

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN DISIPLIN ANAK BUAH
KAPAL DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT
DI MT PELITA ENERGI**

Oleh :

JARWAL SINAGA

NIS. 03207/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN DISIPLIN ANAK BUAH
KAPAL DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT
DI MT PELITA ENERGI**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Penyelesaian Program Diklat Pelaut I**

Oleh :

JARWAL SINAGA

NIS. 03207/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : JARWAL SINAGA
No. Induk Siwa : 03207/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN DISIPLIN ANAK BUAH
KAPAL DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT DI MT
PELITA ENERGI

Pembimbing I,

Capt. Bhima Siswo Putro, S.Si.T., M.M

Penata (III/c)

NIP. 19730526 200812 1 001

Jakarta, Juni 2024
Pembimbing II,

Drs. Purnomo, MM

Pembina (IV/a)

NIP.19590612 198003 1 002

Ketua Jurusan Nautika

Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : JARWAL SINAGA
No. Induk Siwa : 03207/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN DISIPLIN ANAK BUAH
KAPAL DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT DI MT
PELITA ENERGI

Penguji I

Dr. Larsen Barasa, M.M.Tr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19720415 199803 1 002

Penguji II

Niken Sitalaksmi Widjaja, M.Sc
Pembina (IV/a)
NIP. 19630509 199809 1 002

Penguji III

Capt. Bhimo Siswo Putro, S.Si.T., M.M
Penata (III/c)
NIP. 19730526 200812 1 001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

Dengan penuh kerendahan hati, penulis memanjatkan puji serta syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan rahmatnya serta senantiasa melimpahkan anugerahnya, sehingga penulis mendapat kesempatan untuk mengikuti tugas belajar program upgrading Ahli Nautika Tingkat I yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang ditentukan dengan judul :

“UPAYA MENINGKATKAN DISIPLIN ANAK BUAH KAPAL DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT DI MT PELITA ENERGI”

Makalah ini diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat - I (ANT -I).

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah ini, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah ini juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan ini pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

1. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Capt. Bhima Siswo Putro, S.Si.T.,M.M, selaku dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. Drs. Purnomo, MM, selaku dosen Pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini

6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.
7. Keluarga tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXX tahun ajaran 2024 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, Juni 2024
Penulis,

JARWAL SINAGA
NIS. 03207/N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian	5
E. Waktu dan Ternpat Penelitian	7
F. Sistematika Penulisan	7
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	9
B. Kerangka Pemikiran	25
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	26
B. Analisis Data	29
C. Pemecahan Masalah	33
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	44
B. Saran	45
 DAFTAR PUSTAKA	 46
DAFTAR ISTILAH	

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Transportasi laut didunia memegang peranan yang sangat penting. Hal ini terbukti dengan berkembangnya teknologi, transportasi laut dari generasi ke generasi mengalami perkembangan yang sangat pesat, dengan pesatnya teknologi yang ada memicu pertumbuhan dalam berbagai bidang. Bahkan terjadi persaingan yang sangat ketat, yang dituntut untuk memberikan pelayanan yang terbaik kepada para pengguna jasa secara profesional, sehingga barang yang dikirim sampai ke tujuan dengan keadaan cepat, aman dan efisien.

Pada dasarnya transportasi laut adalah sarana yang tepat untuk mengirimkan barang antar pulau maupun antar negara melalui laut, disamping murah, efisien dan tepat waktu juga mempunyai kapasitas angkut yang optimal. Oleh karena itu alat angkut untuk mengangkut barang yang cepat aman dan efisien sesuai dengan kebutuhan untuk saat ini adalah dengan menggunakan kapal laut.

Kapal laut merupakan salah satu sarana yang memegang peranan penting dalam sektor transportasi. Sebagai sarana transportasi, kapal laut telah mengalami kemajuan besar dari waktu ke waktu. Baik dari segi teknologi maupun dari segi sumber daya manusia. Dari segi teknologi meliputi peningkatan pada peralatan keselamatan dan sarana bantu navigasi kapal yang memenuhi persyaratan, sedangkan dari sumber daya manusia meliputi peningkatan dan manajemennya.

Salah satu jenis kapal yang berperan penting untuk mengangkut minyak adalah kapal tanker. Kapal tanker digunakan untuk mengangkut minyak dari ladang minyak lepas pantai (*offshore*) ke pelabuhan atau dari pelabuhan satu ke pelabuhan lainnya. Dalam pengoperasian kapal tanker, ketelitian, keterampilan dan keamanan

sangat penting untuk diperhatikan, dan ketiga aspek tersebut harus saling menunjang dan sangat mendukung lancarnya pengoperasian.

Banyak kejadian-kejadian di atas kapal, misalnya kecelakaan yang seharusnya tidak perlu terjadi ataupun juga kegagalan dalam mencegah suatu masalah di atas kapal, yang menimbulkan dampak yang serius bagi kapal, awak kapal, dan lingkungan sekitarnya. Salah satu masalah serius yang dialami di kapal tanker adalah pencemaran. Tingkat pencemaran di dunia sekarang ini sudah mencapai batas yang sangat serius untuk ditanggulangi, karena menyangkut kehidupan makhluk hidup dan tempat hidupnya. Kapal tanker mempunyai andil yang sangat serius dalam mencemari laut dan lingkungan sekitarnya. Pencemaran laut yang disebabkan oleh kapal tanker paling sering terjadi pada saat bongkar ataupun muat yang berlangsung.

Dari pengamatan saat penulis bekerja di atas kapal MT. PELITA ENERGI, pencemaran laut yang terjadi pada tanggal 17 September 2022 di Pelabuhan Pertamina Tanjung Uban. Pada saat itu, kapal MT. PELITA ENERGI sedang memuat muatan solar terjadi *over flow* akibatnya minyak tumpah kelaut sebelah lambung kanan kapal. Sedangkan pada tanggal 12 November 2022, pada saat kapal membongkar muatan *Solar* di CBM (*Conventional Buoy Mooring*) Pertamina Lhokseumawe-Aceh, terjadi kebocoran di *manifold* disebabkan karena pecahnya paking dan tidak terpasangnya dengan utuh lubang baut yang ada di *Manifold*. Masalah ini mendatangkan kerugian, sehingga mengakibatkan keberangkatan kapal tertunda (*delay*) dan perusahaan mengalami kerugian.

Kurang disiplinnya ABK dalam melaksanakan tugasnya sewaktu kegiatan bongkar muat berkontribusi besar terhadap insiden pencemaran tersebut. Ketidaksiplinan ini menyebabkan prosedur operasional tidak dijalankan dengan benar, meningkatkan risiko tumpahan minyak. Selain itu, kurangnya tanggung jawab ABK dalam menjalankan tugasnya juga menjadi faktor penting. Ketika ABK tidak menunjukkan tanggung jawab yang memadai, mereka cenderung mengabaikan detail yang penting, seperti memastikan semua komponen terpasang dengan benar, yang bisa menyebabkan kebocoran.

Kurangnya koordinasi antar ABK dalam pelaksanaan bongkar muat turut memperburuk situasi. Koordinasi yang buruk menyebabkan ketidaksepahaman dan

pelaksanaan prosedur yang tidak tepat, sehingga meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan atau kebocoran. Terakhir, kurangnya pengontrolan terhadap ABK dalam berdinas jaga menambah tingkat risiko. Pengawasan yang tidak memadai terhadap ABK mengakibatkan kurangnya perhatian terhadap prosedur keselamatan yang esensial dalam mencegah insiden pencemaran. Semua faktor ini menunjukkan perlunya peningkatan disiplin, tanggung jawab, koordinasi, dan pengawasan untuk memastikan operasi kapal tanker yang lebih aman dan ramah lingkungan.

Berdasarkan uraian di atas dan pengalaman serta pengamatan penulis selama bekerja di atas kapal, maka penulis tertarik untuk mengemukakan masalah tersebut dalam bentuk makalah dengan judul: "**UPAYA MENINGKATKAN DISIPLIN ANAK BUAH KAPAL DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT DI MT PELITA ENERGI**"

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis mengidentifikasi beberapa masalah mengenai disiplin ABK dalam kegiatan bongkar muat di atas MT. PELITA ENERGI sebagai berikut:

- a. Kurang disiplinnya ABK dalam melaksanakan tugasnya sewaktu kegiatan bongkar muat
- b. Kurangnya tanggung jawab ABK dalam menjalankan tugasnya
- c. Kurangnya koordinasi antar ABK dalam pelaksanaan bongkar muat.
- d. Kurangnya pengontrolan terhadap ABK dalam berdinas jaga.

2. Batasan Masalah

Oleh karena begitu luasnya cakupan permasalahan yang dihadapi maka penulis hanya membatasi masalah pada :

- a. Kurang disiplinnya ABK dalam melaksanakan tugasnya sewaktu kegiatan bongkar muat
- b. Kurangnya tanggung jawab ABK dalam menjalankan tugasnya

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan pembatasan masalah di atas, penulis membuat rumusan masalah sebagai berikut:

- a. Mengapa ABK kurang disiplin dalam melaksanakan tugasnya sewaktu kegiatan bongkar muat ?
- b. Mengapa ABK kurang bertanggung jawab dalam menjalankan tugasnya ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian dari penulisan pembahasan mengenai penelitian ini adalah untuk :

- a. Untuk mengetahui sumber penyebab anak buah kapal tidak disiplin dalam menjalankan tugasnya sehingga terjadi tumpahan minyak, agar tingkat pencemaran laut selama proses bongkar muat dapat diminimalisasikan dan mencari solusi dalam meningkatkan disiplin anak buah kapal.
- b. Untuk mencari penyebab mengapa anak buah kapal kurang tanggung jawab dalam menjalankan tugasnya serta untuk mencari solusi dalam meningkatkan tanggung jawab anak buah kapal.

2. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

1) Bagi penulis

Manfaat penulisan makalah ini bagi penulis dapat dijadikan sebagai bahan guna memperluas dan memperdalam pengetahuan tentang masalah yang dihadapi serta sebagai suatu sarana untuk mencoba menerapkan dan mengembangkan ilmu yang telah didapat.

2) Bagi Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta

Untuk memperkaya pengetahuan dan menambah perbendaharaan bacaan yang berkaitan dengan meningkatkan disiplin anak buah kapal guna mengoptimalkan operasional kapal bagi Taruna dan Pasis ANT-I di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

b. Manfaat praktisi

- 1) Bagi crew dan mualim yang bekeija di kapal MT. PELITA ENERGI sebagai sumbang saran pemikiran dalam meningkatkan disiplin anak buah kapal guna mengoptimalkan operasional kapal saat kegiatan bongkar muat dipelabuhan.
- 2) Sebagai bahan masukan bagi pihak perusahaan pelayaran yang megoperasikan MT. PELITA ENERGI.

