

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



SKRIPSI

**ANALISIS PELAKSANAAN KEGIATAN PERBAIKAN
KAPAL MT FALCON 18 SELAMA TERJADINYA MASA
KAPAL BERHENTI SEMENTARA DARI SEWA
(*OFF HIRE*) DI PT ODYSSEY SHIPPING LINES**

Oleh :

WAHYU AULIYA'A UNSA

NRP. 4 63 20 0700

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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



SKRIPSI

**ANALISIS PELAKSANAAN KEGIATAN PERBAIKAN
KAPAL MT FALCON 18 SELAMA TERJADINYA MASA
KAPAL BERHENTI SEMENTARA DARI SEWA
(*OFF HIRE*) DI PT ODYSSEY SHIPPING LINES**

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan

Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV

Oleh :

WAHYU AULIYA'A UNSA

NRP. 4 63 20 0700

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN




TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

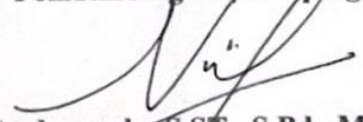
Nama : WAHYU AULIYA'A UNSA
NRP : 463200700
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
Judul : ANALISIS PELAKSANAAN KEGIATAN PERBAIKAN KAPAL MT FALCON 18 SELAMA TERJADINYA MASA KAPAL BERHENTI SEMENTARA DARI SEWA (OFF HIRE) DI PT ODYSSEY SHIPPING LINES

Jakarta, 24 Juni 2024

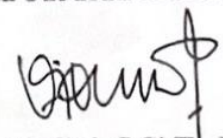
Pembimbing Utama


M. Nurdin, S.E., M.M
Pembina (IV/a)
NIP. 195908141983021001

Pembimbing Pendamping


Capt. Vega F. Andromeda, S.ST., S.Pd., M.Hum., M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197703262002121002

Mengetahui
Ketua Jurusan KALK


Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198312272008122002

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



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : WAHYU AULIYA'A UNSA
NRP : 463200700
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
Judul : ANALISIS PELAKSANAAN KEGIATAN PERBAIKAN KAPAL MT FALCON 18 SELAMA TERJADINYA MASA KAPAL BERHENTI SEMENTARA DARI SEWA (OFF HIRE) DI PT ODYSSEY SHIPPING LINES

Ketua Penguji

Dr. Arif Hidayat, S.Pel., M.M
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19740717 199803 1 001

Anggota Penguji

Rosna Y Siahaan, S.Kom., M.M.Tr
Pembina (IV/a)
NIP. 19720503 199803 2 003

Anggota Penguji

M. Nurdin, S.E., M.M
Pembina (IV/a)
NIP. 195908141983021001

**Mengetahui
Ketua Jurusan KALK**

Dr. Vidya Selasadini, S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198312272008122002

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur Penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas karunia, rahmat dan hidayah Allah yang tidak terkira sehingga dengan izin Allah, Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dimana merupakan kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta untuk menyusun skripsi yang telah ditentukan oleh pendidikan, sebagai salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2024.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang Penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di perusahaan pelayaran. Serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan dengan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang Penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang Penulis pilih adalah:

**“ANALISIS PELAKSANAAN KEGIATAN PERBAIKAN KAPAL MT FALCON
18 SELAMA TERJADINYA MASA KAPAL BERHENTI SEMENTARA DARI
SEWA (OFF HIRE) DI PT ODYSSEY SHIPPING LINES”.**

Dalam menyelesaikan skripsi ini, Penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada yang terhormat:

1. Yth Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, MH., M.Mar selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr. selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Bapak M. Nurdin, S.E., M.M. selaku Dosen Pembimbing Utama yang telah bersedia memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
4. Bapak Capt. Vega Fonsula Andromeda, S. ST., S.Pd., M.Hum, M.Mar selaku Dosen Pembimbing Pendamping yang telah bersedia memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
5. Seluruh civitas akademik, staff dan dosen pengajar jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
6. Untuk orang tua saya sayangi dan cintai penulis Ayah Wahyu Haryanto dan Ibu Sri Utami Makmur Rahayu. Terima kasih telah memberikan doa dan dukungan yang tiada putusnya kepada penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

7. Kepada seluruh pejabat dan karyawan PT Odyssey Shipping Lines dan juga karyawan di lantai 43 terutama Capt. Dwi Sugiarto dan Mba Novia Putri Pertiwi selaku mentor, terimakasih atas semua bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis ketika melaksanakan Praktek Darat.
8. Kepada kamar J 105 terima kasih telah memotivasi, saling memberi semangat dan saran kepada penulis selama mengerjakan skripsi.
9. Teman-teman Angkatan LXIII STIP Jakarta, KALK VIII Echo, terimakasih untuk perjuangan kuliah yang berkesan dan membuat hari-hari menjadi berwarna.
10. Rekan-rekan Taruni LXIII, terimakasih atas suka, duka dan kebersamaannya selama menjalani pendidikan.
11. Kepada teman kecil ku Agus Junianto yang telah membantu penulis dalam mengerjakan skripsi.
12. Kepada teman kecil ku Aisyah Putri R yang telah membantu penulis agar selalu waras dalam mengerjakan skripsi.
13. Kepada teman terbaik ku Anne, Tiara, Ulfa, Nurul, Natasya, Yumna, Nadia yang telah memberi semangat, doa serta motivasi sekalipun di keadaan terburuk saya.
14. Juniorku angkatan 64, 65, dan 66 Robiatul Adawiyah, Raisha Anjuli dan Shofie Nia terima kasih telah menemani, membantu, dan mendoakan penulis selama ini.
15. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu-persatu, yang sudah setia memberikan dukungan dan doa. Penulis ucapkan banyak terimakasih.

Penulis menyadari masih banyak kesalahan baik isi maupun tata bahasa. Untuk itu penulis mengharapkan saran dan kritik yang membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semoga dengan selesainya skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan juga para pembaca di masa yang akan datang.

Jakarta, 24 Juni 2024

Penulis,

WAHYU AULIYA'A UNSA

NRP. 4 63 20 0700

DAFTAR ISI

Halaman

DAFTAR ISI

Halaman

SAMPUL DEPAN	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB I : PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH	4
C. BATASAN MASALAH	4
D. RUMUSAN MASALAH	5
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	5
F. SISTEMATIKA PENULISAN	6
BAB II : LANDASAN TEORI	8
A. PENGERTIAN / DEFINISI OPERASIONAL	8
B. TEORI	10
C. KERANGKA PEMIKIRAN	25
BAB III : METODE PENELITIAN	26
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	26
B. METODE PENDEKATAN	26
C. SUMBER DATA	27

	D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	29
	E. TEKNIK ANALISIS DATA.....	33
BAB IV	: ANALISIS DAN PEMBAHASAN	35
	A. DESKRIPSI DATA.....	35
	B. ANALISIS DATA.....	47
	C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH.....	48
	D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH.....	52
	E. PEMECAHAN MASALAH	55
BAB V	: KESIMPULAN DAN SARAN	57
	A. KESIMPULAN	57
	B. SARAN	58
DAFTAR PUSTAKA		59
LAMPIRAN.....		62

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2. 1 Diagram Jenis Kapal	16
Gambar 3. 1 Triangulasi Sumber	32
Gambar 3. 2 Triangulasi Teknik	33
Gambar 3. 3 Triangulasi Waktu	33
Gambar 4. 1 Struktur Organisasi PT Odyssey Shipping Lines	38
Gambar 4. 2 Pipa Elbo Yang Mengalami Korosi.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 3 Electro Motor	46

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4. 1 Pembongkaran dan Pembersihan Electro Motor.....	52

DAFTAR LAMPIRAN

Halaman

Lampiran 1 Gambar Ship Particular	63
Lampiran 2 Crew List Kapal.....	64
Lampiran 3 Gambar berita acara kerusakan	65
Lampiran 4 Gambar off hire certificate	66
Lampiran 5 Gambar on hire certificate	67
Lampiran 6 Gambar electro motor yang dikeringkan	68
Lampiran 7 Gambar electro motor.....	69
Lampiran 8 Gambar air laut di ruang mesin	70
Lampiran 9 Gambar BKI melakukan pengukuran dan pengecekan megger test pada electro motor	71
Lampiran 10 Gambar pipa elbo	72
Lampiran 11 Gambar berita acara perbaikan	73
Lampiran 12 Gambar berita acara perbaikan	74
Lampiran 13 Gambar ringkasan hasil pemeriksaan	75
Lampiran 14 Gambar testing report	76

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kapal Mt. Falcon 18 milik PT Odyssey Shipping Lines mengalami *off hire* dengan kasus kebocoran pipa elbo yang mengakibatkan kerusakan pada mesin *electro motor*. PT Odyssey Shipping Lines merupakan perusahaan yang memiliki 12 kapal yang terdiri dari beberapa jenis kapal antara lain kapal tunda (*tug boat*), tongkang, SPOB (*Self- Propelled Oil Barge*), dan MT (motor tanker). Kapal – kapal ini digunakan untuk memenuhi kebutuhan PT Pertamina dalam mengangkut muatannya untuk di distribusikan kepada konsumen di penjuru pelosok Indonesia. PT Pertamina mencarter kapal milik PT Odyssey Shipping Lines melalui perjanjian (*time charter*) atau waktu kapal, dan diberlakukan peraturan oleh perusahaan kepada pencarternya yaitu antara lain sistem *on hire* dan *off hire* yang digunakan pada saat kapal mengalami kerusakan dan dalam masa perbaikan di galangan kapal. Saat terjadi *off hire* pihak kapal wajib membuat berita acara (BA) yang mencakup beberapa informasi atau isi dari berita acara itu sendiri antara lain: ROB (*remaining on board*) ukuran atau sounding jumlah bahan bakar dan (*fresh water*) yang ada di kapal pada saat itu, laporan bahan bakar dan air tawar (*fresh water*), *on hire* dan *off hire certificate*, *klaim off hire* dan *bunker off hire* kapal dan diketahui pihak-pihak yang bertanggung jawab terhadap operasional perjanjian sewa carter yaitu pemilik kapal (*shipowner*) dan pemilik muatan (*charterer*).

Kejadian ini akan berdampak pada kelancaran operasional kapal dan menimbulkan kerugian bagi pihak shipowner. Kapal yang tidak berjalan dengan normal akan kembali dalam beberapa waktu untuk dilakukan perbaikan kapal guna memastikan kapal berfungsi kembali. Selama periode *off hire* pemilik kapal (*shipowner*) wajib mengganti rugi air tawar (*fresh water*) dan bahan bakar karena itu merupakan hak dari pencarter sehingga pemilik (*fresh water*) dan bahan bakar karena itu merupakan hak dari pencarter sehingga pemilik kapal harus menanggung seluruh kerugian tersebut, hal ini berdampak merugikan pihak merugikan pihak pencarter karena dapat mengakibatkan keterlambatan dalam menyuplai muatannya. Ada situasi dimana kapal telah diisi penuh bahan bakar kemudian kapal mengalami *off hire* tetap kapal tetap menggunakan mesin bantu yaitu *auxillary engine* sehingga bahan bakar tetap berkurang, kegiatan ini dapat merugikan bagi pihak pencarter. Oleh karena itu, demi keselamatan pelayaran dan kelancaran operasional kapal harus dilakukan pemeliharaan permesinan kapal, perawatan serta perbaikan yang benar agar kapal senantiasa dalam kondisi baik dan dapat beroperasi dengan lancar sehingga tidak ada pihak- pihak yang akan dirugikan.

Penelitian oleh (Azzahra, 2021) yang berjudul ‘Analisis Penyebab Terjadinya *Off Hire* Kapal-Kapal di PT Odyssey Shipping Lines (Studi Kasus pada Kapal SPOB Seagull 351, TB Albatross 5, dan SPOB Seagull 202)’. Dalam penelitian ini kelancaran pengoperasian kapal tidak terlepas dari sarana dan pendukung fasilitas yang terdapat di atas kapal. Terdapatnya kerusakan dan ketidaksiapan kapal akan mengakibatkan kapal mengalami *off hire* sehingga operasional kapal tidak berjalan dengan baik dan lancar serta dapat merugikan banyak pihak. Oleh karena itu, demi keselamatan pelayaran dan kelancaran operasional kapal harus dilakukan pemeliharaan permesinan kapal dan juga perawatan serta perbaikan yang benar agar kapal dalam kondisi baik dan dapat beroperasi dengan lancar sehingga tidak ada pihak- pihak yang akan dirugikan. Terdapat adanya kerusakan dan ketidaksiapan kapal akan mengakibatkan kapal mengalami *off hire* sehingga operasional kapal tidak berjalan dengan baik dan lancar serta dapat merugikan banyak pihak. *Off hire* berarti carter kapal tidak ada atau tidak diperhitungkan dalam jangka waktu tertentu yang disebabkan oleh hal-hal tertentu, dan selama waktu tersebut pencarter tidak dikenakan biaya carter karena kapal tidak dapat

menjalankan tugasnya dan memberikan jasanya kepada pencarter dengan segera pada saat diminta oleh pihak pencarter, seperti yang tertuang dalam perjanjian carter (*charter party*) ada beberapa keadaan yang menyebabkan terjadinya *off hire* diantaranya kerusakan pada mesin kapal atau mesin derek, dan juga kerusakan teknis yang mengakibatkan kapal tidak dapat memberikan jasanya kepada pencarter pada saat dibutuhkan, adanya perbaikan, perawatan dan pemeliharaan rutin kapal, kapal yang ditahan oleh penguasa setempat dan kesalahan bukan teletak pada pencarter tetapi pada pemilik kapal (*shipowner*) atau nakhoda. Dengan demikian yang bertanggung jawab dan mengurus perbaikan kapal saat mengalami kerusakan atau sering disebut dengan *docking* lalu terjadi *off hire* yaitu sepenuhnya dibebankan kepada pihak pemilik kapal (*shipowner*). Menurut (Selasdini & Sumali, 2018) selama *off hire* charter tidak wajib membayar sewa kapal, *off hire* biasanya berlaku setelah 24 jam kemudian.

Carter adalah proses sewa menyewa dimana seseorang ataupun organisasi menyewakan aset atau layanan yang mereka miliki kepada pihak lain yang membutuhkannya. Namun, dalam dunia pelayaran carter kapal merupakan kegiatan yang umum. Carter kapal adalah proses sewa menyewa kapal antara pemilik kapal (*shipowner*) kepada perusahaan yang membutuhkan kapal (*charterer*). Pencarter akan menyewa kapal sesuai dengan kebutuhan dan jenis muatan yang akan diangkut. Dalam kegiatan sewa menyewa kapal, antara pemilik kapal (*shipowner*) dengan pemilik muatan (*charterer*). Pemilik kapal (*shipowner*) dapat mencarterkan kapal yang dimiliki kepada pemilik muatan (*charterer*) dengan berbagai ketentuan yang dicantumkan dalam bentuk perjanjian carter kapal (*charter party*).

Pelayaran merupakan bagian integral dari sistem transportasi laut yang melibatkan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan di lingkungan kemaritiman. Pelayaran memiliki peran yang sangat penting dalam mendistribusikan barang, menyediakan sarana penyeberangan bagi orang dan barang dari satu pulau ke pulau lainnya, memfasilitasi pertukaran informasi, serta mendukung perekonomian nasional. Transportasi laut lebih efisien daripada transportasi darat atau udara dalam mengangkut barang dalam jumlah besar. Karnanya kerjasama antara perusahaan pelayaran dengan instansi terkait atau perusahaan lain baik di dalam negeri maupun luar negeri sangat penting untuk mencapai tujuan bersama, contohnya

kerjasama carter kapal yang dilakukan oleh PT Odyssey Shipping Lines sebagai pemilik kapal (*shipowner*) dengan PT Pertamina sebagai pemilik muatan (pencarter). Telah disepakati oleh kedua perusahaan ini dalam carter kapal menggunakan jenis *time charter* dengan sistem *on hire* yaitu hitungan carter saat kapal dapat beroperasi dan *off hire* yaitu hitungan carter saat kapal tidak dapat beroperasi.

Dari penjelasan di atas, mendorong penulis untuk mengangkat permasalahan tersebut untuk diteliti dan kemudian menuangkannya dalam skripsi yang berjudul: **“Analisis Pelaksanaan Kegiatan Perbaikan Kapal MT Falcon 18 Selama Terjadinya Masa Kapal Berhenti Sementara Dari Sewa (Off Hire) Di PT Odyssey Shipping Lines”**.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

1. Terjadi kebocoran pada pipa elbo.
2. Kerusakan mesin kapal yaitu *electro motor*.
3. Keadaan kondisi cuaca buruk atau kejadian luar biasa (*force majeure*) contohnya badai, gempa bumi, atau bencana alam.
4. Selama *off hire* pemilik kapal harus mengganti rugi air tawar dan bahan bakar, serta keterlambatan dalam penyuplaian muatan.
5. Kapal yang ditahan oleh penguasa setempat.

C. BATASAN MASALAH

Agar peneliti ini dapat dilakukan lebih terfokus dan mendalam serta guna menghindari kerancuan akibat salah penafsiran terhadap skripsi maka batasan masalah penelitian ini terfokus pada berikut:

1. Terjadi kebocoran pada pipa elbo.
2. Kerusakan mesin kapal yaitu *electro motor*.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian yang penulis sampaikan pada latar belakang di atas, maka pertanyaan penelitian yang akan di bahas penulis sebagai pokok permasalahan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Apa penyebab terjadinya kebocoran pipa elbo pada kapal?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan PT Odyssey Shipping Lines dalam mengatasi kerusakan mesin kapal yaitu *electro motor*?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan penelitian

Dalam penelitian ini, penulis mempunyai tujuan penelitian yang ingin dicapai, yaitu sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui penyebab dari *off hire* kapal Mt. Falcon 18.
- b. Untuk mengetahui bagaimana upaya yang dilakukan PT Odyssey Shipping Lines dalam mengatasi kerusakan mesin kapal yaitu *electro motor*.

