

BAB IV

ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

A. Gambaran Umum Objek yang Diteliti

PT. Pelayaran Parnaraya adalah perusahaan pelayaran Indonesia yang menyediakan jasa dalam transportasi laut. Perusahaan pelayaran yang beralamat Jl. Berdikari No.8 RT.7/RW.14 Jakarta Utara ini memiliki beberapa *kapal tanker* dan *chemical tanker*. Diantara kapal yang dimiliki oleh PT. Pelayaran Parnaraya Nusantara ini beberapa ada yang di charter oleh PT. Pertamina guna mendistribusikan bahan bakar ke seluruh Indonesia. Dari beberapa kapal yang di charter PT. Pertamina salah satu kapal yang ditempati peneliti pada saat melaksanakan praktek laut selama satu tahun adalah MT. Srikandi. Perusahaan PT. Pertamina men charter MT. Srikandi guna mendistribusikan *avtur* ke seluruh Indonesia khususnya Indonesia bagian tengah dan timur.

Sesuai dengan judul yang diangkat peneliti yakni “Evaluasi Proses Muat Bongkar Avtur di MT. Srikandi” maka sebagai diskripsi data, akan dijelaskan tentang keadaan sebenarnya yang terjadi di kapal khususnya pada perbedaan jumlah muatan sesuai dengan batasan masalah yang dibuat oleh peneliti, sehingga dengan diskripsi ini peneliti mengharapkan agar pembaca mampu dan bisa memahami tentang semua hal yang terjadi saat peneliti

melaksanakan penelitian. Tabel 4.1 akan menguraikan tentang data-data kapal tempat peneliti melaksanakan penelitian.

Tabel 4.1
Ship Particular MT.Srikandi

<i>SHIP NAME</i>	MT. SRIKANDI
<i>CALL SIGN</i>	P M H R
<i>FLAG/ TYPE</i>	INDONESIA/ <i>PRODUCT OIL TANKER</i>
<i>CLASIFICATION</i>	NK CLASS & BKI
<i>PORT OF REGRISTRY</i>	JAKARTA
<i>I.M.O/M.M.S.I NUMBRE</i>	9163063/25434.98.A
<i>D.W.T/GRT/NRT</i>	3582 Tons/2670 Tons/1210 Tons
<i>BREADTH/ DEPTH</i>	15 Mtrs/ 7 Mtrs
<i>SUMMER DRAFT</i>	5 Mtrs
<i>SERVICE SPEED</i>	10.2Knots in ballast/ 10Knots in ladden
<i>MAIN ENGINE</i>	HANSHIN DIESEL LH34LA
<i>M.C.R</i>	2200 HP AT 280 RPM/ 1641KW
<i>N.C.R</i>	1980 HP AT 270 RPM
<i>DIESEL OIL (D.O)</i>	In Ballast 4.50 M/T per day In Ladden 4.70M/T per day
<i>PROPELLER</i>	
<i>DIAMETER</i>	2640 MM
<i>PITCH</i>	1520 MM
<i>NO OF BLADE</i>	4 PCS
<i>GENERATOR</i>	
	3 SETX360 HP/ 1200RPM
<i>MAIN GENERATOR</i>	YANMAR6LAAL-UTN
<i>CARGO PUMP</i>	TAIKO KIKKAI/3 SET
<i>TYPE</i>	CSL-3000MBH
<i>CAPACITY</i>	250M ³ / HOURS
<i>C.O.T/SLOP P/S</i>	4530 m ³ /312 m ³
<i>D.O.T</i>	264 m ³
<i>F.W.T/W.B.T</i>	110 m ³ /996 m ³
<i>CREW</i>	21 PERSON

MT. Srikandi yang diawaki 21 crew dibangun pada tahun 1997 oleh perusahaan CHUNG MU SHIPBUILDING CO.INC. TONG

YOUNG KOREA Tipe kapal *product oil tanker* dan berbendera kebangsaan Indonesia yang memiliki bobot mati (DWT) 3582 MT dengan panjang kapal 89.876 meter dan lebar 15 meter. Kapal ini memiliki 10 tanki muatan kanan dan kiri dan 2 *wing slop tank*. Untuk pengangkutan muatan MT. Srikandi mempunyai kemampuan untuk mengangkut 3 *grade* muatan yang berbeda. Dilengkapi dengan 3 *line* pipa muatan dan 3 pompa muatan kapal mampu membawa 3 jenis muatan yang berbeda jenis tanpa merusak muatan tersebut.

Dalam pelaksanaan proses muat bongkar kapal *tanker oil product* yang di charter oleh perusahaan BUMN Pertamina. Dalam kontrak pencharteran MT. Srikandi mendapat perintah untuk membawa avtur yang dimuat di Balikpapan atau Cilacap dan akan didistribusikan ke berbagai tempat sesuai kebutuhan. MT. Srikandi selaku kapal yang telah di charter harus mengikuti aturan sesuai yang diberlakukan sesuai dengan perjanjian saat *Onhire* termasuk dalam kegiatan muat dan bongkar. Pertamina sebagai salah satu anggota *OCIMF (Oil Company International Marine Forum)* mempunyai kriteria minimum untuk kapal yang akan membawa muatannya harus sesuai dengan MSDS yang ada.

MT.Srikandi selaku kapal yang telah di charter oleh Pertamina tentu saja sudah lolos dari *vetting* dan *screening* yang diujikan oleh perusahaan Pertamina sebagai syarat untuk pengangkutan muatan minyak sesuai dengan Industri guid lienes: *OCIMF, ISGOTT, ICS* dan *Oil Majors*. Tetapi dalam keadaan lapangan selama peneliti melaksanakan praktek laut banyak temuan

yang dimana dalam proses bongkar muat baik dari pihak kapal dan pihak darat (pelabuhan Pertamina) tidak mengikuti prosedur sesuai guide lines yang sudah ditetapkan. Hal ini menyebabkan kerugian bagi pihak kapal dan juga penerima muatan.

Dalam melaksanakan praktek laut selama satu tahun peneliti telah mencari dan mendapatkan data-data yang dibutuhkan guna menunjang pembuatan skripsi ini. Mulai dari pelabuhan muat yang dan bongkar yang disinggahi, perhitungan muat dan bongkar, hingga hasil atau jumlah muatan dari yang dimuat dan dibongkar. Data yang didapat peneliti dalam hal pemuatan dan pembongkaran berasal dari *Abstract Log* MT. Srikandi. Data ini bertujuan agar pembaca bisa melihat dan mengerti dengan jelas tentang apa yang akan diteliti. Tabel 4.2 akan menjabarkan tentang pelabuhan yang disinggahi oleh kapal MT. Srikandi dalam periode 6 Oktober 2015 sampai dengan 16 July 2016.