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Dalam metode pendekatan yang digunakan dalam penulisan kertas kerja ilmiah ini menggunakan metode pendekatan, sebagai berikut :

a. Studi Kasus

Dalam melakukan pembahasan makalah ini dilakukan metode pendekatan dengan studi kasus yaitu kasus yang ditemui pada saat bekerja yang diamati dalam beberapa kejadian permasalahan yang terjadi di atas kapal sehubungan dengan penanganan pembongkaran muatan. Peneliti menjelaskannya dan mencari jalan keluar agar tidak menimbulkan kerugian pada perusahaan, dan dilakukan penyelesaian melalui pendekatan secara deskriptif kualitatif.

b. Studi Lapangan

Pengamatan lapangan yang dilakukan secara langsung pada suatu objek masalah, dipelajari dan di cari akar permasalahannya.

c. Deskriptif kualitatif

Deskriptif kualitatif merupakan salah satu dari jenis penelitian yang termasuk dalam jenis kualitatif. Metode deskriptif adalah suatu metode yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas.

Adapun tujuan dari metode deskriptif kualitatif ini adalah untuk mengungkapkan kejadian atau fakta, keadaan, fenomena, variable, dan keadaan yang terjadi saat penelitian berlangsung dengan menyungguhkan apa yang sebenarnya terjadi.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penyusunan makalah ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data, dimana artinya adalah cara mendapatkan data informasi keadaan yang sebenarnya atau langsung dari obyek yang diteliti dan dapat dipertanggung jawabkan agar dapat diolah dan disajikan menjadi suatu gambaran dan pandangan yang jelas dan benar. Demi terkumpulnya data-data dan informasi yang dibutuhkan, maka penulis melakukan penelitian dengan menggunakan beberapa teknik pengumpulan data sebagai berikut :

a. Teknik Pengamatan/Observasi

Penulis melakukan pengamatan/observasi secara langsung atas fakta yang dijumpai ditempat obyek penelitian pada saat bekerja di atas kapal MT. PELITA ENERGI.

c. Dokumentasi

Dokumentasi yaitu berupa data-data yang diperoleh dari dokumen-dokumen yang penulis dapatkan. Dokumen-dokumen tersebut merupakan bukti nyata yang berhubungan dengan proses bongkar muat di kapal tanker.

d. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan adalah penelitian yang mengumpulkan data dan informasi dengan bantuan bermacam-macam sumber bacaan yang terdapat di ruang perpustakaan. Pada hakikatnya data yang diperoleh dengan studi kepustakaan dapat dijadikan landasan dasar dan alat utama dalam penelitian ini. Dalam hal ini penulis mengumpulkan data-data dan informasi dari beberapa sumber bacaan yang erat kaitannya dengan kegiatan bongkar muat di kapal tanker.

3. Subyek Penelitian

Dalam penelitian ini yang menjadi populasi adalah sekumpulan obyek yang menjadi pusat perhatian kemudian daripadanya didapatkan informasi yang ingin diketahui. Yaitu data yang dikumpulkan dengan cara mengambil sampel secara acak atau sampling.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini diambil pada saat penulis bekerja sebagai *Chief Officer* di atas MT PELITA ENERGI dari tanggal 20 Mei 2022 sampai dengan 01 Agustus 2023.

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian dilakukan di atas MT. PELITA ENERGI berbendera Indonesia, milik perusahaan PT. Burung Laut Medan, daerah pelayaran Indonesia.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk mempermudah didalam penulisan makalah, tulisan disajikan dalam sistematika penulisan yang diawali dengan halaman judul, halaman pengesahan, kata pengantar dan daftar isi. Penulisan selanjutnya di bagi menjadi 4 (empat) bab, antara lain :

BAB I PENDAHULUAN

Di dalam bab ini diuraikan tentang latar belakang penulisan judul, yang dilanjutkan dengan Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah, Tujuan dan Manfaat Penelitian, uraian dari Metode Penelitian, Penentuan Waktu dan Tempat Penelitian serta Sistematika Penulisan yang sistematis.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini berisikan tentang Tinjauan pustaka yang menguraikan mengenai ilmu dan teori-teori yang terdapat dalam pustaka seperti

STCW, ISGOTT, *tanker operation* dan lain-lain, mengenai penanganan muatan serta kerangka pemikiran yang berisi bagian yang berasal dari berbagai teori yang relevan dengan masalah yang diteliti sehingga mendapatkan asumsi-asumsi.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini terdiri dari Deskripsi data yang berisi tentang data yang diperoleh dari lapangan tentang fakta-fakta yang didapat di kapal. Analisis Data yang merupakan hasil analisa faktor-faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah. Pemecahan Masalah berisi Alternatif pemecahan masalah dan evaluasi pemecahan masalah serta pemecahan masalah yang dipilih sehingga ditemukan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur-unsur positif dari penyebab masalah itu terjadi.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini menguraikan tentang kesimpulan yang membahas uraian dan bahasan pada bab-bab sebelumnya yaitu merupakan jawaban hasil analisis masalah penelitian yang ada dan Saran yang berisikan tentang saran-saran dari hasil yang telah penulis susun dan diharapkan agar dapat bermanfaat.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Berikut ini penulisan akan memberikan beberapa kutipan-kutipan teori yang ada serta pengertian-pengertian atau definisi yang ada dalam skripsi ini, untuk pembahasan selanjutnya.

1. Disiplin

Dalam uraian mengenai kedisiplinan bagi crew kapal ditulis beberapa teori sebagai berikut:

a. Definisi Disiplin

Menurut T. Hani Handoko (2015:208) menjelaskan tentang kedisiplinan sebagai berikut:

1) Pengertian Disiplin

Disiplin adalah kegiatan manajemen untuk menjalankan standar-standar organisasional. Menurut Badan Diktat Perhubungan, *Personal Safety and Social Responsibility* (2005:192) menjelaskan "bahwa disiplin adalah keadaan tertutup dan teratur dimana Pelaut bekerja sesuatu dengan standar kerja dan bertingkah laku sejalan dengan ketentuan- ketentuan perusahaan, agar tujuan dapat tercapai".

Keadaan disiplin tidak akan terjadi apabila Pelaut tersebut tidak mempunyai kemauan untuk berdisiplin.

- a) Dikatakan berdisiplin tinggi apabila kita mau bekerja atau justru melebihi ketentuan dengan baik, melaksanakan perintah dan produktif.
- b) Dikatakan berdisiplin rendah apabila ia gagal mengikuti standar,

menolak atau melanggar peraturan, untuk itu mereka perlu pengawasan. Apabila pelaut menyadari untuk memenuhi peraturan demi tercapainya disiplin maka mereka dikatakan “*Self Dicipline* atau disiplin pribadi yang baik”

Keadaan disiplin tidak akan terjadi apabila awak kapal itu sendiri tidak mempunyai kemampuan untuk berdisiplin. Dikatakan berdisiplin tinggi apabila mau bekerja memenuhi atau justru melebihi ketentuan dengan baik, melaksanakan perintah dan produktif

b. Peningkatan Kedisiplinan

Dalam peningkatan kedisiplinan dapat ditempuh 3 cara, menurut T Hani Handoko yaitu:

1) Disiplin Preventif

Disiplin preventif adalah kegiatan yang dilaksanakan untuk mendorong awak kapal agar mengikuti berbagai standar peraturan sehingga penyelewengan- penyelewengan dapat dicegah. Sasaran pokoknya adalah untuk mendorong disiplin diri diantara awak kapal menjaga disiplin diri mereka bukan semata- semata karena manajemen.

Manajemen mempunyai tanggung jawab untuk menciptakan suatu disiplin preventif dimana berbagai standar diketahui dan dipahami. Bila awak kapal tidak mengetahui standar- standar apa yang harus dicapai, mereka cenderung menjadi salah arah. Disamping itu, manajemen hendaknya menempatkan standar-standar secara positif dan bukan secara negatif.

2) Disiplin Korektif

Disiplin Korektif adalah kegiatan yang diambil untuk menangani pelanggaran terhadap aturan-aturan dan mencoba untuk menghindari pelanggaran-pelanggaran lebih lanjut. Kegiatan korektif seg berupa hukuman dan disebut tindak pendisiplinan dengan sasarannya untuk memperbaiki pelanggaran, untuk menghalangi para awak kapal yang lain melakukan kegiatan serupa, dan juga untuk menjaga berbagai

standar kelompok tetap konsisten dan efektif.

3) Disiplin Progresif

Perusahaan biasa menerapkan disiplin progresif yaitu memberikan sanksi atau hukuman yang lebih berat terhadap pelanggaran yang berulang-ulang. Tujuannya memberikan kesempatan pada anak buah kapal untuk melakukan tindakan "korektif sebelum hukuman lebih serius dilaksanakan, sebagai contoh disiplin progresif adalah:

- a) Teguran secara lisan.
- b) Teguran tertulis, dengan cara file personalia
- c) Diturunkan dari kapal dan dikeluarkan dari perusahaan (dipecat)

2. Pengawasan

Menurut Prof. Dr. Sondang P. Siagian (2006:135-139) menjelaskan : “bahwa pengawasan ialah proses pengamatan daripada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar supaya semua pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya”.

Sifat - sifat pengawasan :

- a. *Fact finding* berarti fungsi pengawasan harus menemukan fakta- fakta tentang bagaimana tugas-tugas dijalankan dalam organisasi.
- b. *Preventif* berarti proses pengawasan itu dijalankan untuk mencegah timbulnya penyimpangan dari rencana yang telah ditentukan.
- c. Pengawasan diarahkan pada kegiatan yang sedang berlangsung.
- d. Pengawasan untuk meningkatkan efisiensi, tidak boleh dipandang sebagai tujuan.
- e. Pengawasan hanya sekedar alat administrasi dan manajemen, maka pelaksanaan pengawasan harus mempermudah tercapainya tujuan.
- f. Proses pengawasan harus efisien jangan sampai menghambat usaha peningkatan efisien.
- g. Pengawasan tidak dimaksudkan untuk menentukan sikap yang salah jika ada ketidak beresan, akan tetapi untuk menemukan apa yang tidak betul.

- h. Pengawasan harus bersifat membimbing agar supaya para pelaksana meningkatkan kemampuannya untuk melakukan tugas yang ditentukan baginya.

3. *Reward dan Punishment*

a. *Definisi Reward dan Punishment*

Menurut Fahmi (2016:64) *reward* adalah bentuk pemberian balas jasa yang diberikan kepada karyawan atas prestasi pekerjaan yang dilakukan, baik berbentuk finansial maupun non finansial. Sedangkan *punishment* adalah sanksi yang diterima oleh karyawan karena ketidakmampuannya dalam mengerjakan atau melaksanakan pekerjaan sesuai dengan yang diperintahkan. Pada dasarnya tujuan pemberian *punishment* adalah supaya pegawai yang melanggar merasa jera dan tidak mengulang lagi.

