



**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)**

**SKRIPSI**

**Untuk memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**Oleh:**

**FERYSHA WARASTANTIA NOVALIA AZZAHRA  
541711306469 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV TATA LAKSANA  
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
TAHUN 2021**



**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV TATA LAKSANAAN**

**ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**TAHUN 2021**

HALAMAN PERSETUJUAN

**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)**

Disusun Oleh:

**FERYSHA WARASTANTIA NOVALIA AZZAHRA**  
541711306469 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 06 Agustus 2021

Dosen Pembimbing I  
Materi

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan

**ROMANDA ANNAS A., S.ST.MM**  
Penata Muda Tk. I (III/b)  
NIP. 19840623 201012 1 005

**FEBRIA SURJAMAN, MT, M.Mar.E**  
Penata Muda Tk. I (III/b)  
NIP. 19730208 199303 1 002

Mengetahui,  
Ketua Program Studi  
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

**NUR ROHMAH, S.E., M.M.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

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)

Disusun Oleh:

FERYSHA WARASTANTIA NOVALIA AZZAHRA  
541711306469 1

Telah disetujui dan disahkan oleh Dewan Penguji  
serta dinyatakan lulus dengan nilai 94,3  
pada tanggal 24 Agustus 2021

Penguji I

Dr. RYANTO, S.E., M.Pd  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19600123 198603 1 002

Penguji II

ROMANDA ANNISA, S.ST., MM  
Penata Muda Tk. I (III/b)  
NIP. 19840623 201012 1 005

Penguji III

ANDY WAGHYU HERMANTO, M.T  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19791212 200012 1 001

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.  
Pembina Tk I, (IV/b)  
NIP. 19670605 199808 1 001

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ferysha Warastantia Novalia Azzahra

NIT : 541711306469 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK)

Skripsi dengan judul "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)".

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 02 Agustus 2021

Yang menyatakan pernyataan,

**FERYSHA WARASTANTIA NOVALIA AZZAHRA**  
NIT. 541711306469 K

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

### Motto:

1. Perbaiki sholatmu maka Allah akan perbaiki hidupmu.
2. Doa tanpa usaha sama dengan kosong, sedangkan usaha tanpa doa sama dengan sombong.
3. Apa yang kamu lakukan sekarang adalah cerminan masa depanmu.

### Persembahan:

1. Orang tua saya tercinta, Bapak Warjono dan Ibu Tatiek Herawaty
2. Kakak saya, Agung Satrio Nugroho, S.Tr.Pel
3. Almamater saya, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

## PRAKATA



Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya sehingga penulis telah mampu menyelesaikan skripsi 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)**”.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ayah dan Ibu tercinta yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa.
2. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Program Studi Tata laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) PIP Semarang
4. Bapak Romanda Annas Amrullah, S.ST, MM. selaku Dosen Pembimbing Materi.
5. Bapak Febria Surjama, MT, M.Mar.E selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.

6. Seluruh Dosen PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermamfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
7. Seluruh Jajaran Staf dan Pegawai di PT. Odyssey Shipping Lines yang telah memberikan kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek darat serta membantu dalam penulisan skripsi ini.
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang telah membantu penulisan dalam menyelesaikan skripsi ini.

Demikian, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat dan memberikan pengetahuan baru bagi banyak pihak, terutama bagi pembaca.

Semarang,.....  
Penulis

**FERYSHA WARASTANTIA NOVALIA AZZAHRA**  
**NIT. 541711306469 K**

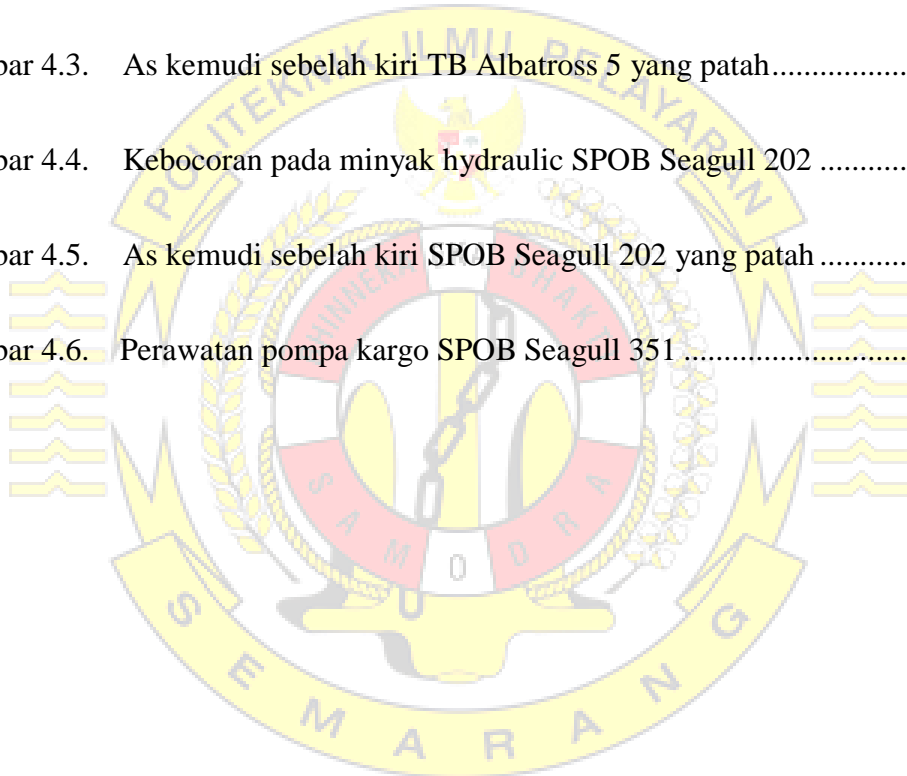
## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
HALAMAN PERNYATAAN .....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	v
PRAKATA .....	vi
DAFTAR ISI .....	viii
DAFTAR GAMBAR .....	x
DAFTAR TABEL .....	xi
DAFTAR LAMPIRAN .....	xii
ABSTRAK .....	xiii
ABSTRACT .....	xiv
Bab I    Pendahuluan	
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Cakupan Masalah Penelitian .....	5
1.3. Pertanyaan Penelitian .....	5
1.4. Tujuan Penelitian .....	5
1.5. Kegunaan Penelitian .....	6
1.6. Orisinalitas Penelitian .....	7
Bab II    Kajian Pustaka	
2.1. Kajian Pustaka .....	11

2.2.	Kerangka Teoritis.....	22
2.3.	Kerangka Berpikir.....	23
Bab III	Metode Penelitian	
3.1.	Pendekatan dan Desain Penelitian .....	24
3.2.	Fokus dan Lokus Penelitian .....	25
3.3.	Sumber Data Penelitian.....	25
3.4.	Teknik Pengumpulan Data .....	27
3.5.	Teknik Keabsahan Data .....	30
3.6.	Teknik Analisis Data.....	31
Bab IV	Hasil Penelitian dan Pembahasan	
4.1.	Hasil Penelitian .....	34
4.2.	Pembahasan.....	48
4.3.	Keterbatasan Penelitian.....	67
Bab V	Simpulan dan Saran	
5.1.	Simpulan .....	69
5.2.	Saran .....	71
	DAFTAR PUSTAKA .....	72
	LAMPIRAN.....	74
	DAFTAR RIWAYAT HIDUP .....	101

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	Kerangka Teoritis.....	22
Gambar 2.2.	Kerangka Berpikir.....	23
Gambar 4.1.	Struktur Organisasi PT. Odyssey Shipping Lines.....	38
Gambar 4.2.	<i>Bearing</i> yang rusak pada pompa kargo SPOB Seagull 351.....	51
Gambar 4.3.	As kemudi sebelah kiri TB Albatross 5 yang patah.....	53
Gambar 4.4.	Kebocoran pada minyak hydraulic SPOB Seagull 202 .....	55
Gambar 4.5.	As kemudi sebelah kiri SPOB Seagull 202 yang patah .....	55
Gambar 4.6.	Perawatan pompa kargo SPOB Seagull 351 .....	66



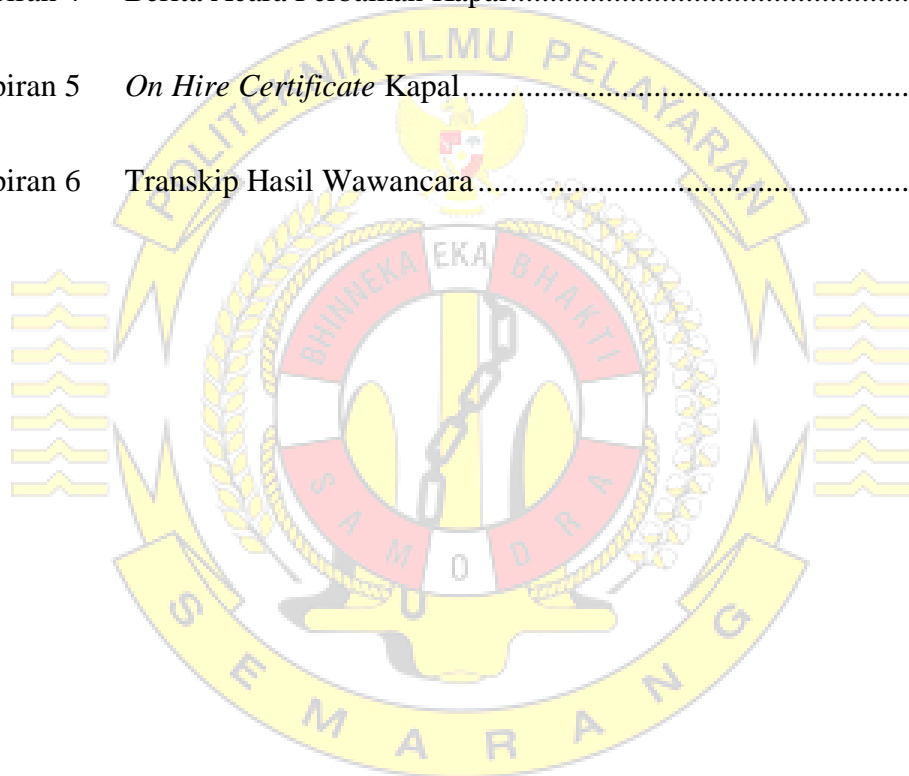
## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian penulis .....	8
Tabel 2.1. pemilihan jenis carter menurut harga.....	15
Tabel 2.2. pemilihan jenis carter menurut muatan.....	15



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Ship Particular</i> .....	74
Lampiran 2	Berita Acara Kerusakan Kapal.....	77
Lampiran 3	<i>Off Hire Certificate</i> Kapal .....	80
Lampiran 4	Berita Acara Perbaikan Kapal.....	83
Lampiran 5	<i>On Hire Certificate</i> Kapal.....	86
Lampiran 6	Transkrip Hasil Wawancara .....	89



## ABSTRAK

**Azzahra, Ferysha Warastantia Novalia**, NIT: 541711306469 K, 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)*”, Program Diploma IV, Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Romanda Annas A., S.ST,MM dan Pembimbing II : Febria Surjaman, MT, M.Mar.E

Kelancaran pengoperasian kapal tidak terlepas dari sarana dan pendukung fasilitas yang terdapat di atas kapal. Terdapatnya kerusakan dan ketidaksiapan kapal akan mengakibatkan kapal tidak beroperasi selama beberapa waktu (*off hire*) yang disebabkan oleh hal-hal tertentu. Oleh karena itu, demi keselamatan pelayaran dan kelancaran operasional kapal harus dilakukan pemeriksaan permesinan kapal secara berkala dan juga perawatan serta perbaikan yang benar agar kapal dalam kondisi baik saat akan dioperasikan sehingga tidak ada pihak-pihak yang akan dirugikan dan untuk meminimalisir kerusakan kembali yang akan mengakibatkan *off hire* kapal-kapal milik PT. Odyssey Shipping Lines. Tujuan penelitian yang dilakukan yaitu untuk mengetahui faktor, dampak, dan upaya terjadinya *off hire* kapal-kapal di PT. Odyssey Shipping Lines.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif kualitatif. Metode deskriptif kualitatif adalah metode penelitian berdasarkan filsafat *postpositivisme* yang digunakan dalam meneliti objek alamiah, dimana peneliti sebagai *instrument* kunci teknik pengumpulan data yang dilakukan secara triangulasi yaitu dengan menggabungkan beberapa aspek seperti observasi, wawancara, studi pustaka, dan dokumentasi.