Tabel 4.2
pelabuhan yang disinggahi MT Srikandi

PELABUHAN MUAT	PELABUHAN BONGKAR
1. CILACAP	1. BENOA
2. BALIKPAPAN	2. SURABAYA
3. MANGGIS	3. TARAKAN
	4. KENDARI
	5. BITUNG
	6. KUPANG
	7. ENDE
	8. MAUMERE
	9. AMPENAN
	10. BANJARMASIN
	11. WAINGAPU
	12. CILACAP
	13. BIMA

	14. KABIL 15. TARAKAN 16. LUWUK
--	---------------------------------------

Berdasarkan penelitian dan pengamatan yang dilakukan oleh peneliti selama melaksanakan praktek laut di MT. Srikandi. Diketahui bahwa selama periode ini MT. Srikandi sudah melakukan sebanyak 23 *voyage* dengan spesialis muatan yang dibawa adalah *avtur*. Untuk pelabuhan muat terbanyak adalah Balikpapan yaitu 19 kali atau 26 % dari total pelayaran dan pelabuhan bongkar terbanyak adalah Benoa dengan total 20 kali atau 27.7 % dari total pelayaran.

Dari uraian-uraian yang telah dijelaskan dalam pembahasan sebelumnya, bahwa MT. Srikandi selaku kapal yang dicarter oleh PT. Pertamina. Harus mematuhi aturan yang telah disetujui antara perusahaan selaku pemilik kapal dan Pertamina selaku pencharter kapal.

Berdasarkan yang peneliti alami, ada beberapa masalah yang terjadi menyangkut muat dan bongkar. Terkadang dalam perhitungan yang dilakukan antara pihak darat dan pihak kapal terjadi perbedaan baik dalam hitungan kapal (*shore figure*) maupun hitungan dari darat (*shore figure*). Hal ini dapat merugikan pihak pembawa yaitu MT. Srikandi selaku karena harus mengganti *claim* yang terjadi dan kapal mendapat nama jelek dari Perusahaan pencharter (*black list*) dan juga merugikan PT. Pertamina karena kehilangan muatan yang harusnya diterima. Berikut peneliti akan memberikan contoh gambaran masalah yang terjadi dan akan dijadikan pacuan oleh peneliti.

Kapal yang telah melaksanakan *cleaning* dan Nahkoda menyampaikan kepada pihak darat bahwa kapal sudah siap untuk dimuati dengan membuat *NOR (Notice Of Readiness)* dan menunggu panggilan agen yang telah ditunjuk oleh Pertamina jika ada kabar kapal sandar. Setelah beberapa saat agen menginformasikan ke Mualim jaga bahwa kapal mendapat perintah untuk sandar dan segera melaksanakan *OHN*. Mualim jaga memberi tahu Nahkoda dan buku *OHN* dijalankan. Setelah kapal sandar *Loading Master* mengecek keadaan tangki apakah layak muat atau tidak. Jika kapal sudah dirasa layak untuk muat *Loading Master* menandatangani *NOR* dan *Dry Certificate* beserta dokumen lain yang bersangkutan dengan proses bongkar muat. Setelah semua dokumen dilengkapi dan sudah ada persetujuan dari Mualim I dengan *Loading Master* maka *Loading Arm* segera dipasang ke *Manifold* kapal. Mualim jaga membuka *line cargo* mana yang akan diisi sesuai dengan *loading plan* yang telah dibuat oleh mualim I. Setelah kapal menyatakan siap dan pihak darat juga sudah siap. Muatan dimuat dari kilang minyak ke kapal. Proses *loading* berlangsung Mualim jaga beserta orang yang ditunjuk dari pihak darat untuk ikut mengawasi melaksanakan pengawasan. Setiap jam Mualim jaga menghitung *rate* muatan yang telah masuk ke kapal. Proses *loading* sudah pada *toping up* yaitu proses dimana *loading* sudah hampir selesai tinggal mengatur stabilitas kapal. Mualim jaga memberi tahu kepada Mualim I dan juga pihak darat bahwa proses *Loading* akan selesai kurang lebih satu jam kedepan.

Setelah kegiatan *loading* selesai pihak kapal dan pihak darat melakukan perhitungan muatan yang diterima oleh kapal. Hal ini dilakukan dan diawasi oleh pihak kapal *Loading Master* dan *Suveyor*. Kegiatan perhitungan yang dilakukan antara lain:

- a. Observasi *innage*
- b. Observasi *temperature*
- c. Observasi berat jenis
- d. Koresi trim kapal
- e. Perhitungan keseluruhan muatan yang diterima kapal

Pelaksanaan ini dilakukan dan disaksikan oleh pihak kapal maupun pihak darat. Setelah semua observasi dilakukan perhitungan dilakukan di dalam *CCR*. *Chief Officer* dan *Loading Master* menghitung semua data yang telah di Observasi dan nantinya perhitungan mereka akan dicocokkan. Setelah *Loading Master* dan *Chief Officer* sudah selesai dengan perhitungan muatan yang diterima oleh kapal, *Loading Master* melaporkan angka terima kapal ke pihak darat dan setelah itu jika dirasa tidak ada perbedaan yang melebihi batas toleransi maka pihak darat akan mengeluarkan BL yang peneliti anggap ditabel sebagai *Ship figure*.

Setelah kapal mendapatkan *BL* dan Surat Ijin Berlayar maka Nahkoda memerintahkan untuk *OHN*, kapal siap menuju ke pelabuhan bongkar.

Setelah kapal tiba di pelabuhan bongkar, maka muatan kapal akan dihitung kembali oleh pihak kapal dan pihak darat. Dan ternyata setelah dihitung kembali di pelabuhan bongkar antara perhitungan *SFAL*, *BL* dan *SFBD*

mendapatkan perbedaan yang cukup besar walaupun tidak mencapai batas toleransi penyusutan yaitu 0.2%. Hal inilah yang menyebabkan kecurigaan dari pihak penerima kepada pihak pembawa.

Untuk dilakukan evaluasi mengenai rumusan masalah yang telah dibuat oleh peneliti. Sesuai dengan judul yang diangkat yaitu Evaluasi Proses Muat Bongkar Avtur di MT. Srikandi, maka sebagai diskripsi data akan dijelaskan tentang keadaan sebenarnya yang terjadi di kapal.

