenalan alat-lat keselamatan, pengoperasian hingga cara perawatannya. Ketidaksiapan anak buah kapal saat melaksanakan *drill*, disebabkan kurangnya pelaksanaan *drill* diatas kapal. *Drill* seharusnya dilaksanakan secara rutin dan terjadwal dan butuh pelaksanaan yang rutin, agar anak buah kapal semakin terlatih dan bisa mengerti akan tugas-tugas nya berdasarkan *muster list*. Dari *drill* ini anak buah kapal diharapkan semakin bertambah ilmunya baik dari segi pengetahuan hingga keterampilan.

Jarangnya pelaksanaan *drill*, yang mengakibatkan anak buah kapal tidak mengerti bahkan tidak bisa mengidentifikasi keadaan darurat, bahkan tidak mengerti tindakan apa yang seharusnya dilakukan seesuai dengan tugas masing-masing anak buah kapal, yang tertera di *Muster list*. Latihan juga memberikan cara untuk menanggulangi kejadian – kejadian bahaya yang akan terjadi nanti dikapal. Seperti yang terjadi pada deskripsi data di atas, bahwa kejadian tumpahan minyak bisa di minimalkan, jika ABK mengerti dan memahami latihan yang dilakukan dikapal saat latihan dikapal.

- b. Kurang maksimalnya pengarahan kepada ABK tentang bongkar muat CPO di atas kapal.

Dari kejadian yang ditemukan oleh Penulis, karena kurang pemahamnya ABK dalam bongkar muat CPO. ABK pada saat kejadian yang terdapat pada deskripsi data di atas, untuk mendapatkan maksimalnya pengarahan kepada ABK tentang bongkar muat CPO di atas kapal, bisa dengan melakukan *safety meeting* tentang sistem prosedur bongkar muat di atas kapal. Karena di dalam *safety meeting* itu terdapat forum dimana segala sesuatu tentang keadaan darurat dibahas, seharusnya pada saat *safety meeting*, ABK berhak menanyakan sesuatu yang di anggap mereka kurang mengerti. Kurang maksimalnya pengarahan juga bisa disebabkan sifat – sifat individu yang berbeda – beda. Selain *safety meeting* untuk mendapatkan maksimalnya pengarahan kepada ABK juga bisa dengan cara memutar video tentang prosedur bongkar muat, agar para ABK mendapatkan gambaran tentang bagaimana cara proses bongkar muat yang baik dan benar, tanpa adanya kerugian bagi pihak kapal maupun bagi pihak perusahaan itu sendiri. Dengan ABK melihat video tentang operasional bongkar muat yang baik dan benar, dan cara menanggulangi jika terjadi keadaan darurat dikapal. ABK bisa meminimalkan kecelakaan, kerugian yang ada.

2. Kurang disiplinnya ABK dalam melaksanakan bongkar muat CPO

Rasa tanggung jawab Anak Buah Kapal dalam melaksanakan tugas merupakan hal yang penting bagi anak buah kapal. Dengan kurangnya rasa tanggung jawab dalam melaksanakan tugas dapat mengakibatkan masalah yang fatal baik bagi dirinya sendiri juga orang lain. Semua ini dapat menghambat kelancaran operasional kapal secara keseluruhan.

Oleh karena itu perlu dicari penyebab dari kurang disiplinnya ABK dalam melaksanakan bongkar muat CPO antara lain :

