



**OPTIMALISASI KEDISIPLINAN CREW BAGIAN DECK UNTUK
MENUNJANG KINERJA PADA SAAT MELAKUKAN BONGKAR
MUATAN DI MT. SANTYA**

SKRIPSI

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

Oleh

RIO KURNIAWAN
561911127105 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2023**

HALAMAN PERSETUJUAN

**“OPTIMALISASI KEDISIPLINAN CREW BAGIAN DECK UNTUK
MENUNJANG KINERJA PADA SAAT MELAKUKAN BONGKAR
MUATAN DI MT. SANTYA”**

Disusun Oleh:

RIO KURNIAWAN
NIT. 561911127105 N

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

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

MANUNGKU TRINATA PRAMUDHITA S.Si.T., M.Pd

Penata Tk I (III/d)

NIP. 19770323 201012 1 001

MOH ZAENAL ARIFIN S.Si.T., M.M

Penata (III/c)

NIP. 19760309 201012 1 002

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika

YUSTINA SAPAN, S.ST., M.M

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul **OPTIMALISASI KEDISIPLINAN CREW BAGIAN DECK UNTUK MENUNJANG KINERJA CREW SAAT MELAKUKAN BONGKAR MUATAN DI MT. SANTYA**

" karya,

Nama : RIO KURNIAWAN

NIT : 561911127105 N

Program Studi : NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal..... 2023

Semarang,..... 2023

PENGUJI

Penguji I : ARYA WIDIATMAJA, S.Si.T., M.Si
Penata (III/c)
19830911 200912 1 003

Penguji II : MANUNGKU TRINATA PRAMUDHITA, S.Si.T., M.Pd
Penata Tk I (III/d)
19770323 201012 1 001

Penguji III : Ir. FITRI KENSIWL, M.Pd
Penata Tk I (III/d)
19660702 199203 2 009

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar.

Pembina Tk.I (IV/b)
19730704 199803 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Rio Kurniawan

NIT : 561911127105 N

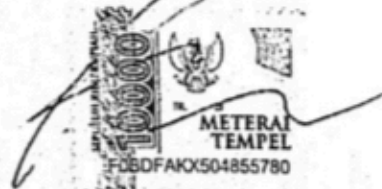
Program studi : Nautika

Skripsi dengan judul **“OPTIMALISASI KEDISIPLINAN CREW BAGIAN DECK UNTUK MENUNJANG KINERJA PADA SAAT MELAKUKAN KEGIATAN BONGKAR MUATAN DI MT. SANTYA”**

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 yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat dan temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 2023

Yang membuat pernyataan,



METERAI
TEMPEL
F0BDFAKX504855780

RIO KURNIAWAN
NIT. 561911127105 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto :

1. Cukuplah Allah menjadi penolong kami dan Allah adalah sebaik-baik penolong. (Q.S Ali Imran:173)
2. Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. (Q.S Al-Insyirah:5-6)

Persembahan :

1. Kepada kedua orang tua tercinta, Bapak Supriyadi dan Ibu Syamsiah yang senantiasa memberikan dukungan dan doa.
2. Kakakku tercinta (Sherin Azhari), yang selalu memberikan doa dan dukungannya selama pendidikan.
3. MANUNGKU TRINATA PRAMUDITHA, S.Si.T., M.Pd. selaku dosen pembimbing I.
4. MOH. ZAENAL ARIFIN, S.Si.T, M.M. selaku dosen pembimbing II.
5. Seluruh dosen pengajar dan Civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Keluarga besar MT. Santya, yang selalu memberikan bimbingan dan pengalaman berharga.
7. Diri sendiri yang sudah berjuang dan pantang menyerah hingga detik ini.

PRAKATA

Alhamdulillah, puji dan syukur peneliti panjatkan kepada Allah SWT atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga peneliti diberi kemudahan dalam menyelesaikan penelitian yang berjudul **“OPTIMALISASI KEDIPLINAN CREW BAGIAN DECK UNTUK MENUNJANG KINERJA PADA SAAT MELAKUKAN BONGKAR MUATAN DI MT. SANTYA**

Penulisan skripsi ini disusun bertujuan untuk memenuhi persyaratan pendidikan sebagai tugas akhir (semester VIII) dalam memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr. Pel) pada program pendidikan Diploma IV program studi Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, peneliti mendapat banyak dukungan, bimbingan, dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan penuh rasa hormat peneliti menyampaikan banyak ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi M.H., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Yustina Sapan, S.Si.T, M.M selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak MANUNGKU TRINATA PRAMUDITHA, S.Si.T., M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab memberikan dukungan, bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi.
4. Bapak MOH. ZAENAL ARIFIN, S.Si.T, M.M. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan yang dengan sabar dan tanggung jawab memberikan dukungan, bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi.
5. Seluruh Jajaran Dosen, dan Staf Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu yang bermanfaat dalam penyusunan skripsi ini.
6. Ibu Syamsiah dan Bapak Supriadi selaku orang tua tercinta yang senantiasa memberikan dukungan penuh kepada peneliti, terimakasih untuk selalu

mengiringi langkah perjuangan ini dengan untaian do'a dan dukungan yang tak pernah terputus.