2. Manfaat Penelitian

Terdapat beberapa manfaat yang didapatkan dari pelaksanaan penelitian ini, yaitu:

- a. Bermanfaat dalam pengembangan ilmu yang berkaitan dengan penyebab dan juga menambah wawasan mengenai terjadinya *off hire* kapal.
- b. Manfaat bagi perusahaan pelayaran dapat menjadi referensi tambahan dalam menangani dan meminimalisir terjadinya *off hire* kapal untuk terciptanya kelancaran operasional kapal dan menekan kerugian yang didapat.
- c. Bagi Pembaca Hasil penelitian ini dapat memberikan wawasan ilmu pengetahuan sehingga para pembaca dapat memahami dan mengerti mengenai faktor penyebab terjadinya *off hire* kapal.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan skripsi ini terdiri dari 5 (lima) bab dimana bab satu dengan bab yang lainnya saling terkait dan dilengkapi dengan daftar pustaka yang secara teori dapat dijadikan referensi oleh penulis dan di dukung pula dengan lampiran-lampiran. Selanjutnya untuk memudahkan pemahaman, secara sistematika penulisannya adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini diuraikan tentang latar belakang masalah sebagai pemilihan judul skripsi. Kemudian dilanjutkan dengan identifikasi masalah, batasan masalahnya, dan untuk selanjutnya diberikan rumusan masalah. Juga dijelaskan tentang tujuan dan manfaat penyusunan skripsi. Yang kemudian ditutup dengan sistematika penulisan skripsi yang digunakan untuk mencapai pemecahan masalah yang diinginkan sesuai dengan prosedur.

BAB II LANDASAN TEORI

Di dalam bab ini diuraikan tentang landasan teori yang digunakan dan diambil dari beberapa tinjauan pustaka yang berisikan pengertian atau definisi operasional serta menjelaskan teori-teori yang relavan dengan masalah yang diteliti. Juga terdapat kerangka pemikiran sebagai konsep yang digunakan dalam pemecahan masalah yang diteliti.

BAB III METODELOGI PENELITIAN

Pada bab ini penulis menceritakan mengenai waktu dan tempat penelitian. Penulis juga menjelaskan mengenai metode pendekatan, sumber data, teknik pengumpulan data, populasi, sampel, dan teknik sampling dan teknik analisa data yang digunakan.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini penulis menghadirkan data-data yang berhubungan erat dengan masalah-masalah yang ada sebagai bukti dari suatu penelitian, berisi tentang deskripsi data, analisis data, alternatif

pemecahan masalah, evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah dan pemecahan masalah yang diambil.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini berisi kesimpulan dan saran dari penulis yang berisi jawaban terhadap penelitian yang telah diteliti berdasarkan hasil analisis dan pembahasan. Serta penyampaian saran dan manfaat bagi penulis, bagi perusahaan PT Odyssey Shipping Lines.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN / DEFINISI OPERASIONAL

1. Analisis

Menurut (Sugiyono, 2019) Analisis adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lainnya. Proses ini dilakukan dengan mengorganisasikan data, menjabarkannya ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, serta membuat kesimpulan sehingga temuannya dapat mudah dipahami dan diinformasikan kepada orang lain.

Menurut (Satori & Komariyah, 2014) Definisi Analisis adalah usaha untuk mengurai suatu masalah menjadi bagian-bagian. Sehingga, susunan tersebut tampak jelas dan kemudian bisa ditangkap maknanya atau dimengerti duduk perkaranya.

2. Manajemen

a. Manajemen

Menurut (Hery, 2016) manajemen dapat dijelaskan sebagai proses mengkoordinasikan kegiatan pekerjaan secara efektif dan efisien dengan melibatkan orang lain.

Menurut (Sarinah dan Mardalena, 2017) manajemen adalah suatu proses dalam rangka mencapai tujuan dengan bekerja bersama melalui orang-orang dan sumber daya organisasi lainnya.

Menurut (Firmansyah, 2018) manajemen didefinisikan sebagai seni dan ilmu perencanaan, pengorganisasian, penyusunan, pengarahan, dan

pengawasan dari sumber daya manusia untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan terlebih dahulu.

b. Manajemen operasional

Menurut (Lavari, 2016) manajemen operasional adalah kegiatan yang menghasilkan nilai dalam bentuk barang dan jasa dengan mengubah input menjadi output.

Menurut (Daft, 2012) manajemen operasional adalah bidang manajemen yang memiliki spesialisasi dalam produksi barang atau jasa.

Menurut (Heizer, Render, Munson, 2017) manajemen operasi adalah serangkaian aktivitas yang menghasilkan nilai dalam bentuk barang dan jasa dengan mengubah input menjadi output.

Menurut (Reid & Sandres, 2013) manajemen operasi adalah fungsi bisnis yang bertanggung jawab untuk perencanaan, koordinasi, dan pengendalian sumber daya yang dibutuhkan untuk menghasilkan barang dan jasa perusahaan.

3. Kapal

Menurut (Kuntjoro, 2013) kapal ialah salah satu jenis moda transportasi yaitu alat angkut dengan berbagai ukuran yang terbuat dari besi/kayu tenaga penggerak sendiri atau tanpa tenaga pendorong sendiri, dapat mengangkut muatan dengan berlayar dari satu tempat ke tempat lain.

Menurut (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2023 Tentang Pelaksanaan Konvensi Internasional Untuk Keselamatan Jiwa Di Laut Beserta Amandemennya., 2023) Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

4. Charter Kapal

Menurut (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 453 Ayat (1)) Yang diartikan dengan mencarterkan (*vervrachten*) dan mencarter (*bevrachten*) ialah pencarteran menurut waktu (*carter waktu*) dan pencarteran menurut perjalanan (*carter perjalanan*). Percarteran menurut waktu ialah perjanjian di mana pihak yang satu (yang mencarterkan) mengikatkan diri untuk menyediakan penggunaan sebuah kapal yang ditunjuk bagi pihak

lainnya (pencarter), agar digunakan untuk keperluannya guna pelayaran di laut, dengan membayar suatu harga yang dihitung menurut lamanya waktu. Pencarteran menurut perjalanan adalah perjanjian di mana pihak yang satu (yang mencarterkan) mengikatkan diri untuk menyediakan penggunaan sebuah kapal yang ditunjuk untuk seluruhnya atau untuk sebagian bagi pihak lainnya (pencarter), agar baginya dapat diangkut orang atau barang melalui laut dengan satu perjalanan atau lebih dengan membayar harga tertentu untuk pengangkutan ini.

5. *On Hire dan Off Hire*

Menurut (Selasdini & Sumali, 2018) *on hire* berarti charter kapal tetap berjalan meskipun kapal dalam keadaan menganggur. *Off hire* berarti charter kapal tidak diperhitungkan dalam jangka waktu tertentu.

Menurut (Widiatmaka, 2017) *Off hire* sendiri dapat disebabkan oleh banyak faktor, seperti kerusakan, cuaca buruk, kerusakan mesin, lambung berkarat dan retak, persyaratan naik dok, dll. Selang waktu *off hire* tergantung pada ketersediaan dok dan suku cadang.

B. TEORI

Teori adalah alur logika atau penalaran yang dibentuk oleh seperangkat konsep, definisi, dan dimensi yang disusun secara sistematis. Secara umum teori mempunyai tiga fungsi, yaitu menjelaskan (*explain*), meramalkan (*predict*) dan mengendalikan (*control*) suatu fenomena. Konsep adalah pendapat singkat yang dibentuk oleh proses 9 penarikan kesimpulan umum tentang suatu peristiwa berdasarkan pengamatan yang relevan (Sugiyono, 2018). Untuk mempermudah penulis dan pembaca dalam memahami skripsi yang berjudul “**Analisis Pelaksanaan Kegiatan Perbaikan Kapal MT Falcon 18 Selama Terjadinya Masa Kapal Berhenti Sementara Dari Sewa (Off Hire) Di PT Odyssey Shipping Lines**”. Maka dikemukakan beberapa landasan teori untuk mendukung penulisan ini, antara lain yaitu:

1. Analisis

a. Jenis - Jenis Analisis

1) Analisis Logika

Analisis yang mendasarkan pada suatu prinsip tertentu serta juga berdasarkan pada logika dan juga pembelahan yang jelas antara satu dengan yang lain.

Analisis logika dibagi menjadi 2 yaitu:

a) Analisis *Universal*

Analisis *Universal* adalah pemerincian atau penguraian dari term yang umum ke term-term yang khusus yang bisa menjadikan komponen penyusunnya.

b) Analisis Dikotomi

Analisis Dikotomi adalah penguraian berdasarkan dua kelompok yang saling terpisah, yaitu term yang positif dan term yang negatif. Atau dapat dikatakan bahwa analisis dikotomi ini berdasarkan atas hukum logika (prinsip eksklusi tertii) adalah prinsip penyisihan jalan tengah. Dengan begitu, analisis ini beranggapan bahwa kemungkinan ini ketiga bukan jalan tengah.

2) Analisis Realis

Analisis yang dalam melakukan proses analisis akan menggunakan urutan benda yakni sebagai dasar pemikiran. Urutan benda tersebut didasarkan pada kesatuan atau juga sifat dasar dari benda itu sendiri.

Analisis realis dibagi menjadi dua macam, yaitu:

a) Analisis Aksidental

Analisis Aksidental adalah penguraian berdasarkan sifat-sifat yang menyertai perwujudannya.

b) Analisis Esensial

Analisis Esensial adalah penguraian berdasarkan unsur dasar penyusunnya.

3) Analisis Deskriptif

Analisis Deskriptif adalah penelitian yang berusaha untuk mendeskripsikan suatu gejala, peristiwa, dan kejadian yang terjadi saat sekarang. Analisis Deskriptif disini yang dimaksud dengan prosedur statistik untuk menguji generalisasi hasil penelitiannya yang didasarkan atas satu variabel penelitian. Analisis deskriptif ini merupakan metode-metode yang berkaitan dengan peringkasan,

pengumpulan dan penyajian satu data, sehingga bisa memberikan informasi yang berguna dan juga matanya ke dalam bentuk yang siap untuk dianalisis.

4) Analisis Korelasi

Analisis Korelasi adalah salah satu teknik statistik yang digunakan untuk menganalisis hubungan antara dua variabel bahkan lebih dan bersifat kuantitatif.

Pada dasarnya penelitian korelasional melibatkan perhitungan korelasi antara variabel yang kompleks dengan variabel lain yang sudah dianggap mempunyai hubungan (variabel prediktor).

5) Analisis Kualitatif

Analisis Kualitatif adalah penelitian tentang riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis. Proses dan makna perspektif subjek lebih ditonjolkan dalam penelitian kualitatif.

Landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu bisa fokus penelitian dan sesuai dengan fakta dilapangan sebagaimana jenis metode penelitian data kualitatif tersebut. Selain itu juga landasan teori bisa bermanfaat untuk memberikan gambaran yang umum tentang latar penelitian dan sebagai bahan pembahasan hasil penelitian.

6) Analisis Kuantitatif

Analisis Kuantitatif adalah penelitian ilmiah yang sistematis terhadap bagian-bagian dan fenomena dan hubungannya. Tujuan penelitian kuantitatif adalah mengembangkan dan menggunakan modal yang matematis, teori dan hipotensi yang berkaitan dengan fenomena alam.

7) Analisis Wacana

Analisis wacana adalah analisis isinya yang lebih bersifat kualitatif dan dapat menjadi salah satu alternatif untuk melengkapi dan menutupi kelemahan dari analisis yang isi kuantitatifnya yang selama ini banyak digunakan oleh para peneliti.

Jika pada analisis kuantitatif, pertanyaan lebih ditekankan untuk menjawab (apa) dari pesan atau teks komunikasi, pada analisis wacana lebih fokus untuk melihat pada (bagaimana), adalah bagaimana isi teks berita tersebut dan bagaimana pesan itu disampaikan.

8) Analisis *Framing*

Analisis *Framing* adalah analisis yang digunakan untuk mengetahui bagaimana realitanya (kelompok, aktor, atau apa saja) yang dikonstruksi oleh media. Analisis *Framing* memiliki dua konsep yaitu konsep psikologis dan konsep sosiologis.

Konsep psikologis lebih menekankan pada bagaimana seorang memproses informasi pada dirinya, sedangkan konsep sosiologis adalah lebih melihat pada bagaimana konstruksi sosial atas realitas.

9) Analisis Korelasional

Analisis Korelasional adalah analisis yang bertujuan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel bahkan bisa lebih. Analisis korelasional, hubungan, asosiasi dapat dikatakan pengembangan dari analisis deskriptif, kalau penelitian deskriptif kita mengumpulkan data dengan sebanyak-banyaknya, menyusunnya dengan sistematis.

10) Analisis Isi

Analisis isi adalah berhubungan dengan komunikasi atau isi komunikasi. Logika dasar dalam komunikasi, bahwa setiap komunikasi selalu berisi pesan kedalam sinyal komunikasinya itu, baik berupa verbal atau non verbal.

11) Analisis Kausalitas

Kausalitas juga bersifat menemukan keterkaitan. Namun jenis analisis satu ini lebih mengkhususkan pencarian informasi tentang bagaimana hubungan antara setiap tema dapat saling mempengaruhi satu sama lainnya.

2. Manajemen

Selain pengertian diatas, suatu perusahaan yang menginginkan manajemen yang baik, maka perlu menguasai empat fungsi utama manajemen yaitu *Planning* (perencanaan), *Organizing* (pengorganisasian), *Actuating/directing* (pengarahan), *Controlling* (pengontrolan).

a. Fungsi Manajemen

1) *Planning* (perencanaan)

Proses ini mencakup penetapan tujuan awal perusahaan dan perumusan strategi-strategi yang tepat untuk mencapai tujuan tersebut.

Perencanaan dianggap sebagai elemen paling krusial dari fungsi manajemen, karena tanpa adanya perencanaan, fungsi-fungsi manajemen lainnya tidak akan beroperasi secara optimal.

2) *Organizing* (pengorganisasian)

Fungsi ini bertujuan untuk membagi sub kegiatan yang besar menjadi sub divisi yang lebih kecil. Tindakan ini dilakukan untuk memudahkan manajer dalam pengawasan serta menentukan individu yang sesuai dan kompeten untuk melaksanakan sub kegiatan yang telah diuraikan tersebut.

3) *Actuating/directing* (pengarahan)

Upaya yang diterapkan untuk menghidupkan suasana kerja, meningkatkan efektivitas, dan efisiensi kinerja. Selain itu, upaya tersebut dilakukan agar sesuai dengan harapan, sehingga tujuan perusahaan dapat tercapai.

4) *Controlling* (pengontrolan)

Fungsi ini berperan sebagai instrumen pengendalian atau penilaian kinerja, melibatkan evaluasi serta pelaksanaan perbaikan jika diperlukan.

b. Fungsi Manajemen Operasional

Menurut (Deitiana, 2012) fungsi Manajemen Operasi bagi perusahaan yaitu :

1) Perencanaan

Tahapan ini dimulai dari menentukan jenis produksi barang dan jasa, serta waktu yang tepat untuk memasarkannya, termasuk di dalam merencanakan sumber daya dan fasilitas yang digunakan membuat sebuah produk.

2) Pengorganisasian

Jumlah dan jenis sumber daya manusia perlu ditentukan demi kelancaran suatu kegiatan produksi. Artinya dalam pengorganisasian, manajer operasi membentuk susunan pekerja baik untuk individu, kelompok, atau departemen dalam sebuah sistem operasional perusahaan.

3) Penelaah

Selanjutnya, tahapan penelaah meliputi seluruh kegiatan dalam mendapatkan keterangan tentang aktivitas yang dikerjakan dalam kegiatan operasional perusahaan.

4) Pengawasan

Terakhir, fungsi pengawasan ini bertujuan untuk mengontrol seluruh aktivitas dengan mengarahkan dan menjamin seluruh aktivitas perusahaan berjalan sesuai dengan yang direncanakan.

c. Ciri Manajemen Operasional

Menurut (Heizer & Render, 2009) ciri utama manajemen operasional adalah memiliki tujuan untuk menghasilkan barang dan jasa dengan mengubah input menjadi output.