a. Kurangnya pengawasan dari Nahkoda terhadap kerja ABK

Analisis yang didapat pada deskripsi di atas adalah salah satunya kurangnya pengawasan dari Nahkoda, Kurangnya pengawasan mualim pada saat jam jaga, di karenakan mualim yang berada di atas kapal jarang untuk mengecek bagaimana keadaan yang berada di tempat jaga, mualim tidak pernah tau bagaimana cara agar mereka mengetahui kondisi kondisi anak buah kapal pada saat jam jaga ataupun berkerja. Setelah anak buah kapal melakukan kejadian yang fatal, mualim melakukan tindakan kepada anak buah kapal, ini dikarenakan mualim yang kurang timbulnya sikap bertanggungjawab terhadap tugasnya. Maka dari itu anak buah kapal melakukan tindakan yang seharusnya tidak dilakukan, atau tidak mengikuti prosedur aturan yang telah di berikan oleh perusahaan. Karena terlihat ketika proses bongkar muat, Nahkoda berada di kamar dan sepenuhnya memberikan tanggung jawab kepada mualim yang berdinas jaga. Kurangnya pengawasan dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan, karena tanpa pengawasan situasi akan berubah setiap saat. Perwira yang berdinas jaga kurang memberikan pengawasan terhadap juru mudi yang sedang berdinas jaga. Perwira yang berdinas jaga harus setiap 15 menit sekali menanyakan keadaan atau situasi di tanki.

b. Kurangnya motivasi ABK dalam melaksanakan bongkar muat CPO

Dari kejadian yang ditemukan Penulis, bahwa kurangnya motivasi keapada ABK. Memberi motivasi pada orang lain bukanlah perkara mudah. Karena motivasi berkaitan dengan semangat dan kemauan atau dorongan dari dalam diri seseorang untuk mencapai sesuatu yang diharapkan. Karena itu motivasi pada diri setiap orang sangat individual sifatnya. Tapi jika posisi anda adalah Nahkoda, mau nggak mau anda harus bisa memotivasi anak buah. Karena berhasil atau tidaknya anda memimpin, seringkali diukur dari keberhasilan anda memotivasi mereka. Tentu saja lebih lanjut motivasi yang anda berikan,

berpengaruh bagi kemajuan perusahaan. Nahkoda di atas kapal yang terdeskripsi di atas adalah Nahkoda kurang memberikan motivasi pada ABK, Nahkoda hanya melihat kerja ABKnya tanpa memberikan motivasi, sehingga ABK bekerja dengan semau dia sendiri. Jika Nahkoda atau perwira memberikan motivasi kepada ABK, kemungkinan hal kecil kejadian yang Penulis temukan di deskripsi data bisa diminimalkan, karena dengan motivasi, seseorang akan lebih percaya diri.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

1. Kurang terampilnya ABK pada saat pelaksanaan bongkar muat CPO.

Untuk meningkatkan keterampilan ABK pada saat pelaksanaan bongkar muat CPO dapat dilakukan dengan beberapa cara yaitu :

- a. Melakukan latihan secara berkala yang berkaitan dengan proses bongkar muat CPO di atas kapal.

Latihan secara berkala yang berkaitan dengan proses bongkar muat CPO di atas kapal dengan cara sebagai berikut :

1) Mempersiapkan Dokumen Kapal Dan Muatannya.

Sebelum kapal sandar maka semua dokumen-dokumen harus sudah stand-by, karena ketika gang-way turun, agent, port officer, immigration officer, dan yang lain-lain yang berkepentingan dengan proses pembongkaran muatan akan memeriksa dokumen-dokumen tersebut, Adapun dokumen tersebut adalah sebagai berikut :

- a) *Mate's receipts* (Resi Mualim)

Resi mualim adalah suatu tanda terima barang yang dimuat di atas kapal yang ditandatangani oleh mualim satu.

- b) *Bill of loading* (kontrak angkutan barang melalui laut)

Manifest (daftar muatan)

Dokumen ini merupakan suatu dokumen yang berisi rekapitulasi kumpulan B/L dari barang-barang yang telah di muat di kapal.

c) *Delivery order (D/O)*

Di pelabuhan bongkar, maka *consignee* atau *importir* yang akan mengambil barangnya akan membawa B/L asli yang diterima dari *Shipper* atau *Seller* di luar negeri ke *Carrier/Perusahaan Pelayaran* atau *Agentnya*.

d) *Shipping instruction*

Eksportir atau *Shipper* akan mengapalkan barangnya setelah menerima *L/C (Letter of Credit)* dari *buyer*, yang merupakan jaminan pembayaran dari *paying bank*.