Menurut Ansory dan Indrasari (2018:64) *reward* adalah imbalan, penghargaan atau hadiah dan bertujuan agar karyawan menjadi sangat senang, giat dan lebih rajin dalam bekerja diperusahaan. *Reward* bisa menjadikan seseorang karyawan senang lebih giat dan rajin bekerja. Sedangkan *punishment* adalah ancaman hukuman yang bertujuan untuk memperbaiki karyawan atau pegawai pelanggar, memelihara peraturan yang berlaku dan memberikan pelajaran kepada pelanggar.

b. *Bentuk Reward*

Menurut Ansory dan Indrasari (2020:12) komponen utama sistem *reward* terdiri atas elemen-elemen, sebagai berikut:

- 1) Gaji dan bonus

Gaji dan bonus merupakan komponen *reward* yang sangat penting bagi pegawai gaji dalam hal ini meliputi gaji pokok dan tambahan kompensasi keuangan berupa bonus dan pemberian saham. *Reward* terhadap kinerja yang tinggi dapat diberikan dalam bentuk kenaikan gaji, pemberian bonus atau pemberian saham.

- 2) Kesejahteraan Kesejahteraan dapat diukur nialinya

Berbagai program kesejahteraan pegawai yang ditawarkan organisasi sebagai bentuk pemberian *reward* atas prestasi kerja, misalnya:

- a. Tunjangan, meliputi jabatan, tunjangan struktural, tunjangan kesehatan, tunjangan pendidikan anak, tunjangan keluarga dan tunjangan hari tua.
- b. Fasilitas kerja, misalnya kendaraan dinas, sopir pribadi dan rumah dinas.
- c. Kesejahteraan rohani, misalnya rekreasi, liburan, piket ibadah dan sebagainya.

3) Pengembangan karir

Pengembangan karir merupakan prospek kerja dimasa yang akan datang. Pengembangan ini penting diberikan bagi pegawai yang memiliki prestasi kerja yang memuaskan agar nilai pegawai itu lebih tinggi sehingga mampu memberikan kinerja yang lebih baik lagi dimasa yang akan datang. Pengembangan karir memberikan kesempatan kepada pegawai yang berprestasi untuk belajar dan meningkatkan pengetahuan, keterampilan, dan keahliannya.

4) Penghargaan psikologis dan sosial

Penghargaan psikologis dan sosial lebih sulit diukur nilai finansialnya, namun nilai penghargaan ini penting bagi pegawai, beberapa penghargaan psikologis dan sosial tersebut misalnya promosi jabatan, pemberian kepercayaan, peningkatan tanggung jawab, pengakuan dan pujian.

c. Bentuk *Punishment*

Menurut Purwanto (2011:189) secara garis besar, punishment dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu:

1) *Punishment preventif*

Punishment yang dilakukan dengan maksud agar tidak atau jangan terjadi pelanggaran. Punishmen ini bermaksud untuk mencegah janngan sampai terjadi pelanggaran sehingga hal itu dilakukannya sebelum pelanggaran dilakukan. Dengan demikian *punishment preventif* adalah hukuman yang bersifat pencegahan. Tujuan dari hukuman preventif ini adalah untuk menjaga agar hal-hal yang dapat

menghambat atau mengganggu kelancaran dari proses pekerjaan bisa dihindari.

2) *Punishment represif*

Punishment yang dilakukan karena adanya pelanggaran, oleh adanya dosa yang telah diperbuat. Jadi, *punishment* represif diadakan bila terjadi sesuatu perbuatan yang dianggap bertentangan dengan peraturan-peraturan atau sesuatu perbuatan yang dianggap melanggar peraturan.

4. Bongkar Muat

Dalam uraian mengenai proses bongkar muat ditulis beberapa teori sebagai berikut:

a. Berdasarkan *Safety Management System* (SMS) standar operasi prosedur perusahaan menjelaskan tentang mengoperasikan *valve* pada saat bongkar muat sebagai berikut:

- 1) Sangat penting diingat bahwa *valve* harus ditinggalkan dalam keadaan posisi tertutup, kecuali *valve* tersebut sedang digunakan dalam proses bongkar muat. Jika proses bongkar muat atau proses mengisi atau membuang ballast sudah selesai, *valve* yang sudah tidak digunakan harus dalam posisi tertutup.
- 2) Untuk mengurangi kemungkinan kesalahan manusia saat menutup atau membuka *valve* selama proses bongkar muat, *valve* harus dicek kembali oleh mualim jaga selain dari orang yang disuruh untuk menutup *valve* sebelumnya, pada saat sebelum memulai proses bongkar muat, saat sebelum stripping. sebelum pindah tangki, sebelum memulai pembersihan tangki.

Contohnya, pertama yang melaporkan sudah menutup/membuka *valve* adalah anak buah kapal yang disuruh untuk menutup/membuka *valve* tersebut dan pengecekan kedua harus dilakukan oleh mualim jaga. Tanpa pengecekan kedua, tidak diperkenankan untuk memulai proses bongkar muat

- 3) Pada saat akan memulai proses bongkar muat *Chief Officer* harus mengecek kembali *valve's* yang terbuka atau tertutup dan memastikan semua *valve* sudah benar dalam posisinya. Semua *valve* pembuangan dari pompa atau *valve* yang ke laut (*Sea valve*) sudah tertutup untuk mencegah minyak jatuh ke laut.
- b. Berdasarkan *Safety Management System* (SMS) standar operasi prosedur perusahaan pada saat proses pembongkaran menjelaskan sebagai berikut :
- 1) Pembongkaran harus dimulai dengan tekanan rendah (*low pressure*)
 - 2) *Chief officer* harus mengecek tidak ada tekanan balik (*back pressure*) ke kapal.
 - 3) *Chief Officer* harus mengecek tidak ada kebocoran di manifold atau pipa-pipa pada saat tekanan tinggi (*high pressure*)
- c. Proses bongkar muat berdasarkan *Tanker handbook*
- Menurut C. Raptis (2001:62) menyatakan sebelum melakukan bongkar muat kita harus menutup *sea valves* (katup pembuangan ke laut). Dicek dan diikat untuk menandakan bahwa katup tersebut sudah tertutup. Bagaimanapun ketika kita menutup *sea valves*, jangan terlalu kuat karena jika sewaktu-waktu terjadi bahaya kita dapat membukanya dengan segera. Semua katup pembuangan yang menuju ke laut harus dipastikan tertutup dan di cek oleh kurang lebih dua orang yang bertanggung jawab.
- d. Sesuai dengan ketentuan pada *Manual On Oil Pollution Section IV* (2005:25), menggaris besarkan bahwa kegagalan di dalam bongkar muat di sebabkan :
- 1) Tidak berfungsinya alat alat operasi kapal (*Equipment Failure*)
 - 2) Kelalaian manusia (*Human Error*)
 - 3) Perencanaan kerja yang tidak sempurna (*Design Faults*)
 - 4) Tidak adanya latihan- latihan yang menyangkut kegiatan operasi kapal Maupun kegiatan Penanggulangan keadaan darurat (*Inadequate training*)

e. *Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP)*

Data alat-alat yang termasuk *Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP)* diatas kapal MT. PELITA ENERGI dapat dilihat pada tabel 2.1 di bawah ini :

Tabel 2.1 Data Material SOPEP MT. PELITA ENERGI

No	Alat – Alat SOPEP	Jumlah
1	Serbuk Gergaji (Saw Dust)	120 Zak
2	Sapu Dari Rotan (Wiper)	9 Buah
3	Sekop Plastik (Shovels)	6 Pcs

5. Tanggung Jawab Anak Buah Kapal Departemen Dek

a. Definisi Tanggung Jawab

Menurut Hasibuan (2014) tanggung jawab adalah keharusan untuk melakukan semua tanggung jawab/tugas-tugas yang dibebankan sebagai akibat dari wewenang yang diterima atau dimilikinya.

Menurut Alex Nitisemo (2016) tanggung jawab adalah sikap dan perilaku seseorang untuk melaksanakan tugas dan kewajibannya sebagaimana yang seharusnya dilakukan terhadap diri sendiri, masyarakat, dan lingkungan. Orang yang bertanggung jawab cenderung dapat melaksanakan tugas dengan baik.

b. Tanggung jawab ABK Departemen Dek

Tugas ABK Departemen Dek sesuai jabatan masing-masing (*Job Description*)

1) Muallim I

Muallim I bertanggung jawab kepada Nakhoda, meliputi:

- a) Menyelenggarakan tugas jaga navigasi
- b) Menyelenggarakan buku harian dek, buku olah gerak dan buku-buku catatan lainnya yang ada kaitannya dengan Departemen Dek, dengan baik dan benar.

- c) Memeriksa dan mengawasi kegiatan bongkar-muat muatan
- d) Untuk pemeliharaan dari semua perlengkapan keselamatan, keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran, kecuali ditentukan secara khusus untuk Departemen Mesin
- e) Melaksanakan inspeksi yang dianggap perlu atau yang diperintahkan oleh Nakhoda
- f) Mengawasi pelatihan kadet dek
- g) Melaksanakan perawatan dan pengamanan pada sekoci penolong dan perlengkapannya
- h) Melaksanakan perawatan pada baju pelampung, pelampung keselamatan dan perlengkapannya
- i) Melaksanakan pengawasan dan pengamanan pada *life raft* dan perlengkapannya
- j) Melaksanakan pengawasan, pengamanan dan pemeliharaan pada alat-alat isyarat bahaya, selang-selang dan nozzle pemadam, botol-botol pemadam api yang portable dan alat-alat keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran lainnya.

2) Muallim II

Muallim II bertanggung jawab terhadap hal-hal sebagai berikut :

- a) Melaksanakan tugas jaga saat berlayar dan di pelabuhan
- b) Menarik garis haluan di peta berdasarkan petunjuk dan persetujuan dari Nakhoda
- c) Memeriksa tersedianya peta-peta dengan koreksi terakhir dan buku-buku navigasi untuk keperluan pelayaran yang direncanakan dan melakukan koreksi sesuai dengan informasi terakhir yang ada di kapal
- d) Menentukan posisi kapal tengah hari dan menyiapkan laporan posisi tengah hari
- e) Merawat semua peralatan dan perlengkapan navigasi serta menyiapkan semua laporan pencatatannya.

- f) Melaksanakan perawatan sosok benda termasuk bendera-bendera, lampu-lampu navigasi dan alat-alat isyarat
- g) Melaksanakan pengamanan dan perawatan ruang kemudi, ruang peta dan navigasi serta instrumennya termasuk teropong, teleskop, lampu aldis dan handy talky selama kapal berada di pelabuhan
- h) Bekerjasama dengan KKM untuk mempersiapkan voyage report secara teliti dan tepat waktu
- i) Menyiapkan setiap laporan cuaca yang dibutuhkan bekerjasama dengan Perwira Radio
- j) Melaksanakan tugas sebagai Perwira Kesehatan, mempersiapkan dan menjamin bahwa persediaan peralatan kesehatan dan obat-obatan cukup untuk pelayaran dimaksud.