Dari hasil penelitian dapat diketahui faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya *off hire* kapal-kapal di PT. Odyssey Shipping Lines, antara lain faktor alam dan faktor manusia yang menyebabkan rusaknya permesinan kapal yaitu pada pompa kargo dan kemudi kapal. Hal tersebut berdampak pada kerugian yang didapat oleh semua pihak terkait antara lain, pihak kapal, perusahaan dan pencarter (PT. Pertamina. Berdasarkan hasil penelitian, PT. Odyssey Shipping Lines melakukan upaya dalam mengatasi kendala yang terjadi dengan melakukan perbaikan, pemeriksaan, serta pemeliharaan kapal secara berkala.

**Kata Kunci:** *Off Hire*, Pompa Kargo, As Kemudi

## **ABSTRACT**

**Azzahra, Ferysha Warastantia Novalia, NIT: 541711306469 K, 2021. "Analysis of The Cause of Off Hire Ships In PT. Odyssey Shipping Lines (Case Study on SPOB Seagull 351, TB Albatross 5, and SPOB Seagull 202)". Diploma IV Program, Port and Shipping Department, Semarang Merchant Marine Polytechnic, 1<sup>st</sup> Advisor: Romanda Annas A., S.ST,MM and 2<sup>nd</sup> Supervisor:: Febria Surjaman, MT, M.Mar.E**

*The smooth operation of the ship is inseparable from the facilities and support facilities contained on board the ship. The damage and unpreparedness of the ship will result in the ship not operating for some time (off hire) caused by certain things. Therefore, for the safety of shipping and smooth operation of the ship must be carried out periodic inspection of ship machinery and also proper maintenance and repair so that the ship is in good condition when it will be operated so that no parties will be harmed and to minimize the damage back that will result in off hire of ships owned by PT. Odyssey Shipping Lines. The purpose of the research conducted is to find out the factors, impacts, and efforts to hire off-hire ships in PT. Odyssey Shipping Lines.*

*The method used in this research is a qualitative descriptive research method. Qualitative descriptive method is a research method based on the philosophy of postpositivism used in researching natural objects, where researchers as a key instrument of data collection techniques are carried out by triangulation by combining several aspects such as observation, interviews, literature studies, and documentation.*

*From the results of the study can be known the factors that cause the occurrence of off hire ships in PT. Odyssey Shipping Lines, among others, natural factors and human factors that cause damage to ship machinery, namely on cargo pumps and ship rudders. This has an impact on the losses obtained by all related parties, among others, the ship, the company and scatter (PT. Pertamina). Based on the results of the study, PT. Odyssey Shipping Lines makes efforts to overcome the obstacles that occur by making repairs, inspections, and maintenance of the ship periodically.*

**Keywords: Off Hire, Cargo Pump, Steering Gear**

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang Masalah

Pelayaran merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri dari angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan di lingkungan kemaritiman. Pelayaran merupakan bagian dari transportasi laut yang bermanfaat dalam mendistribusikan barang, sarana penyeberangan, pengangkutan barang atau orang dari pulau ke pulau, untuk sarana pertukaran informasi, dan dapat menunjang perekonomian nasional. Dengan adanya transportasi laut banyak perusahaan pelayaran yang saling bekerjasama dengan instansi terkait atau perusahaan lain di dalam negeri maupun di luar negeri, oleh karena itu dibutuhkan kejasama yang saling menguntungkan antara satu sama lain, contoh usaha yang dilakukan yaitu carter kapal yang dilakukan oleh PT. Odyssey Shipping Lines sebagai pemilik kapal (*shipowner*) dengan PT. Pertamina sebagai pemilik muatan (*pencarter*). Dalam carter kapal yang disepakati kedua perusahaan ini 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.

Carter merupakan kegiatan sewa menyewa dari seseorang ke orang lain yang membutuhkan, hal umum yang sering kita dengar di kehidupan sehari-hari yaitu carter mobil dan motor yang disewa untuk kepentingan pencarter. Tapi bagaimana jika yang di carter adalah kapal, dalam dunia pelayaran carter kapal bukan lagi hal yang tabuh. Carter kapal adalah kegiatan sewa menyewa

ruang kapal berdasarkan waktu atau perjalanan dari pemilik kapal (*shipowner*) kepada perusahaan yang membutuhkan ruang kapal (*charterer*). Pencarter akan menyewa kapal sesuai dengan kebutuhan dan sesuai jenis muatan yang akan diangkut. Dalam kegiatan sewa menyewa kapal sebelumnya menyepakati suatu perjanjian 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*).

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. *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. Sebab-sebab timbulnya *off hire* yaitu bilamana 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*) beberapa keadaan penyebab terjadinya *off hire* antara lain kerusakan pada mesin kapal atau mesin derek, dan juga kerusakan lain dalam kapal maupun di atas geladak (*dek*) yang mengakibatkan kapal tidak dapat memberikan jasanya kepada pencarter pada saat dibutuhkan, ABK (anak buah kapal)

mogok bekerja, kapal ditahan oleh penguasa setempat dan kesalahan bukan teletak pada pencarter, tetapi pada pemilik kapal (*shipowner*) atau nahkoda. Dengan demikian yang bertanggung jawab dan mengurus perbaikan saat mengalami kerusakan atau sering disebut dengan *docking* lalu terjadi *off hire* yaitu sepenuhnya dibebankan kepada pihak pemilik kapal (*shipowner*).

PT. Odyssey Shipping Lines memiliki 10 kapal dengan jenis kapal yang di carterkan antara lain kapal tunda (*tug boat*), tongkang, SPOB (*Self-Propelled Oil Barge*), dan MT (minyak tanker) yang semuanya memuat muatan minyak yang dibutuhkan oleh PT. Pertamina untuk mengangkut muatannya untuk di distribusikan kepada konsumen di penjuru pelosok Indonesia. PT. Pertamina mencarter kapal milik PT. Odyssey Shipping Lines berdasarkan waktu (*time charter*) dengan peraturan yang akan diberlakukan 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 agar masing-masing perusahaan tidak mengalami kerugian dan kecurangan sehingga dapat dikendalikan dengan hitungan yang benar karena menyangkut bahan bakar dan uang sewa.

Berdasarkan pengamatan penulis selama praktek darat di PT. Odyssey Shipping Lines ada beberapa kapal yang mengalami *off hire* dan dengan kasus yang sama. Dengan terjadinya *off hire* kapal berdampak pada kelancaran operasional kapal dan ruginya pihak *shipowner* dikarenakan kapal tidak beroperasi selama beberapa waktu untuk dilakukan perbaikan agar dapat berjalan dengan normal kembali, dan selama *off hire* pemilik kapal

(*shipowner*) wajib mengganti rugi air tawar (*fresh water*) dan bahan bakar karena itu merupakan hak dari pencarter sehingga pemilik kapal harus menanggung seluruh kerugian tersebut, selain itu juga merugikan pihak pencarter dikarenakan dapat mengakibatkan keterlambatan dalam menyuplai muatannya, dan disaat kapal yang sudah diisi penuh bahan bakar kemudian kapal mengalami *off hire* tetapi kapal tetap menggunakan mesin bantu yaitu *auxillary engine* sehingga bahan bakar tetap berkurang, hal tersebut dapat merugikan bagi pihak pencarter. 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.

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*).

Dari penjelasan di atas, mendorong penulis untuk mengangkat permasalahan tersebut untuk diteliti dan kemudian menuangkannya dalam skripsi 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)”**

## **1.2. Cakupan Masalah Penelitian**

Agar penelitian ini dapat dilakukan secara lebih fokus, dan mendalam serta menghindari kerancuan akibat salah tafsir terhadap skripsi, maka penulis perlu membatasi variabelnya. Oleh karena itu, cakupan masalah penelitian hanya berkaitan dengan *off hire* kapal-kapal di PT. Odyssey Shipping Lines. Penulis memilih *off hire* kapal untuk mencegah dan meminimalisir terjadinya kembali, sehingga operasional kapal dapat berjalan dengan lancar, dan dapat menekan biaya kerugian yang ditanggung perusahaan.

## **1.3. Pertanyaan Penelitian**

Dalam penelitian, pertanyaan penelitian sangatlah penting untuk mempermudah penulis dalam mencari jawaban yang tepat dan sesuai guna pembahasan penelitian. 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:

- 1.2.1. Faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya *off hire* kapal-kapal di PT.Odyssey Shipping Lines?
- 1.2.2. Dampak apa saja yang menyebabkan terjadinya *off hire* kapal-kapal di PT.Odyssey Shipping Lines?
- 1.2.3. Apa saja upaya yang dilakukan PT. Odyssey Shipping Lines dalam mengatasi *off hire* kapal?

#### 1.4. Tujuan Penelitian

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

- 1.4.1. Untuk mengetahui faktor penyebab *off hire* kapal-kapal di PT. Odyssey Shipping Lines.
- 1.4.2. Untuk mengetahui dampak yang terjadi apabila kapal-kapal di PT. Odyssey Shipping Lines mengalami *off hire*.
- 1.4.3. Untuk mengetahui bagaimana upaya yang dilakukan PT. Odyssey Shipping Lines dalam mengatasi *off hire* kapal.

#### 1.5. Kegunaan Penelitian

Hasil penelitian mengenai “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)” ini diharapkan dapat berguna bagi penulis dan juga bagi para pembaca. Terdapat beberapa manfaat yang didapatkan dari pelaksanaan penelitian ini, yaitu:

- 1.5.1. Manfaat secara teoritis.

Sebagai kontribusi yang bermanfaat dalam pengembangan ilmu yang berkaitan dengan penyebab terjadinya *off hire* kapal.

- 1.5.2. Manfaat secara praktis

Sebagai kontribusi yang bermanfaat bagi berbagai pihak untuk menambah wawasan mengenai penyebab terjadinya *off hire* kapal:

- 1.5.2.1. Bagi Lembaga Pendidikan

Hasil penelitian ini dilakukan penulis untuk menambahkan pembendaharaan perpustakaan Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang dan dapat menjadi sumber bacaan maupun referensi bagi semua pihak yang membutuhkan.

#### 1.5.2.2. Bagi Perusahaan Pelayaran

Hasil penelitian ini dapat menjadi referensi tambahan dalam menangani dan meminimalisir terjadinya *off hire* kapal untuk terciptanya kelancaran operasional kapal dan menekan kerugian yang didapat.

#### 1.5.2.3. Bagi Pembaca

Hasil penelitian ini dapat memberikan wawasan ilmu pengetahuan sehingga para pembaca dapat memahami dan mengerti mengenai faktor penyebab terjadinya *off hire* kapal.

### 1.6. Orisinalitas Penelitian

Orisinalitas penelitian yaitu menyajikan perbedaan dan persamaan bidang kajian yang diteliti antara penelitian penulis dengan penelitian sebelumnya. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan penelitian terdahulu sebagai referensi dan juga untuk memudahkan penulis dalam melakukan penelitian karena memiliki kesamaan topik penelitian yaitu mengenai faktor penyebab terjadinya *off hire* kapal. Dengan demikian akan diketahui perbedaan dan persamaan antara penelitian penulis dan penelitian sebelumnya. Hal tersebut bertujuan untuk menghindari adanya pengulangan kajian terhadap hal-hal yang sama. Berikut ini adalah tabel penelitian terdahulu yang penulis gunakan:

Tabel 1.1. perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian penulis.