B. Hasil Data

Pelaksanaan penelitian dilaksanakan pada saat praktek berlayar sesuai dengan kurikulum pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Adapun hasil penelitian sebagai berikut:

1. Langkah-langkah apa yang dilakukan untuk proses muat bongkar avtur di MT. Srikandi?

Dalam pelaksanaan proses muat bongkar kapal *tanker oil product* yang dicarter oleh perusahaan BUMN Pertamina. Dalam kontrak pencharteran MT. Srikandi mendapat perintah untuk membawa muatan *avtur* yang dimuat di Balikpapan atau Cilacap dan akan didistribusikan ke berbagai tempat sesuai kebutuhan. MT. Srikandi selaku kapal yang dicarter oleh PT. Pertamina harus mengikuti aturan yang diberlakukan sesuai dengan perjanjian saat *onhire*. Termasuk dalam kegiatan muat dan bongkar, Pertamina sebagai salah satu anggota *OCIMF (Oil Company*

International Marine Forum) mempunyai kriteria minimum untuk kapal yang akan membawa muatannya.

Hasil data yang diperoleh peneliti dijadikan observasi sebagai perbandingan antara yang prosedur yang yang dilakukan apakah sudah sesuai dengan ketentuan prosedur yang ada di *guide line* proses bongkar muat dikapal MT. Srikandi. Yang dijadikan peneliti sebagai observasi – adalah Voyage 001/SK-X/2015 pada periode 06 Oktober 2015 sampai dengan 12 Oktober 2015. Berikut adalah kegiatan bongkar muat MT. Srikandi sesuai dengan *comlog* dan *log book* yang dilampirkan peneliti yang ada dikapal menunjukkan bahwa beberapa prosedur yang digunakan pada saat muat bongkar ada yang tidak sesuai dengan *guide line* yang ada.

Selain dari kegiatan atau proses bongkar dan muat dalam satu *voyage* peneliti juga memeperkuat hal tersebut dalam wawancara dengan beberapa narasumber berkaitan dengan bongkar muat avtur di MT. Srikandi.

Dengan demikian maka pada pembahasan ini akan dilakukan analisa terhadap persiapan-persiapan yang telah digambarkan oleh peneliti diatas kapal untuk menemukan hasil dengan melakukan peninjauan perbandingan teori yang ada serta teknik-teknik yang tepat dalam melaksanakan persiapan-persiapan yang dilakukan kapal saat akan bongkar muat. Evaluasi yang akan peneliti gunakan adalah dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif, Namun peneliti akan menggunakan teknik analisis data dengan metode *Urgency, Seriousness, Growth (USG)*.

Berdasarkan penelitian dalam rumusan masalah ini, analisa masalah akan diuraikan dengan metode analisa masalah metode USG (*Urgency, Seriousness, Growth*).

Setelah kita analisis masing-masing faktor U, S, dan G seperti pada uraian di atas, dengan menggunakan teknik *scoring*. Teknik *scoring* yang dimaksud peneliti adalah teknik pemberian penilaian terhadap sesuatu yang dituju dengan melihat kondisi yang riil dan berdasarkan kenyataan yang sesuai, dengan melihat dampak apa yang terjadi jika tidak di kerjakan dengan baik. Peneliti menjelaskan bahwa *Urgency* dalam rumusan masalah satu menjelaskan bahwa langkah-langkah mana sajakah yang harus didahulukan dalam proses bongkar muat agar bongkar muat terskema dengan baik. Untuk tingkhat *Seriousness* dalam rumusan masalah satu, menjelaskan bahwa seberapa pentingkah aspek yang akan dibahas nantinya karena akan berpengaruh paling besar dalam proses bongkar muat. Untuk tingkat *Growth*, peneliti menjelaskan jika aspek ini di prioritaskan maka akan timbul masalah yang baru dalam jangka panjang.

Dengan alasan peneliti memberikan dahulu selanjutnya kita dapat menggabungkan ketiga faktor tersebut. Tabel 4.4 di bawah ini mengikhtisarkan hasil penggabungan ketiga faktor di atas.

Tabel 4.4
 Penilaian Prioritas Langkah-langkah dilakukan
 Untuk bongkar muat di MT. Srikandi

No	Persiapan yang dilakukan untuk bongkar muat	U	S	G	Total	Tingkat
1	Persiapan pembongkaran	4	4	3	11	V
2	Pelaksanaan menangani muatan	4	3	5	12	IV
3	Pengawasan selama pembongkaran	4	5	4	13	III
4	Pemeriksaan selama pembongkaran dan penerimaan avtur.	5	5	5	15	I
5	Peralatan bongkar muat.	5	5	4	14	II

Berdasarkan tabel di atas, alat-alat yang diperlukan untuk bongkar muat mendapat *score* 12, alat-alat yang diperlukan untuk bongkar muat memperoleh *score* 13, kecakapan sumber daya manusia dalam pelaksanaan bongkar muat mendapat *score* 15, persiapan dokumen untuk bongkar muat mendapat *score* 14.

Dari hasil *scoring* diatas pembaca dapat mengetahui tingkatan prioritas yang harus dibahas dalam penelitian ini. Berikut adalah tingkatan USG yang telah melalui proses *scoring*:

Dari hasil tingkatan USG diatas akan peneliti evaluasi setiap kegiatan dari tingkatan tersebut di pembahasan masalah. Hal ini bertujuan untuk mengurangi bahkan menghilangkan kesalahan dengan belajar dari kesus sebelumnya.

2. adakah perbedaan jumlah muatan avtur yang dimuat dan dibongkar antara *ship figure* dan *shore figure* di MT. Srikandi?

Dalam melaksanakan praktek laut selama 1 tahun peneliti telah mencari dan mendapatkan data-data yang dibutuhkan guna menunjang pembuatan skripsi ini. Mualai dari pelabuhan muat yang dan bongkar yang disinggahi, perhitungan muat dan bongkar, hingga hasil atau jumlah muatan dari yang dimuat dan dibongkar. Data ini bertujuan agar pembaca bisa melihat dan mengerti dengan jelas tentang apa yang akan diteliti. Tabel 4.5 akan menjabarkan tentang pelabuhan yang disinggahi oleh kapal MT. Srikandi dalam periode 6 Oktober 2015 sampai dengan 16 July 2016

Dalam penelitian ini yang dimaksud dengan perbedaan oleh peneliti adalah perbedaan jumlah perhitungan muatan antara *shore figure* dan *ship figure*, perbedaan *ship figure* saat setelah memuat dan saat sampai di pelabuhan bongkar. Dalam penyusutan yang terjadi PT. Pertamina selaku pencharter memiliki kebijakan penyusutan yang dibagi menjadi 4 jenis yaitu R1(*loading loss*), R2 (*Transport loss*), R3(*Discharge Loss*), R4(*supplay loss*). peneliti hanya akan memaparkan perbedaan muatan dalam R2 (*Transport loss*) karena pihak kapal hanya dibebankan *loss* atau penyusutan pada saat membawa muatan dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar. Perhitungan muatan adalah dalam satuan *barrels* Sesuai dengan standar internasional dalam penghitungan bahan bakar minyak.