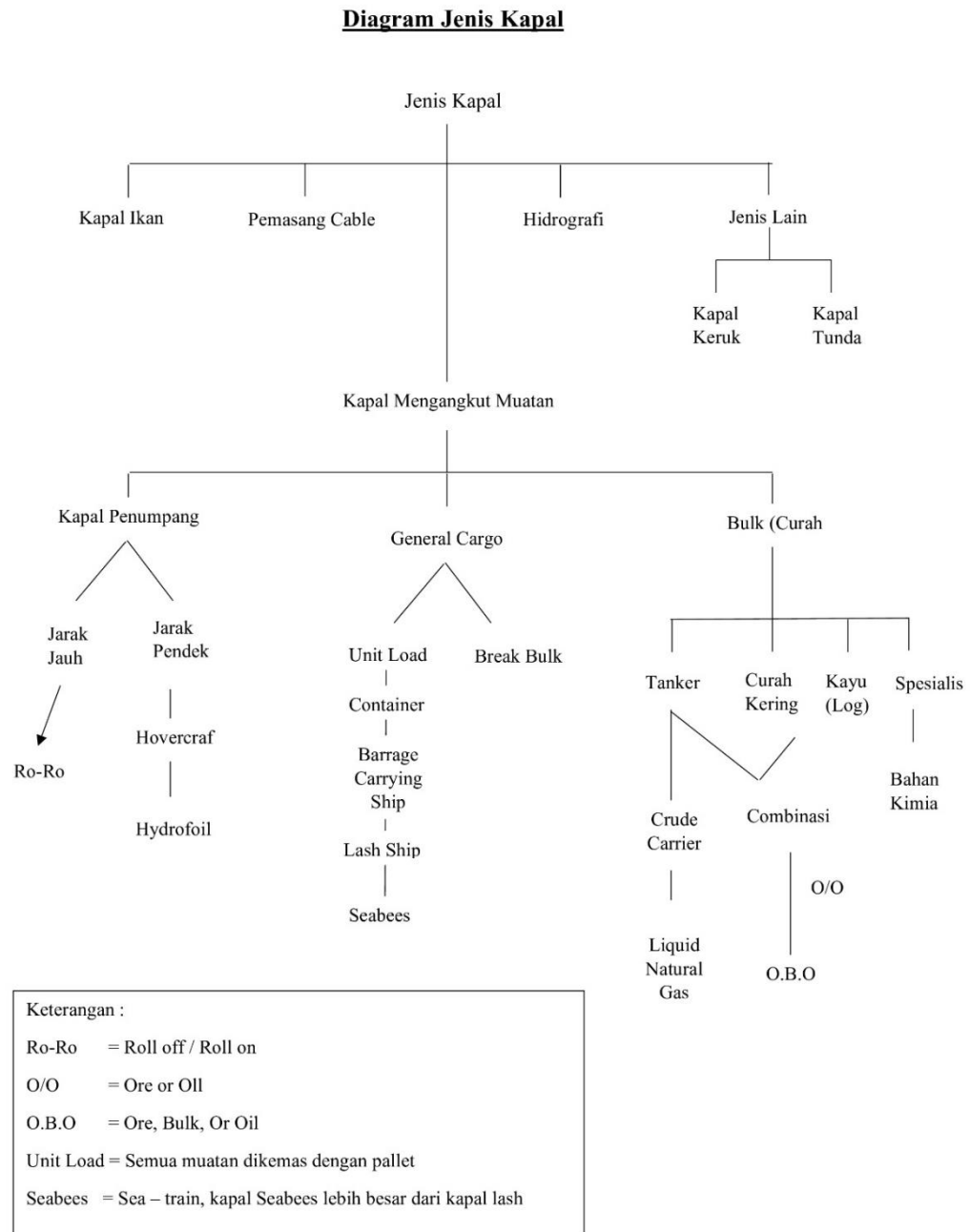
3. Kapal

a. Jenis Kapal

Menurut (Kuntjoro, 2013) Perusahaan pelayaran dalam mengoperasikan kapalnya menggunakan kapal sesuai dengan jenis muatan yang diangkut ataupun sesuai kegunaan yang diperlukan, sebagai berikut:

- 1) Kapal yang mengangkut muatan cair/minyak/kelapa sawit/bahan kimia/ disebut tanker.
- 2) Kapal memasang kabel dilaut, disebut *laying cable vessel*.
- 3) Kapal *supply* kebutuhan *oil rig*, disebut *supply vessel*.
- 4) Kapal mengangkut muatan curah padat misalnya gandum/jagung, disebut *bulk carrier*.
- 5) Kapal yang mengangkut gas cair disebut *LNG/LPG carrier*.
- 6) Kapal yang mengangkut muatan *general cargo*, disebut *break bulk cargo carrier (freighter)*.
- 7) Kapal yang mengangkut muatan yang dikemas dalam container, disebut *container vessel*.
- 8) Kapal mengangkut muatan curah padat hasil tambang, disebut *ore carrier* misalkan nikel, batu bara.
- 9) Kapal yang memuat muatan berat sampai dengan beberapa ratus ton, yaitu *heavy lift cargo vessel*.
- 10) Kapal yang mengangkut mobil-mobil disebut *car vessel*.
- 11) Kapal yang mengangkut penumpang (*passenger*), disebut *passenger vessel*, kadang-kadang bersama-sama mengangkut kendaraan disebut *ferry* atau *Ro Ro (Roll On Roll Off) vessel*.
- 12) Kapal yang mengangkut ternak, disebut *Cattle (Live Stock) vessel*.

Bisa dilihat dari diagram dibawah ini akan merinci jenis kapal.



Gambar 2. 1 Diagram Jenis Kapal

Sumber: Buku Charter Kapal, Vidya Selasdini & Bambang Sumali, 2018.

Sedangkan jenis kapal menurut (Kartini, 2012) jenis kapal sebagai berikut:

- 1) Jenis kapal dilihat dari tujuan pembuatannya:
 - a) Kapal Komersial / Kapal dagang :
 - (1) Kapal penumpang / ferry
 - (2) Kapal barang (*cargo*), kapal tanker/kapal muatan curah dll.
 - (3) Kapal keruk, kapal *supply*.
 - b) Kapal non komersial :
 - (1) Kapal pemeritah
 - (2) Kapal *survey*
 - (3) Kapal pesiar pribadi
- 2) Jenis kapal dilihat dari tujuan pembuatannya:
 - a) Tanpa tenaga penggerak :
 - (1) Tongkang atau barge
 - (2) Kapal suar
 - b) Dengan tenaga penggerak :
 - (1) Kapal layar
 - (2) Kapal motor
 - (3) Kapal uap
 - (4) Kapal *nuclear*
- 3) Dilihat dari bangunannya :
 - a) Kapal kayu
 - b) Kapal baja
 - c) Kapal dibangun khusus (logam ringan, ferro sement, berkulit kayu dengan kerangka baja)
- 4) Dilihat dari fungsinya :
 - a) Sebagai alat pengangkut :

Menurut bentuk pengapalannya :

 - (1) Kapal barang umum (*cargo* biasa, *container*, *RORO*, kapal mobil, *lash*, *flash*)
 - (2) Kapal curah
 - (3) Kapal penumpang
 - (4) *Cargo passanger*

Menurut daerah operasinya :

(1) *Coaster* kapal dagang untuk pengangkutan diperairan antar pulau/terbatas/pedalaman

(2) Ferry/ antar pulau, kota-kota pesisir

b) Kapal – kapal tugas khusus :

(1) Kapal perang, beacukai, patrol

(2) Kapal *survey* : *hydrografi, meteorology, oceanografi*

(3) Kapal kerja : *salvage*, kapal keruk, perambuan

5) Dari jenis geladaknya :

a) Kapal geladak rata (*flush deck*)

b) Kapal tiga pulau (*three island ship*)

c) Kapal dengan anjungan panjang (*long long bridge ship*)/ kapal geladak sumur (*well deck ship*)

d) Kapal dengan geladak sumur dengan geladak dibelakang anjungan ditinggikan (*ship with raised quarter deck*)

e) Kapal dengan geladak tenda (*awning or spar deck ship*)

f) Kapal geladak shelter (*shelter deck ship*)

g) Kapal geladak shelter tertutup (*closed shelter deck ship*)

h) Kapal dengan kamar mesin dibelakang.

4. Charter Kapal

Dapat disimpulkan bahwa carter kapal merupakan kegiatan sewa menyewa ruang kapal berdasarkan waktu atau perjalanan dari pemilik kapal (shipowner) kepada perusahaan yang membutuhkan ruang kapal (charterer).

a. Jenis – jenis charter kapal

1) Jenis Charter Utama

Menurut (Selasdini & Sumali, 2018) Dalam kegiatan ini terdapat tiga bentuk utama yaitu :

a) *Time charter party*

Dalam charter jenis ini, pemilik kapal bertanggung jawab memberikan pelayanan untuk jangka waktu tertentu atau untuk periode *trip* tertentu melalui Nakhoda dan kru untuk mengangkut muatan pada kapalnya oleh atau atas nama charterer. Pembayaran upah oleh penyewa disebut sewa (*hire*) dan dihitung dalam

proporsi waktu selama charterer menggunakan kapalnya dan didasarkan pada *Summer Dead Weight Capacity* serta dibayar tiap bulan di muka.

Dalam charter ini, biaya yang ditanggung pemilik kapal umumnya adalah:

- (1) Upah nakhoda dan *crew* kapal
- (2) Biaya maintenance dan repair dan minyak pelumas
- (3) Biaya survei dan asuransi kapal dan sebagainya

Biaya yang ditanggung charterer meliputi :

- (1) Biaya bahan bakar
- (2) Disbursement pelabuhan
- (3) Biaya bongkar muat
- (4) Air ketel, air minum dan sebagainya

b) *Voyage charter party*

Pada charter jenis ini pemilik kapal bertanggung jawab untuk mengangkut muatan atas nama kapal pada satu atau beberapa pelayaran/voyage sehingga juga dapat disebut *Dead Weight Charter*.

Charterer wajib melengkapi muatan yang disepakati dan membayar ongkos angkut yang biasanya dihitung menurut jumlah tonase muatan atau kadang-kadang borongan (*lump sum*). Dengan demikian charterer dapat menggunakan seluruh atau sebagian ruang muat sesuai kesepakatan yang ditentukan. Kedua pihak juga harus sepakat tentang jalur pelayaran yang telah dilakukan.

c) *Bare boat* atau *demis charter*

Pada dua jenis charter terdahulu ship owner tetap sebagai pemilik kapal dan memberikan pelayanannya melalui nakhoda dan kru. Pada jenis charter ini, kepemilikan dan pengawasannya diserahkan pada charterer untuk jangka waktu tertentu. Konsekuensinya, nakhoda dan kru kapal menjadi pembantu dari charterer, yang mengambil tanggung jawab manajemen, operasi dan navigasi kapal.

Harga sewa didasarkan pada *Summer Dead Weight Capacity* yang pembayaran di muka tiap awal bulan pemakaian kapal. Biaya yang ditanggung charterer:

- (1) Biaya eksploitasi kapal
- (2) Biaya reparasi dan survei
- (3) Biaya asuransi kapal

Dalam pengoperasiannya, charterer dapat menyewakan kembali kapal-nya kepada pihak ke tiga sehingga charterer (Pihak II) dapat bertindak sebagai pemilik kapal yang biasa disebut *disponent owners*. Charterers (pihak III) tidak perlu bertanggung jawab kepada pemilik kapal aslimya (pihak I), tetapi cukup kepada *disponent owners*.

2) Pengembangan Bentuk Charter Lainnya

a) *Trip Time Charter*

Charter kapal untuk satu kali perjalanan atau lebih yang didasarkan pada waktu. Charterer dapat menggunakan kapal untuk mengangkut muatannya sendiri atau menyewakan ruang muatnya kepada *shipper* lain secara *time charter* atau *voyage charter*.

b) *Voyage Charter/Space Charter*

Sewa-menyewa ruangan kapal untuk satu kali pelayaran atau lebih. Biaya sewa ruang tidak beda dengan ongkos angkut (*freight*) didasarkan pada jumlah muatan yang telah disepakati. Rute pelayaran harus sesuai kesepakatan. Charterer dapat menggunakan seluruh atau sebagian ruang muat untuk mengangkut muatannya sendiri maupun menyewa kannya pada orang lain.

c) *Trip Voyage Charter*

Sewa-menyewa ruangan kapal untuk satu kali pelayaran. Charterer dapat menggunakan seluruh atau sebagian ruang muat untuk mengangkut muatannya sendiri maupun menyewakannya pada orang lain. Rute pelayaran harus sesuai kesepakatan.

Pada umumnya charter jenis ini digunakan oleh pengusaha yang melakukan perdagangan antar pulau maupun antar negara yang menggunakan incoterm FOB, atau C & F maupun CIF.

d) *Berth Charter*

Berth charter adalah bagian dari *voyage charter* ketika jumlah muatannya yang diangkut ditentukan saat kapal ada di dermaga, jika charterer tidak berhasil memenuhi jumlah muatan yang disepakati maka dia dikenakan *Dead Freight*. Sistem ini jarang digunakan.

e) *Deadweight Charter*

Tidak beda dengan *resage charter*, apakah charterer dapat memenuhi muatan atau tidak, charter freight harus dibayar sesuai kesepakatan yang telah ditetapkan.

f) *Gross Charter*

Gross charter merupakan bagian dari *voyage charter*, dengan biaya pelabuhan, *stevedore*, tally dan biaya lain menjadi tanggung jawab pemilik kapal.

g) *Net Charter*

Kebalikan dari *gross charter* dengan biaya-biaya pelabuhan menjadi beban charterer. Biaya tetap kapal dan bunkers menjadi tanggungan pemilik kapal.

h) *Clean Charter*

Pemilik kapal hanya menanggung komisi untuk *chartering brokers (brokerage)* tanpa *address commission*. *Address commission* adalah return commission dari pemilik kapal kepada charterer atas freight yang dibayarkan besarnya 2,5% dari freight bersih. Jika menggunakan *free of address* maka *address commission* ditiadakan.

i) *Lumpsum Charter*

Charterer menyewa sebagian atau seluruh ruang kapal dengan jumlah uang tertentu dan tetap (lumpsum). Biaya tersebut tetap dibayarkan pada saat muatan penuh atau tidak. Bentuk lumpsum ini sering digunakan oleh perusahaan pelayaran liner service. Dalam perdagangan antar-pulau maupun antar-negara yang pengangkutannya melalui lautan sampai dengan 2/3 permukaan

buni, pengusaha umumnya memilih *voyage charter* sehingga muncul berbagai pengembangan *voyage charter*.

b. Memilih Jenis Charter

1) Jenis Menurut Pemilik Kapal

a) Pemilik Kapal Trampoer

Bagi pemilik kapal trampoer dalam melepaskan kapalnya untuk di charter dalam bentuk *time charter* atau *voyage charter* didasarkan pada kecenderungan harga pasar pada saat itu. Jika kecenderungan harga pasar naik, pemilik kapal trampoer akan memilih kapalnya di charter secara *voyage charter*. Akan tetapi, jika kecenderungan harga pasar charter menurun maka pemilik kapal trampoer lebih suka kapalnya dilepas dalam bentuk *time charter* karena dia tidak akan mengalami kerugian pada saat harga pasar charter kapal terus menurun.

b) Pemilik Kapal Liner

Mengingat pelayaran pada kapal liner ini berada pada daerah yang tetap dan kontinu, dia harus merawat dengan baik para pelanggannya di setiap pelabuhan yang dituju. Oleh sebab itu, jika permintaan ruang muatan di daerah pelayarannya meningkat yang mengakibatkan perlunya penambahan kapal, pemilik kapal liner harus mempelajari dengan cermat kecenderungan meningkatnya muatan tersebut.

Apabila meningkatnya muatan berlangsung hanya untuk jangka waktu pendek dan hanya karena *peak time* saja, penambahan kapal bisa didapat dengan sewa *voyage charter*. Akan tetapi, jika meningkatnya permintaan ruang muat untuk jangka waktu lama atau cenderung meningkat selamanya, pemilik kapal liner akan memilih sewa kapal dalam bentuk *time charter* atau bahkan mengadakan armada baru dengan membeli kapal.

2) Jenis Menurut Pemilik Muatan

Dalam memilih jenis charter, pemilik muatan atau shipper mempunyai pemikiran yang berlawanan dengan pemilik kapal *trampoer* (liar), karena jika harga charter kapal cenderung meningkat

maka *shipper* akan memilih *time charter* dan jika harga sewa menurun maka *shipper* akan memilih *voyage charter*.

Bagi *shipper* yang memiliki muatan dengan frekuensi pelayaran tetap dengan jumlah muatan yang banyak akan memilih *time charter*, akan tetap jika frekuensinya rendah maka dia memilih *voyage charter*.

c. Pihak Charter Kapal

Adapun pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian carter kapal atau sering disebut dengan charter party yaitu sebagai berikut:

1) *Shipowner* (pemilik kapal)

Menurut (Selasdini & Sumali, 2018) pemilik kapal atau pengusaha kapal yang menyewakan ruangan kapalnya.

2) *Chartering broker*

Menurut (Selasdini & Sumali, 2018) wakil pemilik kapal yang membantu menawarkan kapal principalnya untuk disewakan oleh *charterer*.

3) *Charterers*

Menurut (Selasdini & Sumali, 2018) adalah pihak yang memerlukan ruangan kapal atau pemilik muatan (*shippers*)

4) *Chartering agents*

Menurut (Selasdini & Sumali, 2018) merupakan wakil *shippers* yang membantu *shippers* mencari ruang muat.

5. On Hire dan Off hire

Penyebab terjadinya *off hire* kapal yaitu sebagai berikut:

- a. Mesin kapal mengalami kerusakan
- b. Mesin derek/*crane* mengalami kerusakan, palka tidak dapat dibuka maupun ditutup
- c. Kerusakan lain yang menyebabkan kapal tidak dapat memberikan jasa kepada *charterer*
- d. Abk mogok kerja
- e. Kapal ditahan penguasa karena kesalahan ship owner/nakhoda

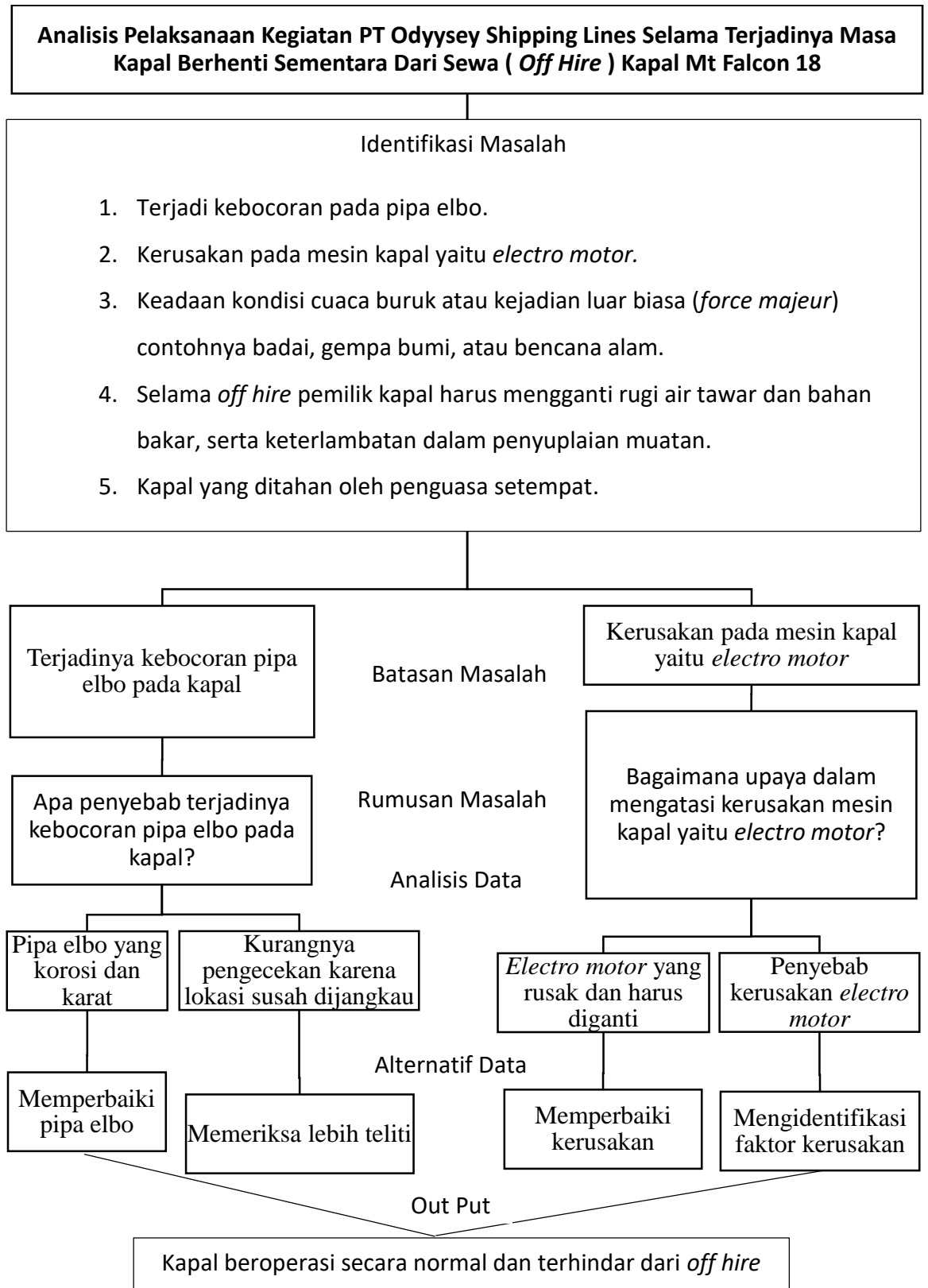
Selama *off hire*, *charterer* tidak wajib membayar sewa kapal, *off hire* biasanya berlaku setelah 24 jam kemudian. Hal-hal yang membatalkan *off hire*:

- a. Kapal tidak dapat memasuki/ meninggalkan pelabuhan karena air laut surut
- b. Buruh pelabuhan mogok kerja
- c. Kekacauan yang terjadi di pelabuhan sehingga kapal tidak dapat masuk pelabuhan
- d. Kapal ditahan karena kesalahan *charterer*

Off Hire

Berarti sewa charter tidak ada atau tidak diperhitungkan selama suatu jangka waktu yang disebabkan oleh hal-hal selama satu jangka waktu tertentu yang disebabkan oleh hal-hal tertentu, selama jangka waktu mana *pencharter* dan dikenakan sewa carter.

C. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu penelitian

Penulis menentukan waktu penelitian saat penulis melakukan praktek darat di PT Odyssey Shipping Lines yang di tempuh penulis selama kurang lebih 6 (enam) bulan terhitung mulai 2 Februari 2023 sampai dengan 31 Juli 2023. Penelitian ini dilakukan di perusahaan pelayaran yaitu di PT Odyssey Shipping Lines, yang beralamatkan di gedung Equity Tower lantai 43 unit F-G jalan Jendral Sudirman Kav. 52-53 SCBD Lot 9, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan, DKI Jakarta, ID 12190.

2. Tempat dan profil penelitian

Adapun tempat perusahaan PT Odyssey Shipping Lines yaitu:

Alamat : Gedung Equity Tower lantai 43 unit F-G Jl. Jendral Sudirman
Kav.52-53 SCBD Lot 9, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan, DKI
Jakarta 12190.

No. Telp : (+62 21 5152330)

Fax : (+62 21 5152331)

B. METODE PENDEKATAN

Menurut (Creswell, 2021) Penelitian kualitatif adalah penelitian yang digunakan untuk meneliti masalah manusia dan sosial.

Menurut (Moleong, 2016) penelitian untuk memahami fenomena yang dialami oleh subjek penelitian seperti perilaku, persepsi, motivasi, tindakan-

tindakan dan lain-lain, secara holistik dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, dalam konteks khusus yang memanfaatkan metode alamiah.

Menurut (Sugiyono, 2022) metode penelitian kualitatif merupakan metode penelitian yang berlandaskan filsafat *post positivisme* atau *enterpretif*, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, di mana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan observasi, wawancara, dokumentasi), data yang diperoleh cenderung data kualitatif, analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif bersifat untuk memahami makna, memahami keunikan, mengkonstruksi fenomena, dan mengemukakan hipotesis.

Berdasarkan literatur yang peneliti paparkan sebelumnya, maka metode pendekatan yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode kualitatif. Pendekatan penelitian kualitatif ini menekankan pada penilaian pembangunan naratif atau deskripsi tekstual atas fenomena yang terjadi. Penulis mencoba memberikan pemecahan untuk setiap faktor masalah yang ada serta memberikan saran yang baik di dasarkan atas teori maupun pengetahuan yang didapatkan penulis sumber informasi dan refrensi yang ada

C. SUMBER DATA

Menurut (Sujarweni, 2018) sumber data adalah subjek dari mana asal data penelitian itu diperoleh. Maka sumber data yang ada dalam penelitian adalah faktor yang sangat penting, sebab subjek data yang didapatkan harus memiliki informasi yang jelas dan detail mengenai pengambilan (darimana data dapat diperoleh) dan pengolahan data.

Sumber data terbagi menjadi dua yaitu:

1. Data primer

Menurut (Fuadah, 2021) merupakan sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data.

Menurut (Jaenudin, A; Harli, E dan Ramdhan, V, 2021) Data premier adalah hasil dari observasi dan wawancara dari narasumber yang berkaitan, sedangkan data sekunder peneliti menggunakan teknik pengumpulan data-data pembelajaran atau membaca pendapat para ahli.

Data primer dalam penyusunan skripsi ini yaitu data yang didapat secara langsung dari sumbernya, yang diperoleh dengan observasi secara langsung pada objek penelitian yang diteliti selama penulis melaksanakan praktek darat, yaitu dengan cara memahami dengan tujuan memperoleh data-data yang kongkrit.

Adapun data primer dalam penelitian ini adalah :

- a. Wawancara terhadap narasumber
- b. Observasi atau pengamatan secara langsung.

Dengan ini penulis melakukan pengamatan secara langsung selama melaksanakan praktek darat di PT Odyssey Shipping Lines.

2. Data sekunder

Menurut (Sugiyono, 2022) data sekunder ialah sumber yang tidak langsung dimana memeri data untuk peneliti, data tersebut didapatkan dari sumber yang bisa memberikan dukungan penelitian seperti dari literatur dan dokumentasi. Peneliti mendapatkan data sekunder dari penelitian terdahulu, artikel, jurnal dan buku, situs internet, serta informasi lainnya yang berkaitan dengan penelitian.

Menurut (Ellis, 2022) data sekunder adalah analisis, interpretasi, dan deskripsi dari suatu kejadian yang bertujuan memberikan akses informasi dan konteks.

Data sekunder ini merupakan data yang sifatnya penunjang dari data primer, sebagai penguat atau penambahan bukti dari data primer seperti buku-buku refrensi, literatur, data-data dari internet dan bacaan yang berkaitan dengan pelaksanaan penelitian.

Pada penelitian ini data skunder yang digunakan oleh peneliti adalah :

- a. Arsip-arsip yang terkait dengan masalah penelitian.
Peneliti memperoleh data-data terkait dari data operasional di PT Odyssey Shipping Lines.
- b. Literasi yang terkait permasalahan penelitian
Peneliti memanfaatkan buku-buku pendukung maupun data-data dari internet terkait permasalahan yang diangkat

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan data merupakan suatu proses yang penting dalam mendapatkan data pada penelitian. Data yang digunakan dalam penyusunan skripsi ini didasarkan pada fakta-fakta yang dialami penulis dalam melakukan praktek darat, kemudian dari semua data dan fakta yang ada menjadi bahan persiapan penulisan skripsi ini. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan penulis ialah:

1. Teknik observasi

Menurut (Khasanah, 2020) Observasi adalah mengemukakan observasi merupakan sebuah pengamatan secara langsung terhadap suatu objek yang ada di lingkungan baik itu yang sedang berlangsung atau masih dalam tahap yang meliputi berbagai aktivitas perhatian terhadap suatu kajian objek yang menggunakan pengindraan. Dan merupakan dari suatu tindakan yang dilakukan secara sengaja atau sadar dan juga sesuai urutan.

Menurut (Kurniawan, 2016) metode observasi adalah teknik pengumpulan data yang tujuannya untuk melakukan pengamatan terhadap berbagai fenomena/situasi/kondisi yang terjadi.

Menurut (Sugiyono, 2016) terdapat dua jenis observasi berdasarkan peran peneliti:

a. Observasi Berperan Serta (Partisipan Observation):

Dalam observasi ini, peneliti secara aktif terlibat dalam situasi atau kegiatan yang diamati. Peneliti berinteraksi dengan subjek yang diamati dan menjadi bagian dari kegiatan tersebut.

b. Observasi Nonpartisipan:

Dalam observasi ini, peneliti tidak terlibat secara langsung dalam situasi yang diamati. Peneliti bertindak sebagai pengamat yang hanya mengamati kegiatan atau fenomena yang terjadi tanpa intervensi.

Dengan kata lain, observasi adalah metode yang digunakan untuk mengamati secara langsung suatu fenomena atau kondisi dengan tujuan mendapatkan informasi yang akurat. Observasi dapat dilakukan dengan mengikuti urutan atau tahapan tertentu, dan melibatkan perhatian terhadap objek atau situasi yang menjadi fokus pengamatan.

Penulis menggunakan teknik observasi secara non partisipan dimana penulis bertindak hanya mengamati kegiatan atau fenomena.

2. Teknik komunikasi langsung

Menurut (Saroso, 2017) wawancara adalah salah satu alat yang paling banyak digunakan untuk mengumpulkan data penelitian kualitatif. Wawancara memungkinkan peneliti mengumpulkan data yang beragam dari responden dalam berbagai situasi dan konteks.

Menurut (Kriyanto, 2007) ada beberapa jenis wawancara yang ditemukan, yaitu ;

a. Wawancara Pendahuluan

Pada wawancara jenis ini, tidak ada sistematika tertentu, tidak terkontrol, informal, terjadi begitu saja, tidak di organisasi atau terarah. Pada dasarnya wawancara ini bertujuan untuk membangun konfidensi periset pada informannya (respondennya). Dalam riset kualitatif, jenis wawancara ini berguna dalam upaya menciptakan rapport (kepercayaan informan pada periset)

b. Wawancara Terstruktur (*Structured Interview*)

Wawancara jenis ini dikenal juga sebagai wawancara sistematis atau wawancara terpimpin. Pertanyaan yang akan diajukan kepada responden sudah disusun secara sistematis, biasanya mulai dari yang mudah menuju yang lebih kompleks.

Wawancara jenis ini, biasanya digunakan pada riset kuantitatif, misalnya survei, sebagai data tambahan pertanyaan dalam kuesioner.

c. Wawancara Semistruktur (*Semistructured Interview*)

Pada wawancara semi struktur ini, pewawancara biasanya mempunyai daftar pertanyaan tertulis tapi memungkinkan untuk menanyakan pertanyaan – pertanyaan secara bebas yang terkait dengan permasalahan. Wawancara ini dikenal pula dengan nama wawancara terarah atau wawancara bebas terpimpin.

d. Wawancara Mendalam (*Depth Interview*)

Wawancara mendalam adalah salah satu cara mengumpulkan data atau informasi dengan cara langsung bertatap muka dengan informan agar mendapatkan data lengkap dan mendalam. Wawancara ini

dilakukan dengan frekuensi tinggi (berulang-ulang) secara intensif. Karena itu disebut juga wawancara intensif (*intensive-interview*). Biasanya menjadi alat utama pada riset kualitatif yang dikombinasikan dengan observasi partisipan.

Dengan demikian penulis menggunakan teknik wawancara semistruktur kepada staff dibidang operasional yang berkaitan dengan *off hire* nya kapal. Karna wawancara dilakukan dengan bebas tetapi masih pada jalur permasalahan yang ada akan ditanyakan dan sudah menyiapkan beberapa pertanyaan terlebih dahulu.

3. Studi pustaka

Menurut (Jaya, 2020a) studi kepustakaan (*library research*) penelitian dilakukan dengan cara menelaah dan mempelajari berbagai literatur (buku-buku, jurnal, peraturan undang-undang, dan lain-lain).

Menurut (Darmalaksana, 2020) bahwa tahap penelitian studi pustaka dilaksanakan dengan menghimpun sumber kepustakaan, baik primer maupun skunder.

Peneliti mendapatkan referensi dalam penulisan skripsi ini dari perpustakaan Amirullah Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran dan juga melalui jurnal-jurnal online yang diharapkan mampu mendapatkan informasi yang mendukung dan berhubungan dengan pokok permasalahan.

4. Studi dokumentasi

Menurut (Fuad & Sapto, 2013) dokumentasi merupakan salah satu sumber data skunder yang diperlukan dalam sebuah penelitian.

Menurut (Fitrah & Luthfiah, 2017) Dokumentasi adalah sumber data yang digunakan untuk melengkapi penelitian, baik berupa sumber tertulis, film gambar, dan karya-karya monumental yang semuanya itu memberikan informasi bagi proses penelitian.

Dapat diambil kesimpulan bahwa dokumentasi adalah sumber data skunder yang diperlukan dalam penelitian. Dokumentasi melibatkan penggunaan berbagai jenis sumber, seperti sumber tertulis, film gambar, dan karya-karya monumental. penggunaan dokumentasi sebagai sumber data dapat melengkapi dan memperkaya hasil penelitian.

Dalam penelitian ini penulis memperoleh data dokumentasi berupa dokumen-dokumen dari objek penelitian yang menyangkut topik penyebab

terjadinya *off hire* kapal-kapal dari sumber PT Odyssey Shipping Lines termasuk kru di atas kapal.

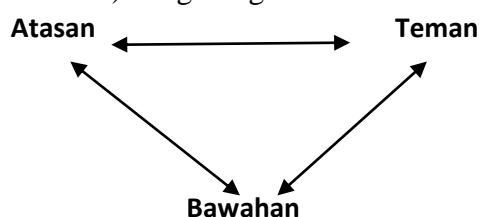
Teknik pengumpulan data ini diperlukan juga teknik pemeriksaan keabsahan data, menurut (Jaya, 2020) mengatakan bahwa dalam penelitian kualitatif uji keabsahan data sangat diperlukan untuk menentukan standar kebenaran data dari hasil penelitian yang telah dilakukan. Untuk mendapatkan tingkat kepercayaan atau kebenaran hasil penelitian, ada berbagai cara yang dapat dilakukan salah satunya adalah Analisis Triangulasi, menurut (Moleong, 2016) triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain, untuk keperluan pengecekan dan sebagai data pembanding terhadap data itu.

Teknik keabsahan data ini bertujuan untuk memastikan apakah data yang diperoleh pada saat pengumpulan data di lapangan benar dan dapat dipercaya bahwa data tersebut relevan dengan masalah yang diteliti, maka diperlukan pengujian keabsahan data.

Menurut (Sugiyono, 2017) menjelaskan tiga jenis triangulasi dalam memvalidasi data yaitu triangulasi sumber, triangulasi teknik, dan triangulasi waktu. Berikut penjelasan tiga jenis triangulasi:

1. Triangulasi sumber

Untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber. Data yang diperoleh dianalisis oleh peneliti sehingga menghasilkan suatu kesimpulan selanjutnya dimintakan kesepakatan (*member check*) dengan tiga sumber data.



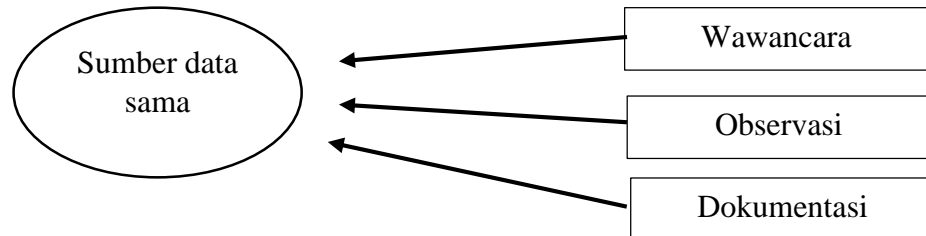
Gambar 3. 1 Triangulasi Sumber

Sumber: Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D

2. Triangulasi teknik

Triangulasi ini menguji kredibilitas dengan cara mengecek data pada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Misalnya untuk mengecek data bisa melalui wawancara, observasi, dokumentasi. Maka peneliti melakukan diskusi untuk memastikan data mana yang dianggap benar atau

mungkin semuanya benar karena darisudut pandang yang berbeda. Misalnya data diperoleh dengan wawancara, kemudian dicek dengan observasi atau dokumentasi, teknik ini memastikan untuk mendapatkan data yang dianggap benar.



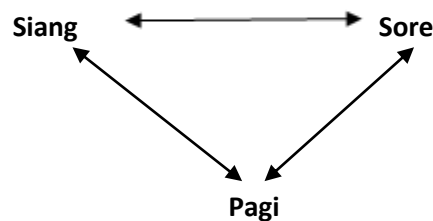
Gambar 3. 2 *Triangulasi Teknik*

Sumber: Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D

3. Triangulasi waktu

Waktu juga sering mempengaruhi kredibilitas data. Triangulasi waktu menguji kredibilitas dengan cara melakukan pengecekan dengan observasi, wawancara, atau teknik lain dalam waktu atau situasi berbeda, maka dilakukan secara berulang-ulang sehingga sampai menemukan kepastian data.

Dari data diatas penulis menggunakan triangulasi teknik karena penulis mengumpulkan beberapa data yaitu dengan menggunakan teknik observasi, wawancara, dan juga dokumentasi.



Gambar 3. 3 *Triangulasi Waktu*

Sumber: Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Menurut (Sugiyono, 2016) Analisis data merupakan proses mencari serta menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam

pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari dan membuat kesimpulan sehingga dapat mudah dipahami oleh diri sendiri dan orang lain.

Penulis menggunakan analisis deskriptif, menurut (Sugiyono, 2017) Analisis deskriptif adalah metode yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas.