Perbedaan	Penelitian Penulis	Penelitian Terdahulu 1	Penelitian Terdahulu 2
Penelitian	Ferysha Warastantia Novalia Azzahra	Abu Bakar Ahmad	Irwan Dwi Saputra
Tahun	2021	2019	2017
Judul	Analisis Penyebab Terjadinya <i>Off Hire</i> Kapal-Kapal di PT. Odyssey Shipping Lines	Identifikasi Kerusakan <i>Mechanical Seal</i> pada <i>Cargo Oil Pump</i> di Atas Kapal MT. Anggraeni Excellent	Analisa Kebocoran Pompa Hidrolik <i>Steering Gear</i> dengan Satu <i>Rudder</i> di Kapal MT. Pelita Energi Metode Fishbone
Tempat	PT. Odyssey Shipping Lines	PT. Adovelin Raharja	PT. Burung Laut
Fokus Penelitian	Faktor yang menyebabkan terjadinya <i>off hire</i> kapal-kapal di PT. Odyssey Shipping Lines	Penyebab kerusakan pada <i>mechanical seal</i> pada <i>cargo oil pump</i> di atas kapal MT. Anggraeni Excellent	Penyebab kebocoran pompa hidrolik <i>steering gear</i> di kapal MT. Pelita Energi

Penelitian oleh Abu Bakar Ahmad pada tahun 2019 yang berjudul “Identifikasi Kerusakan *Mechanical Seal* pada *Cargo Oil Pump* di Atas Kapal MT. Anggraeni Excellent” meneliti tentang faktor yang menyebabkan rusaknya *Mechanical Seal* pada *Cargo Oil Pump*. Hasil dari penelitian ini menunjukkan dampak yang terjadi apabila *Mechanical Seal* pada *Cargo Oil Pump* tidak bekerja dengan normal serta untuk mengetahui upaya agar *Mechanical Seal* pada *Cargo Oil Pump* bekerja dengan normal kembali guna menunjang kelancaran operasional kapal di MT. Anggraeni Excellent.

Peneliti memberikan saran berupa upaya untuk mengatasi kerusakan pada *mechanical seal* pada *cargo oil pump* agar tidak terjadi kerusakan kembali yaitu dengan menjaga kebersihan dari kamar pompa, melakukan perawatan dan perencanaan sesuai dengan PMS, serta untuk meningkatkan kinerja serta tanggung jawab terhadap pemeriksaan dan perawatan *cargo oil pump* kapal.

Penelitian oleh Irwan Dwi Saputra pada tahun 2017 yang berjudul “Analisa Kebocoran Pompa Hidrolik *Steering Gear* dengan Satu *Rudder* di Kapal MT. Pelita Energi Metode Fishbone” meneliti tentang faktor yang menyebabkan kebocoran pompa hidrolik *steering gear*. Hasil dari penelitian ini menunjukkan dampak yang terjadi apabila pompa hidrolik *steering gear* mengalami kebocoran serta untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk menjaga optimalnya kinerja pada sistem hidrolik guna menunjang kelancaran operasional kapal di MT. Pelita Energi.

Peneliti memberikan saran berupa upaya untuk mengatasi kebocoran pada pompa hidrolik *steering gear* agar tidak terjadi kebocoran kembali yaitu

dengan perawatan dan perbaikan dengan melakukan *overhaul*, serta meningkatkan kemampuan dan pengetahuan masinis tentang *steering gear* dengan membaca buku panduan.



## BAB II

### KAJIAN PUSTAKA

#### 2.1. Kajian Pustaka

Tinjauan pustaka memiliki tujuan untuk memuat teori, pemikiran atau konsep yang melandasi penyusunan penulisan ini. Untuk mempermudah penulis dan pembaca dalam memahami skripsi 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)**”. Maka dikemukakan beberapa landasan teori untuk mendukung penulisan ini, antara lain yaitu:

##### 2.1.1. Pengertian Analisis

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) “analisis yaitu penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya)”.

Menurut Dwi Prastowo Darminto dan Rifka Julianty (2009: 52) analisis adalah penguraian suatu pokok peristiwa atas berbagai bagiannya, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan.

Jadi analisis yaitu studi bahasa guna menyelidiki secara mendalam suatu peristiwa untuk mengetahui suatu keadaan yang sebenarnya secara struktur suatu bahasa.

##### 2.1.2. Pengertian Operasional

Operasional adalah bagian dari organisasi bisnis yang bertugas memproduksi suatu barang atau jasa (Stevenson, 2011:4). Barang

yaitu bentuk fisik yang mencakup bagian, bahan mentah, maupun *subassemblies*. Sedangkan jasa yaitu aktifitas yang memberikan kombinasi nilai seperti waktu, lokasi dan psikologis.

Menurut Richard L Daft (2012) dalam bukunya *New Era of Management* “manajemen operasi adalah bidang manajemen yang mengkhususkan pada produksi barang atau jasa, dengan menggunakan alat-alat dan teknik-teknik khusus untuk memecahkan masalah-masalah dalam produksi”.

Sedangkan manajemen operasional kapal adalah bidang manajemen sebagai penyedia jasa yang bertugas mengawasi dan bertanggungjawab dalam kelancaran operasional di atas kapal.

### 2.1.3. Pengertian Carter Kapal

Di dalam hal sewa-menyewa di atur dalam bab VII buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) pasal 1548 yang berbunyi “sewa-menyewa ialah suatu perjanjian, dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk memberikan kepada pihak yang lain kenikmatan dari suatu barang, selama waktu tertentu dan dengan pembayaran sesuatu harga, yang oleh pihak tersebut belakangan itu disanggupi pembayarannya”.

Pengaturan carter kapal dalam hukum Indonesia terdapat pada bab V buku II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) tahun 1938 yang berbunyi “carter kapal ialah pemakaian atau pengoperasian kapal milik orang lain yang sudah dilengkapi awak kapal beserta peralatannya dengan imbalan bayaran”.

Menurut H.M.N Purwosutjipto (2000) “carter kapal adalah suatu perjanjian timbal balik antara pencarter dengan tercarter, dengan mana tercarter mengikatkan diri untuk menyediakan sebuah kapal lengkap dengan peralatan dan pelautnya demi kepentingan pihak pencarter dan pencarter mengikatkan diri untuk membayar sejumlah uang carter”.

Dapat dimaknai bahwa carter kapal merupakan kegiatan sewa menyewa ruang kapal berdasarkan waktu atau perjalanan dari pemilik kapal (*shipowner*) kepada perusahaan yang membutuhkan ruang kapal (*charterer*). Selanjutnya jenis - jenis carter kapal yaitu sebagai berikut:

### 2.1.3.1. *Time Charter*

*Time charter* yaitu pemilik kapal bertanggung jawab untuk memberikan pelayanan dalam jangka waktu tertentu atau periode (*trip*) tertentu melalui nahkoda dan kru kapal untuk memuat muatan pada kapalnya atas nama *charterer* (Selasdini dan Sumali, 2018:17).

Menurut KUHD pasal 453 ayat 2, “pengertian 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”.

### 2.1.3.2. *Voyage Charter*

*Voyage charter* atau dapat juga disebut dengan *Dead Weight Charter* yaitu pemilik kapal bertanggung jawab memuat muatan tertentu atas nama kapalnya pada satu ataupun beberapa pelayaran (Selasdini dan Sumali, 2018:18).

Menurut KUHD pasal 453 ayat 3, “pengertian 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”.

### 2.1.3.3. *Bare Boat* atau *Demise Charter*

*Bare boat* atau *demise charter* yaitu *shipowner* tetap sebagai pemilik kapal dan memberikan pelayanannya

melalui nahkoda dan kru kapalnya tetapi kepemilikan dan pengawasannya diserahkan pada *charterer* dalam jangka waktu tertentu (Selasdini dan Sumali, 2018:18).

Dalam menyewa kapal pihak pencarter harus memilih kapal yang akan di carternya sesuai dengan kebutuhannya, ada beberapa pertimbangan dalam memilih carter kapal yaitu sebagai berikut:

#### 2.1.3.1. Menurut pemilik kapal

Bagi pemilik kapal *tramper* dalam melepaskan kapalnya untuk dicarter dalam jenis sewa *time charter* dan *voyage charter* berdasarkan pada harga pasar saat itu. Jika harga pasar saat itu cenderung naik, pemilik kapal *tramper* akan memilih kapalnya dicarter berdasarkan *voyage charter*. Namun, jika harga pasar saat itu cenderung turun pemilik kapal *tramper* akan memilih kapalnya dicarter berdasarkan *time charter* karena *shipowner* tidak akan mengalami kerugian jika harga pasar carter kapal semakin turun.

Jika permintaan ruang muat kapal hanya dalam jangka waktu pendek dan hanya karena *peak time*, penambahan kapal bisa didapat dengan *voyage charter*. Namun, jika permintaan ruang muat mengalami peningkatan dalam jangka waktu yang lama atau cenderung meningkat selamanya, pemilik kapal *liner* akan memilih menyewakan kapalnya berdasarkan *time charter* atau bahkan membeli kapal baru.

### 2.1.3.2. Menurut Pemilik Muatan

Pemilik muatan atau *shipper* dalam memilih jenis carter kapal mempunyai pemikiran yang berlawanan dengan pemilik kapal *tramper*, karena jika harga pasar cenderung naik dan pemilik muatan memiliki muatan dengan frekuensi pelayaran yang tetap dengan jumlah muatan yang banyak maka pemilik muatan akan memilih carter kapal berdasarkan *time charter*, sedangkan jika harga pasar turun dan frekuensi pelayaran rendah maka pemilik muatan akan memilih carter kapal berdasarkan *voyage charter*.

Tabel 2.1. pemilihan jenis carter menurut harga

Kepentingan	Harga Charter	
	Tinggi	Rendah
<i>Tramper owner</i>	<i>Voyage Charter</i>	<i>Time Charter</i>
<i>Shipper</i>	<i>Time Charter</i>	<i>Voyage Charter</i>

Tabel 2.2. pemilihan jenis carter menurut muatan

Kepentingan	Jumlah Muatan	
	Tinggi	Rendah
<i>Tramper owner</i>	<i>Time Charter</i>	<i>Voyage Charter</i>
<i>Shipper</i>	<i>Time Charter</i>	<i>Voyage Charter</i>

Adapun di dalam KUHD, perjanjian carter termasuk dalam bab V buku II tentang pencarteran kapal, namun tidak ada satu pasalpun yang memuat definisi tentang perjanjian carter kapal.

Menurut KUH Perdata pasal 1313, “perjanjian adalah perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih lainnya”.

Untuk syahnya suatu perjanjian harus memenuhi pasal 1320

KUH Perdata yaitu :

- 2.1.3.1. Adanya kata sepakat,
- 2.1.3.2. Adanya kecakapan untuk membuat suatu perjanjian,
- 2.1.3.3. Adanya suatu hal tertentu,
- 2.1.3.4. Adanya suatu sebab yang halal

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

#### 2.1.3.1 *Shipowner* (pemilik kapal)

*Shipowner* yaitu pemilik kapal atau pengusaha kapal yang menyewakan ruang kapalnya kepada pihak pencarter (Selasdini dan Sumali, 2018:23).

Pemilik kapal (*shipowner*) yaitu pihak yang menyewakan kapalnya untuk tujuan pengangkutan yang sah (Triyantigonhokusumo, 2017:25).

#### 2.1.3.2. *Chartering Broker*

*Chartering broker* yaitu wakil dari pemilik kapal yang membantu menawarkan kapal miliknya untuk disewakan kepada *charterers* (Selasdini dan Sumali, 2018:23).

*Chartering broker* yaitu *broker* yang khusus diangkat oleh perusahaan-perusahaan pelayaran besar eksportir dan

importir dalam rangka memenuhi kebutuhan ruang kapal atau kapal-kapal untuk pengiriman muatan mereka yang bertugas mencari muatan (Triyantigonhokusumo, 2017:25).

#### 2.1.3.2. *Charterers*

*Charterers* yaitu pihak yang membutuhkan ruangan kapal atau pihak yang menyewa ruangan kapal untuk pengangkutan barang-barangnya atau untuk tujuan lain yang sah (Triyantigonhokusumo, 2017:28).