Berdasarkan penelitian dan pengamatan yang dilakukan oleh peneliti selama melaksanakan praktek laut di MT. Srikandi. Diketahui bahwa

selama periode ini MT. Srikandi sudah melakukan sebanyak 23 *voyage* dengan spesialis muatan yang dibawa adalah *avtur*, Tabel 4.5 berikut menjelaskan *voyage-voyage* yang telah dilalui MT. Srikandi. Untuk diambil *sample* peneliti menggunakan pelabuhan tersebut karena pelabuhan terbanyak yang disinggahi sehingga dapat mewakili yang lain.

Tabel 4.5
Pelabuhan yang disinggahi

NO	PELABUHAN	FREKUENSI
1	BALIKPAPAN	19
2	CILACAP	2
3	MANGGIS	2
4	BENOA	20
5	SURABAYA	1
6	TARAKAN	4
7	KENDARI	1
8	BITUNG	5
9	ENDE	3
10	MAUMERE	2
11	AMPENAN	2
12	BANJARMASIN	2
13	WAINGAPU	2
14	BIMA	1
15	KABIL	1
16	LUWUK	1
17	DONGGALA	1

Dari tabel 4.5 diketahui bahwa MT. Srikandi memiliki sifat pelayaran tidak tetap atau acak (*tramper*). Agar lebih mudah dipahami oleh pembaca, peneliti hanya mengambil masa pelayaran dari 6 Oktober 2015 sampai dengan 8 November 2015 yang nantinya akan diambil pelabuhan terbanyak yang disinggahi yaitu Balikpapan dengan 26% dan Bena dengan total 27.7%. Dengan pertimbangan karena diantara semua

voyage, voyage dengan tujuan pembongkaran habis dipelabuhan Tanjung Benoa adalah tujuan yang terbanyak. Tanjung Benoa adalah pelabuhan bongkar Jetty Pertamina Benoa sebagai tempat pembongkaran Avtur langsung didistribusikan ke Bandara Ngurah Rai yang membutuhkan 2000 KL perharinya. Berikut adalah tabel 4.6 data yang diperoleh untuk dijadikan sampel:

Tabel 4.5
Ship Figure dan Shore Figure Muatan MT Srikandi Dalam Barrels

VOYAGE	PELABUHAN	STATUS	SHIP FIGURE	BL/SHORE FIGURE
001/SK-X/2015	BALIKPAPAN	MUAT	24,831.411	24,867.872
	BENOA	BONGKAR	24,817.339	
002/SK-X/2015	MANGGIS	MUAT	21,680.733	21,733.187
	BENOA	BONGKAR	21,695.179	
003/SK-X/2015	BALIKPAPAN	MUAT	25,474.125	25,521.708
	BENOA	BONGKAR	25,450.706	

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa di semua *voyage* MT. Srikandi dari periode 6 Oktober 2015 sampai dengan 8 November 2015 terjadi perbedaan.

- Hal-hal apa sajakah yang dilakukan apabila terjadi perbedaan antara yang dibongkar dan dimuat?

dari rumusan masalah ke-2 kita mengetahui bahwa dalam semua *voyage* kita mengalami perbedaan antara *ship figure* dan *shore figure*. Hal

ini membuat salah satu pihak dirugikan baik dari pihak darat maupun pihak kapal. Tentu saja hal seperti ini sudah diatur dalam kontrak perjanjian untuk menyelesaikan masalah dalam hal perbedaan muatan.

Setelah kegiatan *loading* selesai pihak kapal dan pihak darat melakukan perhitungan muatan yang diterima oleh kapal. Hal ini dilakukan dan diawasi oleh pihak kapal *Loading Master* dan *Suveyor*.

Kegiatan perhitungan yang dilakukan antara lain:

- 1) Observasi *innage*
- 2) Observasi *temperature*
- 3) Observasi berat jenis
- 4) Koresi trim kapal
- 5) Perhitungan keseluruhan muatan yang diterima kapal

Pelaksanaan ini dilakukan dan disaksikan oleh pihak kapal maupun pihak darat. Setelah semua observasi dilakukan perhitungan dilakukan di dalam *CCR*. *Chief Officer* dan *Loading Master* menghitung semua data yang telah di Observasi dan nantinya perhitungan mereka akan dicocokkan. Setelah *Loading Master* dan *Chief Officer* sudah selesai dengan perhitungan muatan yang diterima oleh kapal, *Loading Master* melaporkan angka terima kapal ke pihak darat dan setelah itu jika dirasa tidak ada perbedaan yang melebihi batas toleransi maka pihak darat akan mengeluarkan BL yang peneliti anggap ditabel sebagai *Ship figure*.

Setelah dilakukan perhitungan dan dirasa memang ada perbedaan. Pihak darat dan pihak kapal melakukan observasi apa penyebab perbedaan yang terjadi. Berikut peneliti berikan tindakan dan kecurigaan apa saja yang terjadi saat perbedaan muatan yang terjadi:

- 1) Pemeriksaan segel yang telah disetujui dari pelabuhan muat
- 2) Pengecekan tangki-tangki non *COT*
- 3) Pengecekan tangki *bunker*
- 4) Pengecekan *Experiance factor*

Setelah pengecekan kembali telah dilakukan oleh kedua pihak dan tidak menemukan titik temu antara kedua belah pihak. Maka akan dilakukan:

- 1) Peninjauan nilai *Charter*
- 2) Pembuatan berita acara kedua belah pihak
- 3) Pemasangan kamera *CCTV*

C. Pembahasan masalah

Berdasarkan data-data hasil penelitian, peneliti menemukan beberapa permasalahan yang berhubungan dengan proses bongkar muat di kapal MT. Srikandi. Dari hasil data yang telah dipaparkan peneliti akan dibahas agar pembaca dapat mengerti apa yang diteliti. Berikut adalah pembahasan masalah yang telah peneliti lakukan:

- a. Langkah-langkah apa yang dilakukan untuk proses muat bongkar avtur di MT. Srikandi

Dalam pelaksanaan proses bongkar muat kapal *tanker oil product* yang di charter oleh perusahaan BUMN Pertamina. Dalam kontrak

pencharteran MT. Srikandi mendapat perintah untuk membawa muatan avtur yang dimuat di Balikpapan atau Cilacap dan akan didistribusikan ke berbagai tempat sesuai kebutuhan. MT. Srikandi selaku kapal yang *dicharter* oleh Pertamina harus mengikuti aturan yang diberlakukan sesuai dengan perjanjian saat *onhire*. Termasuk dalam kegiatan muat dan bongkar, Pertamina sebagai salah satu anggota *OCIMF (Oil Company International Marine Forum)* mempunyai kriteria minimum untuk kapal yang akan memebawa muatannya.