3) Mualim III

Mualim III bertanggung jawab terhadap hal-hal berikut :

- a) Mualim III bertanggung jawab kepada Nakhoda mengenai hasilkerja dan tindakan yang seharusnya sebagai seorang Mualim Jaga dan Perwira Navigasi
- b) Bilamana bertugas menangani muatan atau ballast, Mualim III bertanggung jawab kepada Nakhoda melalui Mualim I. Mualim III bertanggung jawab terhadap hal-hal sebagai berikut :
 - (1) Melaksanakan tugas jaga saat berlayar dan di pelabuhan
 - (2) Melaksanakan perawatan, pemeliharaan dan pengamanan pada sekoci penolong dan perlengkapannya
 - (3) Melaksanakan perawatan dan pemeliharaan pada baju pelampung, pelampung keselamatan dan perlengkapannya
 - (4) Melaksanakan pengawasan dan pengamanan pada *Life Raft* dan perlengkapannya
 - (5) Melaksanakan pengawasan dan pengamanan pada alat-alat isyarat bahaya, selang-seling dan nozzle pemadam, botol-botol pemadam api yang portable dan alat-alat keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran lainnya

(6) Menyelenggarakan dan memelihara alat-alat keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran sesuai arahan Mualim I

4) Bosun

Serang bertanggung jawab kepada Mualim I mengenai hal-hal sebagai berikut :

- a) Pengaturan dan pelaksanaan pemeliharaan rutin dek, pengawasan kerja harian Juru Mudi dan kelasi
- b) Pengaturan tugas Juru Mudi dan kelasi dalam rangka pengaturan bongkar muat, sandar/labuh dan mengevaluasi hasil kerja mereka
- c) Siaga di haluan pada saat kapal olah gerak dan menyiapkan jangkar pada saat lego/hibob
- d) Melaksanakan pekerjaan reparasi kecil-kecilan, melaksanakan pekerjaan pemberian Gemuk pada block-block batang pemuat, sekocidan peralatan dek lainnya
- e) Menerima dan menghitung secara rutin dengan teliti mengenai air tawar di atas kapal

5) Juru Mudi (AB)

Juru mudi bertanggung jawab kepada Mualim I mengenai hal-hal berikut :

- a) Pada saat kapal berlayar, bertugas jaga di anjungan melaksanakan siaga dan menangani kemudi kapal
- b) Menyiapkan bendera-bendera, alat-alat pemadam di dek dan perlengkapan lainnya seperti yang diperintahkan oleh Mualim Jaga
- c) Memelihara dan menjaga kebersihan di anjungan serta bagian-bagian kapal lainnya seperti yang diperintahkan oleh Mualim I
- d) Menghidupkan/mematikan penerangan di Dek dan Navigasi

b. Tugas Jaga berdasarkan STCW

Pengaturan jaga dek berdasarkan STCW 2010 Section A- VIII/2 bagian 4, tentang Dinas Jaga di Pelabuhan.

Pengaturan jaga dek di pelabuhan dalam setiap keadaan harus:

- 1) Menjaga dan meyakinkan keselamatan jiwa, kapal, pelabuhan dan lingkungan serta penggunaan alat bongkar muat dengan aman.
- 2) Melaksanakan aturan internasional, nasional dan daerah setempat.
- 3) Melaksanakan pengecekan rutin dan tetap mengikuti perintah.
- 4) Jika nahkoda menganggap perlu, seorang perwira yang handal dapat bertugas jaga di deck.
- 5) Pengaturan penyediaan peralatan yang penting untuk dinas jaga yang efisien.

Pelaksanaan jaga dek berdasarkan STCW 2010 Section A-VIII/2 bagian 4, tentang Dinas Jaga di Pelabuhan.

Perwira jaga pada jaga dek harus:

- 1) Melakukan inspeksi keliling kapal dengan interval waktu yang sesuai
- 2) Memberikan perhatian pada:
 - a) Kondisi keamanan tangga, rantai jangkar dan tros kapal terutama pada keadaan pasang surut.
 - b) Draft kapal, permukaan bebas lunas kapal, dan keadaan kapal secara menyeluruh untuk menghindari kemiringan yang berbahaya atau perbedaan draft depan belakang akibat penanganan muatan atau ballast.
 - c) Keadaan cuaca dan laut.
 - d) Melaksanakan semua aturan yang berkenaan dengan kearnanan dan perlindungan terhadap kebakaran.
 - e) Mencatat semua kejadian penting terhadap kapal kedalam buku catatan muatan (*cargo log book*).

6. *Standard Operating Procedure (SOP)*

Menurut M. Budiharjo. (2016:6) pada dasarnya prosedur kerja atau *Standard Operating Procedure (SOP)* adalah suatu perangkat lunak pengatur, yang mengatur tahapan suatu proses kerja atau prosedu kerja tertentu. Oleh karena prosedur kerja yang dimaksud bersifat tetap, rutin, dan tidak berubah ubah,

prosedur kerja tersebut dibakukan menjadi dokumen tertulis yang disebut sebagai *Standard Operating Procedure* atau disingkat SOP. Dokumen tertulis ini selanjutnya dijadikan standar bagi pelaksanaan prosedur kerja tertentu.

Prosedur Kerja merupakan salah satu jenis dokumen dalam sebuah sistem tata kerja yang digunakan untuk mengatur kegiatan operasional antar bagian/fungsi dalam sebuah organisasi, agar kegiatan tersebut dapat terlaksana secara sistemik. ”*Standard Operating Procedure (SOP)* “merupakan panduan yang digunakan untuk memastikan kegiatan operasional organisasi atau perusahaan berjalan dengan lancar. (Arini T. Soemohadiwidjojo, Mudah Menyusun SOP, 2016:42)

7. Pelatihan

Dalam uraian mengenai pelatihan bagi setiap personil ditulis beberapa teori sebagai berikut:

- a. Menurut STCW (2010: 43-44) menjelaskan tentang pelatihan bagi setiap personil di kapal :

Pelatihan bagi setiap Personil di Kapal dalam kode 6 section 4 dari JS.H Code tentang ‘*training*’, Pendidikan dan pelatihan khusus yang bekerja di kapal tanker, persyaratan minimum untuk pelatihan dan kualifikasi bagi nakhoda, perwira dan rating untuk kapal tanker minyak bahan kimia dan gas. Sertifikat keahlian sebagai perwira deck dan perwira mesin dipersyaratkan untuk menjaga kompetensi untuk bekerja diatas kapal setiap interval 5 tahun sekali.

- b. Menurut *International Chamber of Shipping (ICS) Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)*, menerangkan bahwa Pemilik kapal harus :

- 1) Menyusun program pelatihan untuk para anak buah kapal yang bekerja dikapalnya.
- 2) Menyediakan instruksi detail di setiap kapalnya dan memenuhi variasi konstruksi dan peralatan sesuai dengan MARPOL 73/78.
- 3) Mempercayakan Nakhoda sepenuhnya untuk mendukung dan menjalankan prosedur yang diberikan.

- 4) Bekerja sama dengan pencharter untuk mencegah pencemaran laut.
- 5) Di pelabuhan muat, Nakhoda harus memberikan instruksi pada awak kapal untuk mempersiapkan tanki- tanki muatan yang akan dimuat, untuk diperiksa oleh pencharter atau pemilik dengan tujuan untuk memastikan syarat untuk memastikan syarat keselamatan.

8. Peraturan Pencegahan Tumpahan Minyak Di Laut

Dalam uraian mengenai peraturan-peraturan mengenai pencemaran laut ditulis beberapa teori sebagai berikut:

- a. Menurut Jr. Pieter Batti (2015:38) menyatakan peraturan dalam MARPOL 73/78 sangat kompleks, memuat banyak kriteria dan spesifikasi. Karena itu memerlukan kesabaran dan ketelitian untuk mempelajari dan melaksanakannya. Sesuai anex 1 MARPOL 73/78 Regulation 13 Menurut hasil evaluasi IMO cara terbaik untuk mengurangi sedikit mungkin pembuangan minyak karena kegiatan operasi adalah melengkapi salah satu dari ketiga sistem pencegahan, yakni dengan adanya,

- 1) *Segregated Ballast Tanks (SBT)*
- 2) *Dedicated Clean Ballast Tanks (CBT)*
- 3) *Crude Oil Washing (COW)*

Mengenai pembatasan pembuangan minyak dalam ketentuan Annex 1 Regulation 9 menyebutkan bahwa pembuangan minyak atau campuran minyak hanya diperbolehkan apabila:

- a) Tidak dalam "special area" seperti laut Mediterania, laut Baltik, laut hitam, laut merah dan daerah teluk
 - b) Lokasi pembuangan lebih dari 50 mil laut dari daratan
 - c) Pembuangan dilakukan waktu kapal sedang berlayar
 - d) Tidak membuang lebih dari 30 liter/ Nautical mile
 - e) Harus dilengkapi dengan oil discharge Monitoring (ODM).
- b. Konvensi-konvensi International tentang pembatasan tanggung jawab jika terjadi tumpahan minyak.

- 1) International Convention On Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

Konvensi ini lebih dikenal dengan sebutan "Civil Liability" Convention, 1969 merupakan konvensi yang mengatur ganti pencemaran minyak dilaut yang terpenting yang dikenal sekarang. Konvensi ini berlaku terhadap :

- a) Kapal yang mengangkut minyak dalam bulk sebagai Cargo
- b) Minyak yang diangkut adalah termasuk katagori persistent oil.

Baik yang di angkut sebagai cargo ataupun sebagai bunker. Jangkauan pertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan karena pemilik bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan karena polusi minyak sebanyak 2000 francs (US\$ 134) perton dengan jumlah sebanyak 210 francs (US\$14,4 juta). Dengan tonnage kapal dimaksudkan "net tonnage" ditambah jumlah hasil pengurang dari "gross tonnage" dengan ruangan mesin.

Pengecualian terhadap hal tersebut adalah sebagai berikut:

- a) Jika kecelakaan timbul karena perang, perbuatan permusuhan, perang saudara, pemberontakan atau bencana yang sifatnya tidak bisa dicegah dan dihindarkan
- b) Jika kecelakaan timbul sebagai akibat perbuatan atau kelalaian pihak ketiga dengan maksud untuk menimbulkan kerugian tersebut
- c) Jika kecelakaan yang ditimbulkan oleh kesalahan atau kelalaian dari negara pantai yang bertanggung jawab terhadap pemeliharaan mercusuar atau alat navigasi lainnya.
- d) Hal untuk mendapatkan pembatasan tanggung jawab hilang jika polusi terjadi karena kesalahan atau kesengajaan dari pihak pemilik kapal.

Konvensi mewajibkan kapal yang mengangkut lebih dari 2000 ton minyak dalam bulk sebagai Cargo untuk menutup asuransi atau jaminan keuangan lainnya. Adanya asuransi dan atau jaminan

keuangan sedemikian harus dibuktikan dengan sertifikat yang harus dibawa serta dalam kapal.