7. Keluarga besar MT. Santya yang mendukung penelitian ini, terkhusus pada Capt. Tupak Irawadi Siahaan dan *Chief* La Ode Rahmat serta *Second* Raari serta *third* Yogi Darmawan, yang telah memberi banyak bimbingan, bantuan dan kepercayaan penuh untuk belajar.
8. Seluruh rekan seperjuangan batch LVI.
9. Seluruh pihak yang telah membantu dan memberikan kontribusi dalam penyelesaian skripsi ini yang tidak dapat peneliti sebutkan satu per satu.

Semoga segala bantuan yang telah diberikan kepada peneliti menjadi amalan yang akan mendapatkan balasa dari Allah SWT.

Demikian prakata dari peneliti, dengan segala kerendahan hati, peneliti menyadari masih banyak kekurangan sehingga peneliti mengharapkan saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi ini. Peneliti juga berharap semoga skripsi ini dapat memberikan banyak manfaat bagi para pembaca.

Semarang,

2023

Penulis



RIO KURNIAWAN

561911127105 N

ABSTRAKSI

Kurniawan, Rio, NIT. 561911127105 N, 2023, “Optimalisasi kedisiplinan crew bagian deck untuk menunjang kinerja pada saat melakukan bongkar muatan di MT. santya”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: MANUNGKU TRINATA PRAMUDITHA S.Si.T., M.Pd Pembimbing II: MOH. ZAENAL ARIFIN S.Si.T, M.M.

Proses bongkar muatan di atas kapal menjadi tanggung jawab nakhoda dan mualim 1 sehingga perlu diperhatikan kesiapan crew dan peralatan penunjang proses bongkar muatan. Keterampilan crew dan kondisi alat-alat bongkar muatan yang kurang optimal di atas kapal dikhawatirkan menjadi salah satu penyebab keterlambatan saat proses bongkar muatan sehingga sebelum melaksanakan proses bongkar muatan harus dipastikan bahwa semua peralatan dalam kondisi bagus agar berjalan dengan lancar. Yang mana hal tersebut bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang membuat crew bagian deck di MT. Santya kurang disiplin serta untuk mengetahui mengenai upaya apa saja yang harus dilakukan untuk meningkatkan kedisiplinan crew agar pada saat melakukan proses bongkar muatan dapat berjalan dengan lancar dan optimal.

Metode yang digunakan dalam skripsi ini adalah deskriptif kualitatif, sumber dari penelian diambil dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data didapat dengan melakukan wawancara, observasi dan dokumentasi sehingga didapatkan teknik keabsahan data. Teknik analisis data yang digunakan yaitu dngan pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan simpulan atau verifikasi data yang didukung dengan metode triangulasi sebagai pengujian atas validitas dan keabsahan data.

Hasil penelitian menyimpulkan bahwa faktor yang menyebabkan crew kurang disiplin yaitu faktor manusia yang kurang terampil dalam melaksanakan bongkar muatan sehingga terjadi kesalahan yang menyebabkan bongkar muatan diberhentikan sementara, faktor peralatan juga mempengaruhi proses bongkar muatan yaitu kurangnya *maintenance* terhadap alat-alat bongkar muatan seperti pompa kargo yang belum di *maintenance*, *valve* dan *manifold* sehingga proses bongkar muatan tidak berjalan dengan lancar. Dan untuk menghindari kejadian tersebut seharusnya mualim 1 melakukan *toolbox meeting*, memberikan gambaran dengan slide dan melakukan familiarisasi sebelum melakukan kegiatan diatas kapal khususnya dalam kegiatan bongkar muatan.

Kata Kunci: Pengoptimalan, Kedisiplinan, dan alat-alat keselamatan dan bongkar muatan

ABSTRACT

Kurniawan, Rio, NIT. 561911127105 N, 2023, "Optimizing the discipline of the deck crew to support performance when loading and unloading at MT. santya", Thesis, Diploma IV Program, Nautical Studies Program, Semarang Maritime Sciences Polytechnic, Supervisor I: MANUNGKU TRINATA PRAMUDITHA S.Si.T., M.Pd Advisor II: MOH. ZAENAL ARIFIN S.Si.T, M.M.

The loading and unloading process on board is the responsibility of the skipper and first mate, so it is necessary to pay attention to the readiness of the crew and equipment to support the loading and unloading process. The skills of the crew and the condition of the loading and unloading equipment that are not optimal on board are feared to be one of the causes of delays during the loading and unloading process so that before carrying out the loading and unloading process it must be ensured that all equipment is in good condition so that it runs smoothly, causing miscommunication in loading and unloading. This aims to find out the factors that make the deck crew at MT. Santya lacks discipline and knows what efforts must be made to improve crew discipline so that the unloading process can run smoothly and optimally.