*Charterers* yaitu pihak pemilik muatan (*shipper*) yang membutuhkan ruang kapal (Selasdini dan Sumali, 2018:23).

#### 2.1.3.3. *Chartering agent*

*Chartering agent* yaitu wakil dari pemilik muatan yang membantu pemilik muatan mencari ruang muat kapal (Selasdini dan Sumali, 2018:23).

*Chartering agent* yaitu pihak yang mewakili *shipowners* di pelabuhan pemuatan dan pembongkaran (Triyantigonhokusumo, 2017:28).

#### 2.1.4. Pengertian *On Hire* dan *Off Hire*

*On hire* yaitu carter kapal tetap berjalan atau beroperasi walaupun kapal dalam keadaan menganggur (Selasdini dan Sumali, 2018:55).

*On hire* berarti harga carter selalu diperhitungkan walaupun kapal dalam keadaan menganggur (Triyantigonhokusumo, 2017:38).

*Off hire* yaitu carter kapal tidak berjalan atau tidak beroperasi dan biaya carter tidak diperhitungkan dalam jangka waktu tertentu (Selasdini dan Sumali, 2018:55).

*Off hire* berarti harga carter tidak diperhitungkan kepada pihak *charterers* selama jangka waktu tertentu, dan karena adanya hal-hal tertentu (Triyantigonhokusumo, 2017:38). Penyebab terjadinya *off hire* kapal yaitu sebagai kapal:

- 2.1.4.2. Mesin kapal mengalami kerusakan,
- 2.1.4.3. ABK (anak buah kapal) mogok kerja,
- 2.1.4.4. Mesin derek (*crane*) mengalami kerusakan, palka tidak dapat dibuka maupun ditutup,
- 2.1.4.5. Kerusakan lain yang menyebabkan kapal tidak dapat memberikan jasa kepada pencarter,
- 2.1.4.6. Kapal ditahan penguasa karena kesalahan pemilik kapal atau nahkoda.

Selama *off hire*, pencarter tidak harus membayar biaya sewa kapal, *off hire* biasanya berlaku setelah dua puluh empat jam kemudian. Hal-hal yang dapat membatalkan *off hire* yaitu sebagai berikut:

- 2.1.4.1. Kapal tidak dapat memasuki ataupun meninggalkan pelabuhan karena air laut yang surut,
- 2.1.4.2. Buruh pelabuhan melakukan mogok kerja,
- 2.1.4.3. Kekacauan yang terjadi di pelabuhan sehingga kapal tidak dapat memasuki pelabuhan,
- 2.1.4.4. Kapal ditahan karena kesalahan *charterers*.

### 2.1.5. Pengertian Kapal

Menurut UU Nomor 17 tahun 2008 “pengertian kapal adalah kendaraan air dalam bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar dan Muat Barang dari dan ke kapal “pengertian kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan mekanik, tenaga mesin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”.

Dapat dimaknai bahwa kapal yaitu kendaraan air dengan jenis atau bentuk apapun itu, yang digerakkan dengan tenaga mekanik maupun dinamis yang mengangkut barang ataupun penumpang.

Adapun jenis-jenis kapal menurut Undang - Undang Pelayaran UU RI No. 17 Tahun 2008 sebagai berikut:

2.1.5.1. Kapal Perang adalah kapal milik Tentara Nasional Indonesia (TNI) yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Kapal Perang adalah kapal yang dibangun khusus untuk keperluan perang, sehingga pasti diproduksi dan dioperasikan oleh organisasi militer, dalam hal ini angkutan laut satu negara (Romanda Annas, 2020:80).

2.1.5.2. Kapal Negara adalah kapal milik negara yang digunakan oleh instansi pemerintah tertentu yang memiliki fungsi dan kewenangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-

undangan untuk menegakkan hukum serta tugas-tugas pemerintah lainnya.

2.1.5.3. Kapal Asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia.

Adapun jenis-jenis kapal menurut pengangkutan intermoda ekspor impor melalui laut berdasarkan jenisnya, yaitu:

2.1.5.1. Kapal Barang Biasa adalah kapal yang melakukan pelayaran dengan jadwal tetap dan biasanya membawa muatan umum dan tidak begitu besar.

2.1.5.2. Kapal *Semi Container / Pallet Vessel* adalah kapal yang dapat mengangkut muatan secara *breakbulk*, *pre-slung*, atau unit - unit *pre-pallet*.

2.1.5.3. Kapal Petikemas / *Full Container Vessel* adalah kapal yang mempunyai alat bongkar / muat sendiri yang khusus dibuat untuk mengangkut peti kemas (*container*).

2.1.5.4. *General Cargo Breakbulk Vessel* adalah kapal yang beroperasi sebagai kapal angkut serbaguna.

2.1.5.5. Kapal ro-ro adalah kapal yang di desain untuk bongkar barang ke kapal di atas kendaraan roda.

Kapal ro-ro (*rool on-roll off ship*) adalah jenis kapal yang mempunyai satu atau lebih geladak tertutup atau terbuka sepanjang badan kapal (Romanda Annas, 2020:111).

Menurut Suwarno (2011:131) jenis barang (*cargo vessel*) dibedakan menjadi:

2.1.5.1. *General Cargo Carrier* adalah kapal yang mengangkut muatan umum (*general cargo*), seperti barang dalam bentuk potongan, dalam peti, keranjang, dan lain-lain sebagainya.

*General Cargo Carrier* adalah kapal kargo umum yang mengangkut beragam tipe barang yang terkemas rapi, semacam bahan-bahan kimia, makanan, kendaraan, garmen, dan lain-lain (Romanda Annas, 2020:78).

2.1.5.2. *Bulk Cargo Carrier* adalah kapal yang mengangkut muatan curah dengan jumlah banyak dalam sekali jalan.

2.1.5.3. Kapal *Tanker* adalah kapal yang mengangkut muatan cair, minyak, ataupun gas.

Kapal *Tanker* adalah kapal berukuran luar biasa besar yang mengangkut bahan bakar minyak atau barang cair lainnya (Romanda Annas, 2020:79).

2.1.5.4. *Combination Carrier* adalah kombinasi kapal *tanker* dan *dry bulk*, dengan tujuan bila *return cargo* tidak tersedia maka dapat memuat *dry bulk carrier*.

*Dry Bulk Carrier* adalah kapal curah kering yang mengangkut barang – barang yang diusung dalam bentuk curah, seperti batubara, gandum, atau bijih besi (Romanda Annas, 2020:79).

2.1.5.5. *Off Shore Supply Ship* adalah kapal untuk mengangkut peralatan, makanan, dan lain-lain untuk anjungan.

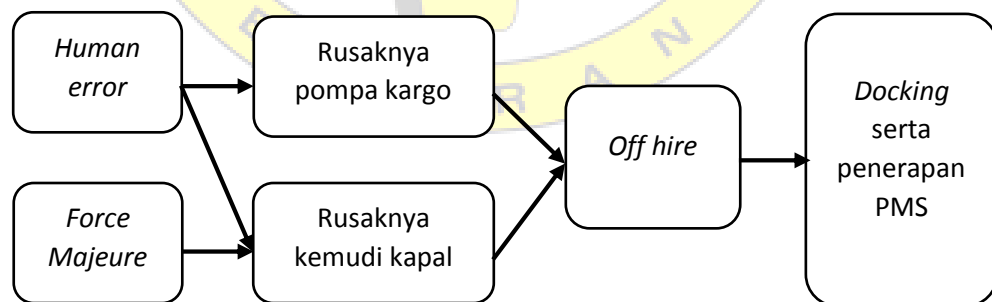
2.1.5.6. *Special Designed Ship* adalah kapal yang khusus dibangun untuk muatan tertentu, seperti daging, LNG

2.1.5.7. Kapal *container* atau kapal *cellular container* adalah kapal yang digunakan untuk mengangkut muatan *general cargo* yang dimasukkan ke dalam *container* atau muatan yang perlu di bekukan dalam *reefer container*.

Kapal Kontainer (*container ship*) adalah kapal yang mengangkut barang – barang yang seluruhnya terkemas rapi dalam kontainer – kontainer seukuran truk (Romanda Annas, 2020:79).

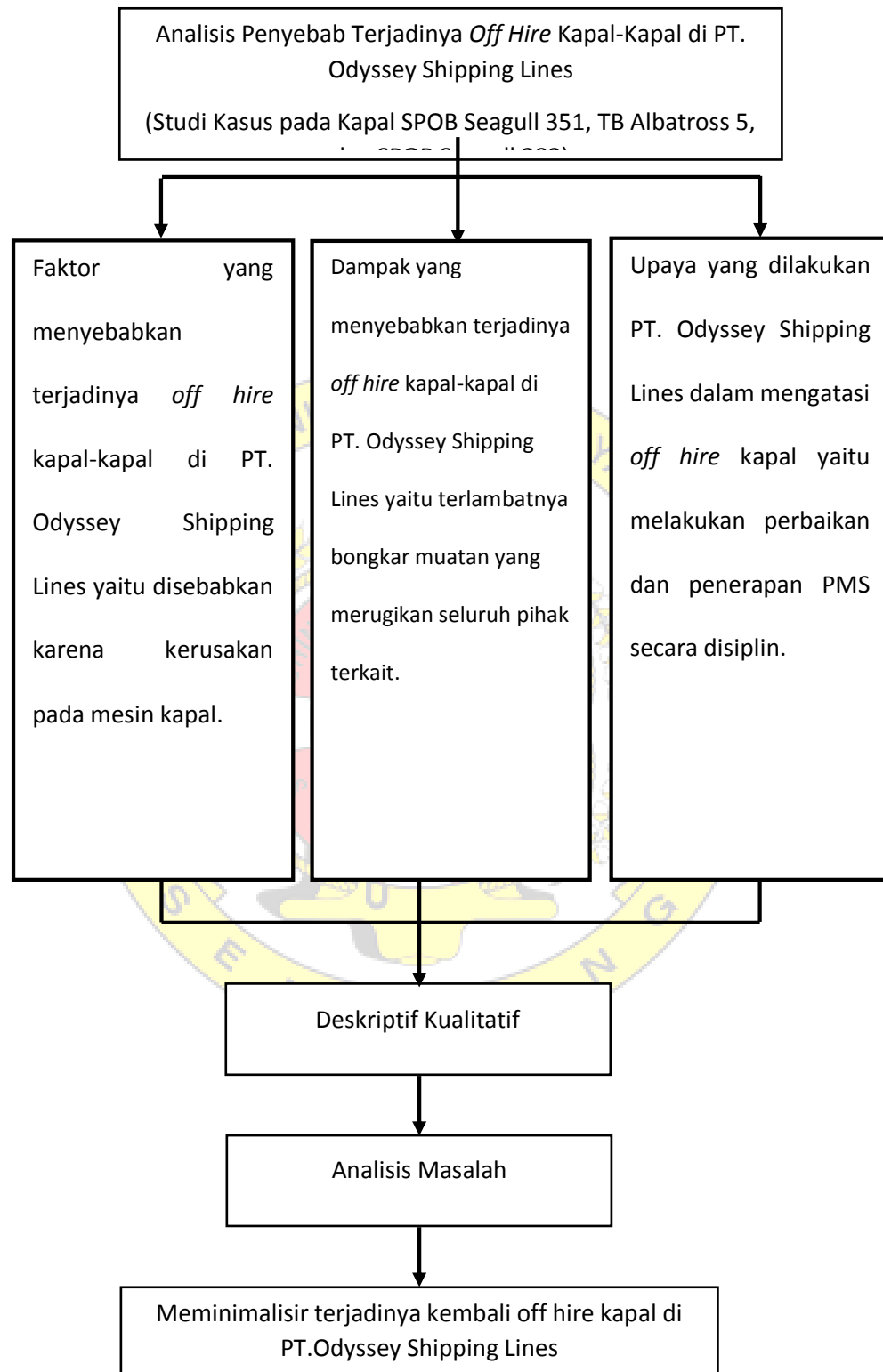
## 2.2. Kerangka Teoritis

Kerangka teoritis merupakan garis besar atau rancangan seperangkat konsep sistematis yang saling berhubungan membentuk pandangan tentang suatu masalah yang menjadi pegangan pokok peneliti. Dalam pene kerangka teoritis dalam penelitian ini:



Gambar 2.1. Kerangka Teoritis

### 2.3. Kerangka Berpikir



Gambar 2.2. Kerangka Berpikir

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan penulis selama melaksanakan praktek darat di PT. Odyssey Shipping Lines mengenai penyebab terjadinya *off hire* kapal, maka dari permasalahan yang terjadi tersebut dapat disimpulkan, yaitu sebagai berikut:

5.1.1. Faktor yang menyebabkan terjadinya *off hire* kapal-kapal di PT. Odyssey Shipping Lines, adalah:

Faktor yang menyebabkan kapal mengalami *off hire* yaitu disebabkan karena kerusakan pada mesin kapal. Ada tiga kapal yang mengalami *off hire* selama peneliti melakukan praktek darat di PT. Odyssey Shipping Lines yaitu kapal SPOB Seagull 351 disebabkan karena terjadi gangguan pada pompa kargo sebelah kanan dan kiri, yang disebabkan kerusakan pada *bearing* pompa kargo. TB Albatross 5 disebabkan karena pin pengikat *remis packing as* kemudi sebelah kiri patah, yang disebabkan faktor alam yang mengakibatkan OB Flamingo 9 yang di pandu mengalami larat sehingga membuat TB Albatross 5 melakukan *over power*. SPOB Seagull 202 yaitu karena terjadinya kerusakan pada kemudi kapal yang disebabkan kebocoran pada minyak *hydraulic* dan patahnya pin pengikat *remis packing as* kemudi sebelah kanan. Hal tersebut dapat terjadi karena kurangnya pemeriksaan dan perawatan pada permesinan kapal.

5.1.2. Dampak apa saja yang menyebabkan terjadinya *off hire* kapal-kapal di PT.Odyssey Shipping Lines, adalah:

Kendala yang terjadi, mengakibatkan kapal tidak dapat melanjutkan pelayarannya sehingga kapal tidak dapat beroperasi untuk sementara waktu (*off hire*) yang mengakibatkan operasional kapal tidak berjalan dengan lancar dan berdampak pada proses pembongkaran muatan yang terhambat, sehingga mengakibatkan kerugian dari pihak Pertamina.

Selain itu, profit perusahaan berkurang karena harus menanggung seluruh biaya perbaikan kapal selama di galangan dan juga harus membayar klaim dari pihak Pertamina atas pemakaian BBM dan air tawar pada saat kapal mengalami *off hire*.

5.1.3. Upaya yang dilakukan PT. Odyssey Shipping Lines dalam mengatasi *off hire* kapal, adalah:

Setelah diadakan rapat, keputusan perusahaan dalam menindaklanjuti permasalahan yang terjadi yaitu kapal harus masuk galangan untuk diperbaiki masalah yang sedang terjadi tersebut.

Selain itu, pihak perusahaan juga menghimbau kepada pihak kapal untuk lebih rutin melakukan pemeriksaan permesinan dan kesiapan kapal sebelum kapal beroperasi, melakukan perawatan rutin pada permesinan kapal, menerapkan PMS (*Planned Maintenance System*) secara disiplin sesuai prosedur perusahaan, dan juga menjaga kebersihan ruang kemudi maupun ruang mesin kapal.

## 5.2. Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan penelitian, maka penulis memberikan sedikit saran guna sebagai bahan pertimbangan dan masukan untuk PT. Odyssey Shipping Lines serta pihak-pihak yang terkait. Saran yang penulis sampaikan yaitu sebagai berikut:

- 5.2.1. PT. Odyssey Shipping Lines sebaiknya harus lebih selektif dalam melakukan perekrutan kru kapal, setelah itu melakukan *familiaritation* kepada kru kapal yang akan *on board* dan juga melakukan pelatihan / *training* di atas kapal sehingga kru kapal mengetahui tanggungjawab yang di pegang.
- 5.2.2. PT. Odyssey Shipping Lines sebaiknya disiplin dalam melaksanakan audit kapal berdasarkan Sistem Manajemen Keamanan perusahaan, sehingga dapat dilakukan pemeriksaan menyeluruh guna mencegah terjadinya kerusakan kembali.
- 5.2.3. Staf operasional sebaiknya melakukan pengontrolan rutin terhadap perawatan kapal dengan menghimbau kepada pihak kapal untuk melampirkan dokumentasi kegiatan perawatan di atas kapal pada laporan bulanan sesuai *form* yang terkait.

## DAFTAR PUSTAKA

- Aguw, R, 2013, *Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keamanan dan Keselamatan Pelayaran Ditinjau dari UU Pelayaran No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, Universitas Sam Ratulangi, Sulawesi Utara.
- Ahmad, A. B. U. B, 2019, *Identifikasi Kerusakan Mechanical Seal Pada Cargo Oil Pump Di Atas Kapal MT. Anggraeni Excellent*, Politeknik Ilmu Pelayaran, Semarang.
- Amrullah, R. A, 2020, *Pelabuhan dan Serba-Serbinya*, Politeknik Ilmu Pelayaran, Semarang.
- H.S. Salim, 2021, *Hukum Kontrak: Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Hadi, S, 2004, *Metodelogi Research (Jilid 2)*, Andi, Yogyakarta.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online
- Leoni, A. B. I, 2018, *Analisis Penerapan In-House Training Guna Meningkatkan Kinerja Rating di PT. Korin Global Mandiri*, Politeknik Ilmu Pelayaran, Semarang. <http://repository.pip-semarang.ac.id/841/>
- Malidya Aries Tanti, S. H, 2018, *Analisis Sistem On Hire dan Off Hire dalam Carter Kapal Tunda PT. Pelindo Marine Service Terhadap Kegiatan Operasional Divisi Pelayanan Kapal Dinas Pemanduan dan Telekomunikasi Cabang Tanjung Perak Surabaya*, Universitas Hangtuah, Surabaya.
- Mustholiq, 2019, *Manajemen Perawatan Kapal*, Politeknik Ilmu Pelayaran, Semarang.
- Moleong, L. J, 2016, *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT.Remaja Rosdakarya, Jakarta.
- Perhubungan, M, 2014, *Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14*.

- Pertiwi, N. P., 2020, *Optimalisasi Penggunaan Daily Operation Report Guna Mengawasi Jumlah Muatan Di “ SPOB Seagull 201 ” PT. Odyssey Shipping Lines Tahun 2018*, Politeknik Ilmu Pelayaran, Semarang.
- PT. Odyssey Shipping Lines, 2009, *Sistem Manajemen Keselamatan*, Jakarta.
- Purwosutjipto, H. M., 2000, *Pengertian Hukum Dagang*, Djambatan, Jakarta.
- Saputra, I. D. W. I., 2017, *Analisa Kebocoran Pompa Hidrolik Steering Gear Dengan Satu Rudder di Kapal MT. Pelita Energi Metode*, Politeknik Ilmu Pelayaran, Semarang.
- Sugiyono, 2014, *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*, Alfabeta, Bandung.
- Sujarweni, V. W., 2014, *Metode Penelitian: Lengkap, Praktis, dan Mudah Dipahami*, Pustaka Baru Press, Yogyakarta.
- Sukardi, 2014, *Metodologi Penelitian Pendidikan Kompetensi dan Praktiknya*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Sumali, V. dan Bambang, 2018, *Charter Kapal*, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, Jakarta.
- Triyantigondhokusumo, Tuti, 2017, *Pengangkutan Melalui Laut*, Sumur, Bandung.
- Wike, W. (2019). *Jambi, Peran Jasa Agen dalam Memberikan Pelayanan Kedatangan dan Keberangkatan MV. Srijaya 8 pada PT. Pelnas Sabang Raya Indah*.
- Yustisia, T. V. (2014). *KUHD: Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*. 438, 118.

## Lampiran 1: Ship Particular

SPOB Seagull 351



### SHIP PARTICULAR

SPOB SEAGULL 351



<u>PRINCIPAL PARTICULAR</u>		<u>MACHINERY</u>	
Name of Vessel	SEAGULL 351	Main Engine	2 Units X Yanmar 6EY 7W
Owner	PT ODYSSEY SHIPPING LINES	Horse Power, RPM	2 X 1100HP 1450 RPM
Vessel Type	SPOB	Preparation	2 Units FPP
Year of Build	2015	Service Speed	6 Knots
Construction	Steel	AUX Engine	2 Units Yanmar 4TNV98 25 KW
Builder	PT Laya Teknik Intermisi Abadi	Fuel Consumption ME & AE	250 liters / Hour
Classification	NKI	Fuel Consumption stand by AE	15 liters / hour
Flag / Registry	Indonesia, Surabaya	GPS Pump	1 Unit
Tadaul Saib	GT 997.638/IK	Fuel Tank Capacity	75 M3
Cargo Tank	Double Hull and Double Bottom	Deadweight	5000 liter
<u>DIMENSIONS</u>		OWS	1 Unit
LOA	17.00 Meter	Cargo Tank No.	6 units P-S
Breadth Moulded	18.00 Meter	Cargo Tank Capacity SS	13 000.000 Liter
Depth Moulded	5.5 Meter	Loading Capacity	7 000 M3/H
Draft	4.50 Meter	Closing Capacity	8 500 M3/H
GRT	1007 Tons	PTH	250 M3/H
<u>SAFETY EQUIPMENT</u>		<u>NAVIGATION EQUIPMENT</u>	
2 units X Inflatable Life raft	25 Pcs	Radar GPS, Echo Sounder, Compass	
Life Buoys	8 Pcs	SSB and VHF Radio, Lamp Control	
Life Jacket	20 Pcs	Search Light, Flood Lights and Search	
Smoke Detector	5 Pcs	Wiper	
Pneumatic Signal	1 set of 8 Pcs		
Red hand Flare	1 Set		
Portable CO2	6 Pcs		
Smoke Signal	1 Set		
Emergency Shut down	1 Pcs		
Fire Extinguisher	9 Pcs		
Gas Detector	4 Pcs		

PT ODYSSEY SHIPPING LINES  
Equity Tower 43th Floors Suits F-G Jl. Jend. Sudirman Kav. 52 - 53 Lot 9 SCBD Jakarta 12190  
Telp. + 62 21 5152330 Fax + 62 21 5152331

TB Albatross 5



# SHIP PARTICULAR

## TB ALBATROSS 5





**GENERAL PARTICULARS**

Name: TB ALBATROSS 5

Call Sign: PT 8300

IMO No: 9300000

Year Built: 2000

Year Renov: 2000

Year Survey: 2000

Builder: PT BINA BANGSA

Classification: AKI

Flag / Registry: Indonesia

**DIMENSIONS**

LOA: 11.50 Meter

Beam: 3.00 Meter

Depth: 1.50 Meter

Draught: 1.50 Meter

GT: 11.000

**SHIP'S LINES**

Company: PT ODYSSEY SHIPPING LINES

Address: Gedung Garuda, Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53, Lrt 9 SCBD, Jakarta 12190

Phone: +62 21 5152338

Fax: +62 21 5152338

Website: www.odysseyshippinglines.com

**NAVIGATION EQUIPMENT**

Radar GPS, ECDIS, AIS, VDR, SSB and VHF, Weather Radio, Speed Log, Thruster, GPS and Starboard

**SAFETY EQUIPMENT**

2 X Inflatable Liferaft Cap. 15 Persons, Life buoy with light, Life Jacket, Smoke Signal, Parachute signal, Redband flare, Fire Fighting Equipment Alarm System, Fire and smoke detector, Hydraulic and foam fire extinguisher CO2 and Portable, Intercom and PA system, Emergency Shut down System

**PT ODYSSEY SHIPPING LINES**

Equity Tower 4th Floor Suite F-G, Jl. Jend. Sudirman Kav. 52 - 53 Lrt 9 SCBD Jakarta 12190

