



**“PELAKSANAAN BONGKAR MUAT MINYAK OLAHAN OLEH ANAK
BUAH KAPAL DI KAPAL MT. BAUHINIA”**

SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

Disusun Oleh:

GAFARIE FRAHSADANA GANI

541711306470 K

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

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

**PELAKSANAAN BONGKAR MUAT MINYAK OLAHAN OLEH ANAK BUAH
KAPAL DI MT. BAUHINIA**

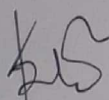
Disusun Oleh:

GAFARIE FRAHSADANA GANI
NIT. 541711306470 K

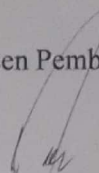
Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Semarang,

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II



IRMA SHINTA DEWI, S.S., M.Pd
Pembina Tk. I (III/d)
NIP. 19730713 199803 2 003

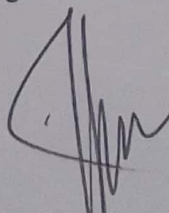


Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST., M.Si, M.Mar
Penata (III/c)
NIP. 19780227 200912 1 002

Mengetahui,

Ketua Program Studi D IV

Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan



NUR ROHMAH, S.E., M.M.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19750318200312 2 001

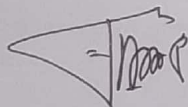
HALAMAN PENGESAHAN

**PELAKSANAAN BONGKAR MUAT MINYAK OLAHAN OLEH ANAK BUAH
KAPAL DI MT. BAUHINIA**

GAFARIE FRAHSADANA GANI
541711306470 K

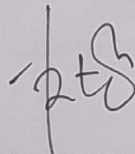
Diajukan untuk memenuhi syarat memperoleh gelar Diploma IV pada program studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Ditandatangani pada, Semarang, September 2021

Penguji I



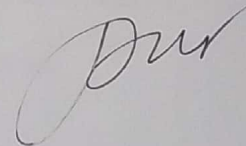
OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002

Penguji II



IRMA SHINTA DEWI, S.S., M.Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19730713 199803 2 003

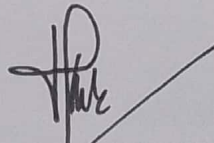
Penguji III



PURWANTONO, S.Psi, M.Pd.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19661015 199703 1 002

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 : Gafarie Frahsadana Gani

NIT : 541711306470 K

Program Studi : TALK

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 saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, September 2021



GAFARIE FRAHSADANA GANI

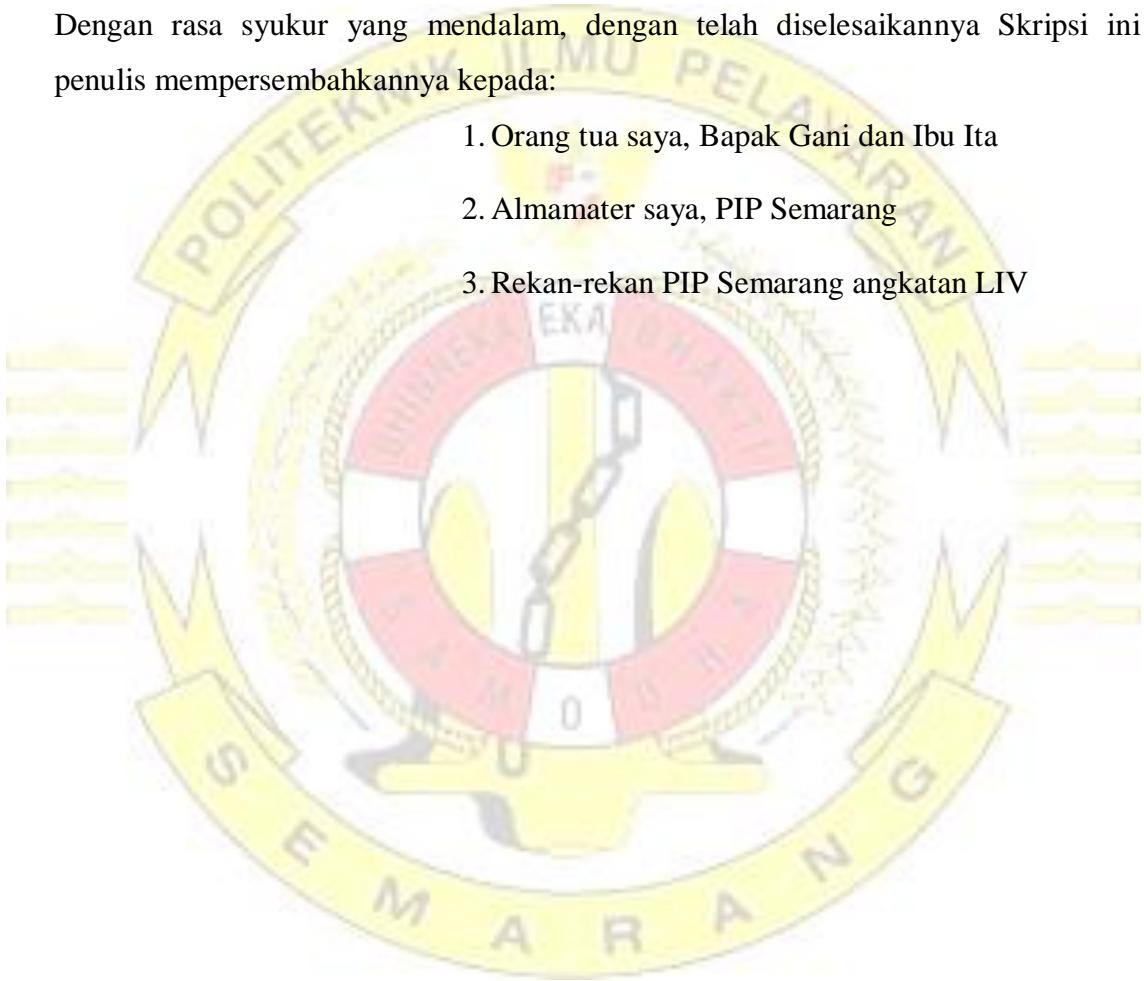
NIT. 541711306470 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. “Jika kamu tidak bisa berhenti memikirkannya, maka bekerja keraslah untuk mendapatkannya.” Michael Jordan
2. “Tidak masalah seberapa lambat kau berjalan asalkan kau tidak berhenti” Confusius

Dengan rasa syukur yang mendalam, dengan telah diselesaikannya Skripsi ini penulis mempersembahkannya kepada:

1. Orang tua saya, Bapak Gani dan Ibu Ita
2. Almamater saya, PIP Semarang
3. Rekan-rekan PIP Semarang angkatan LIV



PRAKATA

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena rahmat serta keindahan-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Pelaksanaan Bongkar Muat Minyak Olahan oleh Anak Buah Kapal di Kapal MT. BAUHINIA”**.

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

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga 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. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, S.E.,M.M selaku ketua program studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan TALK PIP Semarang
3. Ibu Irma Shinta Dewi, S.S., M.Pd selaku dosen pembimbing I yang telah memberikan waktu, tenaga, arahan, bimbingan dan motivasi dalam penyelesaian skripsi dan Bapak Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si, M. Mar selaku dosen pembimbing II yang memberikan masukan dan bimbingan dalam penyelesaian skripsi ini.
4. Papa dan Mama tercinta. Terimakasih atas kasih sayang, dukungan, doa serta nasihat yang tak henti-hentinya diberikan kepada penulis, demi beliaulah alasan penulis tetap tegak berjalan.
5. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.

6. Rekan-rekan program studi TALK khususnya kelas K VIII B yang memberikan dukungan dan motivasi kepada penulis dalam penyelesaian skripsi ini.
7. Rekan-rekan di kontrakan INDORAYA yang memberi bantuan serta dukungan dalam penyusunan skripsi ini.
8. Rekan-rekan di kasta JAKARTA yang secara tidak langsung memotivasi agar bisa lulus tahun ini.
9. Seluruh staff dan karyawan serta *intern* dari PT. Berlian Laju Tanker yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek darat serta membantu penulisan skripsi ini.
10. Semua pihak yang sudah terkait dan membantu saya dalam penulisan skripsi saya yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu.

Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini dapat bermanfaat dan berguna bagi pembaca.