The method used in this thesis is descriptive qualitative, the source of the research is taken from primary data and secondary data. Data collection techniques obtained by conducting interviews, observation and documentation in order to obtain data validity techniques. The data analysis technique used is data collection, data reduction, data presentation and drawing conclusions or data verification supported by the triangulation method as a test of the validity and validity of the data.

The results of the study concluded that the factors that caused the crew to lack discipline were the human factor that was less skilled in carrying out loading and unloading so that errors occurred which caused the loading and unloading to be temporarily stopped, the equipment factor also affected the loading and unloading process, namely the lack of maintenance on cargo unloading equipment such as cargo pumps has not been maintained, valves and manifolds so that the loading and unloading process does not run smoothly. And to avoid this incident, the 1st pilot should conduct a toolbox meeting, provide an overview with slides and familiarize himself before carrying out activities on the ship, especially in loading and unloading activities.

Keywords: *Optimization, Discipline, and safety and loading and unloading equipment*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI.....	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	4
C. Rumusan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Penelitian.....	5
BAB II KAJIAN TEORI	
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Penelitian	19
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Metode Penelitian.....	20
B. Tempat Penelitian.....	20
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	21
D. Teknik Pengumpulan Data.....	22
E. Instrumen Penelitian.....	28
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	28
G. Pengujian Keabsahan Data	30

BAB IV HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Konteks Penelitian 33
B. Deskripsi Data 34
C. Temuan..... 40
D. Pembahasan Hasil Penelitian 47

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan..... 55
B. Keterbatasan Penelitian 56
C. Saran..... 56

DAFTAR PUSTAKA..... 57

LAMPIRAN... 59



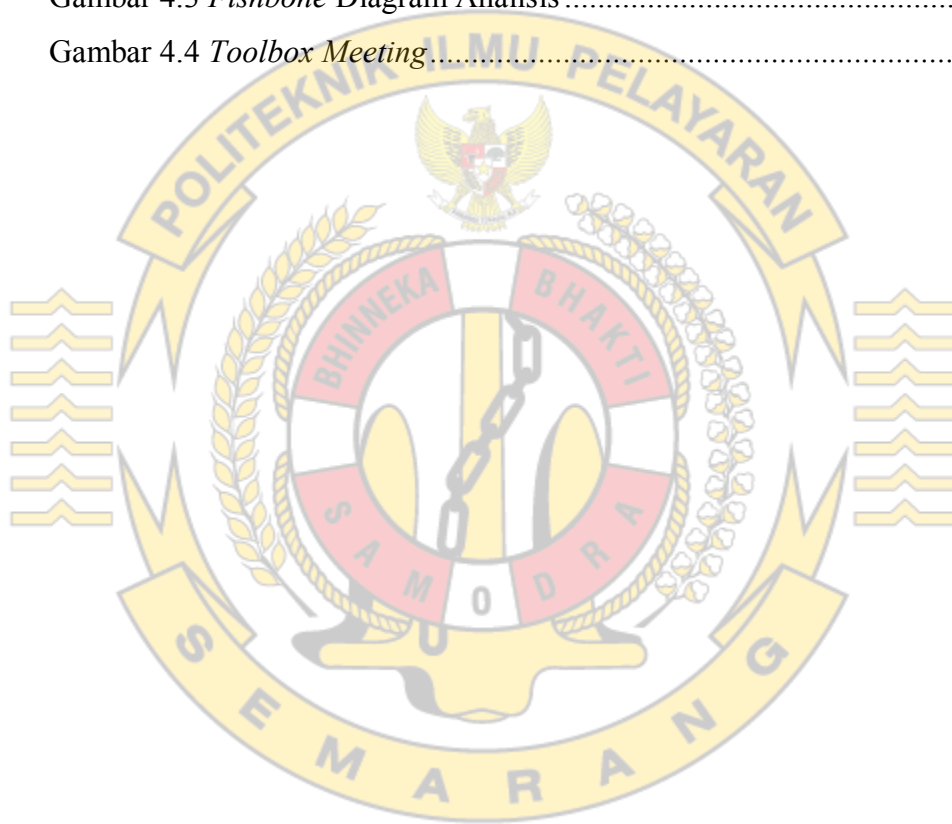
DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu.....	34
Tabel 4.2 <i>Ship Particular</i> MT. Santya.....	36
Tabel 4.3 <i>Crew List</i> MT. Santya.....	37
Tabel 4.4 Identitas Perusahaan.....	39
Tabel 4.5 Nama dan Jenis Kapal.....	40
Tabel 4.6 Hasil Wawancara Dengan Narasumber.....	42
Tabel 4.7 Inti Hasil Observasi.....	44
Tabel 4.8 Hasil Wawancara.....	46
Tabel 4.9 Inti Hasil Observasi.....	47
Tabel 4.10 Penyelesaian Permasalahan.....	49