Beberapa tahapan model analisis menurut (Miles, M. B; Huberman, A. M dan Saldana, J 2014) melalui empat tahap, yakni pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan:

1. Pengumpulan data

Tahap pertama dalam model ini adalah pengumpulan data. Pada tahap ini, peneliti mengumpulkan data dari berbagai sumber yang relevan dengan topik penelitian. Data dapat berupa teks, gambar, audio, atau materi lain yang berkaitan. Metode pengumpulan data dapat beragam, termasuk wawancara, observasi, studi dokumen, atau analisis arsip. Penulis akan menggunakan pengumpulan data seperti wawancara, gambar, studi pustaka selama praktek di PT Odyssey Shipping Lines.

2. Reduksi data

Setelah data terkumpul, langkah berikutnya adalah reduksi data. Pada tahap ini, peneliti menyederhanakan data dengan cara mengurutkan, menyaring, dan mengidentifikasi pola atau temuan penting. Ini membantu peneliti untuk mengidentifikasi inti dari data yang relevan dan bermakna.

3. Penyajian data

Tahap berikutnya adalah penyajian data. Di sini, peneliti mengorganisir hasil reduksi data secara sistematis untuk disajikan kepada pembaca atau pemirsa. Penyajian data dapat dilakukan melalui tabel, grafik, diagram, atau narasi deskriptif. Hal ini bertujuan agar temuan yang diungkapkan dapat dipahami dengan jelas dan komprehensif.

4. Penarikan kesimpulan

Tahap terakhir adalah penarikan kesimpulan. Pada tahap ini, peneliti mengevaluasi temuan yang telah diungkapkan melalui analisis data dan menarik kesimpulan yang relevan.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Profil perusahaan

a. Sejarah Singkat Perusahaan

PT Odyssey Shipping Lines merupakan perusahaan swasta yang didirikan pada tahun 2007 dan merupakan perusahaan group yang tergabung dalam Patin Resources Group. PT Odyssey Shipping Lines yang menjalankan kegiatan usahanya dalam bidang pelayaran, sebagai penyedia jasa angkutan dan transportasi laut yang di carter oleh PT Pertamina. Kapal milik PT Odyssey Shipping Lines yang di carter oleh PT Pertamina mengangkut muatan BBM (Bahan Bakar Minyak) yaitu seperti: premium, pertalite, pertamax, minyak tanah, minyak solar, minyak diesel, minyak bakar seperti; avtur, bio solar dan bio fuel.

Perusahaan berdiri berdasarkan Surat Izin Usaha Perusahaan Laut (SIUPAL) Nomor: BXXXIV-280/AT.54 tanggal 07 april 2008 tentang pembentukan PT Odyssey Shipping Lines (PT. OSL) terhitung sejak tanggal 07 april 2008.

PT Odyssey Shipping Lines memiliki 4 *Motor Tanker* (MT) berkapasitas 2000 – 4000 DWT, 3 *Self Propeller Oil Barge* (SPOB) berkapasitas 2000 – 2250 DWT, 3 Tugboat (TB) berkapasitas 500 DWT, 2 tongkang minyak berkapasitas 1000 – 2000 DWT. Salah satu objek dalam penelitian ini adalah kapal MT Falcon 18.

Berorientasi pada kepentingan pelanggan merupakan suatu hal yang menjadi komitmen PT Odyssey Shipping Lines agar dapat berperan

dalam memberikan nilai tambah bagi kemajuan dan kesejahteraan bangsa Indonesia. Upaya perbaikan dan inovasi sesuai tuntutan kondisi global merupakan salah satu komitmen PT Odyssey Shipping Lines dalam setiap kiprahnya menjalankan peran strategis dalam perekonomian nasional.

PT Odyssey Shipping Lines memiliki visi dan misi yaitu, visi “Untuk membuat perusahaan pelayaran nasional menjadi pilihan utama pelanggan sebagai penyedia sarana pengangkutan laut dan logistik bertaraf internasional”. Sedangkan misi “Perusahaan yang menyediakan sarana logistik dan pengangkutan laut dunia perniagaan di era globalisasi dan untuk mendukung aspirasi negara untuk menjadi sebuah negara maritim yang utama”.

PT Odyssey Shipping Lines menggunakan landasan yang kokoh dalam menjalankan visi dan misi perusahaan dengan menerapkan tata nilai perusahaan yang sesuai dengan *standar global best practice*, serta dengan mengusung tata nilai perusahaan yang telah dimiliki dan dipahami oleh seluruh unsur perusahaan. Keenam tata nilai tersebut adalah:

1) *Clean*

Dikelola secara profesional, menghindari benturan kepentingan, tidak mentoleransi suap, menjunjung tinggi kepercayaan dan integritas, berpedoman pada asas-asas tata kelola korporasi yang baik.

2) *Competitive*

Mampu berkompetisi dalam skala regional maupun internasional, mendorong pertumbuhan melalui investasi, membangun budaya sadar biaya dan menghargai kinerja.

3) *Confident*

Percaya diri bahwa perusahaan ini berperan penting dalam pembangunan ekonomi nasional, dan membangun kebanggaan bangsa, dan akan menjadi perusahaan yang berperan dalam ekonomi dunia.

4) *Customer Focus*

Berorientasi pada kepentingan pelanggan dan berkomitmen untuk memberikan pelayanan yang terbaik kepada pelanggan.

5) *Commercial*

Menciptakan nilai tambah dengan orientasi komersial, mengambil keputusan berdasarkan prinsip-prinsip bisnis yang sehat.

6) *Capable*

Dikelola oleh pemimpin dan pekerja yang profesional dan memiliki talenta dan penguasaan teknis tinggi, berkomitmen dalam membangun kemampuan riset dan pengembangan.

PT Odyssey Shipping Lines sebagai sebuah perusahaan pelayaran yang memiliki dan mengoperasikan kapal, berfokus mengutamakan kualitas untuk mencapai kesempurnaan dalam pengoperasian kapal dengan mengutamakan aspek keselamatan serta perlindungan terhadap lingkungan.

Untuk mencapai hal tersebut PT Odyssey Shipping Lines telah menentukan tujuan dan arah, di mana secara komersial mengutamakan pemenuhan kebutuhan dan keinginan pelanggan, penetapan kebijakan perusahaan serta prosedur-prosedur yang dibuat untuk mencapai operasi yang efisien dan efektif, aman bagi manusia, kapal dan barang/muatan serta memperhatikan perlindungan secara menyeluruh terhadap lingkungan.

b. Lokasi Perusahaan

Adapun keterangan dan lokasi dari PT Odyssey Shipping Lines (PT. OSL) Jakarta Selatan adalah sebagai berikut:

Alamat : Gedung Equity Tower 43th floor suits F-G Jl.
Jend.Sudirman Kav.52-53 Lot. SCBD Jakarta Selatan
12190

No. Telp : (+62 21 5152330)

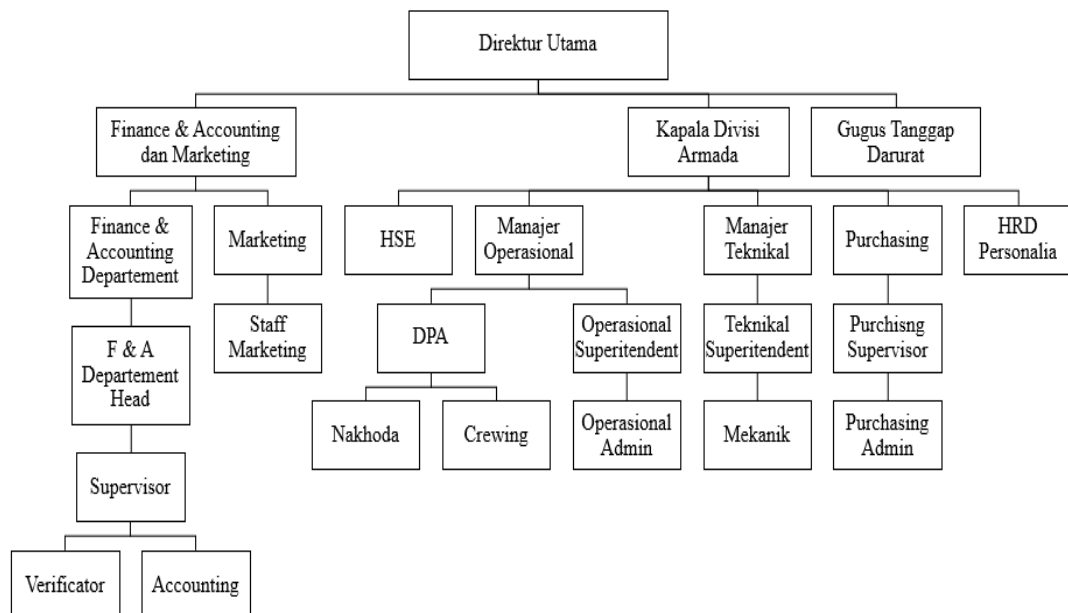
Fax : (+62 21 5152331)

c. Struktur Organisasi

PT Odyssey Shipping Lines memiliki struktur organisasi yang dibuat untuk menunjukkan hubungan formal dimana di dalam struktur organisasi ditetapkan antara lain mengenai pembagian, pengelompokan, pengkoordinasian, pembatasan tanggung jawab serta wewenang dari

setiap divisi, dan juga untuk menghindari ke keliruan dalam pelaksanaan tugas dan tanggung jawab pada setiap divisi.

Struktur organisasi merupakan suatu susunan dan hubungan antara tiap bagian serta posisi yang ada pada organisasi atau perusahaan dalam menjalankan kegiatan operasional untuk mencapai tujuan yang di harapkan dan di inginkan. Struktur organisasi menggambarkan dengan jelas pemisahan kegiatan pekerjaan antara yang satu dengan yang lain dan bagaimana hubungan aktivitas dan fungsi dibatasi. Dalam struktur organisasi yang baik harus menjelaskan bahwa hubungan wewenang siapa melapor kepada siapa, jadi ada satu pertanggung jawaban apa yang akan di kerjakan.



Gambar 4. 1 Struktur Organisasi PT Odyssey Shipping Lines

Sumber : Arsip PT Odyssey Shipping Lines

Secara garis besar tugas dan tanggung jawab dari masing-masing bagian organisasi perusahaan PT Odyssey Shipping Lines, antara lain sebagai berikut: (ISM Code PT Odyssey Shipping Lines)

1) Direktur Utama

Bertindak sebagai pemimpin dan koordinator dalam mengurus perusahaan PT Odyssey Shipping Lines yang memiliki tugas dan kewajiban sebagai berikut:

- a) Mutu Perusahaan, termasuk Sistem Manajemen Keselamatan secara menyeluruh.
- b) Menyediakan sumber daya dan sarana/prasarana yang diperlukan untuk pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan.
- c) Memonitor dan evaluasi perkembangan bisnis usaha, baik kondisi saat ini maupun mendatang dalam rangka pengembangan usaha.
- d) Mengawasi dan mengendalikan anggaran biaya.
- e) Mengadakan pertemuan dengan para Manajer dan staf kantor serta mengambil tindakan atas saran mereka untuk kemajuan operasi secara menyeluruh.
- f) Memperkenalkan Kebijakan dan Prosedur yang akan meningkatkan usaha dan pelayanan jasa PT Odyssey Shipping Lines kepada semua rekanan.
- g) Memimpin Rapat Tinjauan Manajemen

2) *Finance & Accounting* dan *Marketing*

a) *Finance & Accounting*

Peran dan tanggung jawab tim keuangan PT Odyssey Shipping Lines antara lain:

- (1) Melakukan pengaturan keuangan perusahaan.
- (2) Melakukan penginputan semua transaksi keuangan ke dalam program SAP (*System Application and Processing*).
- (3) Melakukan transaksi keuangan perusahaan.
- (4) Melakukan pembayaran kepada *supplier*.
- (5) Berhubungan dengan pihak internal maupun eksternal terkait aktivitas keuangan perusahaan.
- (6) Mengontrol aktivitas keuangan/transaksi keuangan perusahaan.
- (7) Membuat laporan mengenai aktivitas keuangan perusahaan.
- (8) Menerima dokumen dari *vendor internal* maupun *external*.

b) *Marketing*

Peran dan tanggung jawab tim *marketing* PT Odyssey Shipping Lines antara lain:

- (1) Melakukan riset untuk menentukan harga.
- (2) Memahami dan mencukupi kebutuhan konsumen.
- (3) Memberikan pelayanan terbaik untuk konsumen.
- (4) Membuat strategi dan perencanaan produk.
- (5) Membuat strategi pemasaran produk

3) Kepala Divisi Armada

Kepala Divisi Armada memiliki kewajiban melakukan pengembangan dan mengatur Sumber Daya Manusia di kapal, dan membawahi divisi operasional, *purchasing*, teknikal, dan, personalia diantaranya adalah kegiatan pengembangan SDM, *recruitment* pegawai, pengurusan sertifikat, serta pengurusan gaji kru di kapal.

4) Gugus Tugas Keadaan Darurat

Bertugas sebagai pembantu Direktur Utama apabila terjadi masalah atau insiden tidak terduga.

5) HSE (*Health Safety and Enviroment*)

- a) Melakukan identifikasi serta pemetaan dari potensi bahaya yang berpeluang terjadi di lingkungan kerja.
- b) Membuat dan memelihara dokumen terkait K3.
- c) Membuat suatu gagasan berkaitan dengan program K3.
- d) Melakukan evaluasi kemungkinan atau peluang insiden kecelakaan yang dapat terjadi.
- e) Menjadi penghubung antara regulasi pemerintah dan kebijakan perusahaan.

6) Manajer Operasional

Operasional mengemban fungsi perencanaan dan kendali operasional kapal-kapal (Armada Niaga) milik perusahaan dan kapal-kapal yang dicarter, pada trayek pelayaran (*service route*) yang ditetapkan, sesuai dengan kebijaksanaan yang digariskan oleh Direktur Utama. Dipimpin oleh seorang Manager Operasi yang bertanggung jawab langsung kepada Direktur Utama dan mempunyai tugas, kewajiban serta wewenang sebagai berikut:

- a) Menyusun rencana pengoperasian kapal-kapal dengan pendekatan dan berpedoman pada efisiensi dan efektifitas waktu maupun biaya
 - b) Membuat *Balance Voyage Account* setiap gerakan kapal sebagai masukan untuk rencana perusahaan kapal.
 - c) Menangani dan menyelesaikan dokumen muatan.
 - d) Memonitor dan mengendalikan gerakan/kegiatan kapal dalam pelayaran.
 - e) Memonitor dan mengendalikan kegiatan bongkar dan muat di pelabuhan.
 - f) Menangani dan menyelesaikan klaim di bidang kargo.
 - g) Menangani urusan pelabuhan dan *disbursement* kapal.
 - h) Merencanakan, mempersiapkan dan menangani proses carter.
 - i) Membuat perhitungan biaya carter kapal untuk keperluan pembayaran atau penagihan.
 - j) Membuat laporan bulanan, triwulan dan tahunan tentang *In & Out Bound Lifting* setiap kapal dan *Balance Voyage Account*.
 - k) Memberikan respon dan dukungan kepada kapal dalam situasi darurat.
 - l) Menghitung dan merencanakan kebutuhan bunker (bahan bakar) sesuai trayek yang ditentukan (yang akan ditempuh), minyak pelumas, air tawar, makanan dan kebutuhan operasional lainnya.
- 7) Manajer Teknikal

Divisi Teknik adalah pelaksana pembinaan teknis serta kesiapan operasional kapal, baik milik maupun carter beserta perlindungan asuransinya. Dipimpin oleh seorang Manager Teknik yang bertanggung jawab kepada Direktur Utama dan mempunyai tugas, kewajiban serta wewenang sebagai berikut:

- a) Menyelenggarakan program pemeliharaan terencana bagi kapal-kapal milik dan perbaikan darurat.
- b) Berhubungan dengan Badan Klasifikasi, Syahbandar, pihak galangan serta pihak luar lainnya dalam rangka pemeliharaan/perbaikan kapal.
- c) Secara teknis merencanakan tindakan perbaikan darurat untuk mampu meningkatkan kesiapan kapal pada waktu yang ditetapkan.

- d) Mengarahkan dan mengawasi persiapan kapal untuk berlayar dan pekerjaan bongkar muat.
- e) Mengusahakan kesiapan dukungan logistik kapal dapat terlaksana secara tepat waktu, tempat serta mutu dan jumlah.
- f) Mengusahakan kesiapan/kelengkapan dokumen klaim untuk *Hull & Machinery*.

8) *Purchasing*

Purchasing bertanggung jawab kepada manager teknik dan mempunyai kewajiban dan wewenang untuk memproses *supply store* dan suku cadang berdasarkan perhitungan permintaan kapal dan membuat laporan bulanan penggunaan suku cadang dan perlengkapan setiap kapal.

9) HRD dan Personalia

HRD dan Personalia mengelola SDM pada hal-hal yang terkait administratif yang mengatur hubungan antara perusahaan dan karyawannya. Termasuk di dalamnya pinjaman karyawan, absensi, pencatatan cuti tahunan, *filling* dokumen dan rekrutmen. Bertugas menyeleksi calon kru kapal, pelatihan dan pengenalan perusahaan kepada kru dan memfasilitasi kru yang akan *on-board*.

10) DPA (*Designated Person Ashore*)

DPA (*Designated Person Ashore*) orang yang bertanggung jawab untuk menjamin bahwa semua persyaratan dalam Sistem Manajemen Keselamatan

dimengerti, diterapkan dan dipertahankan. DPA bertanggung jawab kepada Direktur Utama dalam hal:

- a) Membuat dan melaksanakan rencana internal audit tahunan Sistem Manajemen Keselamatan pada semua departemen dan kapal.
- b) Implementasi dan mempertahankan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan secara efektif dan mendokumentasikan semua aktivitas yang berkaitan dengan Sistem Manajemen Keselamatan.
- c) Menyelidiki terjadinya ketidaksesuaian yang dilaporkan bersama dengan Nakhoda kapal dan manajemen senior di darat.