2. Mempersiapan Alat-Alat Bongkar Muat

Sebelum kapal tiba di pelabuhan, maka alat-alat pemutan disiapkan agar segera dapat dipergunakan setelah kapal tiba di pelabuhan muat. Hal ini bukan saja ditinjau dari segi teknis, tetapi sangat penting jika kapal itu dalam charter, karena *Nakhoda* akan membuat pernyataan tertulis ke *charterer via Agent* yang dinamakan "*Notice of Readiness*" yang isinya kapal siap melakukan pemuatan setiap saat.

Selama pelayaran, alat-alat itu dilepas. Bagian-bagian yang melakukan aus atau rusak diganti atau diperbaiki. Kawat-kawat dibersihkan dan yang terkupas harus diganti dan dilumuri gemuk. *Winch* diminyaki, jika sebelum kapal tiba harus menaikkan boom, mulailah dari belakang. Hal agar tidak mengganggu mekanik, kompas, radar dan navigasinya. Urutannya sebagai berikut :

- a) *Lasingnya* dilepas dari *miknya*;
- b) *Mantil*, *gai*, *blok muatan*, *blok bawah (heelblock)*, *boreh-nya* dipasang;
- c) Semua segel dilengkapi dengan *split pen*;
- d) *Kawat muatan* diperiksa dan dipasang.

Jika semuanya telah siap maka boom dapat dinaikkan. Karena belum diketahui bagaimana kedudukan boomnya diperlukan, maka semuanya diletakan di tengah-tengah. Sebelum memulai pemuatan kadang-kadang *reeling* yang berada di samping palka perlu dilepas atau dilipat, agar tidak mengganggu setelah selesai jangan lupa untuk diletakan pada kedudukannya semula untuk keamanan selama pelayaran.

3. Mengecek Kondisi Kapal Secara Fisik.

Dalam pengecekan kondisi kapal secara fisik yang dilakukan oleh surveyor dan beberapa orang anggotanya adalah sebagai berikut :

a) Pengecekan dokumen-dokumen kapal

Pengecekan dokumen-dokumen kapal yang berkaitan dengan kelaik lautan kapal, kondisi kapal, route dan jenis muatan yang dimuat sebelumnya.

b) Pengecekan tanki

Pengecekan tanki biasanya dilakukan oleh seorang surveyor dan beberapa pembantunya, dengan melihat kebersihan tanki, kekedapan tanki atau tidak adanya kebocoran pada dinding tanki, kebocoran pipa-pipa sounding, ventilasi dan got-got pembuangan, serta bentuk ruang tanki, kemudian di ambil gambarnya atau dipotret.

c) Pengecekan draft

Seorang Mualim Satu melakukan pengecekan draft bersama surveyor secara bergantian, pengecekan dilakukan pada draft belakang tengah dan draft depan, kemudian hasil yang diperoleh dicocokkan.

d) Pembagian Tugas Jaga Pelabuhan Untuk Kegiatan Bongkar Muat

Dalam pembagian tugas ini dilakukan oleh seorang Chief Officer yang disetujui atau ditanda tangani oleh Nakhoda. Dengan adanya pembagian tugas ini, masing - masing crew memiliki tanggung jawab, Chief officer bertanggung jawab langsung kepada Nakhoda.

b. Diberikan pengarahan dalam *safety meeting*.

Untuk mendapatkan maksimalnya pengarahan kepada ABK, berikut adalah cara – cara untuk mendapatkannya, antara lain :

1) Melakukan evaluasi latihan dalam *safety meeting*.