Semarang, 07 September 2021

Penulis

GAFARIE FRAHSADANA GANI

NIT. 541711306470 K

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
ABSTRAK.....	xii
ABSTRACT.....	xiii
BAB I.....	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Identifikasi Masalah	4
1.3. Batasan Masalah	4
1.4. Rumusan Masalah	4
1.5. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	5
1.6. Sistematika Penulisan Skripsi	5
BAB II	7
2.1. Penelitian Terdahulu	7
2.2. Kerangka Teori	8
2.3. Kerangka Pemikiran	24
BAB III.....	25
3.1. Metode Penelitian.....	25
3.2. Waktu dan Tempat Penelitian.....	26
3.3. Jenis dan Sumber Data	27

3.4. Metode Pengumpulan Data.....	28
3.5. Teknik Analisis Data.....	30
BAB IV.....	32
4.1. Gambaran Umum Perusahaan	32
4.2. Hasil Penelitian	38
4.3. Pembahasan Masalah	41
BAB V.....	51
5.1. Simpulan.....	51
5.2. Saran	52
DAFTAR PUSTAKA.....	53
LAMPIRAN.....	54
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	62



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 tabel perbedaan penelitian	7
Tabel 4.1. Struktur organisasi <i>Comercial Department</i> di PT. Berlian Laju Tanker	36
Tabel 4.2. Data Muatan MT.BAUHINIA pada saat <i>Loading</i>	38
Tabel 4.3. Data Muatan MT.BAUHINIA pada saat <i>Unloading</i>	39



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Transkrip Wawancara.....	54
Lampiran 2 SIUPAL Perusahaan	59
Lampiran 3 Gambar MT.BAUHINIA.....	60
Lampiran 4 Ruang Kantor PT.Berlian Laju Tanker.....	61



ABSTRAK

Gani, Gafarie Frahsadana, NIT: 541711306470. K, 2021,” *Pelaksanaan Bongkar Muat Minyak Olahan oleh Anak Buah Kapal di Kapal MT. BAUHINIA*”, Skripsi Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Dosen Pembimbing I: Irma Shinta Dewi, S.S.,M.Pd. Dosen Pembimbing II: Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si, M. Mar

PT. Berlian Laju Tanker Tbk (BLT), merupakan salah satu perusahaan yang bergerak dalam bidang penyedia jasa transportasi laut terpadu yang berkantor pusat di Jakarta. Perusahaan ini mengkhususkan diri dalam kargo curah cair seperti minyak olahan, minyak pelumas, bahan kimia cair, dan minyak bumi lain. Dalam hal ini peneliti melaksanakan penelitian mengenai “*Pelaksanaan Proses Bongkar Muat Minyak Olahan oleh Anak Buah Kapal di Kapal MT. BAUHINIA*”. Salah satu permasalahan yang dialami dalam melakukan kegiatan bongkar muat adalah faktor cuaca, Sumber Daya Manusia, alat bongkar muat, dana angkutan pengangkut yang ada dalam kegiatan bongkar muat. Seringkali jumlah muatan minyak olahan antara di tangki kapal dengan tangki darat mengalami selisih perbedaan. Setelah diteliti lebih lanjut, disimpulkan bahwa muatan tersebut mengalami kekurangan atau ada muatan yang hilang. Tujuan penelitian ini yaitu, untuk mengetahui kendala dan upaya apa saja untuk menunjang proses bongkar muat yang optimal.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, Metode deskriptif adalah penelitian yang berusaha menjelaskan atau menggambarkan fenomena atau hubungan, antara fenomena yang diteliti dengan sistematis, aktual, dan akurat. Pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara, observasi, dokumentasi dan studi pustaka.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa keterampilan, kedisiplinan dan sarana yang kurang mendukung dapat mempengaruhi perbedaan jumlah muatan saat bongkar dan muat. Dampak yang timbul dalam kasus ini adalah kerugian yang diterima perusahaan. Upaya yang harus dilakukan adalah mempertegas sanksi bagi perkeja yang tidak bekerja sesuai dengan SOP dan memberi pelatihan untuk anak buah kapal, serta melakukan perawatan untuk sarana yang digunakan agar tercapainya proses bongkar muat yang optimal.

Kata kunci: Bongkar Muat, Kinerja Anak Buah Kapal, Minyak Olahan.

ABSTRACT

Gani, Gafarie Frahsadana, NIT: 541711306470. K, 2021, “*Pelaksanaan Proses Bongkar Muat Minyak Olahan oleh Anak Buah Kapal di Kapal MT. BAUHINIA*”, Diploma IV Program, Port And Shipping Department, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Irma Shinta Dewi, S.S.,M.PD. Advisor II: Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si, M. Mar

PT. Berlian Laju Tanker Tbk (BLT), is one of the companies engaged in providing integrated marine transportation services, headquartered in Jakarta. The company specializes in liquid bulk cargo such as refined oil, lubricating oil, liquid chemicals, and other petroleum. In this case, the researchers conducted research on ” *Pelaksanaan Proses Bongkar Muat Minyak Olahan oleh Anak Buah Kapal di Kapal MT. BAUHINIA*”. One of the problems experienced in carrying out loading and unloading activities is the Human Resources in loading and unloading activities. Often the amount of refined oil cargo between the ship's tank and the onshore tank experience difference. After further scrutiny, it was concluded that the load was lacking or the load was missing. The purpose of this study is to find out what obstacles and efforts are to support the maximum loading and unloading process.

This research uses descriptive qualitative method, descriptive method is research that seeks to explain or describe phenomena or relationships between phenomena studied systematically, actually, and accurately. Data was collected by means of interviews, observation, documentation and literature review.

The results of the study indicate that skills, discipline and inadequate facilities can affect the difference in the number of loads when loading and unloading. The impact that arises in this case is the loss received by the company. Efforts must be made to provide training for crew members and provide maintenance for the facilities used in order to achieve the maximum loading and unloading process.

Key Word: Loading Unloading, Ship’s crew and loading unloading labor, Refined Oil

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pada era perdagangan bebas, waktu tempuh antara negara satu dengan yang lainnya dapat dikurangi dengan penggunaan alat transportasi yang baik. Maka dari itu, dalam hal lalu lintas perdagangan dunia, sebuah jasa transportasi sangatlah diperlukan. 90% cargo perdagangan dunia diangkut melalui transportasi laut yaitu kapal, sehingga peranan perusahaan pelayaran dalam meningkatkan perdagangan dalam dan luar negeri perlu dilaksanakan.

Salah satu perusahaan pelayaran di Indonesia adalah PT. Berlian Laju Tanker Tbk (BLTA) yang merupakan sebuah perusahaan yang berkecimpung dalam bidang penyedia jasa transportasi laut terpadu dengan kepemilikan kantor pusat yang terletak di Jakarta. Fokus utama dari usaha perusahaan ini ialah pada kargo curah cair, seperti minyak olahan dan pelumas, gas cair, bahan kimia cair, minyak hewan dan nabati, aspal dan molase, juga produk minyak bumi lainnya. Perusahaan yang berdiri pada tahun 1981 dengan nama PT. Bhaita Laju Tanker ini pada mulanya menjalankan usahannya dengan pengoperasian dua tanker minyak tonnage 12.050 DWT. Nama perusahaan ini kemudian mengalami perubahan menjadi PT. Berlian Laju Tanker pada tahun 1988. Seiring berjalannya waktu dengan nama baru, perusahaan pada saat ini telah mengoperasikan kapal sejumlah 51 kapal atau 1.223.636 DWT tonnage. Pelayaran domestik dan internasional telah dilayani oleh perusahaan ini dengan pengalamannya yaitu hingga ke kawasan Asia Tenggara, Selatan, dan Timur, hingga wilayah Timur Tengah. BLTA yang selalu

menjunjung tinggi komitmen kerja, seperti mengantar barang ke tempat tujuan dengan selamat, tepat waktu, dan berdaya saing, membuat BLTA menjadi sebuah perusahaan dalam bidang bisnis kargo dan transportasi gas cair ini memiliki kualitas yang baik. Dengan baiknya kualitas yang dimiliki, BLTA pada saat ini dikenal sebagai perusahaan pelayaran terbesar di wilayah Asia dengan kecanggihan armada serta dimilikinya kru yang berpengalaman, terampil, dan memiliki sertifikat internasional. Bisnis yang dijalankan oleh BLTA terus dikembangkan sejak tahun 1986 dengan memberikan pelayanan transportasi luar kargo, seperti *palm oil*, bahan kimia, molase, dan *liquefied petroleum gas* (LPG). Selain itu, sejak tahun 1990 BLTA menjadi perusahaan perkapalan pertama yang berhasil mencatatkan sahamnya di Bursa Efek Jakarta dengan kepemilikan 1005 oleh Indigo Pacific Corporation, Diamond Pacific Corporation, dan Asean Maritime Corporation. Pemasaran serta jaringan global yang luas dapat diperoleh BLTA atas kerjasama yang dilakukannya dengan beberapa perusahaan besar lainnya. Harapan dari dijalinnya kerjasama ini yaitu untuk meminimalisir resiko pemasaran yang dapat terjadi karena imbas serta ketidakstabilan ekonomi domestik. Pelayanan terbaik selalu diberikan oleh perusahaan dengan tujuan untuk meningkatkan pelayanan kepada konsumen melalui penerapan teknologi, SDM yang baik, dan pengelolaan kapal yang disesuaikan pada *International Safety Management Code* (ISM Code). Hal tersebut membuat BLTA dapat bertahan di tengah tingginya persaingan perdagangan bebas. Di tahun 2012, BLTA sempat terjerat dalam kasus penghentian pembayaran kupon dan pokok utang obligasi perusahaan. Untungnya pada tahun 2013, kesepakatan rencana perdamaian antara BLTA berhasil dilakukan. Keputusan tersebut berisi persetujuan dari seluruh

kreditur separatis (dengan jaminan) nilai tagihan Rp. 903 miliar dengan 151 kreditur konkuren yang diwakili tagihan Rp. 6,99 triliun (82%) serta yang menolak 65 kreditur mewakili piutang Rp1,51 miliar (18%). Dengan ini BLTA mampu membayar tagihan untuk BCA dengan tagihan Rp44,4 miliar dari 4 tahun menjadi 10 tahun, Bank Mandiri dalam tempo 10 tahun dengan jaminan 6 kapal, Bank Mizuho yang juga akan dibayar dalam tempo 10 tahun.