2) *International Convention On the Estabiliation of an International Fund for Compensetion of Oil Pollution Damage 1971*

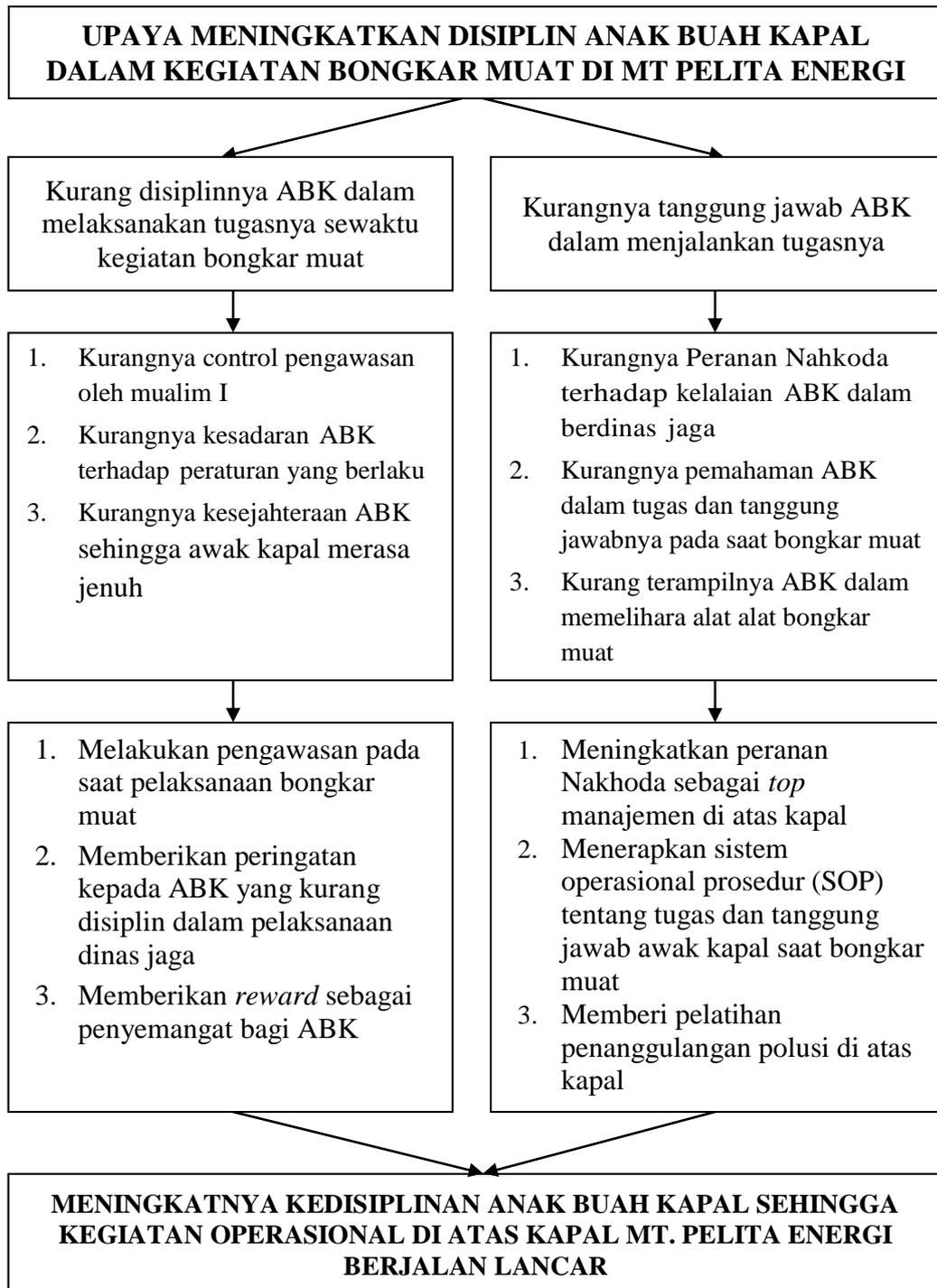
Sebagaimana diketahui bahwa konvensi m1 bertujuan untuk menciptakan suatu “*Compensation Scheme*” yang akan menyediakan pembayaran ganti rugi kepada korban disatu pihak dan dilain pihak membebaskan pemilik kapal dari beban keuangan yang diakibatkan oleh civil Realibility Convention (Brussel 1969). Diharapkan dapat disediakan dana sebesar US\$ 33.500.000 (450 juta francs) untuk “*Levies On Cargo*”. Dana ini kemudian dapat dipergunakan untuk :

- a) Membebaskan pemilik kapal dari tanggung jawabnya berdasarkan "Civil reability Convention"
- b) Dalam hal kerugian, melebihi tanggung jawab berdasarkan padaStrict liability.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk mempermudah penulis maupun pembaca dalam mempelajari makalah ini, penulis membuat kerangka pemikiran dalam bentuk blok diagram yang menjelaskan bagaimana teori berhubungan dengan berbagai factor yang telah dideskripsikan sebagai masalah yang dianggap penting. Sehingga secara teoritis akan terlihat keterkaitan antara variable yang diteliti dan secara teoritis akan menuntun penulis dalam memecahkan masalah. (Kerangka pemikiran terlampir)

KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Sesuai pengalaman selama bekerja di atas kapal MT. PELITA ENERGI ditemukan banyak fakta yang mengidentifikasi bahwa pencemaran laut yang terjadi sebagian besar disebabkan kelalaian manusia dalam melaksanakan tugasnya di kapal. Berikut adalah beberapa data pencemaran laut yang terjadi di atas kapal MT. PELITA ENERGI.

1. Kurang disiplinnya ABK dalam melaksanakan tugasnya sewaktu kegiatan bongkar muat

Kurang disiplinnya ABK dalam melaksanakan tugasnya sewaktu kegiatan bongkar muat terlihat jelas pada insiden pencemaran laut yang terjadi pada tanggal 17 September 2022 di Pelabuhan Pertamina Tanjung Uban. Pada saat itu, kapal MT. PELITA ENERGI sedang memuat muatan solar. Sekitar jam 00.20 WIB, ketika muatan hampir selesai dalam 3.5 jam, terjadi tumpahan minyak atau over flow akibat keterlambatan dalam menutup valve tanki yang sedang dimuat dan keterlambatan membuka valve pada tanki berikutnya yang akan dimuat. Ketidaksiplinan ini menimbulkan keributan antara juru mudi dan Muallim II.

Keterlambatan ini menunjukkan kurangnya disiplin dalam mematuhi prosedur operasional yang telah ditetapkan. Untuk mengurangi tumpahan minyak tersebut, pihak kapal segera menghubungi pihak darat menggunakan alat komunikasi handy talky di channel 09 agar pemompaan dihentikan karena ada masalah di atas kapal. Akibatnya, kegiatan pemuatan dihentikan sementara waktu.

Mualim I kemudian menginstruksikan anak buah kapal lainnya untuk segera bertindak memeriksa semua akses lubang pembuangan ke laut apakah tertutup rapat dengan scupper plug, serta memperhatikan perluasan minyak yang tumpah ke laut. Juru Pompa (PumpMan) dan Mualim II segera menurunkan level minyak pada tanki yang *over flow* dengan cara gravity, disesuaikan dengan loading plan yang telah dipersiapkan sebelumnya. Seluruh tanki cargo diperiksa untuk memastikan level minyak sesuai dengan rencana muatan, dan *Pump Room* (kamar pompa) juga diperiksa untuk mendeteksi adanya tetesan atau genangan minyak.

Ketidaksiplinan ini menyebabkan pihak kapal mendapatkan protes atas keterlambatan pengoperasian pembongkaran muatan dan menerima klaim dari pihak terkait. Perwira yang berdinast juga juga mendapat teguran peringatan dari Nakhoda atas kelalaian yang diperbuatnya. Seluruh kru kapal kemudian bergegas mengambil alat IOPP (*International Oil Pollution Prevention*) dan menangani minyak yang tumpah ke laut agar tidak menyebar menggunakan alat OSD (*Oil Spill Dispersant*). Insiden ini menyoroti pentingnya disiplin dalam melaksanakan tugas untuk mencegah terjadinya pencemaran dan kerugian operasional.

2. Kurangnya tanggung jawab awak kapal dalam menjalankan tugasnya

Tanggal 12 November 2022, pada saat kapal membongkar muatan *Solar* di pelabuhan Lhokseumawe-Aceh di CBM (*Conventional Bouy Mooring*) Pertamina. Penyebab terjadinya kebocoran adalah pada penghubung *manifold* (alat dimana banyak pipa-pipa cabang diarahkan menjadi satu pipa utama, yang menghubungkan antara pipa kapal dan pipa darat untuk dialirkan minyak/muatannya dari tanki kapal ketanki darat).

Setelah terjadi kesepakatan antara Mualim I dan Juru muat (*Loading Master*) dari pihak PERTAMINA Lhokseumawe pembongkaran muatan akan dimulai dengan *rate* sesuai dengan diskusi *agreement* yang telah ditandatangani antara Mualim I dan *Loding Master*. Mualim I menginstruksikan kepada *Pump Man* agar dipersiapkan segala seuatunya karena pembongkaran *cargo* akan dimulai. Sebelum pembongkaran dimulai Mualim I bertanya kepada *Loading Master* apakah pihak darat sudah siap untuk menerima muatan yang akan dipompakan,

kemudian *Loading Master* menjawab pihak tanki darat sudah siap untuk menerima muatan. Juru Pompa bertindak menjalankan pompa cargo untuk memulai pembongkaran sesuai dengan SOP (*Standard operational procedure*) dengan perlahan lahan (*Low Pressure*).

Setelah kurang lebih waktu pemompaan 10 menit pihak tanki darat melaporkan ke pihak kapal dengan komunikasi menggunakan *handy talky* sesuai dengan *Chanel* radio yang telah disepakati bersama antara pihak kapal dan pihak darat di *Chanel 09* minyak telah diterima di tanki darat kemudian pihak darat meminta agar *rate* pemompaan dinaikan secara perlahan sampai *rate* maksimal yang telah disepakati antara pihak kapal dan pihak darat. Pada saat tekanan pemompaan mulai dinaikan secara perlahan dan belum sampai Maksimal terjadi semburan minyak dari sambungan (*reducer*) antara selang pipa darat dan pipa kapal seketika itu juga Juru Pompa (Pump Man) mematikan pompa dan juru mudi juga Mualim II selaku perwira jaga menutup Kranan (Valve) yang ada di *Manifold* agar semburan minyak tersebut segera terhenti.

Mualim I menginstruksikan dan bersama memeriksa apa penyebab terjadinya semburan minyak tersebut dan untuk anak buah kapal yang lainnya segera mempersiapkan IOPP untuk membersihkan tumpahan minyak yang ada di *Main Deck* agar tetesan minyak tidak tumpah kelaut yang bisa mengakibatkan Polusi. Hasil dari pemeriksaan Mualim I ternyata baut pada *Manifold* yang menghubungkan antara pipa kapal dan pipa darat tidak terpasang semua. Pada lubang baut yang ada di *Manifold* sebanyak delapan lubang melainkan hanya empat baut yang terpasang dan juga *packing* yang digunakan sudah pecah.