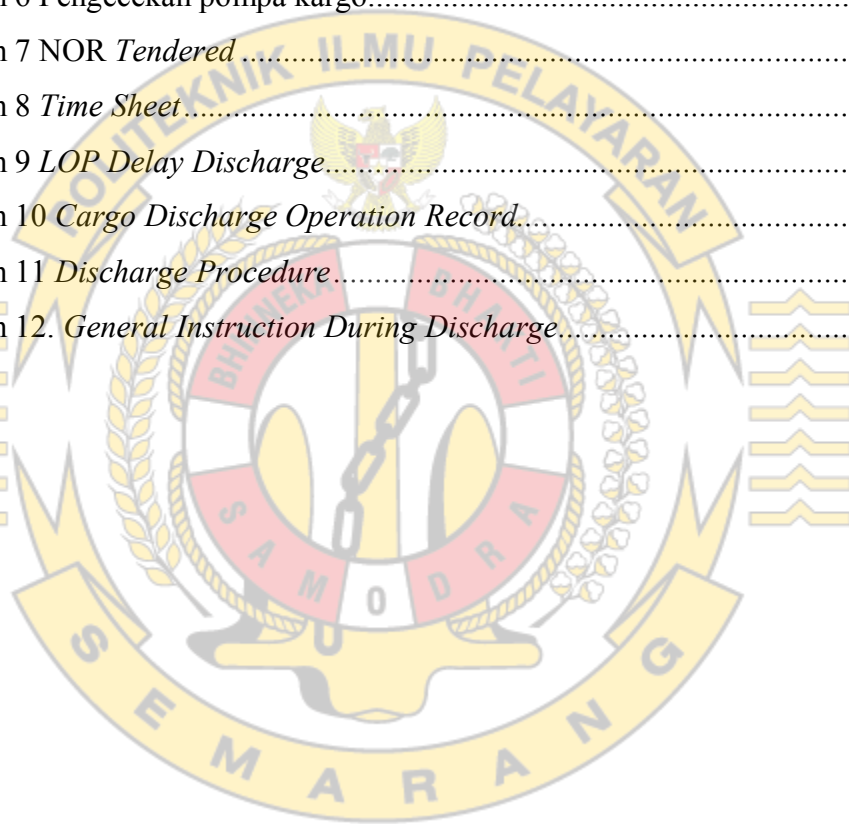
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian	19
Gambar 3.1 <i>Crew List</i>	24
Gambar 3.2 <i>Ship Particular</i>	25
Gambar 4.1 Kapal MT. Santya	35
Gambar 4.2 Logo PT. Scorpa Pranedya	40
Gambar 4.3 <i>Fishbone</i> Diagram Analisis	48
Gambar 4.4 <i>Toolbox Meeting</i>	52



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Penanganan Kecelakaan Pada Saat Bekerja	60
Lampiran 2 <i>Toolbox Meeting</i>	61
Lampiran 3 <i>Toolbox Meeting</i>	62
Lampiran 4 Perawatan Pompa Kargo	63
Lampiran 5 Perawatan immersion Suit.....	64
Lampiran 6 Pengecekan pompa kargo.....	65
Lampiran 7 <i>NOR Tendered</i>	66
Lampiran 8 <i>Time Sheet</i>	67
Lampiran 9 <i>LOP Delay Discharge</i>	68
Lampiran 10 <i>Cargo Discharge Operation Record</i>	69
Lampiran 11 <i>Discharge Procedure</i>	70
Lampiran 12. <i>General Instruction During Discharge</i>	71



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara berkembang dengan sumber daya alam yang sangat besar dan juga suatu negara penghasil minyak dan gas bumi, baik yang dihasilkan di lautan maupun di daratan. Minyak bumi dan gas alam serta hasil tambang di Indonesia ini dijadikan komoditi ekspor berbagai negara di dunia dan juga berperan penting sebagai modal dan pembangunan bangsa Indonesia khususnya dari faktor migas. Untuk mengangkut hasil minyak bumi tersebut sarana sektor perhubungan laut menjadi dominan dalam menunjang kelancaran pengangkutan minyak bumi tersebut. Kapal tanker merupakan salah satu sarana transportasi angkutan laut yang merupakan alat untuk mengangkut muatan cair. Pengangkutan produk dengan kapal membutuhkan teknologi yang maju, dengan demikian kapal didesain untuk memuat berbagai macam produk. Konstruksi kapal dibuat sedemikian rupa seperti penataan ruang muat, pompa-pompa muatan, sistim ventilasi sistim pemanas dan lain-lain. Dilihat dari sifat produk itu sendiri, oleh karena itu membutuhkan penanganan yang sungguh-sungguh. Penanganan yang sungguh-sungguh membutuhkan pelaut yang terampil dan berpengalaman pada bidangnya, sehingga mengharuskan mereka mengikuti perkembangannya.