MT.Srikandi selaku kapal yang telah *dicharter* oleh Pertamina tentu saja sudah lolos dari *vetiing* dan *screening* yang diujikan oleh perusahaan Pertamina sebagai syarat untuk pengangkutan muatan minyak sesuai dengan Industry guidlienes: *OCIMF, ISGOTT, ICS* dan *Oil Majors*. Tetapi dalam keadaan lapangan selama peneliti melaksanakan praktek laut banyak temuan yang dimana dalam proses bongkar muat baik dari pihak kapal dan pihak darat (pelabuhan Pertamina) tidak mengikuti prosedur sesuai *guide lines* yang sudah ditetapkan. Hal ini menyebabkan kerugian bagi pihak kapal dan juga pihak penerima muatan.

Dari berbagai aspek unprosedral yang dilakukan oleh pihak penerima dan kapal di rumusan masalah pertama peneliti akan membahas tentang proses bongkar muat yang dilakukan. Prosedur yang dilakukan untuk muat dan bongkar akan menentukan apakah muatan yang dibawa jumlahnya akan sama dengan yang nantinya akan diterima. Karena dalam konsep transportasi adalah memindahkan sesuatu dari tempat satu

ketempat yang lain. Tentu saja walaupun ada perbedaan perusahaan Pertamina memiliki batas toleransi untuk penyusutan minyak.

Dari berbagai aspek unprosedral yang dilakukan oleh pihak penerima dan kapal di rumusan masalah pertama peneliti akan membahas tentang proses bongkar muat yang dilakukan. Prosedur yang dilakukan untuk muat dan bongkar akan menentukan apakah muatan yang dibawa jumlahnya akan sama dengan yang nantinya akan diterima. Karena dalam konsep transportasi adalah memindahkan sesuatu dari tempat satu ketempat yang lain. Tentu saja walaupun ada perbedaan perusahaan Pertamina memiliki batas toleransi untuk penyusutan minyak.

Sesuai dengan prinsip bongkar muat dibagi menjadi 3 yaitu persiapan, pelaksanaan dan perhitungan. Berikut akan peneliti jabarkan kegiatan muat dan bongkar di MT. Srikandi:

a) Persiapan Pembongkaran

Sebelum kapal tiba di pelabuhan bongkar harus diadakan komunikasi antara pihak terminal dengan pihak kapal. Hal ini dilakukan untuk saling tukar informasi, kapan kapal akan disandarkan dan dari pihak kapal harus melaporkan jenis muatan yang akan dibongkar beserta kuantitinya dalam hal ini adalah *avtur*. Apabila kapal sudah masuk ke pelabuhan maka kapal harus membuat *NOR* (*Notice Of Readiness*) yaitu dokumen kesiapan dari pihak kapal untuk melaksanakan bongkar muat.

1) Menyiapkan alat keselamatan pencegahan polusi

- i) Menyiapkan alat-alat keselamatan seperti: alat pemadam kebakaran dalam buku *Tanker tanker Safety (oil taker training ottmodul- 1:117)*.
- ii) Menutup *Scupper* atau lubang pembuangan di deck. Fungsinya untuk menghindari meluasnya pencemaran yang disebabkan oleh tumpahan minyak karan pecahnya *hose/ selang* atau akrena *blow up* (tekanan keatas) saat proses bongkar muat terjadi.
- iii) Mengecek tersedianya "*Internastional hise connection*" yaitu termasuk dalam perlengkapan keselamatan antara kapal dengan terminal.
- iv) Komunikasi dengan pihak kapal, melalui *VHF* atau *Walky Talky*.
- v) Menaikan bendera B (*Bravo*) pada siang hari, dan saat malam hari menyalakan lampu muatan berbahaya yaitu sebuah lampu penerangan keliling berwarna merah.

2) *Loading Master* dan Mualim I melakukan pengecekan tangki muata, untuk memastikan apakah kapal benar-benar siap dimuati. Kemudian mengecek sambungan *Loading Arm* (pipa muat dari darat), *hose/selang* ada tidaknya kebocoran dengan *reducer* yang ada pada *manifold* kapal. Barulah dapat dipastikan bahwa kapal benar-benar siap dimuati.

c) Pelaksanaan menangani muatan

1) Tindakan pencegahan

Perwira yang bertugas sebelum menangani muatan, sebelum memindah muatan, akan mengecek sendiri semua tindakan pencegahan penting telah dipenuhi seperti yang ditentukan oleh peraturan dan aturan lokal. Isyarat peringatan harus diperlihatkan, *scupper* harus ditutup dan klep laut benar-benar ditutup, dengan aman, klep muatan dan pompa dibuka dengan tepat, pipa-pipa muatan harus dipasang dengan benar.

2) Tanggung jawab terhadap pengoprasian dan penanganan muatan yang aman.

Ketika muat dan bongkar, *ballast* dan *deballasting* dan pemuatan penuh atau pengeringan tangki yang sesuai dan penanganan sistem pemuatan dan memuat yang aman adalah tanggung jawab Muallim jaga, kecuali pergantian tanki adalah tanggung jawab Muallim 1

3) Kapan saja waktu memuat dan membongkar di pelabuhan, Nahkoda harus benar-benar yakin bahwa tindakan pencegahan sebelum menangani semua perwira terbiasa dengan peraturan khusus maupun peraturan yang berlaku pada pelabuhan tertentu mengenai penanganan muatan.

4) Tindakan pencegahan mengenai muatan, tugas perwira jaga pada saat itu:

- i. Buku *order deck* sudah tersedia yang berisi informasi dan petunjuk dari Mualim I tentang penanganan muatan.
 - ii. Catatan dalam *loog book* tentang tekanan maksimum pada selang *hose* oleh terminal darat.
 - iii. Semua lubang *scupper* ditutup rapat.
 - iv. Kapal memasang *rat guard* (pencegah tikus masuk kekapal) dengan baik.
 - v. *Cheking indikator* harus terpasang dengan baik.
 - vi. Pipa untuk pemindahan muatan disiapkan dengan baik dihubungkan dan digunakan.
 - vii. Panci tetes (*strainer*) ditempatkan dibawah *manifold* semua muatan.
 - viii. Pekerjaan perawatan tidak dilakukan pada saat proses bongkar muat berlangsung.
 - ix. Bahwa semua saluran dan kerangan (*valve*) telah dibuka dengan tepat, pompa muatan dan tangki dalam keadaan siap dimuati.
 - x. Selang kebakaran dengan *nozzel* siap digunakan.
- 5) Selama pemuatan dan pembongkaran muatan, *ullage* (ruang kosong tangki) didalam tanki yang sedang diisi harus sering diperiksa untuk mengukur jumlah muatan dalam tangki meskipun di *CCR* sudah tertera muatan yang ada didalam tangki.
- d) Pengawasan selama pembongkaran

Selama pembongkaran berlangsung perlu diadakanya pengawasan guna menghindari hal-hal yang membahayakan bai bagi kapal maupun pihak terminal dalam hal ini dermaga sebagai tempat sandar, tindakan-tindakan keamanan yang harus dipatuhi.