Anak buah kapal yang berdinis jaga sudah mengetahui *packing* yang digunakan sudah pecah, dikarenakan *spare packing* tidak ada sehingga *packing* yang pecah tersebut tetap digunakan. Dikarenakan tingginya *rate* atau jalannya muatan, mengakibatkan muatan menyembur dari sambungan antara *Flange* pipa kapal dan *Flange* pipa darat, tetapi tidak mengakibatkan terjadinya tumpahan minyak kelaut. Tindakan yang dilakukan anak buah kapal dalam menghadapi situasi darurat sudah terorganisasi dengan baik sehingga tidak terjadi tumpahan minyak kelaut yang dapat menyebabkan terjadinya Polusi. Kelalaian utama yang dilakukan oleh anak buah kapal adalah tidak memberitahukan kepada Perwira jaga/Mualim I bahwa kondisi *packing* yang

ada sudah tidak layak untuk digunakan dan baut pada *Manifold* tidak dipasang dengan utuh. *Claim* kembali diterima oleh pihak kapal dari surveyor muatan akibat dari keterlambatan pembongkaran minyak ke tanki darat.

B. ANALISIS DATA

Dalam pengoperasian sebuah kapal sering ditemukan kendala dan hambatan yang bersifat satu dengan yang lainnya sangat berbeda. Dan dari hambatan-hambatan yang terjadi ini merupakan fakta-fakta yang harus dipecahkan dengan satu penyelesaian yang baik dan benar. Karena apabila terjadi suatu basil yang tidak optimal dalam pelaksanaan sebuah pekerjaan mengindikasikan bahwa terjadi kesalahan dalam pengerjaan sistem tersebut.

Seperti pada temuan permasalahan-permasalahan diatas, analisis yang akan dibahas sebagai berikut:

1. Kurang disiplinnya ABK dalam melaksanakan tugasnya sewaktu kegiatan bongkar muat

Penyebabnya adalah:

- a. Kurangnya control pengawasan oleh mualim I

Pencemaran laut yang terjadi pada tanggal 17 November 2022, saat membongkar muatan Solar di Pertamina Lhokseumawe-Aceh, dengan CBM (*Conventional Houy Mooring*) disebabkan oleh kebocoran pada sambungan *Cargo line* dan *Cargo hose (reducer)*, yang mengakibatkan muatan tersembur keatas dengan tekanan tinggi. Dikarenakan proses pembongkaran baru dimulai dan masih dalam control yang baik sehingga tidak sempat terjadi tumpahan minyak kelaut (Polusi).

Kebocoran pada sambungan *Cargo line* dan *Cargo hose (reducer)*, yang mengakibatkan muatan tersembur keatas dengan tekanan tinggi. Kurang disiplinnya Mualim jaga dalam berdinis jaga. Seharusnya mualim jaga bertanggung jawab akan kegiatan selama proses bongkar muat dan mengecek semua hal- hal yang berhubungan dengan bongkar muat.

Ketidaksiplinan awak kapal dalam melakukan dinas jaga di pelabuhan. Bila perwira dan anak buah kapal yang sedang bertugas jaga tersebut tidak

disiplin dalam mengecek dan memeriksa kondisi tanki *cargo* yang sedang dimuat dan juga *rate* nya. Seharusnya anak buah kapal yang bertugas jaga saat menangani muatan lebih aktif memperhatikan semua kegiatan yang sedang berlangsung untuk menjaga kemungkinan yang terjadi terutama mencegah terjadinya tumpahan minyak kelaut. Untuk *rate* harus selalu diperhatikan jika tidak sesuai dengan kesepakatan yang telah dibuat oleh pihak kapal dan pihak darat harus segera dikoordinasikan ke pihak darat agar diturunkan atau dinaikan tekanannya sesuai dengan kesepakatan, gunanya untuk mencegah terjadinya keterlambatan pemompaan/pemuatan dan mencegah terjadinya *Over Flow* yang mengakibatkan terjadinya pencemaran laut hal hal tersebut dapat merugikan Perusahaan. Ketidaksiplinan timbul karena perwira dan anak buah kapal yang berdinas jaga mempunyai anggapan bahwa semuanya berjalan dengan lancar, tidak ada kendala yang ditemui. Hal ini membuat perwira dan anak buah kapal yang berdinas jaga menjadi lalai.

b. Kurangnya kesadaran ABK terhadap peraturan yang berlaku

Kurangnya kesadaran ABK terhadap peraturan yang berlaku merupakan salah satu penyebab utama ketidakdisiplinan dalam melaksanakan tugas selama kegiatan bongkar muat. Ketika awak kapal tidak memiliki pemahaman yang baik mengenai prosedur operasional standar dan peraturan keselamatan, mereka cenderung mengabaikan langkah-langkah penting yang diperlukan untuk mencegah insiden. Ketidaktahuan atau ketidakpedulian terhadap peraturan ini dapat menyebabkan kesalahan seperti keterlambatan menutup valve atau membuka valve yang tepat, yang pada akhirnya bisa berujung pada tumpahan minyak atau kecelakaan lainnya. Oleh karena itu, pendidikan dan pelatihan berkelanjutan sangat penting untuk meningkatkan kesadaran ABK mengenai peraturan dan prosedur yang berlaku. Melalui pelatihan rutin dan program edukasi, ABK dapat lebih memahami pentingnya mematuhi peraturan dan menjalankan tugas dengan disiplin tinggi.

- c. Kurangnya kesejahteraan ABK sehingga awak kapal merasa jenuh

Kurangnya kesejahteraan ABK juga menjadi faktor yang signifikan dalam menurunnya disiplin selama kegiatan bongkar muat. Kesejahteraan yang rendah, seperti kondisi kerja yang buruk, kurangnya istirahat, dan minimnya fasilitas, dapat menyebabkan kelelahan dan kejenuhan di kalangan awak kapal. Ketika ABK merasa jenuh dan kelelahan, mereka cenderung kurang fokus dan kurang bersemangat dalam menjalankan tugas mereka. Hal ini dapat mengakibatkan penurunan kinerja, peningkatan kesalahan, dan ketidakpatuhan terhadap prosedur keselamatan. Untuk mengatasi masalah ini, penting bagi perusahaan pelayaran untuk memperhatikan kesejahteraan awak kapal dengan menyediakan kondisi kerja yang layak, waktu istirahat yang cukup, serta fasilitas dan dukungan yang memadai. Dengan meningkatkan kesejahteraan ABK, diharapkan mereka dapat bekerja dengan lebih baik, lebih fokus, dan lebih disiplin dalam menjalankan tugas-tugas mereka.

2. Kurangnya tanggung jawab ABK dalam menjalankan tugasnya.

Beberapa penyebab kurangnya tanggungjawab awak kapal:

- a. Kurangnya Peranan Nakhoda terhadap kelalaian ABK dalam berdinis jaga

Kurangnya peranan Nakhoda dalam menangani kelalaian ABK saat berdinis jaga adalah salah satu penyebab utama kurangnya tanggung jawab awak kapal. Nakhoda memiliki tanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap anggota ABK memahami dan melaksanakan tugas mereka dengan benar. Ketika Nakhoda tidak aktif dalam mengawasi dan menegakkan disiplin, ABK mungkin merasa bahwa kelalaian mereka tidak akan mendapatkan sanksi atau konsekuensi yang serius. Hal ini dapat menyebabkan penurunan tanggung jawab di kalangan awak kapal, karena mereka tidak merasa terdorong untuk mematuhi standar operasional yang ditetapkan. Oleh karena itu, Nakhoda harus mengambil peran yang lebih proaktif dalam mengawasi, membimbing, dan menegur ABK yang lalai, serta memberikan pelatihan dan dukungan yang diperlukan untuk memastikan semua awak kapal memahami dan

menjalankan tugas mereka dengan baik.

- b. Kurangnya pemahaman ABK dalam tugas dan tanggung jawabnya pada saat bongkar muat

Kurangnya pemahaman ABK mengenai tugas dan tanggung jawab mereka selama proses bongkar muat juga merupakan penyebab penting dari kurangnya tanggung jawab. Ketika ABK tidak sepenuhnya mengerti apa yang diharapkan dari mereka, atau bagaimana melaksanakan tugas-tugas tersebut dengan benar, mereka cenderung melakukan kesalahan atau mengabaikan prosedur penting. Hal ini dapat berakibat fatal, seperti tumpahan minyak atau kerusakan peralatan. Untuk mengatasi masalah ini, perusahaan pelayaran perlu memastikan bahwa ABK menerima pelatihan yang memadai dan jelas tentang tugas dan tanggung jawab mereka. Selain itu, harus ada komunikasi yang efektif dan terus-menerus antara ABK dan perwira yang bertugas untuk memastikan bahwa setiap anggota awak kapal selalu sadar akan peran mereka dan pentingnya menjalankan tugas mereka dengan baik.

- c. Kurang terampilnya ABK dalam memelihara alat alat bongkar muat

Kurang terampilnya ABK dalam memelihara alat-alat bongkar muat juga berkontribusi terhadap kurangnya tanggung jawab mereka. Pemeliharaan alat-alat bongkar muat yang baik sangat penting untuk memastikan operasi berjalan dengan lancar dan aman. Ketika ABK tidak memiliki keterampilan yang cukup untuk merawat dan mengoperasikan peralatan dengan benar, hal ini dapat menyebabkan kerusakan peralatan, penundaan dalam operasi, atau bahkan kecelakaan. Untuk meningkatkan keterampilan ABK, perusahaan pelayaran harus menyediakan pelatihan teknis yang komprehensif dan berkelanjutan. Pelatihan ini harus mencakup cara-cara pemeliharaan, perbaikan, dan pengoperasian alat-alat bongkar muat. Dengan memiliki keterampilan yang memadai, ABK akan lebih bertanggung jawab dalam menjaga dan menggunakan peralatan, sehingga dapat mengurangi risiko kerusakan dan kecelakaan.

C. PEMECAHAN MASALAH

Untuk menjawab permasalahan yang tertuang pada sub bab sebelumnya, diberikan alternatif/alternatif pemecahan masalah. Karena luasnya pembahasannya dalam permasalahan diatas, maka dalam sub bab ini, dikemukakan alternatif pemecahan masalah berdasarkan pembatasan masalah yang diuraikan pada bab I.

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurang disiplinnya ABK dalam melaksanakan tugasnya sewaktu kegiatan bongkar muat

Alternatif pemecahan masalahnya yaitu :

1) Melakukan pengawasan pada saat pelaksanaan bongkar muat

Pengawasan yang dilakukan Muallim I adalah Muallim I harus membuat check list selama kegiatan bongkar muat berlangsung seperti mengecek semua alat-alat bongkar muat dalam kondisi bagus dan siap untuk dipergunakan. Cek sekeliling kapal dan mengontrol kegiatan di deck pada saat dilaksanakannya kegiatan bongkar muat

2) Memberikan peringatan kepada ABK yang kurang disiplin dalam pelaksanaan dinas jaga

Peringatan akan diberikan lebih berat terhadap pelanggaran yang berulang-ulang. Tujuannya memberikan kesempatan pada awak kapal untuk melakukan tindakan “korektif” sebelum hukuman lebih serius dilaksanakan, diantaranya adalah:

- a) Teguran secara lisan
- b) Teguran tertulis, dengan cara file personalia
- c) Diturunkan dari kapal dan dikeluarkan dari perusahaan (dipecat)

3) Memberikan *reward* sebagai penyemangat bagi ABK

Reward berupa kesejahteraan bagi awak kapal sangat dibutuhkan, agar awak kapal tidak terlalu terbebani dengan tugas-tugas di kapal. Kesejahteraan tersebut dapat berupa liburan sesuai dengan aturan yang berlaku dan hiburan yang sangat bermanfaat.

b. Kurangnya tanggung jawab ABK dalam menjalankan tugasnya

- 1) Meningkatkan peranan Nakhoda sebagai *top* manajemen di atas kapal

Peranan Nakhoda sangat penting di atas kapal dalam mengawasi dan memberi penilaian terhadap kinerja awak kapal. Nakhoda harus sering melakukan *safety meeting* kepada awak kapal guna memperbaiki kinerja awak kapal, sehingga dapat meminimalisasikan penyebab yang terjadi di atas kapal.