Pada saat Penulis melaksanakan praktek di atas kapal, Penulis menyadari bahwa latihan tumpahan minyak , yang dilakukan di kapal hanya sekedar dilakukan saja sesuai dengan jadwal yang sudah ditetapkan oleh perusahaan, sehingga dalam pelaksanaannya para *crew*

hanya menganggap sebagai rutinitas biasa saja. Paradigma ini perlu dirubah sehingga dalam setiap latihan darurat yang dilakukan akan ada penambahan pengetahuan bagi setiap *crew* yang terlibat dalam latihan darurat yang dilaksanakan.

Misalnya sebelum melakukan kegiatan latihan, Nahkoda sudah memiliki poin-poin apa saja yang mungkin belum dikuasai oleh personil, sehingga didalam pelaksanaan latihan hal-hal yang berkaitan dengan hal-hal tersebut dimunculkan tanpa melenceng dari jenis latihan yang dilakukan. Dengan demikian para *crew* akan mendapatkan suatu hal yang baru, sehingga dengan otomatis akan ada penambahan informasi baru bagi setiap personil yang terlibat dalam latihan.

Kemudian setelah dilaksanakan latihan, biasanya akan diakhiri dengan *safety meeting*, yang akan membahas secara singkat tentang evaluasi latihan yang telah dilaksanakan. Dimana penilaian Nahkoda akan disampaikan dan dijabarkan hal-hal apa saja yang belum sesuai dengan panduan. Namun dikarenakan kondisi *crew* yang lelah setelah melaksanakan latihan, *safety meeting* biasanya dilakukan dalam tempo yang singkat dan pembahasan yang dilakukan hanya secara garis besarnya saja.

Karena itulah Penulis menyarankan adanya pembahasan melalui forum *safety meeting*, dimana *crew* akan dalam kondisi yang lebih siap untuk mendapatkan pengarahan dan ketersediaan waktu yang mencukupi, untuk membahas setiap detail jalannya latihan dan koreksi-koreksi yang perlu diperhatikan.

2) Pemberian bimbingan personil

a) Konsep bimbingan personil

Kebutuhan bimbingan personil berkaitan dengan perkembangan kebudayaan, yang turut mempengaruhi perubahan masyarakat secara keseluruhan.

Program bimbingan personil sangat berkembang terutama di Negara maju, sebagai implikasi dari pandangan baru di bidang manajemen dan perkembangan sosial ekonomi, yang besar pengaruhnya terhadap keadaan perusahaan atau industri. Pandangan

baru tersebut, adalah pemberian kesempatan berkembang dan meningkatkan kemampuan kerja secara optimal bagi setiap personil, sehingga diperlukan pembinaan dalam jabatan atau pekerjaannya.

Dengan bimbingan, diharapkan membantu setiap personil untuk mampu mengatasi masalahnya sendiri dan mencapai keberhasilan dalam pekerjaannya.

Adapun beberapa definisi bimbingan adalah sebagai berikut :

- a) Bimbingan berkenaan dengan menolong individu, agar dapat menyesuaikan diri dengan situasi yang dihadapinya dan dapat merencanakan masa depannya sesuai dengan minat, kemampuan dan kebutuhan sosialnya.
- b) Bimbingan merupakan suatu proses untuk menolong individu dan kelompok, supaya individu itu dapat menyesuaikan diri dan memecahkan masalah-masalah.
- c) Bimbingan adalah untuk menolong individu, agar dia dapat mengenal dirinya dan agar yang bersangkutan, dapat mengenal dan memecahkan masalah-masalah yang dihadapi dalam pekerjaannya.