- d) Memastikan bahwa Nakhoda dan seluruh personil yang terkait benar-benar menguasai Sistem Manajemen Keselamatan.
- e) Membuat program dan mengadakan pertemuan pengkajian sistem dan membuat catatannya untuk kemudian mendistribusikan hasil pertemuan kepada semua departemen yang terkait dan kapal serta memantau pelaksanaan *corrective action*-nya
- f) Melakukan koordinasi dengan Nakhoda mengenai persoalan yang rutin mengenai Sistem Manajemen Keselamatan.
- g) Mengidentifikasi persyaratan pelatihan dengan personil darat dan laut yang terlibat dengan Sistem Manajemen Keselamatan.
- h) Memonitor ketidaksesuaian yang terjadi dan memastikan bahwa tindakan perbaikan/pencegahan telah dilakukan dengan baik.
- i) Berhubungan dengan pihak *External Auditor* ISM Code.
- j) Bertanggung jawab kepada Tim Tanggap Darurat.
- k) Mengadakan pelatihan yang berkaitan dengan aspek keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan.
- l) Mengkoordinir Rapat Komite Keselamatan setiap 3 (tiga) bulan sekali dan Rapat *Management Review* minimal 1 (satu) kali setahun.
- m) Menjadwalkan dan melaksanakan Latihan Tim Tanggap Darurat di kantor sesuai jadwal yang telah ditetapkan, minimal sekali dalam setahun.

11) Nakhoda

Nakhoda mempunyai wewenang dan tanggung jawab untuk membuat keputusan atau tindakan yang mendesak di kapal, demi kepentingan keselamatan kapal, awak kapal dan untuk perlindungan lingkungan hidup, meskipun bertentangan dengan peraturan tertulis dari perusahaan.

12) *Crewing*

Crewing merupakan bagian dari perusahaan pelayaran, yang bertanggung jawab mempersiapkan semua syarat seorang pelaut sebelum berangkat ke atas kapal, serta melakukan koordinasi dengan pihak kapal agar jadwal *crew change* berlangsung tepat waktu.

2. Alur kejadian

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan atau fakta yang terjadi pada saat melakukan praktek di PT Odyssey Shipping Lines selama enam bulan yaitu mengenai *off hire* kapal MT Falcon 18. Penulis akan menyampaikan data yang berkaitan dengan skripsi ini.

Kelancaran pengoperasian kapal tidak luput dari sarana dan prasarana yang mendukung serta fasilitas diatas kapal. Terjadinya kerusakan dan ketidaksiapan kapal mengakibatkan kapal dapat mengalami *off hire* dan perlu diperbaiki demi kelancaran operasional kapal. Timbulnya *off hire* pada kapal akan menghambat kinerja dan tidak dapat menjalankan tugas dan jasa kepada pencarter dengan segera karena terjadi kendala yang membutuhkan waktu juga untuk pengerjaan perbaikan.

Pada saat melakukan praktek darat di PT Odyssey Shipping Lines selama enam bulan dibagian operasional. Penulis mengamati salah satu kapal milik PT Odyssey Shipping Lines ini mengalami *off hire* atau berhenti dari sewa yaitu kapal MT Falcon 18, kapal ini di charter oleh PT Pertamina untuk membawa muatan yang berisi minyak biosolar di Pelabuhan Wayame, Ambon. Pada tanggal 12 Mei 2023 saat kapal MT Falcon sedang sandar untuk loading di dermaga 1 *Intergrated Terminal* Wayame, Ambon. Pada jam 17.30 *local time (LT) oiler* yang sedang berdinas jaga mendengar bilges alarm berbunyi segera mengecek pada area kamar mesin dan ditemukan bahwa terdapat genangan air yang bersumber dari pipa elbow yang bocor.

Adapun pipa elbow tersebut adalah salah satu pipa untuk air pendingin mesin induk, setelah melihat kejadian tersebut oiler jaga segera melaporakn kepada Masinis (*Enginer*), sementara masinisi melakukan tindakan untuk mencegah kebocoran semakin membesar dan melapor kepada Nakhoda.

Mengetahui kondisi yang ada dari laporan masinis seerta mengecek kondisi di kamar mesin maka Nakhoda segera memutuskan untuk lepas sandar (*cass off*) dari jetty atau terminal integrate 1 wayame. Setelah berkomunikasi dengan pihak pihak terkait (*loading master/* kepanduan) diputuskan kapal akan segera dikeluarkan dari jetty.

Pada jam 18.00 *local time pilot on board* (pandu naik kapal), jam 18.12 *tug boat* herlin 17 tiba untuk menarik kapal 18.24 kapal berhasil lepas atau *cass off* dari jetty dan diarahkan menuju ke tempat berlabuh yang aman.

Dalam hal ini kegiatan mengantar muatan terhambat akibatnya merugikan perusahaan dan pencharter. Hal ini terjadi karena pipa elbo yang bocor, masalah seperti ini dapat dicegah dengan cara perbaikan dan juga perawatan.

Dari penelitian yang ada didapatkan temuan temuan penelitian sehubungan terjadinya *off hire* kapal sebagai berikut:

a. Terjadinya kebocoran pada pipa elbo

Penulis akan menjelaskan bagaimana terjadinya kebocoran kapal pada pipa elbo. Pada tanggal 12 Mei 2023 saat kapal MT Falcon sedang sandar untuk loading di dermaga 1 *Intergrated Terminal* Wayame, Ambon. Pada jam 17.30 *local time (LT)* *oiler* yang sedang berdinas jaga mendengar bilges alarm berbunyi dan segera mengecek pada area kamar mesin kemudian ditemukan bahwa terdapat genangan air yang berasal dari pipa elbow yang bocor. Pipa elbow tersebut adalah salah satu pipa yang fungsinya untuk air pendingin mesin induk. Setelah melihat kejadian tersebut *oiler* jaga segera melapor pada Masinis (*Enginer*), sementara masinis melakukan tindakan untuk mencegah kebocoran semakin membesar dan melapor kepada Nakhoda. Nakhoda yang telah mengetahui kejadian tersebut segera memutuskan untuk lepas sandar (*cass off*) dari jetty atau terminal.



Gambar 4. 2 Pipa Elbo Yang Mengalami Korosi

Sumber : Arsip PT Odyssey Shipping Lines

Hal ini menyebabkan beberapa *electro motor* terkena air. Pihak kapal memanggil pihak galangan untuk memompa menggunakan pompa darat agar air keluar kapal dan kemudian memanggil class surveyor untuk memeriksa kapal bagian mana yang terjadi kebocoran. Setelah dilakukan

pengecekan ternyata kebocoran kapal ini diakibatkan oleh pipa elbo yang rusak karena korosi atau karat. Letak pipa elbo yang susah dijangkau ini membuat pengecekan sedikit terhambat karena menunggu air surut.

b. Kerusakan mesin kapal yaitu *electro motor*

Penulis akan menjelaskan alur dari kerusakan pada mesin kapal yaitu elmot atau *electro motor*. Saat kapal mengalami kebocoran karena kerusakan pipa elbo akibat mengalami korosi, air laut masuk ke dalam kapal dan berdampak pada elmot atau *electro motor* yang terkena oleh air laut. Kemudian kapal sandar di tempat yang aman yang ditarik oleh kapal pandu pihak galangan meneluarkan air laut yang masuk dan terkena mesin *electro motor* dengan menggunakan 2 mesin pompa darat. Setelah air di pompa keluar kemudian *Electro motor* juga terkena dengan lumur yang ikut terbawa dari pipa elbo yang korosi ini, hal ini dapat mengakibatkan *electro motor* tidak bisa digunakan beroperasi.



Gambar 4. 3 Electro Motor

Sumber : Arsip PT Odyssey Shipping Lines

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan deskripsi data diatas tentang fakta yang terjadi di atas kapal, maka dapat dianalisis penyebabnya sebagai berikut:

1. Terjadinya kebocoran pada pipa elbo

Faktor utama kebocoran adalah korosi pada pipa elbo merupakan permasalahan serius yang tidak bisa diabaikan. Faktor ini menjadi penyebab utama kebocoran kapal, membawa konsekuensi fatal bagi keselamatan jiwa, kelancaran operasi, dan kerugian finansial. Paparan air laut yang kaya mineral dan udara lembab selama bertahun-tahun secara perlahan dapat mengikis lapisan baja, membuatnya rapuh dan rentan bocor. Pengecekan dan perawatan pada pipa elbo kadang terhambat karena letak pipa elbo yang sulit dijangkau. Tekanan tinggi saat kapal dimuat dengan biosolar juga menjadi faktor air masuk lebih cepat meningkatkan risiko kebocoran.

Kurangnya perawatan dan pemeriksaan rutin karena letak dari pipa elbo yang susah dijangkau serta ketidakpedulian terhadap kondisi pipa dapat berakibat fatal, membahayakan jiwa para ABK dan penumpang, serta melumpuhkan operasional kapal. Agar pelaksanaan kegiatan perawatan berjalan secara efisien (berdaya guna) dan efektif (berhasil guna), maka harus ditunjang manajemen yang baik, rasional, obyektif dan mengacu pada tujuan yang ingin di capai. Maka sudah selayaknya jika sistem pengawasan terhadap perawatan alat-alat keselamatan di atas kapal harus dibenahi secara cepat dan tepat terutama mengenai alat-alat keselamatan jiwa di laut. Pengawasan yang baik harus di lakukan secara menyeluruh, baik dari segi pekerjaan dan peralatan, prosedur kerja maupun dari segi personil.

Oleh karena itu, upaya pencegahan korosi pada pipa elbo harus menjadi prioritas utama. Implementasi program pengecekan dan pemeliharaan yang ketat, termasuk penggantian pipa yang rapuh, merupakan langkah krusial dalam menjaga keselamatan dan keandalan kapal.

2. Kerusakan mesin kapal yaitu *electro motor*

Kerusakan yang terjadi pada elmot atau *electro motor* ini karena terkena oleh air laut, sehingga *electro motor* yang terkena oleh air laut ini harus dibersihkan dan juga di periksa untuk melihat apakah *electro motor* ini masih berfungsi jika masih bisa digunakan tidak perlu diganti yang baru.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Penerapan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang diberlakukan oleh pihak perusahaan menjadi pendorong kinerja bagi seluruh kinerja dalam memenuhi tugas yang diberikan.

Pekerjaan yang dilakukan oleh kontraktor dan nahkoda dalam melakukan pemesanan serta menyiapkan daftar perbaikan suku cadang harus memperhatikan beberapa hal untuk dapat dikerjakan oleh kontraktor. Seperti :Pekerjaan yang dilaksanakan oleh kontraktor:

- a. Jenis pekerjaan yang ditetapkan sebagai pekerjaan kontraktor
 - 1) Pekerjaan yang membutuhkan pengetahuan dan kemahiran teknis khusus dari pabrik pembuat.
 - 2) Peralatan navigasi, perlengkapan radio, *governor* mesin induk dan mesin pembangkit listrik, switchboard dan sebagainya.
 - 3) Pekerjaan yang menyangkut kesulitan teknis.
 - 4) Sistem poros (*propeller shaft seal, propeller shaft bearing*), pekerjaan pada tempat ketinggian, pekerjaan yang harus dilakukan diatas dock (sea valve dan sea chest, dan sebagainya).
 - 5) Pekerjaan yang mempunyai keterbatasan waktu.
- b. Hal hal yang dicatat dalam lembar permintaan perbaikan.

Nahkoda harus memasukan hal hal berikut pada lembar permintaan perbaikan yaitu:

 - 1) Rincian perbaikan.
 - 2) Nama perlengkapan, rentang pekerjaan (untuk ukuran, siapkan lampiran gambar), tingkat pentingnya pekerjaan, bagian mana yang perlu diganti.
 - 3) Alasan permintaan perbaikan.
 - 4) Gambar dari kerusakan, isi, tingkat dan sebab kerusakan pengaruhnya terhadap operasi dan sebagainya.

Kebutuhan untuk penyelesaian pekerjaan, apakah dibutuhkan peralatan khusus atau tidak. Lembar permintaan perbaikan dari kapal harus ditanda tangani oleh Nakhoda. Bagian yang membutuhkan waktu lama untuk pengadaannya agar diminta sedini mungkin, dengan memperhatikan jadwal waktu pelaksanaan perbaikan.

c. Pengesahan penyelesaian perbaikan.

Nakhoda harus meminta kepala departemen kapal untuk mengesahkan penyelesaian pekerjaan. Kemudian harus memastikan bahwa tanggal penyelesaian pekerjaan dan nama kapal dicantumkan pada lembar serah terima pekerjaan dikerjakan oleh kontraktor. Nakhoda juga menandatangani dokumen tersebut.

d. Permintaan suku cadang dan perbekalan.

e. Nakhoda memastikan bahwa setiap permintaan suku cadang yang dikirim dari kapal, diparaf oleh personil penanggung jawab pada masing-masing departemen sebelum ditanda tangani oleh Nakhoda. Penanggung jawab pada setiap departemen harus menentukan jumlah permintaan yang cukup, memastikan standar yang dapat dipakai, spesifikasi dari suku cadang, mencantumkan data inventaris (barang yang baru dan yang direkondisi yang ada didalam store) dan memberi paraf pada permintaan suku cadang tersebut.

Selain penerapan sop yang telah diberlakukan oleh perusahaan terhadap seluruh komponen staff kerja, terdapat penyebab permasalahan yang telah penulis paparkan. oleh karena itu, penulis akan memberikan pembahasan dari solusi permasalahan tersebut, seperti berikut :

1. Terjadinya kebocoran pada pipa elbo

Kebocoran pipa elbo pada kapal merupakan permasalahan serius yang dapat berakibat fatal bagi keselamatan jiwa, kelancaran operasi, dan kerugian finansial. Korosi yang diakibatkan oleh paparan air laut dan udara lembab menjadi faktor utama penyebab kebocoran. Oleh karena itu, upaya pencegahan dan kebocoran pipa elbo menjadi aspek krusial dalam industri maritim.

a. Memperbaiki pipa elbo yang rusak

Memperbaiki pipa elbo yang rusak bila kerusakan tidak parah bisa melakukan perbaikan dengan penambalan menggunakan las dan penambalan dengan lem besi (lem yang terdiri dari 2 komponen yang jika dicampur akan dapat mengeras seperti besi).

b. Mengganti pipa elbo dengan kualitas yang lebih baik

Penerapan material yang tahan dari korosi atau karat ini sangat berguna bagi pipa elbo yang selalu terkena air dan lokasinya ditempat yang lembab. Hal ini memiliki manfaat penting, contohnya :

1) Umur Pakai yang Lebih Panjang

Material ini tidak mudah rusak oleh lingkungan, memperpanjang usia peralatan dan struktur.

2) Biaya Pemeliharaan yang Lebih Rendah

Mengurangi frekuensi dan biaya perawatan serta penggantian komponen yang terkorosi.

3) Keandalan dan Keselamatan

Menjamin keandalan dan keselamatan, terutama dalam industri kritis seperti minyak, gas, kimia, dan maritim.

4) Kinerja yang Konsisten

Mempertahankan integritas struktural dan performa sistem secara optimal.

5) Efisiensi Operasional

Meminimalkan gangguan akibat perbaikan atau penggantian komponen, meningkatkan efisiensi operasional.

6) Lingkungan yang Lebih Bersih

Mengurangi risiko kontaminasi lingkungan dari partikel logam yang terkorosi.

Secara keseluruhan, penggunaan material yang tahan korosi meningkatkan efisiensi, keselamatan, dan keberlanjutan dalam berbagai aplikasi industri dan infrastruktur. Selain itu mengoptimalkan ketebalan pipa dapat dicapai dengan menggunakan pipa elbo yang memiliki ketebalan lebih besar, yang dirancang untuk meningkatkan ketahanan terhadap tekanan tinggi dan abrasi, sehingga memperpanjang umur pakai dan mengurangi frekuensi perawatan.

c. Melakukan pengecekan dan pemeliharaan rutin

Korosi pada pipa elbo bisa disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk paparan konstan terhadap air laut, kelembaban, dan kondisi lingkungan yang keras. Karena pipa elbo sering kali berada di tempat-tempat yang sulit diakses, seperti ruang mesin atau area lain yang terbatas, pengecekan visual dan fisik menjadi sangat menantang. Kurangnya akses ini

menyebabkan pengecekan rutin sering terabaikan, yang pada akhirnya memungkinkan korosi berkembang tanpa terdeteksi.

Berikut adalah solusinya:

- 1) Jadwal Pengecekan dan Pemeliharaan Rutin yang Ketat:
 - a) Penjadwalan Pengecekan: Atur jadwal pengecekan ketat dan teratur, terutama pada komponen rentan korosi di lingkungan laut. Pengecekan bisa dilakukan mingguan, bulanan, atau sesuai kebutuhan kapal.
 - b) Checklist Pengecekan: Buat checklist pengecekan mendetail untuk memeriksa setiap aspek pipa elbo, termasuk tanda-tanda korosi, kebocoran, dan kerusakan mekanis.
- 2) Penggunaan Alat dan Teknologi Pengecekan Modern:
 - a) Kamera Endoskopi: Gunakan untuk pengecekan visual area sulit dijangkau, mengambil gambar atau video kondisi internal pipa elbo.
 - b) Robot Pengecekan: Robot bergerak melalui sistem perpipaan dan area sempit, dilengkapi kamera dan sensor korosi untuk data real-time.
 - c) *Ultrasonic Thickness Gauges*: Ukur ketebalan dinding pipa elbo untuk mendeteksi penipisan akibat korosi.
 - d) Thermography: Gunakan kamera inframerah untuk mendeteksi perubahan suhu di sekitar pipa elbo, indikasi kebocoran atau korosi.
- 3) Pelatihan Personil:
 - a) Pelatihan Inspektor: Latih personil untuk menggunakan alat-alat modern dan menginterpretasikan data, mengenali tanda-tanda korosi awal, dan prosedur pelaporan.
 - b) Kesadaran Korosi: Adakan pelatihan berkala tentang pentingnya deteksi dini dan pencegahan korosi bagi seluruh personil pemeliharaan kapal.
- 4) Dokumentasi dan Pelacakan:
 - a) Rekaman Pengecekan: Dokumentasikan hasil pengecekan secara detail, simpan dalam sistem yang mudah diakses, mencakup tanggal pengecekan, temuan, tindakan, dan rekomendasi.