Telp. + 62 21 5152338 Fax + 62 21 5152338

## SPOB Seagull 202



## SHIP PARTICULAR

## SPOB SEAGULL 202

**PRINCIPAL PARTICULAR**

Name of Vessel : SEAGULL 202  
 Owner : PT ODYSSEY SHIPPING LINES  
 Vessel Type : SPOB  
 Year of Built : 2015  
 Construction : STEEL

Builder : PT Karya Teknik Interwast Abadi  
 Classification : ESKI  
 Flag / Registry : Indonesia - Surabaya  
 Tandi Solar :  
 Cargo Tank : Single Multi/Double Bottom  
 LOA : 60.00 Meter  
 Breadth Moulded : 14.00 Meter  
 Depth Moulded : 4.6 Meter  
 Draft : 8.50 Meter  
 GRT : 1143 Tonn

**SAFETY EQUIPMENT**

2 units X Inflatable Liferaft : 05 Pcs  
 Life Buoy : 04 Pcs  
 Life Jacket : 00 Pcs  
 Smoke Detector : 03 Pcs  
 Parachute Signal : 01 set of 8 Pcs  
 Redhand Flare : 01 Set  
 Portable CO2 : 06 Pcs  
 Smoke Signal : 01 Set  
 Emergency Shut down : 01 Pcs  
 Fire Extinguisher : 09 Pcs  
 Gas Detector : 04 Pcs

**MACHINERY**

Main Engine : 2 Units X Yanmar  
 Horse Power (HP) : 24YJL-WET  
 Revolution : 2 X 2200 RPM 1900 RPM  
 Stroke Type : 4 Units FPR  
 ALK Engine : 4 Knorr  
 Fuel Consumption ME & AE : 1 Units Yanmar 4TNV98, 25 KW  
 Fuel Consumption stand by AE : 360 liter / hours  
 GS Pump : 10 liter / hours  
 Fuel Tank Capacity : 1 Unit  
 Daily FOT : 250 M3  
 OWS : 8000 liter  
 0703 : 1 Unit  
 Cargo Tank No. : 5 units P/S  
 Cargo Tank Capacity 98% : 2.240.182 Liter  
 Loading Capacity : 400 M3/H  
 Unloading Capacity : 325 M3/H  
 FIFI : 150 M3/H

**NAVIGATION EQUIPMENT**

Radar, GPS, Echo Sounder, Compass  
 SSB and VHF Radio, Lazy Control  
 Search Light, Floods Light and Green  
 Wiper

PT ODYSSEY SHIPPING LINES  
 Equity Tower 43th Floors Suits F-G Jl. Jend. Sudirman Kav. 52 - 53 Lot 9 SCBD Jakarta 12190  
 Telp. + 62 21 5152330 Fax + 62 21 5152331

## Lampiran 2: Berita Acara Kerusakan Kapal

SPOB Seagull 351



**PT. ODYSSEY SHIPPING LINES**

Equity Tower 43<sup>rd</sup> Floor Suite F-G Jln. Jend.Sudirman

Kav.52-53 SCBD Lot 9-Jakarta 12190, Telp : 021-5152330 Fax : 021-5152333

### BERITA ACARA KERUSAKAN POMPA CARGO

Pada hari Jumat, tanggal 20 Desember 2019, kapal SPOB SEAGULL 351 Sandar di Jety II Fuel Terminal Sei Siak Pekanbaru (Pukul : 18:12 LT kapal melakukan Start Per bongkaran Cargo (Premium)). Hari Sabtu tanggal 21 Desember 2019 jam 12:18 terjadi Trouble pada Pompa Cargo sebelah kanan (00 Kiri yang menyebabkan kapal tidak bisa melanjutkan proses per bongkaran Cargo).

Demikian berita acara yang kami buat dengan sebenarnya, terima kasih

Fuel Oil terminal Sei Siak, 21 Desember 2019

Mengetahui

  
 MASTER  
 Rudianto  
 Master

Yang Ambil

  
 Chief Officer  
 Luoman Zen  
 Chief Officer



TB Albatross 5



## **BERITA ACARA KERUSAKAN ASS KEMUDI**

Pada hari jum'at, tanggal 14 Februari 2020 jam 17.00 LT, TB. ALBATROSS 5 sedang melakukan shifting OB FLAMINGO 9. Pada saat melakukan shifting akibat tongkang larat. Pada saat manuver kapal putaran kemudi sebelah kiri terasa agak berat. Setelah dilakukan pengecekan di ruang kemudi, telah ditemukan bahwa pin pengikat remis packing ass sebelah kiri patah.

Pada hari Jumat tanggal 14 Februari 2020 jam 18.30, crew kapal mencoba melakukan perbaikan ass kemudi tersebut. Setelah pengerjaan selesai kami melakukan pengsetan kemudi dan hasilnya pun belum normal. Demi kelancaran operasional kapal kami meminta agar segera ditindak lanjuti. Demikianlah berita acara ini kami buat dengan sebenarnya. Atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.



SPOB Seagull 202



**PT. ODYSSEY SHIPPING LINES**  
 Equity Tower 43<sup>rd</sup> Floor Suite F-G Jln. Jend.Sudirman  
 Kav.52-53 SCBD Lot 9-Jakarta 12190, Telp : 021-5152330 Fax :  
 021-515233

### BERITA ACARA KERUSAKAN KEMUDI

Pada hari Rabu tanggal 26 Februari 2020 Jam 22.30 LT pada saat kapal SPOB Seagull 202 dalam pelayaran dari Sanggau menuju ke Tg. Gerem dan sudah di laut lepas pada posisi 04°42'409" S / 106°15'529 E remote Joystick untuk kemudi di anjungan berfungsi abnormal. Selanjutnya kemudi diganti ke system manual tetapi kemudi tidak bekerja, dilakukan pemeriksaan pada system kemudi dari E/R hingga ruang kemudi dan dijumpai ada kebocoran minyak hydraulic pada silinder kanan kemudi. Selanjutnya diputuskan kapal tetap melanjutkan pelayaran dan kemudian kemudi tetap gunakan Joystick dibantu dengan mesin untuk kekiri maupun kekanan untuk membelokan haluannya. Setibanya kapal di Merak telah dilaksanakan pemeriksaan terhadap kemudi, dan didapatkan kerusakan pada pin pengikat remis packing as sebelah kanan patah. Lalu crew kapal mencoba melakukan perbaikan as kemudi tersebut dan setelah pengerjaan selesai kami melakukan pengujian kemudi dan hasilnya masih belum normal. Demi kelancaran operasional kapal, kami meminta agar segera ditindak lanjuti.

Demikian berita acara ini dibuat untuk dipertanggungjawabkan sebagaimana mestinya.



### Lampiran 3: Off Hire Certificate Kapal

SPOB Seagull 351



**OFF HIRE CERTIFICATE**  
No. 348/F31406/2019-S6

Regarding Email from Glen Kristianta Surbakti on Desember 28<sup>th</sup>, 2019. This is to certify that: SPOB Seagull 351 call sign : YBCE2 flag Indonesia GRN 1.000 MT was duly OFF HIRE by the Master, (for and on behalf of Owner) and accepted by Marine Reg 1 Sei Siak PT.PERTAMINA (Persero), (for and on behalf of Charterer), at 11:00 hours local time of Desember 28<sup>th</sup>, 2019

It was also agreed at that time that the vessel had on board on the 28<sup>th</sup> Desember 2019 Fresh Water as follow :

High Speed Diesel (HSD)	23,312	Metric Tons	
Marine Diesel Oil		Metric Tons	
Boiler Water		Tons	
Fresh Water	28	Tons	

Master Of  
SPOB Seagull 351  
(For and on behalf of Owners)

MASTER

RUDIANTO

PT. PERTAMINA (Persero)  
Head of Marine Sei Siak  
(For and on behalf of Charter)

Muhammad Yusuf Arifin

TB Albatross 5



**OFF HIRE CERTIFICATE**

THIS IS TO CERTIFY THAT **TB. ALBATROSS 5 / OB. FLAMINGO 9**

OF **INDONESIA** IMO NO. **9763340** CALL SIGN **Y D 5238** GROSS TONS : **156**

WAS DULY OFF HIRE BY AGENT **HEAD OF MARINE INTEGRATED TERMINAL TANJUNG UBAN**  
(FOR AND ON BEHALF OF CHARTERERS)

TO AND ACCEPTED BY MASTER **EDI WIRIA SYARKASIH**  
(FOR AND ON BEHALF OF OWNERS)

AT **TANJUNG UBAN 16:00 LOCAL TIME, ON THE APRIL 03<sup>rd</sup>, 2020**

AND HAD ON BOARD

- MFO **1,113 M/Tons**
- MCM **28,995 M/Tons**
- PRESS. WATER **85 Tons**

IT IS ALSO AGREED THAT THE OFF HIRE COMMENCEMENT FROM THE TIME AS STATED ABOVE.

Remissa: **REP. TELEX (MAREL) Officer Ship Dept. Tanjung White II**

**No. AN/02/1201/2020 OFF - ON On APRIL 03<sup>rd</sup> 2020**

**OFF HIRE TMT SEAT KAPAL TIBA DI TANJUNG UBAN (Perbaikan Scoping TB. ALBATROSS 5)**

**ON APRIL 03<sup>rd</sup> 2020 AT 16:00 LOCAL TIME**

PT PERTAMINA (PERBERO)  
REGION I INTEGRATED TERMINAL TANJUNG UBAN  
HEAD OF MARINE  
(For and on behalf of Charterers)

MASTER  
**TB. ALBATROSS 5 / OB. FLAMINGO 9**  
(For and on behalf of Owners)

*[Signature]*  
Capt. **ROY ANDRIAN**

*[Signature]*  
**EDI WIRIA SYARKASIH**  
CHIEF ENGINEER  
**TB. ALBATROSS 5 / OB. FLAMINGO 9**

*[Signature]*  
**HENDRI GUNAWAN HASIBUAN**



SPOB Seagull 202



**OFF HIRE**

This is to certify that :SS **SPOB SEAGULL 202**

Call Sign: **YBAW2** Flag : **INDONESIA**

GRT : **1148** was duly off hire by PT PERTAMINA (PERSERO)

**MARINE REGION III TBBM Tg. GEREM**

(for and on behalf of Charterer), to and accepted by Master (for and on behalf of owner), at **27 FEBRUARI 2020** hours local time, on **21:00**

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

Marine Fuel Oil (180/350)	Metric Ton
Marine Diesel Oil	Metric Ton
Airgas (HSD)	Metric Ton
Marine Gas Oil (MGO)	Metric Ton
Fresh Water	Ton
Item yang tidak ada	

5.885  
15

Port : **FUEL TERMINAL Tg. GEREM**  
Date : **27 FEBRUARI 2020**

Master: **SPOB SEAGULL 202** (For and on behalf of Owner)  
Representative: **PT PERTAMINA (PERSERO)** Head Of Marine Tg. Gerem (For and on behalf of Charterer)

Capt. **YOWELINO PADLE** **DANDIK YULIANTO**

Marketing Operation Region III  
Jalan Kramat Raya No. 59  
Jakarta 10430 Indonesia  
T + 62 21 3199 2655 - 2054  
www.pertamina.com  
Toll Free Ufms III : 0-800-1-555555