Dari beberapa pengertian tersebut, ditariklah suatu kesimpulan bahwa bimbingan merupakan suatu proses pemberian bantuan kepada suatu individu, agar dapat mengenal, membentuk dirinya dan dapat memecahkan masalah-masalah dan mencapai tujuan yang

3) Penambahan jumlah salinan *Muster List*

Dalam beberapa kasus, banyak *crew* yang tidak tahu apa tugasnya dalam suatu keadaan darurat. Hal ini dikarenakan kebiasaan *crew* yang tidak mau membaca *muster list*, yang sebenarnya di kapal sudah ditempatkan pada lokasi-lokasi yang sudah ditentukan. Untuk itu perlu diadakan penambahan jumlah salinan *muster list*.

4) Memutar video tentang proses bongkar muat

Dengan memutar video, ABK akan mengetahui bagaimana cara mengoperasikan proses bongkar muat yang benar, dan juga bisa mengetahui cara menganggulangi kejadian seperti yang Penulis temukan di Deskripsi data.

2. Kurang disiplinnya ABK dalam melaksanakan bongkar muat CPO di atas kapal.

Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dalam melaksanakan bongkar muat CPO di atas kapal dengan dilakukan dengan cara :

a. Meningkatkan pengawasan terhadap kerja ABK dalam proses bongkar muat CPO di atas kapal.

Pengawasan adalah kegiatan pimpinan yang mengusahakan, agar suatu pekerjaan dan tanggung jawab (khususnya tugas jaga di anjungan) terlaksana dengan baik dan sesuai dengan apa yang diharapkan. Sebab bagaimanapun banyaknya rencana, akan gagal sama sekali bilamana dalam pekerjaan tersebut tidak diikutkan suatu pengawasan. Seorang pimpinan tentu mengharapkan agar pekerjaan yang dikerjakan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan, untuk itu pimpinan yang baik harus selalu melakukan pemeriksaan dan pengecekan. Bahkan bila perlu menghindari sebelum terjadi kemungkinan adanya penyimpangan terhadap pekerjaan dan tanggung jawabnya. Dan bila hal ini terjadi seorang pimpinan diharuskan menempuh langkah perbaikan dan penyempurnaan. Untuk itu hal yang paling utama dibenahi adalah manusianya.

Jika manusia tersebut menyadari akan tanggung jawabnya, maka segala sesuatu yang dikerjakannya dapat selesai tepat waktunya. Disiplin adalah salah satu faktor yang sangat penting dalam melaksanakan suatu pekerjaan, juga sangat diperlukan untuk menjamin suatu tugas yang sudah ditetapkan dan diberikan secara tertib dan teratur. Dari berbagai masalah yang pernah terjadi di atas MT. ASIKE I pada saat proses bongkar muat. Pada saat proses bongkar muat berlangsung terjadi kelebihan muatan. Hal ini

dikarenakan Mualim I, yang bertanggung jawab terhadap ruang muat dan muatan itu sendiri kurang mengawasi anak buahnya pada saat proses bongkar muat berlangsung. Pada dasarnya, hal tersebut harus dihindari oleh pihak kapal karena kurangnya pengawasan terhadap anak buahnya. Seharusnya perwira yang berdinas jaga tersebut harus selalu mengawasi anak buahnya yang sedang berdinas jaga, setiap jam harus melakukan *sounding*, cara ini dilakukan untuk mengetahui ullage tanki kapal kita, perwira yang sedang berdinas jaga juga setiap 15 menit menanyakan keadaan proses muat kepada juru mudi yang sedang berdinas jaga, setiap jam juga perwira harus mencatat *rate*. Dimaksudkan untuk mengetahui berapa ton tiap jam yang masuk ke tanki, dan mengetahui kecepatan pompa itu berjalan.

- b. Memberikan motivasi kepada ABK dalam pelaksanaan bongkar muat CPO di atas kapal.