Sebagai perusahaan milik masyarakat, PT. Berlian Laju Tanker senantiasa siap dan mampu menghadapi semua tantangan dan berusaha menjadi salah satu yang terbaik dalam bisnis angkutan muatan cair. Saat ini dengan mengoperasikan tujuh kapal tanker dengan mempekerjakan lebih dari 100 awak kapal yang terlatih, berpengalaman dan bersertifikasi. Perseroan telah menjadi salah satu penyedia jasa angkutan laut khusus muatan cair terkemuka di kawasan Asia.

PT. Berlian Laju Tanker berkomitmen dan tetap konsisten terhadap upaya peningkatan kompetensi pelayanan kepada pelanggan, terbukti dengan gerak maju Perseroan dalam penerapan teknologi informasi, pengembangan sumber daya manusia yang berkualitas. Untuk mewujudkan semua itu maka sangat diperlukan peningkatan kinerja Anak Buah Kapal yang terampil dalam proses kegiatan bongkar muat khususnya dalam penanganan kegiatan bongkar muat muatan Minyak olahan. Hal ini perlu diterapkan karena masih ditemukannya Anak Buah Kapal yang belum semuanya mengerti tentang Standar Operasi Prosedur (SOP) penanganan muatan Minyak olahan. Pada saat dalam kegiatan pemuatan, ketika di pelabuhan tujuan ternyata muatan tersebut berkurang. Hal ini tentunya perlu dicari penyebabnya, mengapa terjadi selisih jumlah muatan yang dimuat dan di bongkar. Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis membuat skripsi yang berjudul :

**“ Pelaksanaan Bongkar Muat Minyak Olahan Oleh Anak Buah Kapal Di MT.
BAUHINIA”**

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan di atas, maka dua masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini sebagai berikut :

- 1.2.1. Kurangnya keterampilan Anak Buah Kapal dalam penanganan muatan Minyak olahan di MT.BAUHINIA.
- 1.2.2. Terjadinya perbedaan perhitungan jumlah muatan Minyak olahan pada saat di atas kapal dan di pelabuhan.

1.3. Batasan Masalah

Dengan keterbatasan dalam hal waktu dan tenaga serta mengingat luasnya cakupan dalam pembahasan maka penulis hanya memfokuskan penelitian pada kinerja Anak Buah Kapal terhadap penanganan muatan Minyak olahan yang terjadi.

1.4. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah saya kemukakan di atas, maka rumusan masalah adalah sebagai berikut :

- 1.4.1. Apa kendala yang dialami oleh Anak Buah Kapal dalam menangani muatan minyak olahan di MT. BAUHINIA?
- 1.4.2. Apa upaya yang dilakukan agar Anak Buah Kapal dapat menunjang hasil pembongkaran minyak olahan yang optimal?

1.5. Tujuan Dan Kegunaan Penelitian

1.5.1 Tujuan Penelitian

- 1.5.1.1 Untuk mengetahui kendala dalam aktifitas kegiatan bongkar muat Minyak olahan oleh Anak Buah Kapal MT. BAUHINIA yang belum dilakukan dengan optimal.
- 1.5.1.2 Untuk mengetahui penanganan bongkar muat muatan Minyak olahan pada MT. BAUHINIA

1.5.2 Kegunaan Penelitian

- 1.5.2.1 Dapat berguna secara teoritis dan memberikan sumbangan bagi pengembangan ilmu pengetahuan dibidang kemaritiman.
- 1.5.2.2 Secara praktis juga berguna sebagai bahan pertimbangan dalam peningkatan bongkar muat Minyak olahan pada MT. BAUHINIA
- 1.5.2.3 Dapat menjadi bahan masukan yang bersifat ilmiah guna mengevaluasi apakah aktifitas bongkar muat sudah efisien atau belum.

1.6. Sistematika Penulisan Skripsi

Maksud dari sistematika penulisan skripsi ini adalah untuk mempermudah dalam penyusunan skripsi secara menyeluruh dan agar lebih mudah memahami isi dari skripsi tersebut. Untuk gambaran lebih jelasnya mengenai skripsi ini, maka sistematika penulisan skripsi ini di susun sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini diuraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, pembatasan masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : LANDASAN TEORI

Dalam bab ini diuraikan mengenai teori-teori yang berhubungan dengan kinerja Anak Buah Kapal dan apa pengaruhnya terhadap penanganan muatan Minyak olahan pada MT. BAUHINIA. Serta hal-hal pokok yang terdapat kerangka pemikiran yang dapat mempermudah dalam memahami dan mengidentifikasi masalah di dalam skripsi ini.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini dikemukakan tentang waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data, subjek penelitian serta teknik analisis data yang akan digunakan.

BAB IV : ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini berisi analisis yang terperinci kearah penyelesaian masalah yang mengatasi dan memberikan jalan keluar atas masalah yang terjadi mengenai kinerja Anak Buah Kapal pada saat melakukan kegiatan bongkar muat Minyak olahan di MT. BAUHINIA.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini berisi kesimpulan dan saran penulis yang berisi jawaban terhadap penelitian yang telah diteliti berdasarkan hasil analisis dan pembahasan. Sertamenyampaikan saran yang

mungkin bermanfaat bagi penulis, PT. Berlian Laju Tanker dan bagi pembaca skripsi ini.

Daftar Pustaka

Lampiran

Daftar Riwayat Hidup



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Penelitian Terdahulu

Penulis mengambil penelitian terdahulu yang berjudul “Optimalisasi Proses Bongkar Muat Minyak Produk di Dermaga Curah Cair PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Emas Semarang” dan “Usaha Meningkatkan Sumber Daya Manusia Dalam Bongkar Muat Di Atas MT. Ocean Regent” sebagai perbandingan dalam melaksanakan penelitian karena memiliki kesamaan topik mengenai kinerja anak buah kapal dan proses bongkar muat minyak.

Berikut adalah tabel penelitian terdahulu yang penulis gunakan:

Tabel 2.1 tabel perbedaan penelitian yang relevan dengan yang dilakukan peneliti.

Perbedaan	Penelitian Saya	Penelitian Terdahulu	
		Penelitian I	Penelitian II
Peneliti	Gafarie Frahsadana Gani	Fariz Mu'tasim, Meinina, Cahya Fajar Budi Hartanto	Agus Siswanto
Tahun	2021	2021 (Mei)	2016
Judul	Manajemen Pelaksanaan Proses Bongkar Muat Minyak Olahan Oleh	Optimalisasi Proses Bongkar Muat Minyak Produk di Dermaga Curah Cair PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Emas	Usaha Meningkatkan Sumber Daya Manusia Dalam Bongkar Muat Di Atas MT.Ocean Regent

	Anak Buah Kapal Di Kapal MT. BAUHINIA		
Tempat	PT. Berlian Laju Tanker Tbk	PT. Pelindo III (Persero)	Ocean Tankers (PTE)
Fokus Penelitian	Mengoptimalkan kinerja anak buah kapal dalam menangani muatan minyak olahan di kapal dan saat bongkar muat	Mengoptimalkan proses bongkar muat minyak produk di dermaga curah cair PT. Pelindo III (Persero) cabang Tanjung Emas	Mengoptimalkan sumber daya manusia dalam melakukan bongkar muat di kapal MT. Ocean Regent

2.2. Kerangka Teori

Pada bab ini penulis menyampaikan beberapa pengertian yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas sehingga penulis dapat memaparkan pengertian-pengertian sebagai berikut:

2.2.1. Pelaksanaan

Pelaksanaan ialah ikatan atas perbuatan, tindakan, maupun kegiatan mengolah suatu hal dari sebuah masukan yang kemudian dapat menghasilkan sebuah keluaran. Proses adalah urutan pelaksanaan atau kejadian yang terjadi secara alami atau didesain mungkin

menggunakan waktu, ruang, keahlian atau sumber daya lainnya yang menghasilkan suatu hasil. Suatu proses mungkin dikenali oleh perubahan yang diciptakan terhadap sifat – sifat dari satu atau lebih objek di bawah pengaruhnya. Definisi lain dari proses adalah serangkaian kegiatan yang saling terkait atau berinteraksi yang mengubah input menjadi output. Kegiatan ini memerlukan alokasi sumber daya seperti orang dan materi. Input dan output yang dimaksudkan mungkin tangible (seperti peralatan, bahan atau komponen) atau tidak berwujud (seperti energi atau informasi). Output juga dapat tidak diinginkan seperti limbah atau polusi. (<https://id.wikipedia.org/wiki/Proses> 20-06-2016)

2.2.2. Bongkar Muat

Aktivitas pengangkutan melalui jalur laut memiliki serangkaian kegiatan di mana salah satunya yaitu bongkar muat barang di pelabuhan. Pendapat yang berkenaan dengan pengertian dari bongkar muat banyak dikeluarkan oleh para pakar atau ahli, dan salah satunya yaitu (Muryaningsih, 2006) yang mendeskripsikan kegiatan bongkar muat sebagai “pekerjaan membongkar barang dari atas dek atau palka kapal dan menemukannya di atas dermaga atau ke dalam tongkang atau kebalikannya memuat dari atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menemukannya ke atas dek atau ke dalam palka kapal yang mempergunakan derek kapal.”

Berdasar pada Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 2010 pasal 79 ayat (2) huruf a, “kegiatan *Stevedoring*, *Cargodoring* dan *Receiving/Delivery* merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan.”

2.2.2.1 *Stevedoring*

Pembongkaran barang dari kapal ke dermaga/truk / tongkang ataupun pemuatan dengan sistem sebaliknya hingga barang tersusun di dalam palka menggunakan derek kapal atau darat.

2.2.2.2 *Cargodoring*

Pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala (*ex-tackle*) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan selanjutnya menyusun di gudang/ lapangan penumpukan atau sebaliknya.

2.2.2.3 *Receiving/Delivery*

Pemindahan barang dari tempat penumpukan/timbunan yaitu di gudang/lapangan yang kemudian diserahkan untuk disusun di atas kendaraan yang terletak di pintu gudang/lapangan penumpukan maupun sebaliknya.

Pelaksanaan dari kegiatan bongkar muat di pelabuhan tidaklah mudah dan dapat dikatakan sangat rumit dan memakan biaya yang tinggi. Muatan yang diangkut juga memiliki jumlah yang cukup besar, sehingga prinsip bongkar muat yaitu prinsip pemuatan dan pemadatan perlu diterapkan.

2.2.3. Muatan.

Muatan Kapal menurut Sudjatmiko (1995:64) adalah “segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/ barang dipelabuhan atau pelabuhan tujuan.”

Sedangkan Istopo (2012:5) menjelaskan bahwa “muatan bahan bakar minyak adalah muatan hasil minyak baik cair maupun gas.” Minyak olahan. Menurut Zuhra (2003:1), “minyak olahan adalah campuran yang kompleks, terutama terdiri dari hidrokarbon bersama-sama dengan sejumlah kecil komponen yang mengandung sulfur, oksigen dan nitrogen dan sangat sedikit komponen yang mengandung sifat logam.”

2.2.4. Anak Buah Kapal

2.2.4.1. Pengertian Anak Buah Kapal

Anak Buah Kapal ialah awak kapal selain nakhoda (UU RI.No.17/2008 tentang pelayaran). Begitu pula dalam KUHD dijelaskan bahwa “Anak Buah Kapal adalah semua orang yang ada di kapal selain nakhoda.” Sedangkan PP No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan mendeskripsikan bahwa “pelaut adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sebagai awak kapal.”

Untuk anak buah kapal di atas kapal penulis akan jelaskan deskripsi organisasinya. Diatas kapal terdapat 2 bagian yaitu bagian Deck dan bagian Mesin. Tugas dan tanggung jawab Anak Buah Kapal ialah sebagai berikut:

2.2.4.2. Bagian Deck

Memiliki tugas dan tanggung jawab yang di antaranya yaitu: Tugas berhubungan dengan operasi, navigasi, dan keselamatan kapal, hal yang berkaitan dengan ongkos/biaya hidup dan perbaikan pada lambung kapal dan peralatan *deck*, hal yang berkaitan dengan air ballast, hal yang berkaitan dengan muatan, hal yang berkaitan dengan cuaca dan kondisi kapal.

Pada bagian Deck ini terdiri dari beberapa bagian awak kapal, yang terdiri dari :

2.2.4.2.1 Mualim 1/ *Chief officer*

Tugas dan tanggung jawab dari mualim I antara lain: mengatur muatan kapal dan sebagai pengatur arah navigasi, melaksanakan dinas jaga dan bertanggung jawab kepada nakhoda, memimpin dinas deck, melaksanakan perawatan kapal, melaksanakan administrasi muatan atas perintah nakhoda, memimpin kapal jika nakhoda berhalangan.

2.2.4.2.2 Mualim II

Tugas dan tanggung jawab dari mualim II antara lain: Memastikan posisi kapal dan menyelesaikan perhitungan-perhitungan yang lain yang berhubungan dengan pelayaran kapal tiap hari yang berlangsung dan melaporkan hasilnya kepada

Kapten/Nakhoda, mempersiapkan perencanaan lintasan/jalur sebagai penjelasan prosedur pada anjungan, menghitung statistik berlayar sampai pada akhir pelayaran dan melaporkan kepada Nakhoda, membantu Mualim I dalam pengawasan penanganan muatan.

2.2.4.2.3 Mualim III

Tugas dan tanggung jawab dari Mualim III antara lain : Membantu Mualim I dalam pengawasan muatan, mengukur kedalaman kapal, membantu Nakhoda di anjungan dalam proses lego jangkar dan penambatan, memastikan posisi kapal dan menyelesaikan perhitungan-perhitungan yang berhubungan dengan pelayaran setiap hari dan melaporkan ke Nakhoda.

2.2.4.2.4 Bosun/Mandor kapal

Tugas dan tanggung jawab dari Bosun/Mandor kapal antara lain : Memandu bawahan, memantau mereka, mengambil langkah awal, menjalankan tugas dan pertanggungjawaban dan membantu Mualim I, menerima penugasan kerja dari mualim I untuk memberikan tugas dengan cepat, membuat usaha untuk meningkatkan efisiensi dan memastikan

keselamatan, memelihara seluruh barang di bawah tanggung jawabnya dan laporkan kepada Nakhoda, merawat ruangan/tempat-tempat, kelengkapan dan alat-alat di bawah tanggung jawabnya.

2.2.4.2.5 Juru Mudi (*Able Bodied Seaman/AB*)

Tugas dan tanggung jawab dari AB antara lain : melaksanakan pengawasan navigasi dan mengawasi *gang way*, menjaga anjungan dan *gang way* tetap bersih dan mengikuti perintah-perintah perwira di anjungan ketika sedang melakukan perawatan dan menggunakan alat-alat navigasi, melaksanakan tugas-tugas yang diberikan dan membimbing ordinary seaman, melaksanakan tugas-tugas yang diberikan oleh kepala perwira dek untuk perawatan, pembersihan dan pemeriksaan tank keseimbangan kapal.

2.2.4.2.6 Kelasi (*Ordinary Seaman/OS*)

Tugas dan tanggung jawab dari OS antara lain : Meningkatkan keahlian kerja, melakukan perawatan anjungan/buritan, pekerjaan penanganan muatan, pekerjaan mooring dan pekerjaan-pekerjaan lainnya yang diperintahkan, Bekerja mengawasi Navigasi bekerja mengawasi jangkar, ketika diberikan tugas

oleh kepala bagian dek, Melaksanakan tugas yang diberikan oleh Kepala Perwira Dek dalam hal perawatan, pembersihan dan pengawasan tank keseimbangan air.

2.2.4.3. Bagian Mesin

Mempunyai tugas dan tanggung jawab antara lain : Masalah yang berhubungan dengan pengoperasian mesin, masalah yang berhubungan dengan perawatan dan perbaikan peralatan mesin, masalah yang berhubungan dengan bensin, minyak pelumas dan air pengisi, masalah yang berhubungan dengan pemuatan kapal, masalah yang berhubungan dengan perawatan dan pembersihan ruang/kamar mesin dan tempat lain di bawah tanggung jawab bagian mesin. Pada bagian mesin ini terdiri dari beberapa bagian awak kapal yang terdiri dari sebagai berikut :

2.2.4.3.1. Kepala Kamar Mesin (KKM)

Tugas dan tanggung jawab dari Kepala Kamar Mesin antara lain : Menolong nakhoda dalam segala masalah yang berhubungan dengan manajemen di atas kapal dan pengoperasian kapal, bertanggung jawab atas pemeliharaan mesin dan peralatan lain, bertanggung jawab atas pengoperasian bongkar, bertanggung jawab atas pemeliharaan mesin di kamar mesin, pengaturan bahan bakar dan minyak pelumas.