Transportasi laut pada umumnya berbentuk sebuah kapal yang sesuai dengan jenis dan fungsinya. Menurut undang-undang 17 tahun 2008

tentang pelayaran, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang di gerakan dengan tenaga angin, mekanik dan tenaga lainnya, Dimana kapal laut sebagai sarana angkutan laut yang sampai saat ini masih dianggap lebih efisien dan ekonomis. Dalam perkembangan kapal dapat dibedakan menurut tipe dan jenis muatan yang diangkut, salah satunya adalah kapal tanker khusus minyak. Yaitu kapal khusus yang di rancang untuk mengangkut muatan cair, tanker khusus minyak dapat dibedakan dalam 2 (dua) jenis, yaitu :

1. *Oil Product Tanker* adalah kapal *tanker* yang mengangkut minyak *petroleum* bersih seperti *gasoline* , *gasoil* , dan lain sebagainya
2. *Crude Oil Tanker* yaitu kapal *tanker* yang mengutamakan mengangkut minyak hitam seperti *Marine Diesel Fuel Oil* (MDF) dan sejenisnya.

Kapal tanker adalah kapal yang telah di rancang untuk mengangkut muatan cair atau pengangkutan muatan minyak hasil bumi. Kapal MT. Santya merupakan tanker dengan jenis kapal *Oil Product Tanker* yang memuat *gasoline*, *gas oil Regular Mogas* (RMS). Kapal MT. Santya adalah kapal milik PT. Scorpa Pranedy yang memiliki kapasitas Daya angkut 13201 GT dan memiliki 12 tangki ruang muat.

Seiring dengan berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi, maka pada kapal-kapal tanker itu sendiri mengalami perubahan-perubahan dan perkembangan serta pembaharuan, terutama pada segi peralatan bongkar muat dikapal dengan kemajuan pada teknologi,

harus di seimbangkan dengan faktor sumber daya manusia agar dapat mengoperasikan peralatan- peralatan canggih dengan baik dan benar sesuai prosedur dan manual yang ada. Dalam pelaksanaan tugas pengoperasian peralatan yang semakin canggih serta rumit, kompleks dan maju, menjadi tantangan yang harus lebih dikuasai oleh tenaga kerja yang mengoperasikannya. Peralatan bongkar muat yang canggih tidak menjamin untuk ketepatan waktu dalam bongkar muat, sehingga kemampuan dari pada tenaga kerja itu harus dikembangkan sesuai dengan aturan-aturan yang berlaku agar dapat menciptakan keefesienan waktu baik dari bongkar muat maupun dari keselamatan pekerja itu sendiri. Kecermatan dan ketelitian dalam melaksanakan bongkar muat harus lebih diperhatikan karena apabila terjadi kelalaian dapat merugikan perusahaan pelayaran tersebut yang mengakibatkan perusahaan harus membayarganti rugi dan dapat mengakibatkan pencemaran laut.

Menurut (Safrianda et al., 2016). Ada beberapa faktor yang mempengaruhi keterlambatan proses bongkar muat pada kapal tanker, salah satu penyebabnya yaitu karena proses bongkar muat dilakukan belum sesuai standar operasional prosedur. Dalam proses bongkar muat, harus dilaksanakan sesuai dengan SOP agar dalam pelaksanaan kegiatan tersebut dapat berjalan dengan optimal dan tidak terjadi *delay*. Selain itu, dalam proses bongkar muat di kapal tanker profesionalisme juga mempengaruhi jalannya proses bongkar muat. Dalam proses

bongkar muat setiap *crew* sudah memiliki tugas dan tanggung jawab selama proses kegiatan tersebut berlangsung. Akan tetapi, masih banyak di temukannya para *crew* tidak melaksanakan tugas kerja yang sudah di tetapkan perusahaan dalam proses bongkar muat. Selain masalah kurangnya kedisiplinan *crew* dalam menjalankan tugas kerja, kapasitas tanki didarat juga dapat mempengaruhi keterlambatan dalam proses bongkar muat. Penuhnya tanki darat akan membuat kapal yang sudah sandar di pelabuhan harus melakukan *shifting* sehingga menghambat kapal dalam proses bongkar muat. Kejadian ini biasanya di sebabkan karena kurangnya koordinasi antara pihak kapal dan pihak darat.

Dalam hal ini *loading master* selaku perwakilan dari pihak darat harus melakukan koordinasi ke pihak kapal khususnya muallim I untuk menginformasikan tentang ketersediaannya tanki darat. Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, penulis tertarik untuk membahas masalah ini dalam peneliti skripsi dengan mengambil judul “Optimalisasi Kedisiplinan *Crew* Bagian Deck Untuk Menunjang Kinerja Saat Melakukan Bongkar Muatan di MT. SANTYA”.