Dalam memberikan motivasi kepada ABK adalah hal yang penting untuk meningkatkan kepercayaan diri ABK, agar setiap pekerjaan yang dia kerjakan, dapat dikerjakan dengan baik. Oleh karena itu cara memotivasi kepada ABK sebagai berikut :

1. Berikan keterangan yang mereka perlukan untuk melakukan pekerjaan dengan baik. Ingat, komunikasi yang terbuka mempengaruhi kelancaran anak buah untuk menyelesaikan pekerjaan.
2. Berikan kesempatan pada mereka untuk mengungkapkan umpan balik secara teratur atas tugas yang anda berikan. Umpan balik merupakan hal penting untuk menambah kotak saran kemajuan anda. Jangan lupa libatkan mereka dalam keputusan penting.
3. Buat saluran komunikasi yang mudah, digunakan untuk menampung semua aspirasi dan pendapat anak buah. Biasakan membuka email-email dari anak buah dan simak apa yang disampaikannya. Kemudian beri respon atas isi pesannya.

4. Pelajari apa saja yang diinginkan setiap ABK terhadap pekerjaan yang dijalannya. Kemudian ciptakan kesempatan bagi mereka untuk mendapatkan apa yang mereka inginkan.
5. Berikan ucapan selamat secara pribadi kepada ABK yang berhasil mengerjakan tugas dengan baik. Ini merupakan cara yang paling efektif untuk memotivasi karyawan. Pujian dan selamat yang anda lontarkan pada ABK dapat melecut semangatnya untuk berprestasi lebih baik lagi.
6. Berikan fasilitas kerja yang baik bagi setiap ABK. Karena fasilitas kerja sangat menunjang kelancaran kerja anak buah anda. Pastikan pekerjaan mereka tidak terhambat karena perangkat kerja yang sebentar-sebentar rusak.
7. Tetapkan suatu kebijakan promosi secara komprehensif. Kebijakan-kebijakan tersebut harus mencakup keamanan pekerjaan dengan menegaskan komitmen perusahaan jangka panjang. Beberapa pernyataan menunjukkan bahwa ABK menuntut komitmen perusahaan yang tinggi atas keamanan kerja.
8. Ciptakan iklim bermasyarakat yang positif di lingkungan kapal. Sehingga anak buah kapal tidak merasa asing dan merasa betah di dalamnya. Hal ini mempengaruhi kelancaran kinerja ABK dan semangat ABK.
9. Pelihara hubungan sosial yang baik, jika hubungan sosial hubungan kita tidak baik, apalagi ketika melaksanakan bongkar muat, perwira yang berdinas jaga dengan juru mudi harus selalu melakukan komunikasi untuk mengetahui kondisi saat proses muat bongkar berlangsung.
10. Apresiasi peningkatan kinerja sekecil apapun, jika ABK melakukan peningkatan dalam kerjanya, Nahkoda harus memberi apresiasi kepada ABK tersebut, agar ABK tersebut semangat dalam bekerja.
11. Lakukan kontrol dengan sering muncul saat ABK sedang melakukan dinas jaga, kehadiran Nahkoda sebagai atasan tertinggi bisa berpengaruh terhadap semangat kerja ABK.
12. Dorong anak buah untuk terus belajar dan berkembang, Nahkoda atau perwira jangan pernah memandang rendah bawahan. Rangkul mereka dan ajarkan mereka cara kerja ketika proses bongkar muat berlangsung, jangan ketika melakukan dinas jaga malah merendahkan mereka.

D. EVALUASI ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisa yang telah dibuat, Penulis mengevaluasi terhadap alternatif pemecahan masalahnya sebagai berikut :

- 1) Kurang terampilnya ABK pada saat pelaksanaan bongkar muat CPO

Dari beberapa alternatif dapat di evaluasi dari segi keuntungan dan kerugiannya sebagai berikut :

- a. Melakukan latihan secara berkala yang berkaitan dengan proses bongkar muat CPO di atas kapal.