2.2.4.3.2. Masinis I

Tugas dan tanggung jawab dari Masinis I antara lain :
Membantu Kepala Kamar Mesin memastikan bahwa operasi dan pemeliharaan mesin bekerja dengan baik,
Mengoperasikan dan mempertahankan mesin utama dan alat pembantu, Melaksanakan tugas jaga yang diberikan oleh Kepala Kamar Mesin.

2.2.4.3.3. Masinis II

Tugas dan tanggung jawab dari Masinis II antara lain :
Mencari suhu, mengenal dan mengetahui semua peralatan yang baru maupun yang lama di atas kapal, menerima perintah dari KKM dan melaporkan kepada Masinis I dan memeriksa kekurangan pada sistem umum, mesin atau peralatan elektrik di bawah pertanggungjawaban Kepala Kamar Mesin, melaksanakan tugas jaga yang akan ditandatangani oleh KKM dan Masinis I, mempersiapkan kebutuhan-kebutuhan pada waktu kapal akan berlabuh jangkar.

2.2.4.3.4. Masinis III

Tugas dan tanggung jawab dari Masinis III antara lain :
Menerima perintah dari Kepala Kamar Mesin dan bertanggung jawab akan segala sesuatu atas peralatan mekanik dan mempersiapkan laporan atas kesalahan yang

terjadi dan melaporkan kepada Kepala Kamar Mesin, bekerja sesuai dengan pekerjaan permesinan, mengenal atau mengetahui dan mempelajari semua alat-alat mesin dan mempersiapkan catatan atau pengoperasian mesin, mengambil tindakan tanggung jawab untuk tugas jaga yang berhubungan dengan bahan bakar.

2.2.4.3.5. Oiler

Tugas dan tanggung jawab dari Oiler antara lain :
Merekam pekerjaan individu yang telah selesai, memonitor ruangan mesin dan lokasi lainnya yang menjadi tanggung jawabnya dan melaporkan kepada Masinis I, menerima perintah dari Masinis I.

2.2.5. Kapal Tanker

Menurut Suyono (2001:65) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) “kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dan sebagainya).” Gianto, dkk (2000:65) juga memperikan deskripsi tentang kapal yaitu “setiap alat apung dengan bentuk dan jenis apapun sedangkan kapal laut adalah kapal yang memenuhi persyaratan berlayar di laut untuk keperluan angkutan laut atau yang diperuntukkan untuk itu.”

Menurut Istopo (2003:237), kapal tanker memiliki jenis dan desain yang beragam dalam operasinya muatan minyak petroleum secara bergantian atau minyak nabati seperti *Crude Palm Oil* (CPO). Dapat juga

mengangkut *Crude Oil* (minyak olahan) atau *Product Oil* (minyak jadi). Minyak jadi tersebut antara lain meliputi: *Gasolin, HSD, Kerosin, Jet Fuel, Benzen, Stove Oil, Bunker Fuel* dan lain-lainnya. Kapal tanker berdasarkan jenis muatannya dapat dikelompokkan dalam 3 (tiga) jenis, yaitu: *Crude Carriers*, untuk mengangkut minyak olahan, *Black-Oil Product Carriers*, utamanya sebagai pengangkut minyak hitam, seperti *Marine Diesel Fuel-Oil (M.D.F)* dan lainnya yang sejenis, *Light-Oil Product Carriers*, sebagai pengangkut minyak petroleum bersih, seperti gas oil *Reguler Mogas (RMS)*, kerosene, dan sejenisnya.

2.2.6. *Standard Operational Procedure* Mempersiapkan Ruang Muat

Dalam mempersiapkan ruangan muat sebelumnya kegiatan pemuatan yang perlu diperhatikan adalah muatan terakhir yang telah dimuat, dan muatan berikutnya yang akan dimuat dikapal. Dengan demikian kita dapat menentukan cara yang dipakai dalam melaksanakan pembersihan ruang muatan (tank cleaning). Agar pekerjaan pembersihan ruang muatan dapat berjalan seperti yang di inginkan, maka perlu diadakan pertemuanpertemuan rutin (safety meeting) sebelum melaksanakan pembersihan ruang muatan tersebut yang di pimpin oleh Chief Officer. Dalam setiap pertemuan rutin di atas kapal akan dipaparkan dan di bahaslah tahapan-tahapan dan prosedur kerja sesuai dengan istilah POAC (planning, organise, acting, controlling) dan paparan tersebut dijelaskan kepada semua peserta dengan demikian pekerjaan yang akan dihadapi dapat terukur, serta dapat tercapai sesuai yang di harapkan.

Dengan demikian dapat diuraikan tugas masing-masing kelompok serta dapat di persiapkan peralatan-peralatan yang di perlukan dalam pekerjaan tersebut, juga untuk dapat di capai sebuah team work yang padu untuk mencapai hasil yang maksimum. Timbul pertanyaan penting dalam pelaksanaan tank cleaning yaitu, apa perlunya pembersihan ruang muatan ? Alasan-alasan diadakannya pelaksanaan pembersihan ruang muatan adalah sebagai berikut: ganti muatan, pekerjaan di dalam tangki atau inspeksi dalam tangki, sludge yang tertimbun di dasar tangki sudah banyak, persiapan untuk ballast yang bersih, persiapan untuk kapal dock.

2.2.6.1. Hal-hal lain yang perlu kita ketahui bahwa pembersihan ruang muat dapat di bedakan sebagai berikut:

2.2.6.1.1. Pembersihan ruangan muat untuk mengangkut muatan yang sama. Pembersihan ruang muat tidak terlalu banyak mengalami kesulitan, setelah ruang muat yang kering dibuat bebas gas (gas free) maka ruang muatannya disemprot dengan menggunakan selang dek memakai air laut, setelah itu air laut dipompa keluar atau di simpan di slop tank. Setelah itu (sludge) kotoran atau karatnya dikeluarkan dari tangki. Waktu pembersihan ruang muat ini harus di gunakan sikat sikat yang terbuat dari kuningan. Setelah itu tangkinya diisikan dengan dengan air laut, kemudian dibuang lagi

airnya sampai kering. Setelah itu semua pipa muat dan pipa lainnya di buka dan di periksa. Saringannya dibersihkan dan di keringkan begitu juga dengan kran harus di coba dan di periksa.

2.2.6.1.2. Pembersihan untuk mengangkut jenis muatan yang sifatnya berbeda dengan muatan yang sebelumnya yang mana dengan pencampuran yang sedikit saja akan menimbulkan kerusakan pada mutunya. Proses yang dilakukan tetap sama seperti dengan yang di atas hanya harus di lakukan dengan lebih bersih dan berulang ulang. Jika perlu di lakukan penyemprotan dengan menggunakan air hangat dan tekanan yang tinggi agar sisa muatan baik di dinding maupun di atas dasar tangki dapat terurai. Setelah itu baru kemudian dilakukan pengeringan tangki dan tangki harus terus di berikan peranganin, dan kemudian dilanjutkan dengan pengelapan di dalam tangki hingga tangki betul betul kering dan bersih.

2.2.6.2. Kerusakan-kerusakan yang terjadi pada muatan pada umumnya terjadi karena:

2.2.6.2.1. Tangki ruang muat yang belum siap untuk pemuatan sehingga dapat menimbulkan kontaminasi, (kerusakan muatan akibat tercampur dengan sisa muatan lain).

2.2.6.2.2. Sistem tangki yang masih kotor sehingga setelah mengalami pemeriksaan laboratorium hasil manifold sample saat rusak, dan harus dilakukan flushing muatan sehingga waktu yang terpakai flushing, telah memakan waktu yang cukup lama, serta kerugian muatan bagi consignee. Contohnya: Pipa pipa kotor.

2.2.6.2.3. Akibat keadaan cuaca yang buruk dan kondisi tangki yang tidak benar benar kedap sehingga muatan yang tidak dapat tercampur dengan air akan mengalami kerusakan.

2.2.6.3. Hal hal yang harus di perhatikan pada saat tangki akan di buat gas free yaitu:

2.2.6.3.1. Semua tangki harus dalam keadaan tertutup sampai ventilasi tangki mulai untuk bekerja.

2.2.6.3.2. Fan atau Blower hanya digunakan jika digerakan dengan hydraulic pneumatic atau digerakan dengan uap. Konstruksi material sebaiknya tidak berbahaya terhadap adanya peningkatan pembakaran.