B. Fokus Penelitian

Mempertimbangkan akan luasnya pandangan-pandangan terhadap masalah yang ada, maka ketika menyusun dan memudahkan pemahaman skripsi ini peneliti memberikan fokus penelitian yang dapat disediakan oleh wawasan dan bibliografi atau kepustakaan yang berurusan dengan materi ini

yang bisa dibentuk menjadi sumber data dan yang berkaitan dengan kedisiplinan *crew* bagian deck untuk menunjang kinerja saat melakukan bongkar muatan di MT. SANTYA.

C. Rumusan Masalah

Mengikuti latar belakang masalah yang telah peneliti jabarkan, sehingga bisa dipetik sejumlah permasalahan yang akan membentuk pertanyaan dan memerlukan jawaban, setelah itu segera dikupas pada analisa materi pada skripsi ini. Rumusan masalah dalam skripsi ini yakni sebagai berikut:

1. Apa saja faktor faktor yang membuat *crew* bagian deck kurang disiplin?
2. Bagaimana meningkatkan kedisiplinan *crew* saat melakukan bongkar muatan?

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini, meliputi :

1. Untuk mengetahui faktor faktor yang membuat *crew* bagian deck di MT. Santya kurang disiplin.
2. Untuk mengetahui tentang upaya-upaya yang harus dilakukan untuk meningkatkan kedisiplinan *crew* agar proses bongkar muatan dapat berjalan dengan lancar dan tidak terjadi *delay*.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, manfaat dari penelitian yang akan dicapai yaitu:

1. Manfaat teoritis yaitu menambah ilmu pengetahuan tentang bongkar muatan di kapal tanker khusus minyak bagi pelaut pada umumnya dan

taruna/i Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang sebagai calon pelaut serta menjadi referensi bagi taruna/i yang akan melaksanakan praktek laut dikapal tanker khusus minyak.

2. Manfaat praktis yaitu sebagai masukan untuk *crew* kapal agar dapat mempelajari cara mempersiapkan bongkar muatan sesuai dengan SOP sehingga kedepannya bongkar muatan diatas kapal dapat berjalan dengan lancar dan tidak terjadi delay.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Dalam bab ini perlu adanya teori-teori yang akan membantu dalam Pemahaman tentang kedisiplinan *crew* bagian deck untuk menunjang kinerja saat melakukan bongkar muat diatas dikapal khusus tanker minyak. Maka pustaka yang diambil adalah dari beberapa referensi jurnal yang mendukung untuk menyelesaikan masalah. Berikut ini penulis akan memberikan kutipan-kutipan teori yang ada, serta pengertian-pengertian atau definisi yang ada dalam skripsi ini untuk pembahasan selanjutnya.

1. Pengertian Optimalisasi

Menurut Winardi dalam Bayu (2017), Optimaslisai merupakan ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan sedangkan jika dipandang dari sudut usaha, Optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki.

Menurut Muhammad Nurul Huda (53: 2018), optimalisasi bersumber dari kata optimal yang artinya tertinggi ataupun terbaik. Mengoptimalkan artinya membuat yang terbaik ataupun yang tertinggi. Meskipun optimasi ialah aktivitas memaksimalkan suatu hal, yaitu proses membuat sesuatu yang terbaik atau tertinggi. Oleh karena itu optimalisasi berarti mengusahakan dengan sebaik-baiknya guna

mencapai hasil yang paling baik pada penyelenggaraan manajemen berdasarkan keinginan serta tujuan yang sudah direncanakan.

Tujuan dari pengoptimalan yaitu meminimalisirkan sesuatu yang dahulu kurang baik menjadi baik maka beberapa elemen permasalahan optimalisasi yang harus diidentifikasi, yaitu tujuan, alternatif keputusan, dan sumber daya yang telah dibatasi.

- a. Tujuan dari optimalisasi bisa berwujud maksimalisasi atau minimalisasi, maksimalisasi dimanfaatkan bilamana tujuan pengoptimalan berurusan dengan keuntungan, keterbukaan, dan sebagainya. Sedangkan minimalisasi dimanfaatkan dengan tujuan pengoptimalan yang berurusan dengan tarif, waktu jarak, dan sebagainya. Penentuan tersebut tentu harus disesuaikan dengan apa yang akan dimaksimalkan atau diminimalkan.
- b. Alternatif keputusan adalah aktivitas yang dilaksanakan untuk memperoleh atau mencapai sebuah tujuan tertentu. Alternatif keputusan ada menggunakan sumber daya terbatas yang dimiliki pengambilan keputusan dan pengambilan keputusan juga dihadapkan pada sejumlah opsi yang harus ditinjau dengan baik.
- c. Sumber daya yang dibatasi yaitu loyalitas yang wajib dilaksanakan untuk memperoleh tujuan yang telah ditentukan. Kesiapan sumber daya ini memiliki keterbatasan. Keterkaitan ini yang menyebabkan diperlukan mode optimalisasi.