- 1) Selama pembongkaran harus dicek berapa muatan yang sudah dibongkar yaitu dengan perhitungan *rate* tiap jamnya.
- 2) Menjaga tekanan pompa jangan sampai *over speed*.
- 3) Harus ada perwira yang bertanggung jawab dalam dinas jaga dan anak buah kapal yang cukup untuk melaksanakan operasi dan keamanan di kapal *tanker*, harus ada anak buah kapal yang terus menerus melakukan jaga di geladak kecuali apabila pengawasan bisa dilakukan keseluruhan dari ruang kontrol.
- 4) Harus ada seorang wakil terminal senior yang sedang dinas jaga dan serta nomer yang mudah dihubungi diberikan ke perwira yang sedang diatas kapal dan bertanggung jawab atas muatan.
- 5) Harus dilakukan pengwasan secara berkala terhadap pipa-pipa sambungan dari darat kekapal.
- 6) Sistem komunikasi pihak terminal dengan pihak kapal harus dijaga, agar berfungsi dengan baik. Pada saat memulai pembongkaran atau pergantian dinas jaga, maka perwira yang bertanggung jawab dan jugawakil dari pihaknterminalharus saling menkonfirmasi bahwa sistem komunikasi untuk mengkontrol

kegiatan bongkar atau muattelah sama-sama dimengerti, baik oleh mereka maupun personil yang sedang bertugas dinas jaga.

- 7) Persyaratan-persyaratan kegiatan mematikan pompa secara darurat harus benar-benar dimengerti oleh pihak terminal maupu pihak kapal sendiri.
 - 8) Stabilitas kapal harus diperhatikan bagi perwira yang sedang melakukan dinas jaga.
 - 9) Mengadakan pengawasan keluar masuknya orang kekapal \, bagi orang yang tidak berkepentingan dilarang naik ke kapal
- d) Pemeriksaan selama melaksanakan pembongkaran dan penerimaan muatan

Pada waktu memulai dan selama pembongkaran haruslah sering dilakukan pemeriksaan-pemeriksaan oleh perwira yang bertanggung jawab, untuk memastikan bahwa muatan sudah mulai keluar dari tangki-tangki yang sudah direncanakan dalam pembongkaran. Begitu juga denganpemuatan, apakah tangki yang sudah direncanakan sudah terisi atau belum. Serta memastika bahwa muatan minyak tidak ada yang lolos atau bocor ke dalam kamar pompa atau tangki pemisah (*Cofferdam*) ataupun ke saluran *sea chest* dan pembongkaran keluar lambung kapal.

Personil kapal tanker serta terminal harus mengecek secara teratur tekanan dalam pipa, selang maupun *loading arms* serta serta harus tahu jumlah muatan yang telah dibongkar maupun yang telah

diterima oleh pihak kapal. Setiap ada perubahan baik itu naik atau turunnya tekanan juga jika ada perbedaan rate tiap jamnya. Hal ini bertujuan untuk mengetahui jika ada kebocoran pada line atau pipa yang digunakan.

2. Adakah perbedaan jumlah muatan avtur yang dimuat dan dibongkar antara *ship figure* dan *shore figure*

Setelah dilakukan perhitungan oleh Mualim I, *Surveyor* dan *Loading Master* *ship figure* atau angka perhitungan kapal telah disetujui. Jumlah muatan yang ada didalam kapal disepkati dan dibuatlah compartment log yang menunjukkan seberapa besar muatan yang ada didalam kapal saat sudah di pelabuhan bongkar.

Berikut adalah tabel muatan kapal MT. Srikandi dari *Loading* sampai dengan *Discharge*:

Tabel 4.7
Jumlah muatan *Ship Figure* dan *Shore Figure* dalam Barelss

VOYAGE	PELABUHAN	STATUS	SHIP FIGURE	BL/SHORE FIGURE
001/SK- X/2015	BALIKPAPAN	MUAT	24,831.411	24,867.872
	BENOA	BONGKAR	24,817.339	
002/SK- X/2015	MANGGIS	MUAT	21,680.733	21,733.187
	BENOA	BONGKAR	21,695.179	
003/SK- X/2015	BALIKPAPAN	MUAT	25,474.125	25,521.708
	BENOA	BONGKAR	25,450.706	

Sebelum peneliti menjelaskan tentang perbedaan yang ada antara *ship figure* dan *shore figure*, peneliti akan menjelaskan macam-macam penyusutan yang telah dibuat oleh Pertamina dalam hal ini sebagai pencharter dan harus dipatuhi oleh semua kapal yang di charter. Berikut adalah macam perhitungan penyusutan yang telah disetujui oleh pihak kapal dan Pertamina:

- a. R1(*Loading loss*) sebagai cermin kerja pengirim
- b. R2(*Transport loss*) Sebagai cermin kinerja pengangkut
- c. R3(*Discharge loss*) Sebagai cermin penerima
- d. R4(*Supply loss*) merupakan cermin korporat ketiga pihak tersebut

Dengan perhitungan *compartment logsheet* diatas, kita dapat menentukan besarnya muatan yang terdapat di kapal. Besarnya muatan tersebut akan dievaluasi dengan cara menghitung semua seberapa besar muatan yang hilang saat melakukan muat dan bongkar. Peneliti akan membarikan contoh penentuan *transport lost*, dalam voyage yang hanya memiliki 1 pelabuhan muat dan 1 pelabuhan bongkar. Cara perhitungan *transport lost* adalah sebagai berikut terbagi menjadi 4 bagian, yaitu R1, R2, R3, dan R4. R1 adalah selisih muatan yang hilang saat memuat di pelabuhan muat. Muatan yang hilang tersebut didapat dari perbandingan antara nilai actual yang didapat di kapal, dengan nilai BL yang dikeluarkan Pertamina. *Transport lost* untuk R1 mendapat kompensasi sebesar 0.3% dari nilai BL. Berikut perhitungan untuk R1(*Loading Loss*):

a. $R1 \text{ at Loading port} = \frac{\text{After Loading} - \text{BL}}{\text{BL}} \quad (\pm 0,3\%)$

- b. R2 adalah jumlah muatan yang hilang saat pengirim melakukan pengiriman muatan, dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar. R2 didapatkan dari perbandingan antara jumlah muatan sebelum bongkar dipelabuhan bongkar, kemudian dikurangi dengan jumlah muatan setelah melakukan pemuatan di pelabuhan muat dan dibagi dengan jumlah BL yang dikeluarkan oleh pihak Pertamina. *Transport lost* untuk R2 tidak boleh lebih dari 0.2% dari nilai BL semula. Berikut perhitungan besarnya R2 (Transport Loss):

$$R2 \text{ at voyage} = \frac{\text{Before Discharge} - \text{After Loading}}{\text{BL}} \quad (< 0,2\%)$$