2.2.6.3.3. Pertukaran gas didalam tangki selam gas free haruslah menggunakan metode kapal yang telah ditetapkan, dimana gas free bersangkutan dengan

pengeluaran gas pada tingkat dek. Faktor-faktor yang mendukung.

2.2.6.4. Faktor-faktor yang mendukung keberhasilan proses pencucian ruang muatan antara lain yaitu :

2.2.6.4.1. Faktor dari dalam kapal

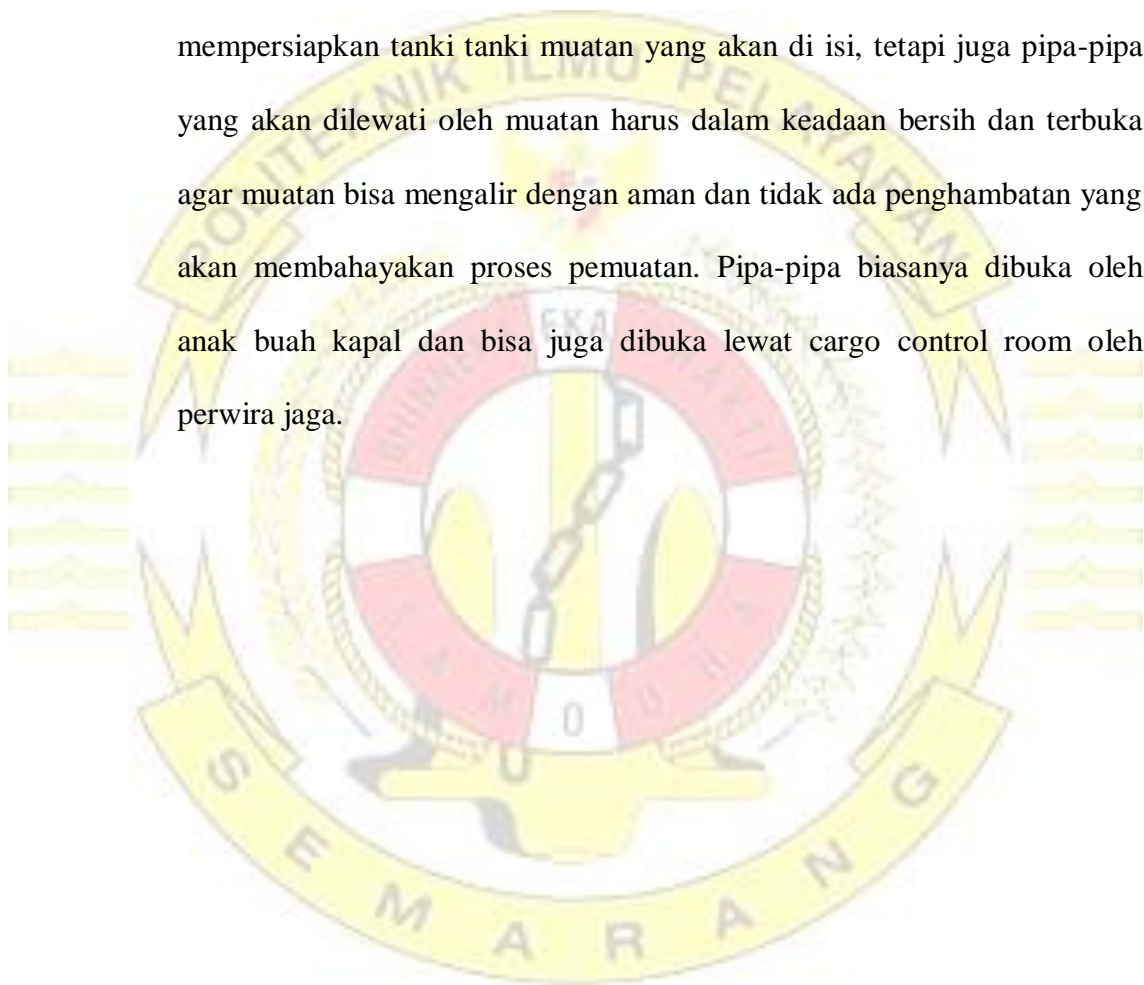
Kerjasama antara Anak Buah Kapal (ABK) yang terampil, Sarana dan prasarana yang digunakan untuk pencucian ruang muat memadai, Jenis muatan yang di bongkar dan jenis muatan yang akan di muat.

2.2.6.4.2. Faktor dari luar kapal

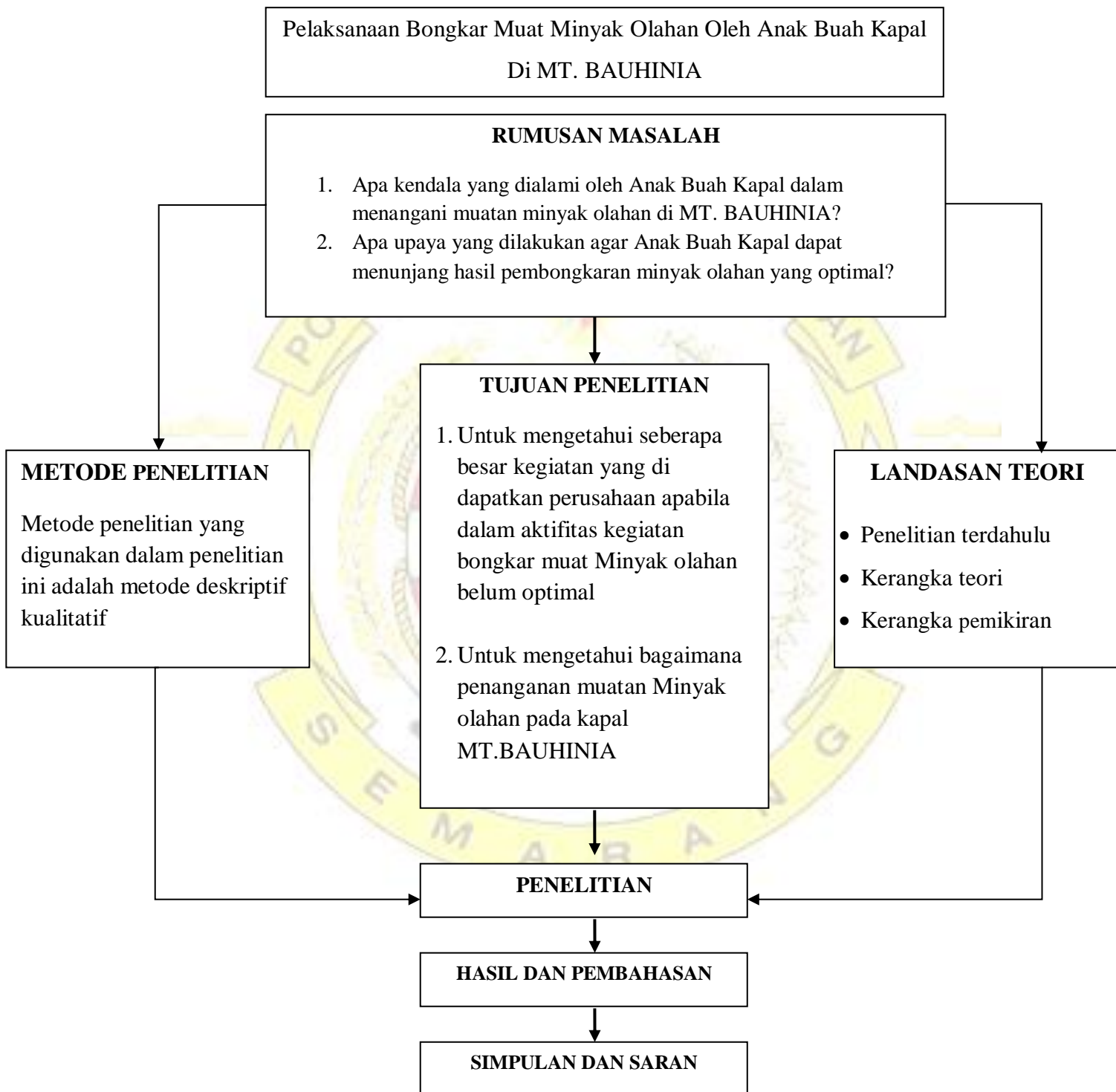
Keadaan cuaca selama pelayaran, Jarak pelayaran yang harus di tempuh, Jenis cargo yang akan di muat.