2. Pengertian Kedisiplinan

Kedisiplinan atau yang sering disebut disiplin, kata disiplin sendiri berasal dari kata latin *discipline* artinya latihan atau pendidikan dalam pengembangan harkat, spiritualitas, dan kepribadian. Disiplin memanasifestasikan dirinya sebagai upaya untuk meningkatkan perilaku individu agar mengikuti prinsip dan selalu mengikuti aturan atau norma yang berlaku. Sekarang, kata disiplin telah berkembang maknanya dalam beberapa cara. Pertama, disiplin diartikan sebagai kepatuhan atau pengawasan dan pengendalian peraturan (hukum).

Pada dasarnya, disiplin adalah sesuatu yang dapat dilatih. Pelatihan disiplin diharapkan dapat meningkatkan pengendalian diri, kepribadian atau ketertiban, dan efisiensi. Ringkasnya, kita dapat menyimpulkan bahwa disiplin berkaitan dengan pengendalian diri sehingga kita dapat membedakan antara yang baik dan yang jahat untuk mendorong perilaku yang bertanggung jawab dalam jangka panjang.

Dari definisi di atas, kita dapat menarik kesimpulan. Disiplin adalah sikap rela sepenuhnya untuk menaati segala aturan dan norma yang ada dalam pelaksanaan tugas sebagai bentuk tanggung jawab apa pun. Bagaimanapun, sikap disiplin adalah tertanam pada prinsip seseorang. Itu artinya sikap disiplin bisa dipelajari dan bukan hal naluriah yang begitu saja didapatkan.

Menurut Dolet Unaradjan (2018:181) menyatakan bahwa disiplin

merupakan suatu usaha untuk mencegah terjadinya suatu pelanggaran terhadap ketentuan yang telah di setujui dalam pelaksanaan kegiatan upaya pembinaan hukuman pada seseorang atau kelompok dapat dihindari. Sutrisno (2021:103) mengemukakan bahwa disiplin ialah perilaku seorang yang sesuai dengan peraturan maupun prosedur kerja yang ada atau sikap dan tingkah laku serta perbuatan yang sesuai dengan peraturan dari organisasi baik tertulis ataupun tidak tertulis.

a. Macam- Macam Sikap Disiplin

1). Disiplin waktu

Arti disiplin waktu adalah seseorang bisa menggunakan waktu dengan baik dan membaginya. Waktu sangat berharga dan salah satu kunci sukses adalah penggunaan waktu dengan baik. Kita semua tahu bahwa hidup adalah persoalan menjalankan waktu yang kita miliki. Itulah sebabnya waktu erat kaitannya dengan kedisiplinan untuk melakukan berbagai hal.

Disiplin waktu kemudian dapat diartikan lebih luas dalam praktiknya di aktivitas seseorang. Mulai dari disiplin waktu dalam belajar, disiplin waktu beribadah, disiplin waktu dalam pekerjaan, dan sebagainya.

2). Disiplin Ilmu

Disiplin Ilmu adalah memenuhi semua syarat yang ditetapkan sebagai seorang ilmuwan, jika ilmuwan memiliki

bidang keilmuan dan berprinsip membangun kebaikan dan manfaat bagi orang banyak. Dengan begitu, ilmuwan dapat mengambil tindakan yang baik dengan Kode Etik (aturan) dalam mengambil kesimpulan atau menentukan sebuah kebenaran berdasarkan ilmu atau pengetahuan.

3). Disiplin Pribadi

Disiplin Pribadi adalah memberikan orientasi diri terhadap tujuan yang diinginkan melalui latihan dan pengembangan. Disiplin pribadi adalah kesediaan untuk disiplin.

4). Disiplin Sosial

Disiplin sosial merupakan manifestasi dari adanya disiplin pribadi yang berkembang melalui komitmen pribadi dalam diri individu. Kehidupan bermasyarakat adalah hakikat manusia. Orang-orang memiliki latar belakang yang berbeda, diukur dalam konteks budaya.

3. *Crew*

Awak kapal adalah mereka yang tercantum dalam daftar bahari atau sijil awak kapal dan telah membuat perjanjian kerja laut dengan pengusaha kapal atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil. Awak kapal ini terdiri dari nakhoda, perwira kapal dan anak buah kapal. Awak kapal adalah semua personil yang bekerja dikapal yang

bertugas mengoperasikan dan memelihara kapal serta menjaga muatannya. Awak kapal terdiri dari nakhoda dan ABK (anak buah kapal). Nakhoda disebut juga kapten (*master*) adalah pemimpin umum diatas kapal, karena kapal merupakan suatu lingkungan khusus, maka nakhoda diberikan kewenangan otonom. Nakhoda bertanggung jawab atas keselamatan kapal, abk, muatan dan penumpangnya. Adapun tugas dan tanggung jawab *crew* kapal sesuai dengan urutan jabatannya :