- 2) Menerapkan sistem operasional prosedur (SOP) tentang tugas dan tanggung jawab awak kapal saat bongkar muat

Kurangnya penerapan sistem operasional prosedur (SOP) tentang tugas dan tanggung jawab awak kapal saat dipelabuhan dapat juga menyebabkan keterlambatan proses bongkar muat. Prosedur yang tidak dilaksanakan saat melakukan pembongkaran, dapat menyebabkan kejadian seperti tumpahan minyak sehingga operasional kapal menjadi terlambat.

Penerapan sistem operasional prosedur (SOP) tentang tugas dan tanggung jawab awak kapal yang baik dan benar sangat diperlukan. Untuk itu diperlukan rasa disiplin dan tanggung jawab pribadi seseorang yang akan menjalankan tugasnya, agar pekerjaan berjalan dengan baik dan lancar. Sehingga hal-hal yang menyebabkan terjadinya kesalahan dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat akibat kelalaian dapat dihindari.

- 3) Memberi pelatihan penanggulangan polusi di atas kapal

Kurangnya pelatihan penanggulangan tumpahan minyak di kapal, menyebabkan awak kapal tidak mengetahui prosedur dan tindakan yang dilakukan dalam situasi darurat, sehingga kejadian ini terlambat untuk diatasi.

Bila latihan keselamatan penanggulangan tumpahan minyak sering dilakukan di kapal, maka dalam menghadapi kejadian seperti ini akan lebih terbiasa dan penanganannya akan menjadi cepat dan terkoordinasi.

Guna standarisasi awak kapal agar sesuai dengan peraturan yang berlaku yaitu *International Safety Management Code (ISM Code)*, maka perusahaan pelayaran dengan segera harus mengatasi kekurangan awak kapal dengan mengadakan latihan secara intensif mengenai latihan simulasi penanganan polusi. Kecakapan dalam menangani tumpahan minyak yang terjadi, dapat diperoleh dengan seringnya melakukan latihan simulasi penanganan polusi di atas kapal. Mengingat pentingnya akan ketrampilan menangani polusi, maka latihan penanggulangan polusi wajib dilakukan minimal satu bulan sekali di atas kapal. Prosedur-prosedur dan pelatihan dapat membantu awak kapal untuk melakukan tindakan dalam keadaan darurat. Untuk setiap latihan yang diadakan harus termonitor dan dibuatkan laporan dengan menggunakan *check list*. sehingga perusahaan dapat mengetahui sampai sejauh mana awak kapal memahaminya.

Hal-hal yang diperlukan guna mendukung suksesnya latihan keselamatan penanggulangan polusi di atas kapal:

a) Pedoman Pelatihan Pencegahan Polusi

Pada setiap latihan keselamatan, setiap kapal harus memiliki pedoman pelatihan keselamatan. Pedoman keselamatan tersebut harus dipasang ditempat-tempat yang mudah dilihat

Pedoman pelatihan keselamatan memberikan petunjuk dan pedoman tentang perlengkapan pencegahan polusi di kapal, serta bagaimana cara menggunakannya. Ini merupakan sebagai bagian prosedur pengenalan yang harus diikuti oleh setiap orang. Pedoman ini harus dengan mudah dapat dimengerti oleh setiap awak kapal. Jika perlengkapan dan posisi tempat penyimpanan alat-alat penanggulangan pencemaran diganti, maka pedoman tersebut harus segera diperbaiki.

b) Intruksi

Latihan-latihan keadaan darurat, apalagi dalam keadaan darurat yang sesungguhnya akan lebih sulit dikendalikan jika semua awak kapal tidak mampu mengoperasikan serta menggunakan

sertua peralatan pencegahan dan penanggulangan polusi. Catatan tentang penyelenggaraan pelatihan tersebut harus tercatat dalam buku harian kapal dan *check list* agar dapat dilaporkan ke perusahaan.

Berikut alat-alat yang termasuk *Shipboard Oil Pollution Emergency Plan* (SOPEP) yang terdapat di MT. PELITA ENERGI:

- (1) Serbuk gergaji (*saw dust*), jumlahnya 10 kantong.

Digunakan bila terdapat tumpahan minyak. Minyak yang tercampur dengan serbuk gergaji (*saw dust*) dapat dengan mudah untuk dikumpulkan. Jumlah *saw dust* di MT.PELITA ENERGI sebanyak 20 kantong.

- (2) Sapu dari rotan (*wiper*)

Untuk mengumpulkan minyak yang telah tercampur dengan *saw dust*. Jumlah *wiper* di MT. PELITA ENERGI sebanyak 9 buah.

- (3) Skop plastik (*shovels*).

Digunakan untuk menyiduk minyak yang tertumpah. Jumlah *shovels* di MT . PELITA ENERGI sebanyak 8 buah.

- (4) Karet pendorong (*slubber*).

Berfungsi untuk mengumpulkan minyak yang tersebar, agar mudah untuk dibersihkan. Jumlah *slubber* di MT.PELITA ENERGI sebanyak 6 buah.

- (5) Kain penyerap minyak (*Oil absorbent sweep package*) berukuran 48 Cm x 50,5 Cm. Jumlahnya 4 plastik. Digunakan untuk mengelap minyak yang tumpah.

- (6) Rus penyerap minyak (*Oil absorbent pillow*)

Berguna untuk menyerap minyak. *Oil absorbent pillow* di MT. PELITA ENERGI berukuran 35 Cm x 63 Cm sebanyak 16 buah.

(7) Ember plastik (*rubber bucket*). Jumlahnya 6 buah.

Berguna untuk mengumpulkan minyak yang tumpah dan membawanya kesuatu tempat yang aman. *Rubber bucket* di MT . PELITA ENERGI sebanyak 6 buah.

(8) Drum kosong berkapasitas 2 x 200 liter. Jumlahnya 2 buah.

Berguna untuk menampung minyak yang tumpah secara sementara. Drum kosong di MT. PELITA ENERGI berkapasitas 2 x 200 liter. Sebanyak 6 buah.

(9) *Oil boom*. Berukuran di atas 13 x 20 m. Jumlahnya 2 set.

Berguna untuk dipasang di sekeliling kapal, agar bila ada minyak yang tumpah ke laut, tidak menyebar ke perairan luar karena minyak yang tumpah tersebut terhalang oleh oil boom.

(10) Kantong plastik besar. Jumlahnya 50 buah.

Berguna untuk mengumpulkan minyak yang telah tercampur dengan serbuk gergaji dan juga yang telah digunakan mengelap minyak. Kantong plastik besar di MT . PELITA ENERGI sebanyak 20 buah.

(11) Pompa tenaga angin berukuran kecil (*air driven portable pump*). Jumlahnya 2 set.

Berguna untuk memompa minyak yang tumpah dalam jumlah yang besar dan dipindahkan ke suatu tempat penampungan.

(12) Cairan pembersih minyak (*oil dispersant* dan *detergent*). Jumlahnya 400 liter.

Oil dispersant digunakan bila terdapat minyak yang tumpah ke laut. Minyak tersebut akan menyatu dengan *oil dispersant* dan tenggelam. *Detergent* berguna untuk mencuci deck kapal setelah minyak yang tumpah dibersihkan, agar deck tidak licin dan membahayakan.

(13) Penutup lubang pembuangan air (*scupper plug*) di main deck.
Jumlahnya 8 pasang.

Berguna untuk mencegah minyak yang tumpah di main deck,
agar tidak jatuh ke laut.

4) Menerapkan sistem manajemen perawatan di atas kapal

Perwira yang bertanggung jawab harus kontinyu dan menyeluruh mengecek alat bongkar muat, kurangnya kontrol dan pengecekan secara kontinyu dan menyeluruh terhadap alat bongkar muat kapal baik sebelum maupun sesudah kegiatan bongkar muat dapat menyebabkan alat-alat bongkar muat tidak berfungsi dengan baik. Sehingga peristiwa seperti kerusakan *packing* yang dapat menyebabkan polusi minyak dapat dicegah bila sistem manajemen perawatan dapat diterapkan di atas kapal.

Tujuan dari pemeliharaan berencana adalah memaksimalkan keadaan dan kesiapan peralatan dan memperpanjang umurnya semaksimal mungkin. Pemeliharaan perlu disesuaikan dengan sistem kontrol suku cadang.

Cadangan untuk menjamin suku cadang selalu tersedia bila diperlukan. Untuk perawatan khususnya alat-alat bongkar muat dengan menggunakan sistem perawatan berencana dengan tujuan untuk memperkecil kerusakan dan beban kerja dari suatu pekerjaan perawatan.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurang disiplinnya ABK dalam melaksanakan tugasnya sewaktu kegiatan bongkar muat

Berikut beberapa evaluasi pemecahan masalah untuk mengatasi disiplin ABK dalam melaksanakan tugasnya sewaktu kegiatan bongkar muat

1) Melakukan pengawasan pada saat pelaksanaan bongkar muat

Mualim I harus membuat *check list* selama kegiatan bongkar muat berlangsung seperti mengecek semua alat-alat bongkar muat dalam

kondisi bagus, siap untuk dipergunakan dan mengecek kegiatan para mualim sesuai dengan peraturan berlaku. Cek sekeliling kapal dan mengontrol kegiatan di *deck*.

Keuntungan :

- a) Proses bongkar muat dapat dikontrol oleh Mualim I sehingga menjadi lancar.
- b) Dengan adanya pengawasan oleh Mualim I, otomatis seluruh awak kapal menjadi disiplin dalam berdinas jaga khususnya pada pelaksanaan bongkar muat

Kerugian:

- a) Mualim I lebih lelah karena disamping melaksanakan tugas jaga laut pada saat kapal berlayar juga melaksanakan pengawasan selama proses bongkar muat berlangsung.
 - b) Membuang waktu yang seharusnya untuk melaksanakan pekerjaan lain atau istirahat tetapi dipergunakan untuk melakukan pengawasan proses bongkar muat.
- 2) Memberikan peringatan kepada awak kapal yang kurang disiplin dalam pelaksanaan dinas jaga

Peringatan dapat diberikan kepada awak kapal yang lalai dalam menjalankan tugasnya peringatan tersebut dapat berupa teguran secara lisan atau tulisan. Itu dilakukan karena pencemaran laut dapat merugikan perusahaan, perusahaan harus mengganti rugi sesuai dengan *claim* yang diterimanya.