Sebelum melakukan persiapan pencucian ruang muat, Anak Buah Kapal (ABK) harus mengetahui prosedur-prosedur, dan panduan serta cara - cara memasuki tangki yang benar dan aman. Penggunaan alat oxygen meter dan multi gas tester harus continue untuk menghindari terjadinya pelepasan gas beracun di dalam tangki. Pada saat kapal mendapat berita rencana pemuatan maka, informasiinformasi dan data-data di perlukan dalam penanganan muatan yang akan di muat sangat penting di dalam

proses muat, karena sebelum kapal tanker tiba di tempat atau terminal haruslah diadakan pertukaran informasi dan koordinasi dan data-data yang diperlukan. Pada dasarnya kesiapan dan pelaksanaan muat dikapal tanker tidak lepas dari dua faktor yang sangat berpengaruh yaitu faktor manusia dan faktor sarana bongkar muat. Mempersiapkan Ruang muat bukan hanya mempersiapkan tanki tanki muatan yang akan di isi, tetapi juga pipa-pipa yang akan dilewati oleh muatan harus dalam keadaan bersih dan terbuka agar muatan bisa mengalir dengan aman dan tidak ada penghambatan yang akan membahayakan proses pemuatan. Pipa-pipa biasanya dibuka oleh anak buah kapal dan bisa juga dibuka lewat cargo control room oleh perwira jaga.



2.3. Kerangka Pemikiran



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Dari permasalahan yang telah diuraikan pada bab-bab tersebut di atas, penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut :

5.1.1. Beberapa kendala yang mempengaruhi kinerja Anak Buah Kapal sehingga menyebabkan terjadinya perbedaan jumlah muatan yaitu faktor alam seperti cuaca yang buruk atau hujan, hambatan Sumber Daya Manusia (SDM), kurang profesionalnya atau kurang disiplinnya Anak Buah Kapal, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan supervisor (pengawas TKBM) bongkar muat, Sarana yang belum mendukung untuk menunjang kegiatan bongkar muat, peralatan bongkar muat yang kadang-kadang mengalami kemacetan akibat kurangnya perawatan sehingga akan menghambat pelaksanaan bongkar muat, hambatan berupa angkutan darat (truk tanki).

5.1.2. Upaya yang dilakukan untuk menunjang hasil pembongkaran minyak olahan yang optimal adalah selalu melakukan *update* kondisi cuaca sebelum melakukan bongkar muat, meningkatkan disiplin dan keterampilan kerja pihak terkait khususnya Anak Buah Kapal melalui pendidikan dan pelatihan, melakukan pengecekan dan pemeliharaan secara rutin terhadap peralatan bongkar muat yang digunakan dalam melakukan kegiatan bongkar muat minyak olahan, lebih sering melakukan komunikasi

dengan pihak pengangkut sehingga memperoleh informasi mengenai keadaan dan keberadaan truk

5.2. Saran

Berdasarkan simpulan tersebut di atas maka dapat penulis sarankan sebagai berikut:

5.2.1 Melakukan evaluasi ulang mengenai kinerja setiap divisi terkait dalam kegiatan pelaksanaan bongkar muat muatan curah yang dilakukan perusahaan agar dapat diketahui hal – hal apa saja yang perlu diperbaiki dan ditingkatkan kembali seperti pengimplementasian *Standar Operational Procedur* agar proses pembongkaran Minyak olahan berjalan dengan baik dan berjalan dengan optimal.

5.2.2 Sebaiknya perusahaan mempertegas aturan berupa hukuman yang disahkan pihak yang berwenang yang akan diberikan bagi tenaga kerja terkait yang tidak bekerja sesuai dengan SOP agar memiliki rasa jera sehingga agar proses pembongkaran Minyak olahan berjalan dengan baik dan berjalan dengan optimal, merencanakan peremajaan peralatan bongkar muat yang ada dan selalu melakukan perawatan berkala (*planning maintenance system*), dan memperbaiki komunikasi antara kru kapal, TKBM, dan divisi terkait untuk meminimalkan kendala yang ada di lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Sugiyono, 2009. *Metode penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2013. *Metode penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta, Bandung
- Suma'mur, P.K. 2009. *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja*. Jakarta: PT. Toko Gunung Agung. Cetakan XII
- Sugian, Syahu O. 2006. *Kamus Manajemen (Mutu)*, Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama,
- Winarsunu Tulus. 2008. *Psikologi Keselamatan Kerja*, Malang. Penerbit Universitas Muhammadiyah Malang.
- Martopo, A. 2001. *Penanganan Muatan*. Badan Penerbit Buku Maritim. Semarang
- Junaedi. 2002. *Balanced Scorecard: Pengukuran Kinerja Pada Pemerintah Daerah*. KOPAK, Jakarta.
- Koleangan, Dirk. 2008. *Container System : Sistem Peti Kemas*. Jakarta.
- Nawawi, Hadari. 2006. *Evaluasi dan Manajemen Kinerja di Lingkungan Perusahaan dan Industri*. Gajah Mada University Press. Yogyakarta.
- Republik Indonesia. 2008. *Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Lembaran Negara RI Tahun 2008. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2002. *Keputusan Menteri Republik Indonesia No. 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bongkar Muat*. Jakarta.
- Sudjatmiko, F.D.C. 2007. *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*. Edisi Kelima. YP Janiku pustaka. Jakarta
- Suyono, Capt.R.P. 2005. *Shipping : Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Edisi Ketiga. Penerbit PPM. Jakarta
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. 2011. *Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. UM.002/38/18/DJPL-11 tanggal 15 Desember 2011 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan*.
- Rahadi, D.R. 2010. *Peningkatan Pelayanan Bongkar-Muat dan Kapal di Pelabuhan Sunda Kelapa*. Jakarta: Puslitbang Perhubungan Laut, Kementerian

Perhubungan. Manajemen Sumber Daya Manusia. Malang: Tunggal Mandiri Publishing.



Lampiran 1 (Hasil Wawancara)

HASIL WAWANCARA TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN MUALIM I DI KAPAL MT.BAUHINIA

Wawancara yang peneliti lakukan dalam hal mengetahui seputar bongkar muat:

Nama : Chief Sigit

Jabatan: Mualim I

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Gafari :”Selamat siang, mohon izin untuk wawancara sebentar boleh mas?”

Chief Sigit : ” Selamat siang det, boleh silahkan duduk.”

Gafari : ” Baik mas,oke sebelumnya bisa dijelaskan jabatan di kapal?”

Chief Sigit : “Saya menjabat sebagai Mualim I atau juga disebut Chief Officer.”

Gafari :”Kalau boleh tau tugas dari Mualim I itu apa saja ya chief?”

Chief Sigit : “Wah tugas Mualim I itu banyak det.”

Gafari : “Boleh disebutkan chief?”

Chief Sigit : “Tugas utama dari Mualim I itu bertanggung jawab atas muatan dan tugas lainnya yaitu memantau kerja anak buah kapak deck,terus membuat laporan bulanan ke kantor untuk perihal kerja,bertanggung

jawab atas cadet di kapal ini, bertanggung jawab dalam proses bongkar muat dan masih lain lainnya det.”

Gafari : “Kalau didalam proses bongkar muat itu sendiri apa ada kendalanya chief?”

Chief Sigit : “Banyak det contohnya faktor cuaca dan lingkungan, peralatan untuk bongkar muatnya, kondisi kapal, karna human error juga bisa det.”

Gafari : “Untuk kendala dari peralatan bongkar muatnya itu seperti apa chief?”

Chief Sigit : “contohnya kurang optimalnya pompa, kerusakan pada pipa-pipa, peralatan yang udah dimakan usia, dan ada beberapa peralatan yang harusnya udah diganti sih det.”

Gafari : “lalu upaya untuk mengatasi masalah itu gimana chief?”

Chief Sigit : “Maintenance seharusnya dilakukan secara rutin tapi mungkin karna banyaknya pekerjaan dan padatnya jadwal bongkar muat paling maintenancenya beberapa bulan sekali.”

Gafari :” kalau peralatan yang udah tua dan harus diganti itu chief?”

Chief Sigit : “harusnya dari pihak kantor rutin menyuplai suku cadang det.”

Gafari : “baik chief, kalau untuk masalah Human errornya?”

Chief Sigit : “Biasanya sih kelalaian karna mungkin pada capek karna jadwal padat, jadi disiplinnya pada kurang dan mungkin banyak dari mereka yang

kurang kompeten soalnya ada beberapa awak yang dulu bukan bekerja di kapal tanker det.”

Gafari : “Baik saya rasa cukup,terimakasih banyak atas waktunya ya chief.”

Chief Sigit : “Oh iya det sama-sama,semangat ya tetap semangat dan pelajari apa saja yang bisa kamu pelajari semua disini ya det!”



TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN STAFF OPERATON DI PT. BERLIAN LAJU TANKER

Wawancara yang peneliti lakukan dalam hal bongkar muat di PT. Berlian Laju Tanker.