## Lampiran 4: Berita Acara Perbaikan Kapal

SPOB Seagull 351



**PT. ODYSSEY SHIPPING LINES**

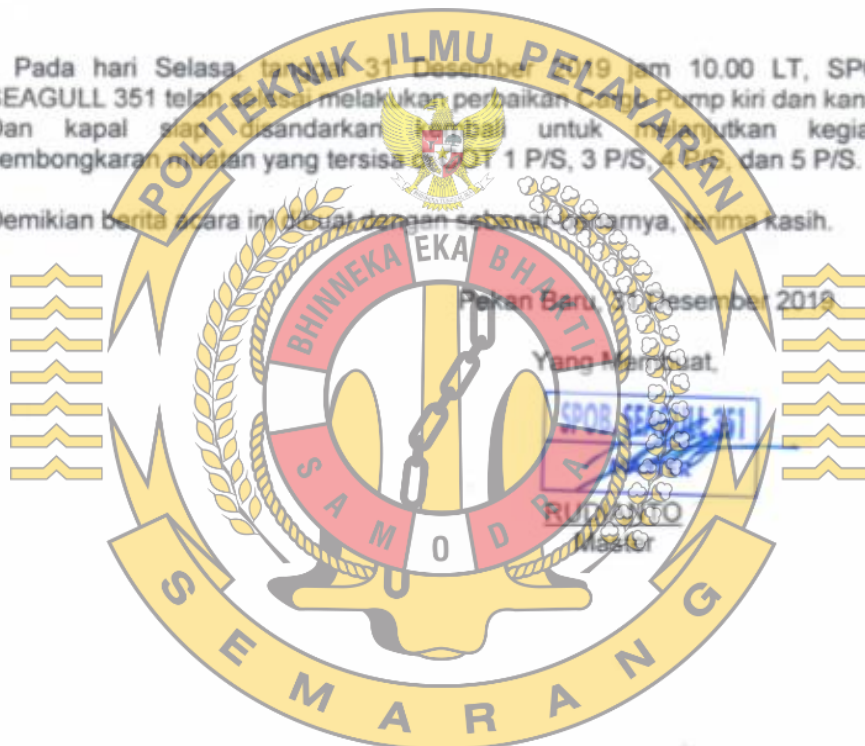
Equity Tower 43<sup>rd</sup> Floor Suite F-G Jln. Jend.Sudirman

Kav.52-53 SCBD Lot 9-Jakarta 12190, Telp : 021-5152330 Fax : 021-515233

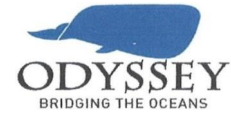
### BERITA ACARA SELESAI PERBAIKAN POMPA CARGO

Pada hari Selasa, tanggal 31 Desember 2018 jam 10.00 LT, SPOB. SEAGULL 351 telah selesai melakukan perbaikan Cargo Pump kiri dan kanan. Dan kapal siap disandarkan kembali untuk melanjutkan kegiatan pembongkaran muatan yang tersisa di DOT 1 P/S, 3 P/S, 4 P/S, dan 5 P/S.

Demikian berita acara ini dibuat dengan sebenar-benarnya, terima kasih.



TB Albatross 5



### BERITA ACARA PERBAIKAN STEERING GEAR / ASS KEMUDI

Pada hari Senin tanggal 28 Februari 2020, telah selesai dilakukan perbaikan Ass kemudi kapal pada TB Albatross 5 di dock USDA. Perbaikan dan pergantian mesin yang dilakukan yaitu:

1. Mengganti solenoid dan block valve,
2. Perbaikan cylinder steering,
3. Mengganti bushing kemudi,
4. Mengganti remis packing.

Setelah pengerjaan selesai dan dilakukan *running test* selama 2 jam, hasil pengoperasian kemudi sudah kembali normal. Demikian berita acara ini kami sampaikan dengan sebenarnya. Atas perhatian dan kejasamanya kami ucapkan terima kasih.



## SPOB Seagull 202



**PT. ODYSSEY SHIPPING LINES**  
 Equity Tower 43<sup>rd</sup> Floor Suite F-G Jln. Jend Sudirman  
 Kav.52-53 SCBD-Lot 9-Jakarta 12190, Telp : 021-5152330 Fax : 021-515233

**BERITA ACARA PERBAIKAN STEERING GEAR / ASS KEMUDI**

Pada hari Kamis tanggal 12 Maret 2020, telah selesai dilakukan perbaikan Ass kemudi kapal sebelah kanan pada SPOB Seagull 202 di dock USDA. Perbaikan dan pergantian mesin yang dilakukan yaitu:

1. Mengganti solenoid dan block valve,
2. Mengganti pompa hydraulic motor,
3. Perbaikan pin tiller dan pin cylinder hydraulic,
4. Perbaikan cylinder steering,
5. Pemeriksaan sistem pipa hydraulic steering.

Setelah pengerjaan selesai dan dilakukan running test selama 2 jam, hasil pengoperasian kemudi sudah kembali normal. Demikian berita acara ini kami buat dengan sebenarnya. Atas perhatian dan kejasamanya kami ucapkan terima kasih.



Lampiran 5: On Hire Certificate Kapal

SPOB Seagull 351



ON HIRE CERTIFICATE

No. 35/F31406/2019-S6

Regarding Email from Glen Kristianta Surbakti on Desember 30<sup>th</sup>, 2019. This is to certify that : SPOB Seagull 351 call sign : YBCE2 flag - Indonesia GRT : 1.997 MT was duly ON HIRE by the Master, (for and on behalf of Owner), to and on behalf of Marine Region I Sei Siak PT.PERTAMINA (Persero), (for and on behalf of Charterer), at 10.00 LT hours on 31<sup>st</sup> Desember 2019.

It was also agreed at that time that the vessel had on board Bunkers and Fresh Water as follow :

High Speed Diesel (HSD) :	1000	Metric Tons	_____
Marine Diesel Oil	_____	Metric Tons	_____
Boiler Water	_____	_____	_____
Fresh Water	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Master Of SPOB Seagull 351 (For And On Behalf Of Owners)

RUDIANTO

Port Date: Prombasu Desember 31<sup>st</sup>, 2019

PT. PERTAMINA (Persero) Head of Marine Sei Siak (For And On Behalf of Charterer)

Muhammad Fauzan Arifin



TB Albatross 5



**ON HIRE CERTIFICATE**

THIS IS TO CERTIFY THAT **OB. FLAMINGO 9 / TB. ALBATROSS 5**  
 OF **INDONESIA** IMO NO / REGISTRATION MARK : **9763340** GROSS TONS : **1.737 / 156**  
 WAS DULY ON HIRE BY MASTER **EDI WIRIA SYARKASIH**  
 (FOR AND ON BEHALF OF OWNERS)  
 TO AND ACCEPTED BY AGENCY **HEAD OF MARINE INTEGRATED TERMINAL TANJUNG UBAN**  
 (FOR AND ON BEHALF OF CHARTERERS)  
 AT **TANJUNG UBAN** LOCAL TIME, ON THE **APRIL 16<sup>th</sup> 2020**

AND HAD ON BOARD  
 MFO \_\_\_\_\_ M/Tons  
 MPO \_\_\_\_\_ M/Tons  
 HSD \_\_\_\_\_ M/Tons  
 FRESH WATER \_\_\_\_\_ Tons

IT IS ALSO AGREED THAT THE ON HIRE COMMENCED FROM THE TIME ONLY AS STATED ABOVE  
 Remarks: **REF TELUK DAN Jr. OFFICER SHIP OIL TANKER WHITE III**  
**NO TANJUNG UBAN 2020/ON ON APRIL 16<sup>th</sup> 2020**  
**ON HIRE TRY KAPAL SELESAI MELAKUKAN CLEANING TANK**  
**ON APRIL 16<sup>th</sup> 2020 AT 20:00 LOCAL TIME**

PT PERTAMINA (PERSERO)  
 REGION I INTEGRATED TERMINAL TANJUNG UBAN  
 HEAD OF MARINE  
 (For & on behalf of Charterers)

MASTER  
**OB. FLAMINGO 9 / TB. ALBATROSS 5**  
 (For & on behalf of Owner)

*(Signature)*  
**ROY ANDRIAN**  
 (SERU)

*(Signature)*  
**EDI WIRIA SYARKASIH**

CHIEF ENGINEER  
**OB. FLAMINGO 9 / TB. ALBATROSS 5**  
*(Signature)*  
**HENDRI GUNAWAN HSB**



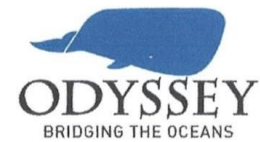
SPOB Seagull 202



**ON HIRE CERTIFICATE**

This is to certify that MT / SS / TB : SPOB. SEAGULL 202  
Call Sign: \_\_\_\_\_ Flag : INDONESIA  
GT : \_\_\_\_\_ was duly *on hire* by the Master  
(for and on behalf of Owner) to and accepted by PT PERTAMINA (PERSERO)  
Marine Region Manager III - Tg. Garam (for and on behalf of Charterer).  
At 17 Maret 2020 hours local time, on 17:12  
It was also agreed at that time that the vessel had on board bunker and fresh water  
as follows :  
Marine Fuel Oil (180000000) Metric Ton. \_\_\_\_\_  
Marine Diesel Oil (MDO) Metric Ton. \_\_\_\_\_  
Autogas (45000) 4.039 Metric Ton. \_\_\_\_\_  
Marine Gas Oil (MGO) Metric Ton. \_\_\_\_\_  
Fresh Water \_\_\_\_\_ Ton. \_\_\_\_\_  
\*tonel yang tidak termasuk dalam kontrak  
Port Marine Tg. Garam  
Date 17 Maret 2020  
PT. PERTAMINA (PERSERO) Representative \_\_\_\_\_ Master MT / SS / TB \_\_\_\_\_  
Head Of Marine Tg. Garam (For and on behalf of Charterer) SPOB SEAGULL 202 (For and on behalf of Owner)  
Anak Yulianto Capt. Yowellmo Padede

Marketing Operation Region III  
Jalan Kramat Raya No. 59  
Jakarta 10450 Indonesia  
T. + 62 21 3199 2055 - 2054  
www.pertamina.com  
Toll Free Ufms III : 0-800-1-555555



### Lampiran 6: Transkrip Hasil Wawancara

Wawancara yang penulis lakukan dalam pengumpulan sumber informasi data penelitian yang berkaitan dengan masalah yang diangkat penulis yaitu penyebab terjadinya *off hire* kapal-kapal di PT. Odyssey Shipping Lines.

Responden I:

Nama : Yacob Jefri Hallatu

Jabatan : *Manager Operational*

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

1. Apa tindak lanjut perusahaan setelah menerima berita acara kerusakan dari kapal?

Jawab: “Setelah ada pemberitahuan resmi dari pihak kapal yaitu dengan adanya berita acara dan bukti dokumentasi permasalahan yang terjadi, yang dikirimkan melalui email, kemudian staf operasional langsung meneruskannya kepada direktur yang kemudian akan di adakan rapat untuk menindaklanjuti permasalahan tersebut. Rapat dihadiri oleh direktur, DPA, divisi operasional, dan divisi teknis, yang membahas tentang permasalahan yang terjadi di atas kapal, kronologi permasalahan tersebut, tindakan dalam mengatasi permasalahan tersebut.

2. Apa yang dilakukan perusahaan untuk mencegah terjadinya kembali kendala tersebut?

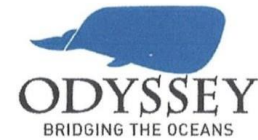
Jawab: “Karena rata-rata penyebab terjadinya *off hire* kapal di perusahaan kita ini yaitu kerusakan pada mesin kapal. Maka kami akan

mengkoordinasikan kepada teknisi perusahaan yang biasanya akan menyarankan nahkoda untuk membuat permintaan *spare parts* yang dibutuhkan sebagai suku cadang di atas kapal yang kemudian diajukan kepada pihak pengadaan logistik (*purchasing*) perusahaan. Sehingga apabila terjadi kerusakan, sebisa mungkin teknisi kapal harus mencoba untuk memperbaikinya terlebih dahulu dan menggantinya dengan *spare parts* baru yang telah disupply tersebut, sebelum ditindak lanjuti oleh perusahaan. Selain itu, pihak perusahaan akan menegaskan kepada nahkoda kapal yang bertanggungjawab di atas kapal supaya pemeriksaan permesinan kapal sesuai dengan program perawatan (*Plan Maintenance System*) dari perusahaan agar dilakukan secara rutin dan dipastikan berjalan dengan baik. Kemudian, sesuai dengan prosedur perusahaan bahwa setiap bulan kru kapal wajib mengirimkan laporan yang berisi laporan pemeriksaan total dan laporan *maintenance deck* dan mesin kapal secara berkala, sehingga kami dapat memantau kondisi dan kelayakan permesinan di atas kapal demi kelancaran operasional di atas kapal”.