Keuntungan :

- a) Awak kapal lebih disiplin dalam pelaksanaan dinas jaga dikarenakan adanya peringatan di atas kapal.
- b) Tidak memerlukan biaya karena hanya berbentuk peraturan.
- c) Timbul kesadaran akan pentingnya dinas jaga dalam proses bongkar muat di atas kapal.

Kerugian menggunakan cara ini adalah terciptanya suasana dinas jaga yang kaku dikarenakan awak kapal melakukannya atas dasar takut kepada pimpinan.

3) Memberikan *reward* sebagai penyemangat bagi awak kapal

Dengan pemberian *reward* atau kesejahteraan kepada awak kapal, awak kapal dapat termotivasi dalam bekerja. Dan pekerjaan di atas kapal dapat dikerjakan dengan tidak terbebani.

Keuntungan :

- a) Awak kapal dapat termotivasi dalam bekerja
- b) Tidak terbebani dalam tugas-tugasnya.

Kerugian:

- a) Awak kapal dapat menuntut kesejahteraan yang berlebihan
- b) Awak kapal dapat merasa tidak puas dengan kesejahteraan yang diberikan.

b. Kurangnya tanggung jawab ABK dalam menjalankan tugasnya

Evaluasi pemecahan masalah untuk meningkatkan tanggung jawab awak kapal dalam menjalankan tugasnya yaitu sebagai berikut :

- 1) Meningkatkan peranan Nakhoda sebagai *top* manajemen di atas kapal
- Mengadakan pertemuan/*safety meeting* secara rutin untuk membicarakan masalah-masalah yang dianggap perlu dibahas guna menunjang kelancaran operasional kapal serta mengenai tentang kedisiplinan dan tanggung jawab dalam menjalankan tugasnya.

Keuntungan :

- a) Awak kapal merasa termotivasi
- b) Awak kapal merasa mengerti dan paham akan tugasnya masing-masing

Kerugian:

- a) Awak kapal merasa terbebani

- b) Ada kesenjangan antara Nakhoda dan bawahannya
- 2) Menerapkan sistem operasional prosedur (SOP) tentang tugas dan tanggung jawab awak kapal saat bongkar muat

Untuk itu memerlukan suatu penyelesaian tugas yang diberikan dengan cepat dan tepat. Untuk mewujudkan pelaksanaan kerja yang baik dan teratur harus mengikuti prosedur yang ada sehingga akan tercapai suatu rencana kerja yang telah ditetapkan.

Keuntungan :

- a) Menimbulkan kesadaran sendiri bukan karena keterpaksaan terhadap suatu aturan atau prosedur.
- b) Dengan rasa tanggungjawab berarti melancarkan pekerjaan kegiatan bongkar muat.

Kerugian menggunakan cara ini adalah anak buah kapal merasa diawasi saat berdinas jaga terutama saat bongkar muat.

- 3) Memberi pelatihan penanggulangan polusi di atas kapal

Keuntungan menggunakan cara ini adalah awak kapal lebih terlatih dalam penggunaan alat-alat keselamatan khususnya pada alat-alat pencegahan polusi.

Kerugian:

- a) Membuang waktu yang seharusnya untuk istirahat atau pekerjaan lain tetapi dipergunakan untuk pelatihan penanggulangan polusi.
 - b) Dengan adanya pelaksanaan pelatihan pencegahan polusi di atas kapal pekerjaan yang lebih penting menjadi terganggu.
- 4) Menerapkan sistem manajemen perawatan di atas kapal

Dengan melakukan perawatan dan pengawasan berusaha untuk mencegah terjadinya kehausan dan menemukan kerusakan ketidaksiapan suatu alat dengan sedini mungkin. Pada umumnya pelaksanaan perawatan serta pergantian dan perbaikan dilakukan pada saat tidak ada kegiatan bongkar muat atau pada saat kapal berlayar. Pada kapal-kapal yang sudah menjalankan *ISM Code* masalah

perawatan dan pengawasan sudah terencana sehingga tidak mengurangi kegiatan bongkar muat, peralatan bongkar muat sudah dipersiapkan sedini mungkin untuk menjamin kelancaran kegiatan bongkar muat.

Keuntungan :

- a) Dapat mencegah sedini mungkin kerusakan suatu alat
- b) Alat bongkar muat siap digunakan kapan saja

Kerugian:

- a) Pekerjaan awak kapal menjadi lebih baik
- b) Awak kapal merasa terbebani untuk selalu merawat atau mengontrol alat-alat bongkar muat dengan tepat waktu

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

- a. Pemecahan masalah yang dipilih untuk mengatasi disiplin ABK dalam melaksanakan tugasnya sewaktu kegiatan bongkar muat yaitu :
 - 1) Memberikan peringatan terhadap ketidaksiplinan dan kurang bertanggung jawabnya anak buah kapal dalam berdinas jaga, baik untuk digunakan karena menimbulkan kesadaran akan pentingnya dinas jaga dalam proses bongkar muat di atas kapal walaupun dalam pelaksanaannya timbul suasana kaku.
 - 2) Meningkatkan motivasi kerja Anak buah kapal sehingga dapat menunjang kinerja mereka dalam melakukan tugas dan tanggung jawab masing-masing. Dengan demikian tugas dinas jaga dapat berjalan maksimal
- b. Pemecahan masalah yang dipilih untuk meningkatkan tanggung jawab anak buah kapal dalam menjalankan tugasnya.
 - 1) Meningkatkan peranan Nakhoda sebagai *Top* manajemen di atas kapal sangat diperlukan, karena Nakhoda dapat secara langsung mengawasi anak buah kapal yang tidak bertanggung jawab terhadap tugasnya. Sehingga diperlu diadakan *safety meeting* secara rutin

kepada anak buah kapal.

- 2) Menerapkan sistem operasi prosedur (SOP) tentang tugas dan tanggung jawab anak buah kapal pada proses bongkar muat dapat memperlancar operasional kapal, karena tidak akan terjadi polusi yang diakibatkan oleh kurangnya tanggung jawab anak buah kapal dalam berdinamika saat proses bongkar muat

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Kesimpulan yang dapat diambil dari permasalahan pencernaran laut yang terjadi selama proses bongkar muat adalah:

1. Kurang disiplinnya ABK dalam melaksanakan tugasnya sewaktu kegiatan bongkar muat sehingga terjadi kebocoran dalam kegiatan bongkar muat disebabkan beberapa faktor antara lain adalah karena awak kapal beranggapan bahwa proses bongkar muat berjalan lancar dan tidak adanya pengawasan oleh Muallim I, peraturan yang ada tidak dipatuhi oleh awak kapal karena tidak adanya peringatan, awak kapal tidak mendapatkan kesejahteraan yang layak, sehingga solusi pemecahan masalah yang terbaik adalah dengan pengawasan oleh Muallim 1. Pemberian sanksi kepada awak kapal yang tidak berdisiplin dalam pelaksanaan dinas jaga dan pemberian kesejahteraan yang memadai kepada awak kapal.
2. Kurangnya tanggung jawab awak kapal dalam pelaksanaan bongkar muat disebabkan beberapa faktor antara lain adalah kurangnya peranan Nakhoda sebagai top manajemen dalam hal pengawasan. Kurangnya penerapan standar operasi prosedur (SOP) di atas kapal, sehingga solusi pemecahan masalah yang terbaik adalah dengan meningkatkan peranan Nakhoda dalam pengawasan yang ketat dan teliti kepada awak kapal. penerapan standar operasi prosedur (SOP) yang baik dan benar terhadap awak kapal akan tugas dan tanggungjawabnya.

B. SARAN

Guna terlaksananya upaya pencegahan pencemaran yang disebabkan oleh minyak di MT. PELITA ENERGI maka perlu diperbatikan saransaran agar pencemaran taut tidak terjadi. Adapun saran-saran sebagai berikut:

1. Untuk meningkatkan disiplin ABK dalam melaksanakan tugasnya sewaktu kegiatan bongkar muat, disarankan beberapa hal sebagai berikut :
 - a. Perwira kapal seharusnya melakukan pengawasan pada selama kegiatan bongkar muat berlangsung sehingga saat terjadi kesalahan, perwira dapat langsung memberi teguran / mengatasinya.
 - b. Nakhoda seharusnya lebih tegas dalam memberikan peringatan kepada ABK yang kurang disiplin dalam pelaksanaan dinas jaga sehingga mereka tidak mengulangi kesalahan yang sama di kemudian hari.
 - c. Perusahaan seharusnya memberikan *reward* sebagai penyemangat kerja bagi awak kapal.
2. Untuk meningkatkan tanggung jawab ABK dalam menjalankan tugasnya, disarankan beberapa hal sebagai berikut :
 - a. Nakhoda seyogyanya meningkatkan perannya sebagai *top* manajemen di atas kapal khususnya dalam mengontrol dan mengevaluasi kinerja anak buahnya.
 - b. Semua awak kapal seharusnya menjalankan tugas dan tanggung jawabnya masing-masing sesuai sistem operasional prosedur (SOP) bongkar muat sehingga kegiatan bongkar muat berjalan lancar.
 - c. Nakhoda hendaknya memberikan pelatihan penanggulangan polusi di atas kapal untuk meningkatkan keterampilan ABK sehingga saat terjadi kebocoran dapat diatasi dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Alex Nitisemo. (2016). *Manajemen Personalia (Manajemen Sumber Daya. Manusia, Edisi Kelima, Cetakan Keempat Belas)*. Jakarta: Ghalia
- Ansory dan Indrasari. (2018). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Edisi. Revisi. Indonesia Pustaka. Sidoarjo
- Arini T. Soemohadiwidjojo. (2016). *Mudah Menyusun SOP*. Jakarta: Salemba Empat
- Batti, Pieter. (2005). *Dasar-Dasar Peraturan Keselamatan Pelayaran Dan Pencegahan Pencemaran Dari Kapal*. Jakarta: Gramedia
- Handoko, T. Hani. (2015). *Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Rineka Cipta
- IMO 2005, Manual On Oil Pollution Section IV
International Chamber of Shipping (ICS).
Manual On Oil Pollution Section IV (2005:25),
- M. Budiharjo. (2016). *Panduan Praktis Menyusun SOP*. Jakarta. Raih Asa Sukses. (Penebar Swadaya Group)
- MARPOL 73/78
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) (England:2014)
- Siagian, Sondang. (2006). *Filsafat Administrasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- IMO. 2010. *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 Amandemen 2010*
- Fahmi. (2016). *Manajemen Sumber Daya Manusia Teori dan Aplikasi*. Bandung: Alfabeta
- Purwonto. (2011). *Evaluasi Hasil Belajar*. Yogyakarta:Pustaka Belajar.
- Raptis, C. (2001). *Tanker Handbook For Deck Officers*. England
- Hasibuan. (2014). *Manajemen Sumber Daya Manusia, Cetakan ke empat belas*, Jakarta: Bumi Aksara