Keuntungan :

- 1) Anak buah kapal dapat memperoleh keahlian – keahlian, pengalaman dan pengetahuan yang terus menerus jika latihan dilakukan secara berkala
- 2) Anak buah kapal akan terbiasa dengan pekerjaan yang di tanggungnya
- 3) Anak buah kapal akan merasa percaya diri ketika melaksanakan proses bongkar muat berlangsung
- 4) Peningkatan kemampuan *crew* dapat disetarakan, sehingga keseluruhan *crew* secara individual dapat ditinggalkan kemampuannya agar memenuhi ketentuan.
- 5) Adanya koreksi-koreksi dari setiap latihan akan mencegah *crew* lain untuk melakukan kesalahan yang sama.
- 6) Kemampuan individu masing-masing *crew* dapat diketahui dan di data, untuk menentukan perlu tidaknya perhatian khusus terhadap setiap *crew*.

Kerugian :

- 1) Perwira atau awak kapal senior tidak memiliki waktu akan tanggung jawab yang di embannya.
- 2) Membutuhkan waktu untuk melakukan latihan tersebut
- 3) Nahkoda dan perwira harus melakukan *record* dan *me-review* hasil dari setiap latihan yang dilakukan, sehingga ada beban tambahan bagi mereka.

b. Diberikan pengarahan dalam *safety meeting*

Keuntungan :

- a) Tidak memakan biaya operasional tambahan, karena dapat dilakukan oleh para perwira di atas kapal secara langsung.
- b) Tidak mengurangi jam istirahat *crew*, karena dapat dilakukan bersamaan dengan kegiatan dinas jaga maupun saat bekerja di deck maupun kamar mesin.
- c) Bisa langsung memberikan masukan saat *safety meeting*

Kerugian :

- a) Membatasi masuknya pemikiran-pemikiran baru.
- b) Dapat muncul aspek nepotisme
- c) Masalah perbedaan bahasa di atas kapal menyebabkan kurang efektifnya komunikasi verbal

2) Kurang disiplinnya ABK dalam melaksanakan bongkar muat CPO di atas kapal. Dari beberapa alternatif pemecahan masalah, dapat di evaluasi dari segi keuntungan dan kerugian sebagai berikut :

a. Meningkatkan pengawasan terhadap kerja ABK dalam proses bongkar muat CPO di atas kapal.

Keuntungan :

- 1) ABK lebih disiplin dalam pelaksanaan bongkar muat
- 2) Lebih berhati – hati dalam pelaksanaan bongkar muat

- 3) ABK akan tepat waktu dalam bekerja, terutama dalam proses bongkar muat
- 4) ABK selalu mengadakan pengamatan setiap saat
- 5) Proses bongkar muat dapat berjalan dengan baik

Kerugian :

- 1) Suasana di atas kapal menjadi kaku
- 2) Perlunya waktu untuk mengawasi
- 3) ABK akan merasa terganggu, dikarenakan akan merasa diawasi
- 4) ABK akan gugup melakukan sesuatu

- b. Memberikan motivasi kepada ABK dalam pelaksanaan bongkar muat CPO di atas kapal.

Keuntungan :

- 1) ABK lebih semangat dalam bekerja di atas kapal
- 2) ABK lebih percaya diri dalam melaksanakan tugas bongkar muat
- 3) ABK bekerja dengan lebih baik, dikarenakan mendapatkan motivasi
- 4) ABK lebih disiplin dalam bekerja

Kerugian :

- 1) Perlu adanya dana tambahan
- 2) Perlu waktu untuk memotivasi ABK
- 3) Membutuhkan kesabaran dalam memotivasi

E. PEMECAHAN MASALAH YANG DIPILIH

Berikut ini pemecahan-pemecahan masalah yang dipilih untuk memecahkan masalah yang diambil oleh penulis sesuai dengan kasus yang ada. Dari evaluasi pemecahan masalah diatas, setelah dilihat keuntungan dan kerugiannya, maka didapatkan alternatif pemecahan masalah yang terbaik, yang dipilih oleh penulis dalam upaya dalam memecahkan masalah yang dihadapi pada sub bab yang sebelumnya, yaitu :