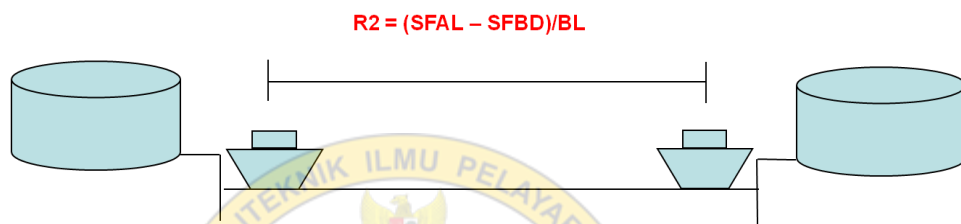
- c. R3 adalah besarnya selisih muatan antara muatan yang dikirim oleh pihak kapal, dengan muatan yang diterima oleh pihak darat atau Pertamina. Untuk perhitungan R3 didapat dari penerimaan darat dikurangi besarnya nilai muatan sebelum melakukan bongkar muatan, kemudian dibagi oleh angka BL. Berikut perhitungan untuk mencari nilai R3 (Discharge Loss):

$$R3 \text{ at Discharge port} = \frac{\text{Actual Recive} - \text{Before Dicharge}}{\text{BL}} \quad (0,3\%)$$

- d. R4 adalah jumlah selisih keseluruhan muatan yang tertera pada BL dengan muatan yang diterima oleh pelabuhan boangkar. R4 juga dapat dikatakan adalah hasil penjumlahan antara R1, R2, dan R3. Berikut cara perhitungan untuk R4 (supply loss):

$$R4 \text{ Load Port-Disch Port} = \frac{\text{Actual Recive-BL}}{BL} \quad (R1+R2+R3)$$

Dalam kontrak perjanjian antara pertamina dan perusahaan kapal, pihak kapal hanya akan dibebani oleh penyusutan R2 karena minyak dari pihak pengirim sudah dibawa oleh pembawa dan belum sampai ke penerima .



Dari gambar diatas dijelaskan bahwa *transport loss* adalah tanggung jawab kapal membawa muatan dari pelabuhan muat setelah pemuatan itu selesai sampai dengan pelabuhan bongkar sebelum muatan itu dibongkar atau selisih antara angka kapal sesudah muat (*Ship's Figure After Loading*) di pelabuhan muat dengan angka kapal sebelum bongkar (*Ship's Figure Before Discharged*) di pelabuhan bongkar, muatan itu menjadi tanggung jawab dari kapal. Toleransi yang diberikan oleh pencharter kepada kapal adalah sebesar 0,2%. Apabila melebihi dari batas toleransi maka kapal tersebut akan mendapat klaim dari pencharter. Awak kapal juga dibebani atas tanggung jawab muatan dan kerusakan dari muatan dan penyebab kerusakan dari muatan tersebut.

Dalam data yang telah disajikan oleh peneliti peneliti telah menghitung persentase penyusutan R2 dari voyage tersebut. Karena semua

voyage memiliki perbedaan, maka peneliti hanya mengambil sampel yang presentase penyusutan R2 terbesar. Dalam pencarian penyusutan R2 rumus atau formula yang sudah disetujui adalah:

$$R2 = \frac{SFAL - SFBD}{BL} \times 100.$$

Rumus tersebut kita gunakan untuk menghitung Voyage I, II dan III

Berikut adalah perhitungan yang dilakukan peneliti secara manual tanpa Exel di komputer kapal:

$$\text{Voyage I : } R2 = \frac{24,831,411 - 24,817,339}{24,867,872} \times 100$$

$$R2 = 0.056\%$$

$$\text{Voyage II : } R2 = \frac{21,680,733 - 21,695,179}{21,7331,87} \times 100$$

$$R2 = 0.06$$

$$\text{Voyage III } R2 = \frac{25,477,125 - 25,450,706}{25,521,708} \times 100$$

$$R2 = 0.052\%$$

Dari rumus tersebut maka kita mendapatkan hasil:

Tabel 4.7
Perhitungan *lost R2 Avtur*

Voyage/ Cargo	001/SK-X/2015	002/SK-X/2015	003/SK-X/2015
SFAL	24831.411	21695.179	25474.125
BL	24867.872	21733.187	25521.708
SFBD	24817.339	21680.733	25460.706
LOSSES	0.00056	0.00066	0.000527
x100%	0.056%	0.06%	0.052%
AVERAGE LOSS: 0.00058 Barrels			

Dari tabel di atas pembaca dapat tahu bahwa voyage 1 sampai voyage 3 terdapat perbedaan muatan. Dari perbedaan yang terjadi ada beberapa kemungkinan yang terjadi yang menyebabkan terjadinya perbedaan yaitu pengukuran *innage*, *temperature*, berat jenis dan keseluruhan perhitungan. Peneliti dapat mencontohkan perhitungan sebagai berikut:

a. Pengukuran Innage

Pengukuran *innage* atau juga bisa disebut pengukuran tinggi minyak *Avtur* dari dasar sampai dengan permukaan minyak yang diukur. Alat yang digunakan dalam pengukuran ini adalah *sounding tape*. Di kapal MT. Srikandi sendiri memiliki 10 tangki COT yang harus diukur. Pengukuran harus disaksikan oleh pihak kapal, *Loading Master* dan *Surveyor*.



Gambar 4.1 Sounding Tape

Pengukuran dilakukan sebanyak lima kali agar bisa mendapatkan nilai rata-rata. Setelah mendapatkan innage semua tanki lihat tabel COT kapal untuk mendapatkan *volume* atau isi minyak dalam tangki

b. Temperature

Avtur sendiri memiliki peran yang sangat penting dalam perhitungan minyak diatas kapal. Perhitungan kapal secara internasional adalah menggunakan *barrels* yaitu perhitungan dengan memperhitungkan efek volume, temperature, suhu dan masa jenis. Avture memiliki *range temperature standard* 27°-35° C.



Gambar 4.2 alat pengukur yg digunakan

Suhu berpengaruh pada volume muatan dengan melihat suhu saat dipelabuhan muat dan pelabuhan bongkar.

c. Berat Jenis

- 1) Tempatkan gelas ukur pada tempat yang rata. Pastikan juga gelas ukur pada kondisi yang kering dan bersih.

- 2) Ambil minyak di dalam tanki menggunakan penimba, tuangkan minyak pada gelas ukur
- 3) Kemudian masukkan *densiy meter*, sesuai dengan jenis muatan. Premium menggunakan *densiy meter* berskala 0,7 - 0,75 dan untuk solar menggunakan *densiy meter* berskala 0,8 – 0,85
- 4) Pembacaan dilakukan dengan tegak lurus terhadap *densiy meter*, catat hasilnya
- 5) Sama seperti observasi temperatur, observasi berat jenis juga dilakukan pada tanki pertama dan terakhir dalam proses pemuatan atau sesuai permintaan *loading master*.