- b) Pelacakan Korosi: Gunakan perangkat lunak manajemen pemeliharaan untuk melacak perkembangan korosi dan merencanakan penggantian pipa sebelum terjadi kegagalan serius.

Dengan mengimplementasikan langkah-langkah tersebut, risiko kebocoran pada pipa elbo dapat dikurangi, memastikan keselamatan dan keandalan operasional kapal.

2. Kerusakan mesin kapal yaitu *electro motor*

Memulihkan fungsi *electro motor* yang terkena air laut dengan cara yang aman dan efektif, serta meminimalisir risiko kerusakan lebih lanjut. Dengan cara sebagai berikut:

a. Pembongkaran dan pembersihan *electro motor*

Membersihkan *electro motor* yang terkena air laut bukan hanya tindakan pencegahan, tetapi juga merupakan langkah penting untuk memulihkan fungsi, mencegah kerusakan lebih lanjut, meningkatkan keselamatan, menjaga efisiensi operasi kapal, dan memperpanjang usia pakai *electro motor*.

Oleh karena itu, penting untuk segera membersihkan *electro motor* yang terkena air laut dengan mengikuti langkah-langkah yang tepat dan aman. Berikut adalah cara pembersihannya panduan sederhana:

Tabel 4. 1 Pembongkaran dan Pembersihan *Electro Motor*

1	Langkah 1: Buka <i>Electro motor</i>	<p>a) Lepaskan penutup dan casing <i>electro motor</i> dengan hati-hati.</p> <p>b) Catat urutan pelepasan baut.</p>
2	Langkah 2: Keringkan Air Laut	<p>a) Gunakan kain lap dan penyerap untuk mengeringkan air laut.</p> <p>b) Gunakan kompresor angin (jika perlu) untuk mengeluarkan air laut di celah kecil.</p>

3	Langkah 3: Bersihkan komponen Internal	a) Gunakan larutan pembersih khusus elektronik dan sikat halus. b) Bilas dengan air murni (opsional) dan keringkan dengan kain lap. c) Periksa tanda-tanda kerusakan pada komponen internal.
4	Langkah 4: Pasang Kembali <i>Electro motor</i>	a) Pastikan semua komponen kering. b) Pasang kembali komponen internal dengan hati-hati. c) Pasang kembali penutup dan casing electro motor.

Sumber : Panduan Lengkap Perawatan dan Perbaikan Electro Motor

- b. Melakukan perawatan pada *electro motor* sesuai *Planned Maintenance System* (PMS)

Planned Maintenance System (PMS) adalah sistem perawatan kapal yang dilakukan secara terus menerus atau berkesinambungan terhadap peralatan dan perlengkapan agar kapal selalu dalam keadaan laik laut dan siap operasi. Melakukan perawatan rutin yang terjadwal dan sesuai dengan *Planned Maintenance System* (PMS) harus menunjuk pada pedoman pekerjaan atau perawatan yang harus dilakukan. Dengan begitu PMS merupakan sistem perawatan yang dilakukan terhadap permesinan dan peralatan lainnya di kapal secara terencana dan bersinambung, menunjuk dari pembuatan awalnya, masing- masing untuk menghindari terjadinya kerusakan yang dapat menghambat kelancaran beroperasinya kapal. Sehingga tujuan dari kegiatan perawatan dan perbaikan kapal yaitu kegiatan yang dilakukan secara terus menerus atau berkesinambungan

terhadap peralatan dan perlengkapan agar kapal selalu dalam keadaan laik laut dan siap operasi. Kapal harus melaksanakan PMS yang telah di buat oleh perusahaan dan selalu melaporkan hasil setiap selesai melakukan PMS.

D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

1. Terjadinya kebocoran pada pipa elbo

a. Memperbaiki pipa elbo yang rusak

1) Penambalan dengan las

a) Kelebihan :

- (1) Kekuatan: lasan yang kuat dan tahan lama dapat menahan tekanan tinggi dan getaran pada pipa elbo.
- (2) Ketahanan: lasan tahan terhadap korosi dan kerusakan akibat air laut.

b) Kekurangan :

- (1) Biaya: pengelasan dapat menjadi metode perbaikan yang lebih mahal dibandingkan dengan metode lain.
- (2) Risiko kebakaran: pengelasan dapat menimbulkan risiko kebakaran jika tidak dilakukan dengan hati-hati.

2) Penambalan dengan lem besi (lem dua komponen)

a) Kelebihan :

- (1) Kesederhanaan: mudah digunakan dan tidak memerlukan keterampilan khusus.
- (2) Biaya: lebih murah dibandingkan dengan pengelasan.

b) Kekurangan :

- (1) Kekuatan: lem besi tidak sekuat las dan mungkin tidak dapat menahan tekanan tinggi dan getaran pada pipa elbo.
- (2) Ketidakpermanenan: lem besi mungkin tidak memberikan solusi permanen untuk kebocoran pipa elbo dan mungkin perlu diulang secara berkala.

b. Mengganti pipa elbo dengan kualitas yang lebih baik

Kelebihan :

- 1) Umur pakai yang lebih panjang: penggunaan material tahan korosi seperti stainless steel, aluminium, atau plastik khusus maritim dapat memperpanjang usia pakai pipa elbo secara signifikan.
- 2) Biaya pemeliharaan yang lebih rendah: mengurangi frekuensi dan biaya perawatan serta penggantian pipa elbo yang rapuh akibat korosi.
- 3) Efisiensi operasional: meminimalkan downtime dan gangguan operasional akibat kebocoran pipa elbo.

Kekurangan :

- 1) Biaya awal yang lebih tinggi: biaya material dan pemasangan pipa elbo tahan korosi umumnya lebih mahal dibandingkan material standar.
- 2) Perubahan desain: terkadang diperlukan perubahan desain minor pada sistem perpipaan untuk mengakomodasi pipa elbo baru.
- 3) Waktu pemasangan: proses pemasangan pipa elbo baru mungkin memerlukan waktu downtime yang singkat.

c. Melakukan pengecekan dan pemeliharaan rutin

Kelebihan :

- 1) Pencegahan dini: mendeteksi tanda-tanda korosi dan kerusakan pada pipa elbo pada tahap awal, memungkinkan tindakan pencegahan dan perbaikan yang tepat waktu.
- 2) Meminimalisir risiko kebocoran: mengurangi kemungkinan kebocoran pipa elbo yang dapat menyebabkan kerusakan serius pada *electro motor* dan peralatan lainnya.
- 3) Memperpanjang usia pakai pipa elbo: perawatan dan perbaikan tepat waktu dapat membantu memperpanjang usia pakai pipa elbo dan menunda penggantian.
- 4) Meningkatkan keselamatan: memastikan pipa elbo dalam kondisi aman dan mengurangi risiko kecelakaan.

Kekurangan :

- 1) Membutuhkan komitmen jangka panjang: membutuhkan komitmen untuk melakukan pengecekan dan pemeliharaan rutin secara konsisten.
- 2) Biaya operasional: membutuhkan biaya tambahan untuk alat-alat pengecekan, suku cadang, dan tenaga kerja terampil.

- 3) Ketergantungan pada personel terlatih: membutuhkan personel yang terlatih untuk melakukan pengecekan dan pemeliharaan dengan benar.
- 4) Kemungkinan kelewatan: terdapat kemungkinan tanda-tanda korosi awal terlewatkan jika pengecekan tidak dilakukan dengan cermat.

2. Kerusakan mesin kapal yaitu *electro motor*

a. Pembongkaran dan pembersihan *electro motor*

Kelebihan :

- 1) Memulihkan fungsi: membersihkan *electro motor* dari air laut dan residu garam dapat membantu mengembalikan fungsi motor dan mencegah kerusakan lebih lanjut.
- 2) Mencegah kerusakan lebih lanjut: korosi dan kerusakan pada komponen internal *electro motor* dapat dicegah dengan membersihkannya secara menyeluruh.
- 3) Memperpanjang usia pakai *electro motor*: dengan membersihkan dan merawat *electro motor* secara teratur, anda dapat memperpanjang usia pakainya dan menghemat biaya penggantian.

Kekurangan :

- 1) Biaya tambahan: membutuhkan biaya tambahan untuk alat-alat pembersih, suku cadang, dan tenaga kerja terampil.
- 2) Proses yang kompleks: membongkaran dan membersihkan *electro motor* membutuhkan keahlian teknis, alat-alat yang tepat, dan waktu yang lama.
- 3) Risiko kerusakan: jika tidak dilakukan dengan hati-hati, proses pembongkaran dan pembersihan dapat menyebabkan kerusakan lebih lanjut pada *electro motor*.

b. Melakukan perawatan pada *electro motor* sesuai *Planned Maintenance System* (PMS)

Kelebihan :

- 1) Meningkatkan keselamatan: pms memastikan kondisi kapal selalu laik laut, meminimalisir risiko kecelakaan.
- 2) Menghemat biaya: perawatan preventif lebih murah daripada perbaikan mendadak akibat kerusakan besar.

- 3) Mencegah kerusakan: perawatan terjadwal meminimalisir kerusakan dini dan memperpanjang usia pakai komponen.

Kekurangan :

- 1) Beban kerja tambahan: kru kapal mungkin memiliki beban kerja tambahan untuk melaksanakan tugas-tugas pms.
- 2) Biaya awal: implementasi pms memerlukan investasi awal untuk pelatihan, dokumentasi, dan sistem pendukung.

E. PEMECAHAN MASALAH

Setelah dilakukan evaluasi terhadap setiap alternatif pemecahan masalah dapat ditentukan alternative mana yang paling tepat untuk dipilih sebagai pemecahan masalah, setelah memperhatikan situasi dan kondisi dari subjek penelitian. Pemecahan masalah yang tepat pada masalah tersebut adalah:

1. Terjadinya kerusakan pada pipa elbo

Dari hasil evaluasi alternative pemecahan masalah terjadinya kebocoran kapal karena pipa elbo yang mengalami korosi penulis mengambil pemecahan masalah dengan mengganti kualitas pada pipa elbo dengan material tahan korosi dan pipa elbo yang memiliki ketebalan yang lebih besar merupakan solusi efektif untuk mengatasi masalah korosi dan karat pada pipa elbo. Hal ini memberikan manfaat yang signifikan dalam hal umur pakai, biaya, keandalan, kinerja, efisiensi, dan kelestarian lingkungan.

2. Kerusakan mesin kapal yaitu *electro motor*

Dari hasil evaluasi *alternative* pemecahan masalah terjadinya kerusakan pada mesin kapal yaitu *electro motor* karena terkena oleh air laut. Penulis mengambil pemecahan masalah yaitu melakukan perawatan pada *electro motor* sesuai dengan PMS yang sudah dibuat oleh perusahaan. PMS adalah solusi efektif untuk menjaga keandalan kapal, menghemat biaya, meningkatkan keselamatan, dan memenuhi regulasi. Implementasi yang tepat dan berkelanjutan adalah kunci utama untuk memaksimalkan manfaat PMS dan untuk meminimalisir kerusakan pada mesin *electro motor*.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan dari masalah – masalah yang terjadi pada kapal MT Falcon 18 yaitu kebocoran pada kapal akibat pipa elbo yang mengalami korosi dan masalah yang kedua yaitu kerusakan pada mesin kapal yaitu *electro motor*. Sesuai hasil analisis dan pemecahan masalah yang sudah dijabarkan pada bab sebelumnya. Maka penulis akan memberikan kesimpulan mengenai permasalahan diatas sebagai berikut:

1. Terjadinya kebocoran pada pipa elbo

Kebocoran pada pipa elbo yang rusak karena mengalami korosi hal ini disebabkan kurangnya pengawasan dan juga pemeliharaan rutin pada pipa elbo. Pipa elbo yang mengalami korosi ini akibat dari paparan air laut dan udara lembab. Air laut yang masuk kedalam ruang mesin menyebabkan mesin *electro motor* terkena air laut. Pipa elbo yang telah rusak ini diganti dengan pipa yang baru dan memiliki kualitas yang lebih daripada pipa elbo yang sebelumnya. Selain itu pemeliharaan rutin dan juga pengecekan harus dilaksanakan agar tidak lagi ada kebocoran pipa elbo akibat korosi yang tidak terdeteksi.

2. Kerusakan mesin kapal yaitu *electro motor*

Kerusakan yang terjadi pada elmot atau *electro motor* ini karena terkena oleh air laut, disebabkan oleh rusaknya pipa elbo yang mengalami korosi, sehingga *electro motor* yang terkena oleh air laut ini harus dibersihkan dan juga di periksa untuk melihat apakah *electro motor* ini masih berfungsi. Setelah mengetahui *electro motor* ini masih berfungsi maka yang dilakukan agar

mesin *electro motor* agar tetap beroperasi sesuai dengan fungsinya yaitu dengan cara melakukan perawatan berkala atau melakukan PMS gunanya untuk menjaga kapal, meningkatkan keselamatan kapal serta awak kapal.

B. SARAN

Berdasarkan hasil kesimpulan penelitian, maka penulis memberikan sedikit saran, saran yang penulis sampaikan yaitu sebagai berikut:

1. Terjadinya kebocoran pada pipa elbo

Sebaiknya pihak perusahaan memberikan jadwal pengawasan serta jadwal pemeliharaan rutin pada pipa elbo secara rutin. Maka kru diatas kapal wajib menjalankan jadwal pengawasa serta jadwal pemeliharaan pada pipa elbo sesuai dengan jadwal dan tugas kerja yang telah di berikan oleh perusahaan.

2. Kerusakan mesin kapal yaitu *electro motor*

Kru diatas kapal melakukan perawatan terhadap mesin *electro motor* secara rutin dengan mendokumentasikan kegiatan perawatan *electro motor* tersebut, gunanya untuk laporan perawatan kapal. Laporan ini dilakukan sebagai laporan bulanan yang harus dilaporkan atau dikirim ke staff operasional perusahaan sesuai waktu yang telah diberikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Azzahra, F. W. N. (2021). *Analisis Penyebab Terjadinya Off Hire Kapal-Kapal di PT Odyssey Shipping Lines (Studi Kasus pada Kapal SPOB Seagull 351, TB Albatross 5, dan SPOB Seagull 202)*. POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG.
- Creswell, J. W. (2021). *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*. Pustaka Pelajar.
- Darmalaksana. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif: Panduan Praktis bagi Peneliti Pemula*. Penerbit Salemba Humanika.
- Deitiana, T. (2012). *Manajemen Operasional Strategi dan Analisa*. Mitra Wacana Media.
- Ellis, T. J. (2022). *Research Methods in Applied Linguistics*. Bloomsbury Publishing.
- Firmansyah. (2018). *Manajemen: Teori, Konsep, dan Aplikasi*. PT. Raja Grafindo Persada.
- Fitrah, M., & Luthfiyah. (2017). *Metodologi Penelitian (Penelitian Kualitatif, Tindakan Kelas, & Studi Kasus)*. CV Jejak.
- Fuad, A., & Sapto, W. (2013). *Metode Penelitian Kualitatif*. UMM Press.
- Fuadah. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif: Panduan Praktis bagi Mahasiswa*. Deepublish.
- Heizer, J., & Render, B. (2009). *Operations Management: Sustainability and Supply Chain Management*. Pretince Hall.
- Heizer, J., Render, B., & Munson, C. (2017). *Principles of Operations Management: Sustainability and Supply Chain Management*. Pearson Prentice Hall.
- Hery. (2016). *Manajemen: Teori, Konsep, dan Aplikasi*. PT. Raja Grafindo Persada.
- Jaenudin, A., Harli, E., & Ramdhan, V. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif: Pendekatan Praktis dalam Riset Manajemen dan Pendidikan*. Prenada Media Group.
- Jaya. (2020). *Metode Penelitian: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan Penelitian Gabungan*. PT. Raja Grafindo Persada.
- Jaya, I. M. L. M. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif: Teori, Penerapan dan Riset Nyata*. Anak Hebat Indonesia.
- Kartini, E. (2012). *Bangunan Kapal*. K-Media.

- Khasanah, U. (2020). *Pengantar Mikroteaching*. CV Budi Utama.
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang pasal 453 ayat (1).
- Kriyanto, R. (2007). *Teknis Praktis Riset Komunikasi*. Kencana Prenada Media Group.
- Kuntjoro, D. T. (2013). *Operasional Kapal*.
- Kurniawan, A. W. (2016). *Metodologi Penelitian: Panduan Penelitian untuk Penulisan Skripsi, Tesis, dan Disertasi Ilmu Komunikasi*. Rajawali Pres.
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldana, J. (2014). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook*. Sage Publications.
- Moleong, L. J. (2016). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT. Remaja Rosdakarya.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2023 Tentang Pelaksanaan Konvensi Internasional Untuk Keselamatan Jiwa Di Laut Beserta Amandemennya., (2023).
- Reid, R. D., & Sandres, N. R. (2013). *Operations Management: An Integrated Approach*. John Wiley & Sons.
- Sarinah dan Mardalena. (2017). *Manajemen: Teori, Konsep, dan Aplikasi*. Erlangga.
- Saroso, P. S. (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT Raja Grafindo Persada.
- Satori, D., & Komariyah, S. (2014). *Analisis Pengungkapan Corporate Social Responsibility (CSR) dalam Laporan Tahunan Perusahaan Go Public di Indonesia*. Jurnal Akuntansi Multiparadigma.
- Selasdini, V., & Sumali, B. (2018). *Charter Kapal*. EGC.
- Selasdini, V., & Sumali, B. (2018a). *Charter Kapal*. EGC.
- Selasdini, V., & Sumali, B. (2018b). *Charter Kapal*. EGC.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.

- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sujarweni, V. W. (2018). *Research Methodology: A Guide for Researchers in Management and Social Sciences*. Graha Ilmu.
- Widiatmaka, F. P. (2017). *Manajemen Perawatan dan Perbaikan Kapal*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Gambar Ship Particular



ODYSSEY
BRIDGING THE OCEANS

SHIP PARTICULAR

MT FALCON 18



Principal Particulars :

Name of Vessel	: MT FALCON 18
Owners	: PT Odyssey shipping Lines
Vessel type	: Motor Tanker
Year of Built	: 1994
Construction	: Steel
Builder	: ASAKAWA Shipbuilding - JAPAN
Classification	: BKI
Flag / Registry	: Indonesia / Bitung
Call sign / IMO No.	: JZDH / 9084683
Service Speed	: 10 Knots

Dimensions :

LOA	: 88.52 Meter
LBP	: 82.18 Meter
Breath Moulded	: 12.80 Meter
Depth Moulded	: 6.50 Meter
Draft	: 5.712 Meter
GRT/NRT	: 2098 / 959 Tons
Displacement	: 4234.2 Tons
Light Ship	: 1243.9 Tons
DWT	: 2990.3 Tons

Tank Capacity :

No. Of Cargo Tanks	: 10 cargo tanks
Tank Capacity 98%	: 3299.6 M3
Slop Tank Cap 98%	: 62.674
FPT / APT	: 72.03 / 77.57 Tons
Ballast Tank	: 932.37 M3
Fresh Water Tank	: 77.57 M3
CFO /AFO Cap 96%	: 157.48 / 43.70 M3

Machinery :

Main Engine	: AKASAKA A41
Horse Power	: 3,300 PS
RPM Engine	: 230 RPM
Auxiliary Engine 1,2	: YANMAR S-165 L-HN
Horse Power	: 360 PS
RPM Engine	: 1200 RPM
Auxiliary Engine 3	: YANMAR 6 HAL-N
Horse Power	: 160 PS
RPM Engine	: 1800 RPM
Cargo Pump	: 1000 M3 / Hours
Stripping Pump	: 30 M3 / Hours

PT. Odyssey Shipping Lines
 Gedung Equity Tower Lt 43 Suite F – G Jl. Jend Sudirman Kav 52-53 SCBD Lot 9 Jakarta 12190
 Telp +62 21 5152330 – Fax +62 21 5152331

Lampiran 2 Crew List Kapal

DAFTAR AWAK KAPAL (CREW LIST)

VESSEL NAME : MT. FALCON 18
VESSEL TYPE : OIL TANKER
NATIONALITY : INDONESIA

GP TART : 2008 / 559 TONS
PORT OF REGISTRY : BITUNG

DATE : 07.12.2023
PORT OF : Dodang Tabahe Amson
NEXT PORT :

NO.	NAME	RANK	PLACE & DATE OF BIRTH	NUMBER	DATE OF EXPIRE	CERTIFICATE OF PROFICIENCY	DATE OF
1	NATTAUWERES	MASTER	BITUNG 15-11-1982	F 144403	11.12.2024	ANT I	09.08.2023
2	JUN PASAK	CH. OFFICER	AMUT 24-08-1981	F 029734	29.06.2024	ANT II	08.08.2023
3	NOFA YAMATI PRATAMA	2ND OFFICER	SURABAYA 06-11-1988	H 018124	01.04.2025	ANT III	27.08.2023
4	FARHAN NAYALA BACHTI PRAMANA	CH. ENGINEER	PATI 28-03-2000	G 092544	18.08.2028	ANT III	07.12.2023
5	WILHABWAG FARIH SAHARUDIN	2ND ENGINEER	BATU MALINGGANG 23-07-1970	G 000806	08.08.2029	ANT III	28.03.2023
6	WILHABWAG FARIH SAHARUDIN	2ND ENGINEER	BUNGK 09-05-1990	F 110880	01.03.2025	ANT II	04.12.2022
7	RICHY SUSILO	2ND ENGINEER	BEJAWAN 13-05-1983	F 110770	18.04.2025	ANT III	18.08.2023
8	ROBERT MESAK KUNANTA	BOATSWAIN	PONOROPAN 18.12.1972	F 013245	09.03.2026	RATING	24.03.2023
9	KORUHI SAKTHADI	AGS	JAKARTA 31.05.1984	F 078464	08.03.2025	RATING	04.09.2023
10	DANIEL TUHATU	AGS	HARUMLU 14.05.1974	E 129863	10.10.2023	RATING	28.03.2023
11	PETRUS HOILE	AGS	AMETHI 15-09-1973	E 098261	03.06.2028	RATING	28.03.2023
12	J.A. BALAKAR	COM	AURON 08-05-1991	I 020192	12.04.2028	RATING	22.06.2023
13	TON ALFA ERISON PASAK PRONE	COM	AMUT 28-02-1988	F 252775	07.03.2024	ANT V	29.07.2023
14	MILHABWAG LAL BAHIR	COM	KARAWAN 02.02.1895	I 000836	28.11.2028	RATING	04.09.2023
15	KIRAZAL	COOK	SILATI PALANG 20.05.1976	F 203735	03.12.2024	RATING	07.04.2023

MASTER
MT. FALCON 18

NATTAUWERES
MASTER

Lampiran 3 Gambar berita acara kerusakan



PT. ODYSSEY SHIPPING LINES

BERITA ACARA KERUSAKAN

Dengan ini kami laporkan kepada Bapak Pimpinan PT. ODYSSEY SHIPPING LINE dan Port Engine bahwasannya dikapal MT.FALCON 18 pada sabtu tanggal 12 mei 2023 terjadi kebocoran pada pipa elbo sea water cooler yang mengakibatkan air laut masuk kekamar mesin dan terendam, semua elmot yang ada dilantai satu kamar mesin terendam air laut. Berikut rincian elmot yang harus diperbaiki :

1. Elmot sea water
2. Elmot fire pump 2
3. Elmot striping 2
4. Elmot bbm 2
5. Elmot L.O STANDBY
6. Elmot turning gear
7. Panel

Demikian berita acara ini kami buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya atas perhatian dan kerja samanya diucapkan terima kasih.

ANCHORAGE WAYAME, 13 MEI 2023

Mengetahui


MASTER
MT. FALCON 18
LEKUS S. HIDEKI
Nakhoda

Yang membuat


CHIEF ENGINEER
MT. FALCON 18
MUHAMMAD AMRI
Chief Engineer

Lampiran 4 Gambar off hire certificate

PT Pertamina International Shipping
 Petrajasa Office Tower 14th Floor, Jln. Gatot Subroto Kav 32-34, Jakarta Selatan 12950
 Phone : (62-21) 52900271, 52900272, Fax : (62-21) 52906273



OFF HIRE CERTIFICATE

This is to certify that MT / ~~TT~~ / TB: **FALCON 18**
 Call Sign: **J Z D H** Flag: **INDONESIA**
 DWT : **2990 t** was duly **OFF HIRE** by PT PERTAMINA (PERSERO)
INTEGRATED TERMINAL WAYAME
 (for and on behalf of Charterer), to and accepted by Master (for and on behalf of
 owner), at **20.30** hours local time, on **12 Mei 2023**

It was also agreed at that time that the vessel had onboard **bunker** and **fresh water**
 as follows :

Marine Fuel Oil	:	-	Metric Ton.
Marine Diesel Oil	:	-	Metric Ton.
Biosolar (B30)	:	85.851	Metric Ton.
Fresh Water	:	-	Ton.

Port : **Wayame**
 Date : **12 Mei 2023**

Master MT / ~~SS~~ / TB
FALCON 18
 (For and on behalf of Owner)


Capt. Lekiussefnat Hidete

PT PERTAMINA (PERSERO)
 Representative
Port Manager
 (For and on behalf of Charterer)


Yusept Eko Santoso



Lampiran 5 Gambar on hire certificate

Gambar on hire certificate

PT PERTAMINA (PERSERO)
LOGISTIC SUPPLY CHAIN & INFRASTRUCTURE DIRECTORATE - SHIPPING



ON HIRE CERTIFICATE

0377/ONHIRE/Q27073/2023

Contract No : 095/TCP/IV/2022

This is to Certify that: MT. FALCON 18 call Sign JZDH Flag : Indonesia DWT : 2990.3 was duly ON HIRE by the Master (for and on behalf of Owner), to and accepted by Marine Region VII PT PERTAMINA (PERSERO) (for and on behalf of Charterer), at 12:00 hours local time, on 04/05/2023

It was also agreed at that time that the vessel had on board Bunker and fresh Water as follows:

Marine Fuel Oil	: 0.000	
	Metric Ton.	
Marine Diesel Oil	: Ton.	Metric
Autogas (HSD) B30	: 54.197	Metric
	Ton.	
Fresh Water	: Ton.	
Remark		

Port : Bitung
Date : 04/05/2023

Master MT. FALCON 18
(for and on Behalf Owner)

Lekius. S. Hidete

PT PERTAMINA (PERSERO)
Representative
Pjs. Port Manager Bitung
(for and on Behalf Charterer)

Rizky Subajga Rusmawan



Lampiran 6 Gambar electro motor yang dikeringkan



Lampiran 7 Gambar electro motor



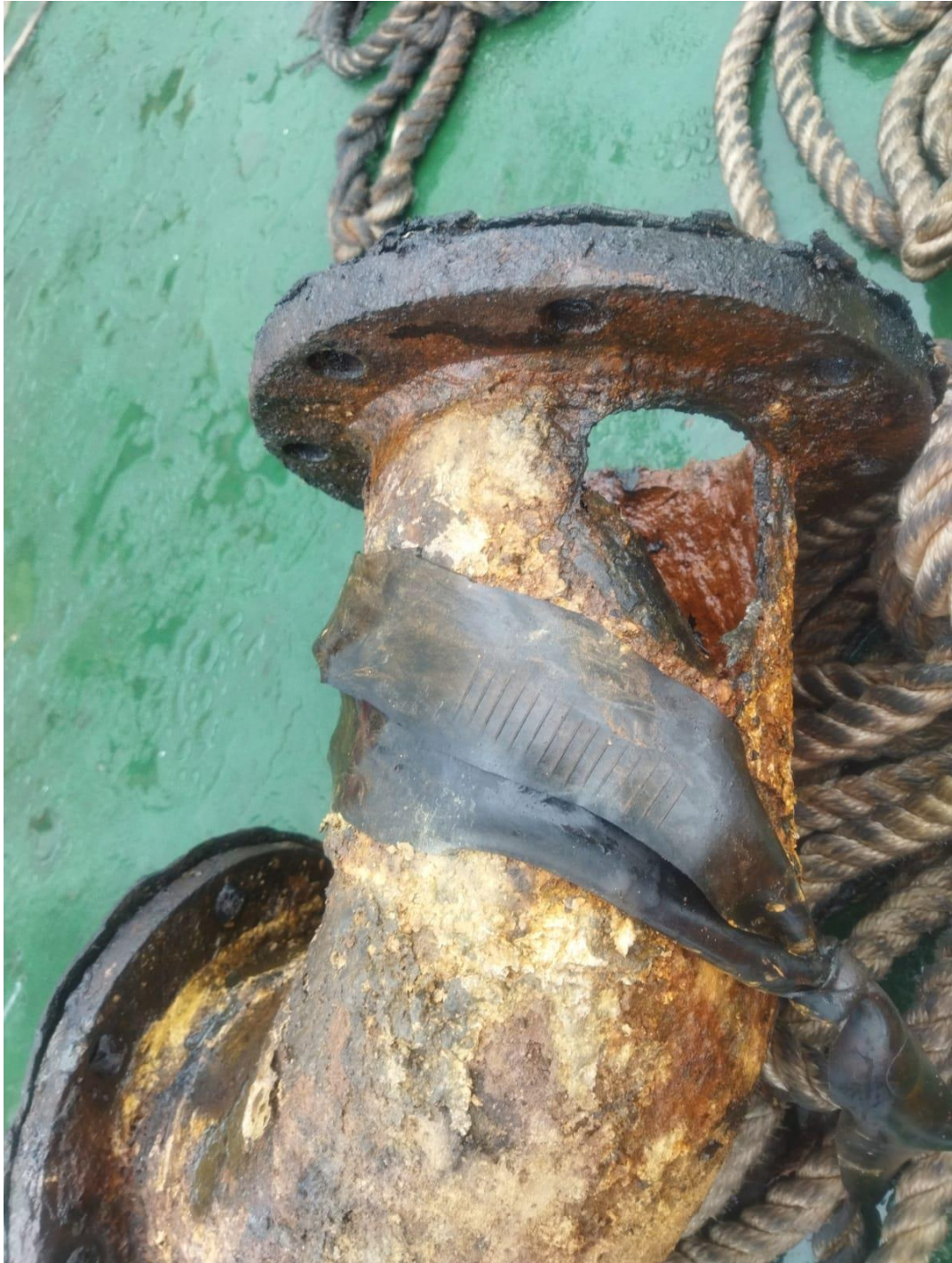
Lampiran 8 Gambar air laut di ruang mesin



Lampiran 9 Gambar BKI melakukan pengukuran dan pengecekan megger test pada electro motor



Lampiran 10 Gambar pipa elbo



Lampiran 11 Gambar berita acara perbaikan



PT. ODYSSEY SHIPPING LINES

BERITA ACARA PERBAIKAN

Kepada yang terhormat bapak / ibu ditempat bahwasannya dikapal MT FALCON 18 pada tanggal 04 juni 2023 telah dilaksanakan perbaikan pada elmot (elektro motor), panel panel box dan barang yang diadakan oleh elektrisen darat berikut rincian perbaikan

Elmot elmot yang dicuci :

1. Elmot ballast P/S
2. Elmot stripping P/S
3. Elmot SW COOLING ME dan AE
4. Elmot pompa transfer BBM service tank ME dan AE
5. Elmot FW domestic P/S
6. Elmot bilge
7. Elmot OWS
8. Elmot L.O standby ME
9. Elmot L.O transfer 2 pcs
10. Elmot turning gear
11. Elmot pendingin AE 3
12. Elmot RPM ME
13. AC central service

Panel panel yang yang dicuci

1. Panel box air tawar 1 & 2
2. Panel box turning gear
3. Panel join box
4. Panel star ows
5. Panel star bilge
6. Switch starting bynam hsb 3 pcs
7. Switch counter ME 12 pcs
8. Panel cargo kanan dan kiri
9. Panel switch cluth
10. Panel switch as propeller

Lampiran 12 Gambar berita acara perbaikan

material yang diadakan oleh elektrisen darat

1. Kabel merine 2 * 2.5 (50 meter)
2. Alarm bilge 220 volt (1 pcs)
3. No fuse breaker 2p 110 volt (1 pcs)
4. Bearing 6310 (6 pcs)
5. Bearing 6207 (1 pcs)
6. Bearing 6206 (1 pcs)
7. Bearing 6204 (1 pcs)
8. Insulating red C.R.C (5 kaleng)
9. Pelampung bilge (2 set)
10. Sirklip (20 pcs)
11. Baut kopling pompa air tawar (24 pcs)
12. BANDULAN ALARM BILGE (2 PCS)

Demikian berita acara ini kami buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya atas perhatian dan kerja samanya diucapkan terima kasih.

Mengetahui

MASTER
MT. FALCON. 18
Lekius Sefnat Hidete
MASTER

TBBM SAUMLAKI ,08 JUNI 2023

Yang membuat

CHIEF ENGINEER
MT. FALCON. 18
MUHAMMAD AMRI
Chief Engineer

Lampiran 13 Gambar ringkasan hasil pemeriksaan

SUMMARY OF RESULT INSPECTION

NIDU PT REPORT		PAGE NO : 1/1
REPORT NO : 0046.01.03.ABC/009/MI2162/162/2023	PROJECT : MTLFALEX 18	
LOCATION : TELUK AMBON, WAYAME	DATE : 16/02/2023	
INSPECTOR : MUTAAMAD ARIADINUR	CLIENT : PT ODYSSEY SHIPPING LINES	
SURVEYOR : YOHANES ARDIANTO NUGROHO, ST	OWNER : PT ODYSSEY SHIPPING LINES	

Ship's Name	Equipment	Total Insp
MTLFALEX 18	PIPA ELBOW SW COLLING PUMPIKANAN	2

Lampiran 14 Gambar Testing Report




PT. BIRO KLASIFIKASI INDONESIA (Persero)
CABANG PRATAMA AMBON



DYE PENETRANT TESTING REPORT

Client : PT. ODYSSEY SHIPPING LINES	Report No : 0046-01-03-ABC/0049/M02-L02/P6/2023	
Subject : MT.FALCON 18	Date : MEI 16, 2023	
Drawing / sketch : (should be attach)	Location : TELUK AMBON-WAYAME	
Standard : ASME VIII D.1	Stage of test : <input type="checkbox"/> Prepared edge <input type="checkbox"/> As-rolled <input type="checkbox"/> As-cast <input type="checkbox"/> As-weld <input type="checkbox"/> As-forged <input type="checkbox"/> After/Before PWHT <input type="checkbox"/> After/Before Hydro Test	
Material Spec. : Carbon Steel	Surface preparation : <input type="checkbox"/> Grinding <input type="checkbox"/> Brushing <input checked="" type="checkbox"/> Other	
Penetrant : <input checked="" type="checkbox"/> SKL-SPI	Removal : <input checked="" type="checkbox"/> SKC-S	
Type : <input checked="" type="checkbox"/> Colour contrast <input type="checkbox"/> Fluorescent	<input type="checkbox"/> Other :	<input checked="" type="checkbox"/> Water
Developing : <input checked="" type="checkbox"/> SKD-S2		<input type="checkbox"/> Post
<input type="checkbox"/> Wet Dev. <input type="checkbox"/> Dry Dev.		<input type="checkbox"/> Solvent
Max. Temperature : <input checked="" type="checkbox"/> 50°	Dwell Time : Penetrant/Developer = 10 Minutes	

Identification Part or weld no.	Discontinuity size	Result	Remarks
PIPA ELBOW S/W COLLING PUMP(KANAN)	-	Acc	No relevant indication
PIPA ELBOW S/W COLLING PUMP KANAN/SPARE	-	Acc	No relevant indication

SKETCH OF DETECTING LOCATION



Witnessed by :	Tested by :	Ambon, MEI 17, 2023 Place and date
 YOHANES ARDIANTO NUGROHO, ST. BKI Surveyor	 MUHAMMAD APRIADI NUR BKI Inspektor	_____ Client's Representative