Nama: Bapak Sucitro

Jabatan: Staff Operation

Dengan hasil penelitian sebagai berikut:

Gafari : “Selamat siang pak,mohon maaf mengganggu waktunya.”

Bapak Sucitro : “Selamat siang det,ada urusan apa det?”

Gafari: : “Saya ingin sedikit mewawancarai bapak mengenai bongkar muat untuk bahan penelitian tugas akhir pak.”

Bapak Sucitro : “Silahkan det”.

Gafari : “Sebelumnya untuk lebih jelas,apa jabatan bapak di PT. Berlian Laju Tanker?”

Bapak Sucitro : “Saya menjabat sebagai Staff Operation di PT. Berlian laju tanker yang mengurus tentang bongkar muat di kapal dan kadang turun langsung untuk mengawasi prosesnya det.”

Gafari : “Apakah pernah terjadi kendala saat proses bongkar muat pak?”

Bapak Sucitro : “Pasti det.”

Gafari : “Kendala apa saja yang biasanya terjadi pak?”

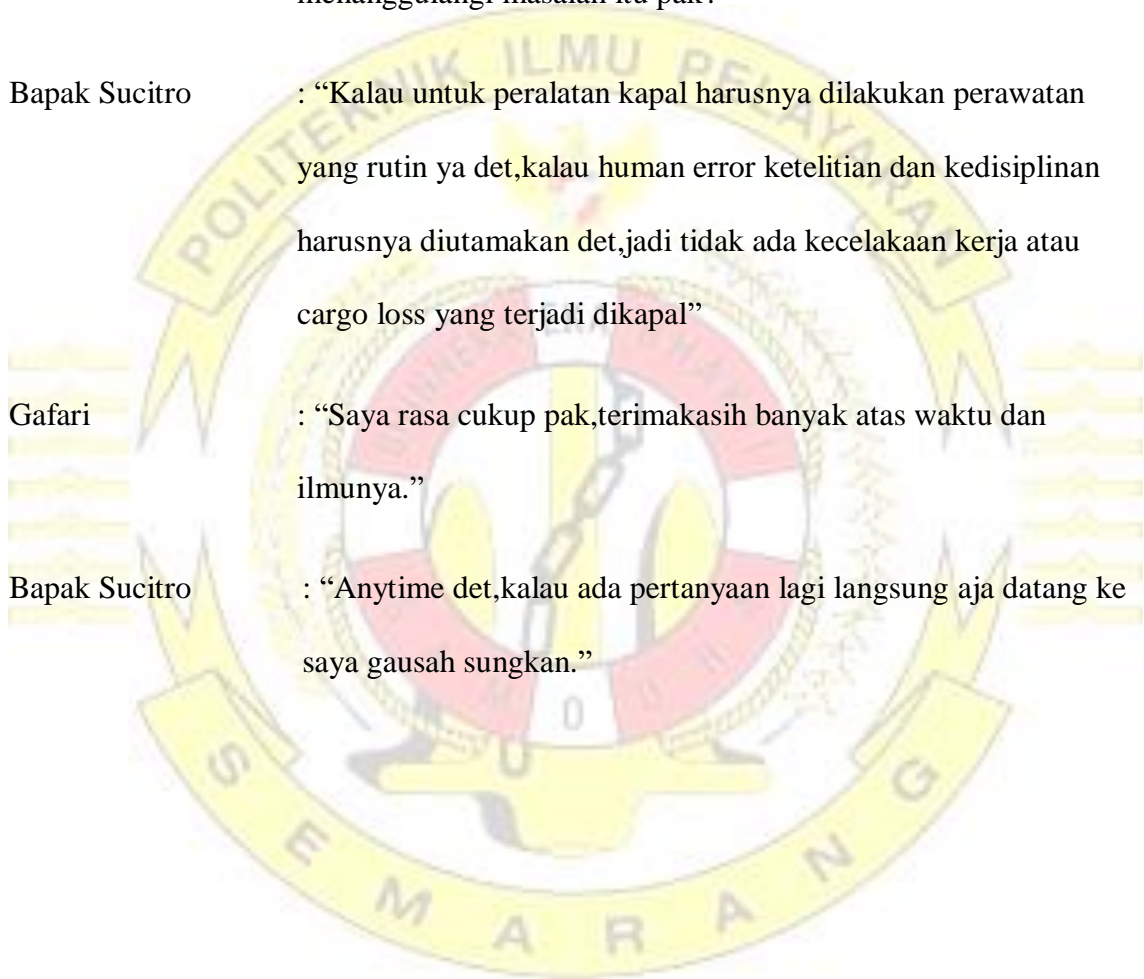
Bapak Sucitro : “Ya biasanya karena peralatan yang kurang memadai dan human error sehingga bisa mempengaruhi proses bongkar muatnya.”

Gafari : “Lalu apakah ada upaya yang harusnya dilakukan untuk menanggulangi masalah itu pak?”


Bapak Sucitro : “Kalau untuk peralatan kapal harusnya dilakukan perawatan yang rutin ya det,kalau human error ketelitian dan kedisiplinan harusnya diutamakan det,jadi tidak ada kecelakaan kerja atau cargo loss yang terjadi dikapal”

Gafari : “Saya rasa cukup pak,terimakasih banyak atas waktu dan ilmunya.”

Bapak Sucitro : “Anytime det,kalau ada pertanyaan lagi langsung aja datang ke saya gausah sungkan.”



Lampiran 2 (SIUPAL)



Pengajuan SIUPAL PT. BERLIAN LAJU TANKER dikarenakan SIUPAL Asli dilainnating

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL)
(Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan)
NOMOR : BXCV-100/AL.58

Berdasarkan surat permohonan Saudara No. **696/BLT-XI/2001** tanggal **19 Nopember 2001**, diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada

Nama Perusahaan	PT. BERLIAN LAJU TANKER Tbk
Alamat Kantor Perusahaan	Wiema BSG Lt. 10 Jl. Abdul Muis No. 40, Kel. Petojo Seletan, Jakarta-10160
Nama Direktur Utama / Penanggung Jawab	WIDIHARDJA TANUDJAJA (Direktur Utama)
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab	Kepa Duri Blok H I 182 RT. 002 RW. 008, Kel. Duri Kepa Kec. Kebon Jeruk, Jakarta Barat
Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)	1.363.678.2-054

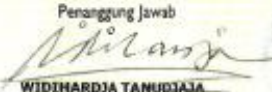

Kewajiban Pemegang SIUPAL :

1. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan laut, keselamatan, keselamatan maritim dan lingkungan hidup.
2. Bertanggungjawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
3. Melaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut setiap terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan, susunan Direksi/Komisaris, domisili perusahaan, NPWP perusahaan dan pengurangan serta penambahan kapal.
4. Setiap kapal yang dimiliki harus dilengkapi dengan spesifikasi kapal yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan SIUPAL ini.
5. Mengumumkan jadwal baik untuk pelayaran tetap dan teratur atau liner maupun pelayaran yang tidak tetap dan tidak teratur atau trampet melalui media massa ataupun organisasi yang mempertemukan kepentingan pengguna dan penyedia jasa angkutan laut.
6. Menyampaikan laporan tahunan kegiatan perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
7. Menyediakan fasilitas akomodasi untuk taruna/calon perwira yang akan melaksanakan praktek belayar (Proyek Laut), bagi kapal yang berukuran GT. 750 keatas.
8. Menyediakan ruangan untuk angkutan pos.

SIUPAL ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan dalam hal melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara, mengoperasikan kapal tidak laik laut yang mengakibatkan korban jiwa dan harta benda, memperoleh izin operasi secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membubarkan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.

Surat Izin Usaha ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya.

Dikeluarkan di : JAKARTA
Pada tanggal : 25 Januari 2002

Penanggung Jawab	DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
 WIDIHARDJA TANUDJAJA Direktur Utama	 J. TJUK SUKARDEMAN, M.Si NIP. 120088680

Lampiran 3 (Gambar kapal MT. BAUHINIA)



Lampiran 4 (ruang kantor PT.Berlian Laju Tanker)



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Gafarie Frahsadana Gani
2. Tempat, Tanggal lahir : Jakarta, 12 April 1996
3. Alamat : Jl. Pendowo Raya No. 38, Limo, Depok, Jawa Barat
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua :
 - a. Ayah: Gani Fianto
 - b. Ibu: Ita Rachmawati
6. Riwayat Pendidikan :
 - a. SD Negeri Pola 11
 - b. SMP Negeri 226
 - c. SMA Al-Mubarak
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. Pengalaman Praktek Darat (PRADA)
 - Instansi : PT. Berlian Laju Tanker (Agustus 2019-Agustus 2020)
 - Alamat : Jl. Abdul Muis No.40, RT. 4/RW. 8, Kota Jakarta Pusat, Daerah khusus Ibukota Jakarta