Gambar 4.3 gelas ukur

Gelas ukur yang digunakan dalam pengukuran berat jenis, pastikan bersih dan kering. Untuk membersihkannya biasanya mengisi gelas ukur setengah pada gelas tersebut kemudian dikocok-kocok dan

dibuang kembali kedalam tanki, untuk memastikan bahwa gelas ukur tersebut bersih dan tidak terkontaminasi dengan muatan sebelumnya.

d. *Trim* Kapal

Trim di dapat dari pengurangan dari draft depan dengan draft belakang. Digunakan untuk koreksi dari observasi *innage* . misal dari observasi *innage* pada tanki sau di dapat angka 4888, pada *tank table* dengan trim 0,2 by *stren* koreksi pada tanki satu adalah minus (-) dua milimeter. Maka hasil setelah dikoreksi adalah $4888 - 2 = 4886$.

Dari observasi yang dilakukan hasil yang di dapat adalah: *innage* tiap tanki, temperatur, berat jenis dan trim kapal. Selanjutnya, dilakukan perhitungan kuantias muatan yang meliputi perhitungan KL *observe*, Nett KL, Long ton, Metric ton, dan Barrels. Dalam pelaksanaan perhitungannya, di kapal MT. Anggraini Excellent sudah menggunakan *computerized methode* untuk menghitung kuantitas muatan. Dalam metode ini komputer sudah terinterigasi dengan *tank table* dan ASTM (*American Society for Testing and Material*).

e. Perhitungan Keseluruhan

Dari semua koreksi mulai dari *innage*, *themperature* dan masa jenis maka akan dihitung secara keseluruhan. Di MT. Srikandi memiliki formula yang telah disesuaikan untuk menghitung semua koreksi yang telah terjadi.

Dari semua perhitungan yang berpengaruh besar dalam penyusutan adalah koreksi dari *themperature* dan masa jenis. Peneliti akan

menjelaskan dalam tabel formula yang telah dimiliki kapal MT. Srikandi.

Peneliti dapat memberi contoh bahwa ketika kapal memuat. Temperature yang didapat adalah 30° dan ketika tiba dipelabuhan bongkar dengan volume yang sama tetapi temperature yang didapat lebih panas yaitu 32° maka barels yang didapat akan berkurang dari pelabuhan muat.

3. Hal-hal apa sajakah yang dilakukan apabila terjadi perbedaan yang dibongkar dan dimuat?

Setelah dilakukan perhitungan dan dirasa memang ada perbedaan. Pihak darat dan pihak kapal melakukan observasi apa penyebab perbedaan yang terjadi. Berikut peneliti berikan tindakan dan kecurigaan apa saja yang terjadi saat perbedaan muatan yang terjadi:

- 1) Penguapan
 - a) Tidak kedapnya tangki-tangki muatan.
 - b) *Pressure vacuum valve* yang tidak berjalan dengan baik.

Loading Master, surveyor dan *Chief Officer* mengecek semua *line* dan *PV Valve*. Semua berjalan dengan lancar karena MT. Srikandi menjalankan perbaikan pada *line cargo* dan *PV Valve* pada saat di galangan kapal dan tentu saja sudah terkalibrasi oleh BKI.

2) Perbedaan penggunaan alat ukur

Dalam menjalankan pengukuran, pihak Pertamina belum mempunyai ketetapan dalam hal alat ukur. Saat berada di pelabuhan dan bongkar terkadang pengukuran muatan menggunakan alat ukur dari darat ataupun dari pihak kapal. Sedangkan alat ukur ini sendiri belum ada penyamaan standart yang harus dipatuhi. Hal ini yang menyebabkan terkadang terjadi perbedaan saat sounding muatan di tangki.

3) Kemungkinan pencurian atau penimbunan

Dugaan selanjutnya adalah dugaan penimbunan atau pencurian. Pencharter dalam hal ini Pertamina sangat tidak mentolerir tentang pencurian atau penimbunan minyak oleh pihak kapal. Karena penyusutan yang ada pada kapal MT. Srikandi masih dalam batas toleransi yakni kurang dari 0.2% maka pihak Pertamina hanya memberikan Letter of Protes terhadap perbedaan yang ada.

4) Pemeriksaan segel yang telah disetujui dari pelabuhan muat Semua segel pada tangki baik di tangki muatan ataupun muatan dicek kembali untuk menghindari dugaan penimbunan.

5) Pengecekan tangki-tangki non *COT*

Tangki non *COT* seperti *ballast*, tangki bahan bakar dicek apakah ada muatan yang tertimbun di dalamnya. Tetapi pengecekan pada tangki non *COT* jarang terjadi jika penyusutan masih di batas toleransi.

6) Pengecekan *Experiante factor*

Setelah semua pengecekan fisik dinilai cukup. Pihak darat meminta experience factor guna pengecekan berkala apakah sering terjadi penyusutan seperti ini.

Setelah pengecekan kembali telah dilakukan oleh kedua pihak dan tidak menemukan titik temu antara kedua belah pihak. Maka akan dilakukan:

1) Peninjauan nilai *Charter*

Berdasarkan *charter party* bab 2 telah dibahas mengenai hal-hal yang menjadi klaim, dalam masalah yang dialami oleh kapal yaitu *blacklist* dan *negativ inage* kapal. *Blacklist* perusahaan untuk kapal memasok *supply light oil product* pada, pada dasarnya merugikan dari pihak Pertamina sendiri. Karena pendistribusian minyak di Pertamina menjadi tidak efisien dan efektif.

2) Pembuatan berita acara kedua belah pihak

Saat melakukan perundingan dengan pihak Pertamina mengenai masalah *transport loss* dan dampak negatif yang terjadi pada kapal. Setelah melalui tahap pemeriksaan ke semua tanki kapal, dan terbukti tidak ada minyak yang ditimbun, maka pihak kapal membuat surat perbedaan angka muatan yang ditandatangani oleh pihak kapal dan pihak darat.

3) Pemasangan kamera *CCTV*

Timbulnya *negatif image* yaitu kapal di duga melakukan pencurian minyak yang ditujukan pada kapal penulis yang mengalami *transport*

loss. Maka, dalam pembahasan dalam pertemuan adalah kapal *charter* dan milik akan dipasang kamera, sehingga semua kegiatan yang dilakukan dapat dikontrol oleh Pertamina selaku pencharter. Namun, dalam pengadaan kamera ini masih timbul perdebatan mengenai pendanaan dan jumlah kamera yang harus dipasang.