1. Melaksanakan latihan secara rutin bagi ABK berkaitan dengan proses bongkar muat CPO di atas kapal.

2. Melakukan pengarahan dalam *safety meeting*.
3. Meningkatkan pengawasan terhadap kerja ABK dalam proses bongkar muat CPO di atas kapal.
4. Memberikan motivasi kepada ABK dalam pelaksanaan bongkar muat CPO di atas kapal.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dengan melakukan penelitian terhadap pokok permasalahan yang timbul. Penulis mencoba untuk mengulasnya pada bab-bab sebelumnya dalam skripsi ini, kemudian menghubungkan bab-bab tersebut, menjadi suatu penelitian yang mempunyai alur sampai menghasilkan suatu kesimpulan. Hal tersebut diharapkan untuk memudahkan pembaca agar dapat mengerti apa yang ingin disampaikan oleh Penulis.

Berikut kesimpulan hasil penelitian yang dilakukan oleh Penulis sebagai berikut :

1. Kurang terampilnya ABK pada saat pelaksanaan proses bongkar muat *crude palm oil* (CPO).
2. Kurang Disiplinnya ABK dalam melaksanakan bongkar muat CPO

B. SARAN

Pada bagian ini, diberikan saran-saran atau masukan-masukan mengenai permasalahan yang berhubungan dengan cara-cara untuk mengoptimalkan proses bongkar muat. Saran atau masukan-masukan tersebut antara lain :

1. Untuk meningkatkan keterampilan ABK, disarankan kepada Nakhoda dan para perwira yang bekerja di atas kapal, hendaknya dapat memberi *familiarisasi* dengan baik kepada anak buah kapal yang baru naik ke atas kapal, atau yang menggantikan posisi salah satu *crew* di atas kapal, dan menjelaskan prosedur bongkar muat pada saat *safety meeting* sebelum melakukan bongkar ataupun muat di atas kapal.

2. yang baru, melakukan pelatihan dan penilaian kinerja terhadap anak buah kapal yang baru. Melakukan pelatihan dan pertemuan –pertemuan yang rutin yang berguna bagi kelancaran kerja di atas kapal.
3. Untuk meningkatkan kedisiplinan ABK, disarankan Nahkoda selalu mengawasi pelaksanaan kerja anak buah kapalnya dalam proses bongkar muat CPO.
4. Untuk memperoleh calon Awak Kapal yang berkualitas, disarankan kepada pihak Perusahaan Kapal agar dalam merekrut calon Awak Kapal dilakukan dengan lebih selektif. Serta mempunyai pengalaman dan kreatif untuk di pekerjakan di atas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

Anwar Prabu Manungkanegara, *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*, 2010

Department Pendidikan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama, 2013

Hani Handoko, *Manajemen*. Yogyakarta : Universitas Gajah Mada, 2009

IMO, *SOLAS Consolidated Edition*, London: IMO, 2001

IMO, *ISM CODE*. London : IMO, 2007

IMO, *STCW*. London : IMO, 2007

Istopo, *Kapal dan Muatannya*. Jakarta: Koperasi Karyawan BP3IP, 1999

Jackson, *Pengelolaan Sumber Daya Alam*. Jakarta : Salemba Empat, 2010

John, *Division Guide Officer sixth Edition*. Annapolis : Naval Institut, 2003

Malayu, *Sumber Daya Manusia*. Jakarta : PT. Bumi Aksara, 2007

Maritime Coast Guard Agency, *Code Of Safety Working Practices for Merchant Seaman*, 2015

Peraturan Pemerintah Nomor 51. Tentang Perkapalan, 2012

Robbins, *Manajemen*. Jakarta : Erlangga, 2010

Sondang, *Manajemen Sumber Daya Alam*. Jakarta : Prestasi Pustakarya, 2012

Wooler, *Tanker Hand Book*. New York : One broadway, 1956