Mengetahui

A blue rectangular stamp with the text "PT. ABYSSY SHIPPING LINES" in blue capital letters. A black ink signature is written over the stamp.

Yacob Jefri Hallatu  
Manager Operasional



## Responden II

Nama : Muhammad Denny Kurniawan

Jabatan : *Staff Operational*

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

1. Kapal apa saja yang mengalami *off hire* pada periode 2019-2020 di PT. Odyssey Shipping Lines?

Jawab: “Ada 3 kapal yang mengalami *off hire* pada periode 2019-2020 yaitu:

- a. SPOB Seagull 351 pada hari Selasa tanggal 28 Desember 2019 pukul 10.00 LT.
- b. TB Albatross 5 pada hari Jumat tanggal 14 Februari 2020 pukul 17.00 LT.
- c. SPOB Seagull 202 pada hari Rabu tanggal 26 Februari 2020 pukul 22.30 LT”.

2. Dampak apa yang timbul bagi perusahaan karena terjadinya *off hire* kapal-kapal di PT. Odyssey Shipping Lines?

Jawab: “Dikarenakan kapal mengalami *off hire* yang mengakibatkan kapal berhenti beroperasi untuk sementara waktu dan perlu dilakukan perbaikan kerusakan yang terjadi, maka perusahaan bertanggungjawab dalam mengurus perbaikan kerusakan yang terjadi di atas kapal dan menanggung seluruh biaya kerusakan tersebut. Selain itu, karena kapal sedang *off hire*, maka pihak pencarter tidak perlu membayar biaya sewa kapal, sehingga

selama kapal mengalami *off hire* biaya bahan bakar dan air tawar ditanggung oleh perusahaan, atau jika pencarter sudah membayarkan uang sewa, maka pihak pencarter dapat mengajukan klaim atas pemakaian bahan bakar dan air tawar yang digunakan kapal selama masa *off hire* kepada perusahaan, yang kemudian akan ditindak lanjuti oleh perusahaan. Hal ini dapat berdampak pada berkurangnya profit perusahaan dan prestasi perusahaan dimata klien dalam menjaga performa kapal”.

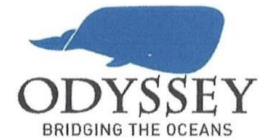
3. Upaya apa yang dilakukan perusahaan dalam menangani *off hire* kapal?

Jawab: “Kami akan menyuruh teknisi kapal untuk mencoba memperbaiki kerusakannya terlebih dahulu, jika teknisi kapal dirasa tidak dapat memperbaiki kerusakan tersebut, maka kami akan mengkonfirmasi kepada manajer teknik dari perusahaan yang kemudian akan menganalisa dan memberikan solusi perbaikan atas kerusakan yang terjadi. Kemudian kami akan mengkonfirmasi kepada pihak pencarter, yang selanjutnya akan dilakukan perbaikan kapal (*docking*) yang keseluruhan biaya perbaikan atas kerusakan tersebut akan ditanggung oleh pihak perusahaan”.

Mengetahui

PT. ODYSSEY SHIPPING LINES

**Muhammad Denny Kurniawan**  
Staf Operasional



### Responden III

Nama : Reinaldo Christman

Jabatan : KKM SPOB Seagull 351

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

1. Faktor apa yang menyebabkan terjadinya *off hire* kapal di SPOB Seagull 351?

Jawab: “Faktor yang menyebabkan SPOB Seagull 351 mengalami *off hire* yaitu karena terjadi gangguan pada pompa kargo sebelah kanan dan kiri yang disebabkan kerusakan pada *bearing*-nya, sehingga tidak dapat berfungsi dengan semestinya”.

2. Dampak apa yang ditimbulkan karena terjadinya kendala tersebut?

Jawab: “Akibat dari kendala tersebut, kapal tidak dapat melanjutkan bongkar muatan yang diangkut pada saat itu yaitu premium, sehingga terjadi keterlambatan dalam mensupply muatan yang diangkut. Hal itu, berdampak pada terganggunya kelancaran operasional kapal dan kapal tidak dapat beroperasi (*off hire*) untuk sementara waktu, dan itu dapat merugikan semua pihak yang terkait”.

3. Upaya apa yang dilakukan kru kapal SPOB Seagull 351 dalam menangani kendala tersebut?

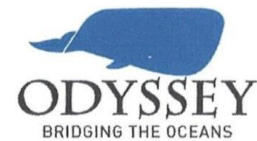
Jawab: “Langkah pertama, kami akan mencoba memperbaiki kerusakan yang terjadi dan jika masih belum berjalan dengan normal, maka kami menyerahkannya kepada teknisi perusahaan untuk ditangani lebih

lanjut. Biasanya akan disarankan agar kapal naik *dock* untuk diperbaiki kerusakannya dan untuk kedepannya kami akan melakukan pemeriksaan dan perawatan permesinan kapal secara berkala”.

Mengetahui

SPQB. SEAGULL 351  
CHIEF ENGINEER  
Reinaldo Christman





#### Responden IV

Nama : Edi Wiria Syarkasih

Jabatan : Kapten TB Albatross 5

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

1. Faktor apa yang menyebabkan terjadinya *off hire* kapal di TB Albatross 5?

Jawab: “TB Albatross 5 mengalami *off hire* penyebabnya yaitu karena pin pengikat *remis packing* as kemudi sebelah kiri patah. Kru kapal juga sudah mencoba melakukan perbaikan as kemudi tersebut, namun setelah dites hasilnya masih belum normal”.

2. Dampak apa yang ditimbulkan karena terjadinya kendala tersebut?

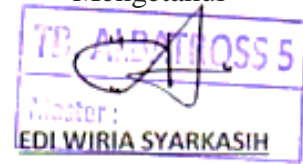
Jawab: “Karena as kemudi tidak berjalan dengan normal maka berdampak pada kapal tidak dapat berjalan dengan semestinya dan mengakibatkan kapal berhenti beroperasi (*off hire*) untuk sementara waktu selama perbaikan, dan itu dapat merugikan semua pihak, karena setiap pergerakan kapal dapat mengeluarkan biaya yang tidak sedikit”.

3. Upaya apa yang dilakukan kru kapal TB Albatross 5 dalam menangani kendala tersebut?

Jawab: “Teknisi kapal sudah mencoba memperbaiki kerusakan tersebut terlebih dahulu dan belum berjalan dengan normal. Kemudian, saya menginformasikan kepada teknisi perusahaan untuk ditindaklanjuti agar kapal naik *dock* untuk diperbaiki kerusakannya tersebut. Selain

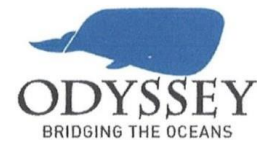
itu, saya akan menghimbau kepada seluruh kru kapal agar melakukan pemeriksaan dan perawatan permesinan kapal secara berkala”.

Mengetahui



MASTER





Responden V

Nama : Yoppy Skaipaule

Jabatan : KKM SPOB Seagull 202

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

1. Faktor apa yang menyebabkan terjadinya *off hire* kapal di SPOB Seagull 202?

Jawab: “Penyebab SPOB Seagull 202 mengalami *off hire* yaitu terjadi kerusakan pada kemudi kapal yang disebabkan kebocoran pada minyak *hydraulic* dan patahnya pin pengikat *remis packing* as kemudi sebelah kanan. Kami sudah mencoba melakukan perbaikan *as* kemudi tersebut, namun setelah dilakukan penyetelan hasilnya masih belum normal”.

2. Dampak apa yang ditimbulkan karena terjadinya kendala tersebut?

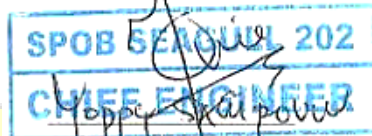
Jawab: “Dampak dari kendala tersebut yaitu kapal jadi tidak dapat berjalan dengan normal dan tidak dapat beroperasi (*off hire*) untuk sementara waktu sehingga operasional kapal tidak berjalan dengan baik dan lancar, dan juga terjadi keterlambatan dalam men-*supply* muatan yang diangkut. Hal itu dapat merugikan semua pihak yang terkait”.

3. Upaya apa yang dilakukan kru kapal SPOB Seagull 202 dalam menangani kendala tersebut?

Jawab: “Kami telah mencoba memperbaiki kerusakan tersebut terlebih dahulu dan masih belum berjalan dengan normal. Kemudian, kami menyerahkannya kepada teknisi perusahaan untuk ditindak lanjuti,

yang biasanya akan disarankan agar kapal naik *dock* untuk dilakukan perbaikan kerusakan yang terjadi. Kami juga akan lebih teliti dalam pemeriksaan kapal dan akan melakukan perawatan *deck* maupun permesinan kapal secara rutin”.

Mengetahui



Responden VI

Nama : Reynaldi Ikhsan

Jabatan : *Technical Superintendent*

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

1. Faktor apa yang menyebabkan gangguan pada pompa kargo SPOB Seagull 351?

Jawab: “Faktor yang menyebabkan pompa kargo terkendala yang disebabkan kerusakan pada *bearing*-nya itu karena kurangnya pemeriksaan dan perawatan pada pompa kargo oleh masinis kapal, dan sebelum kapal akan beroperasi tidak dilakukannya pemeriksaan. Kurangnya perawatan dengan memberikan pelumas pada *bearing* pompa kargo sehingga terjadi gesekan terus-menerus yang mengakibatkan *impeller* tidak dapat berputar untuk mendorong muatannya tersebut, sehingga pompa kargo mengalami gangguan dan tidak dapat melanjutkan proses bongkar muatannya.

2. Faktor apa yang menyebabkan patahnya pin pengikat *remis packing as* kemudi kapal sebelah kiri pada TB Albatross 5?

Jawab: “Faktor yang menyebabkan patah pada as kemudi sebelah kiri pertama karena faktor cuaca yang kurang baik yang menyebabkan tongkang yang di tariknya larat, sehingga pada saat *manuver* ke kanan TB Albatross 5 menaikkan torsi tekanan pada kemudi yang membuat as kemudi sebelah kiri *over power*, sehingga kemudi

terasa berat dan akhirnya patah. Selain itu juga kurangnya perawatan dan pemeriksaan kebersihan pada ruang kemudi kapal.

3. Faktor apa yang menyebabkan patahnya pin pengikat *remis packing as* kemudi kapal sebelah kanan pada SPOB Seagull 202?

Jawab: “Faktor yang menyebabkan kerusakan pada kemudi kapal yaitu disebabkan kebocoran pada minyak *hydraulic* dan patahnya pin pengikat *remis packing as* kemudi sebelah kanan. Kebocoran minyak *hydraulic* terjadi karena minyak *hydraulic* terkontaminasi dengan kotoran yang menyebabkan pompa tersumbat, jadi pada saat *hydraulic* menghisap minyak tersebut karena minyak sudah terkontaminasi sehingga menjadi tersendat dan terjadi letupan yang mengakibatkan kebocoran pada pompa *hydraulic*. Sedangkan patahnya pin pengikat *remis packing as* kemudi sebelah kanan disebabkan karena *over power*.”

Mengetahui

PT. ODYSSEY SHIPPING LINES

Reynaldi Ikhsan

Technical Superintendent

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Ferysha Warastantia Novalia Azzahra
2. Tempat, Tanggal lahir : Kab. Semarang, 09 November 1999
3. Alamat : Asrama Kebon Polo H.19 RT 02/RW 04, Kel.  
Bandarjo, Kec. Ungaran Barat, Kab. Semarang
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
  - a. Ayah : Warjono
  - b. Ibu : Tatiek Herawaty
6. Riwayat Pendidikan
  - a. SD Negeri Bandarjo 3, Lulus Tahun 2011
  - b. SMP Negeri 3 Ungaran, Lulus Tahun 2014
  - c. SMA Negeri 2 Ungaran, Lulus Tahun 2017
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. Pengalaman Praktek Darat (PRADA)

Nama Perusahaan : PT. Odyssey Shipping Lines

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