a. *Deck Department*

- 1). Captain, bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan pelayaran (*crew*, kapal, muatan).
- 2). Mualim 1, bertugas untuk pemeliharaan seluruh kapal kecuali kamar mesin dan ruangan-ruangan lainnya yang berhubungan dengan dinas kamar mesin.
- 3). Mualim 2, bertanggung jawab atas keadaan baik lampu-lampu navigasi, termasuk lampu jangkar dan sebagainya, serta lampu semboyan Aldis. 27
- 4). Mualim 3, bertanggung jawab atas pemeliharaan dan kelengkapan *life boats*, *liferafts*, *lifebuoys* serta *lifejackets*, serta administrasi.
- 5). *Ratings* atau bawahan bagian deck, terdiri dari *boatswain*, *able bodied seaman* semuanya mempunyai tugas dan tanggungjawab masing-masing terhadap proses keselamatan

b. *Engine Departmen :*

- 1). *Chief engineer*, bertugas sebagai pimpinan dan penanggung jawab atas semua mesin yang ada di kapal baik itu mesin induk, mesin bantu, mesin pompa, mesin crane, mesin sekoci, mesin kemudi, mesin *freezer*, dll.
- 2). Masinis 1, bertugas memastikan permesinan kapal dan perangkat bekerja sesuai dengan prosedur perlindungan keselamatan dan lingkungan.
- 3). Masinis 2, bertugas menjaga tambahan mesin, generator air tawar, mesin kerek, peralatan tambat, sekoci motor, darurat kompresor, pompa kebakaran darurat dan incinerator.
- 4). Masinis 3, bertugas menjaga sistem bahan bakar transfer dan pabrik limbah. 28
- 5). Ratings dan bawahan bagian engine terdiri dari, mandor (kepala kerja oiler dan wiper), fitter (juru las), oiler (juru minyak), *wiper* semuanya mempunyai tugas dan tanggung jawab masing-masing terhadap proses keselamatan.

4. Pengertian kinerja

Menurut Edison (2016), Kinerja diartikan sebagai hasil dari suatu proses yang mengacu dan diukur selama periode waktu tertentu berdasarkan ketentuan dan kesepakatan yang telah ditetapkan sebelumnya. Adapun faktor yang mempengaruhi kinerja *crew* dikapal yaitu:

- a. Efektifitas dan efisiensi

- b. Otoritas atau wewenang
- c. Disiplin
- d. Inisiatif
- e. Lingkungan kerja.

5. Pengertian bongkar Muat

Pembongkaran Menurut Tri Kismantoro (2020 : 50) dalam bukunya yang berjudul “pengaturan dan Penangan Muatan” menjelaskan bahwa kapal tanker adalah kapal memiliki muatan berupa zat cair, maka untuk alat bongkar muatan yang dibutuhkan yaitu :

- a. *Cargo Manifold* *Cargo manifold*, merupakan tempat keluar masuknya muatan minyak yang berupa pipa
 - b. *Cargo pump* yang fungsinya ialah untuk membongkar muatan, membongkar sisa-sisa muatan/pengeringan serta pencucian tanki (*tank cleaning*). Kapasitas efektif suatu pompa di pengaruhi oleh tahanan pada pipa dan kran, kecepatan dari aliran, kekentalan (*viscosity*). Dari cairan muatan, jarak ke tempat penampungan serta penguapan (*cavitation*) di dalam pompa.
 - c. *Cargo control consul/cargo control room (CCR)* adalah tempat dimana mualim yang bertanggung jawab (PIC) dalam pengaturan muatan berada. Di tempat ini mualim jaga dapat memantau dan mengontrol pemuatan dan pembongkaran muatan minyak di kapal. *Marine Fuel Oil (MFO)*. *Marine Fuel Oil (MFO)*
- Menurut Dewa Putra Iwana (2022) mengenai Mengenal *Marine*

Fuel Oil bahan bakar untuk industri perkapalan, Marine Fuel Oil adalah jenis bahan bakar yang didapat dan diolah dari residu penyulingan minyak bakar. Marine Fuel Oil atau dapat dikenal juga sebagai minyak bakar bertekstur kental dan berwarna hitam pekat. Lebih kental dan lebih gelap dari diesel oleh sebab itu, selain dikenal sebagai minyak bakar, Marine Fuel Oil (MFO) juga dikenal sebagai minyak hitam. Marine Fuel Oil pada dasarnya digunakan sebagai bahan bakar pada mesin di industri-industri berat. Sebagai salah satu contohnya adalah Marine Fuel Oil di gunakan dalam PLT.

- 1). Dokumen-dokumen muat barang
 - a). *Bill Of Lading* yang disebut juga konosemen, bagi pengangkut merupakan kontrak pengangkutan sekaligus sebagai bukti tandaterima.
 - b). *Cargo List* adalah daftar semua muatan yang akan dimuat dalam kapal. *Cargo List* dibuat oleh perusahaan pelayaran atau agennya yang diserahkan kepada semua pihak yang terkait dengan pemuatan, yaitu kapal, stevedoring, gudang dan pihak- pihak lain.
 - c). Tally muat yaitu untuk semua barang yang dimuat kedalam kapal dicatat dalam keadaan *tally sheet*, *tally sheet* juga dibuat untuk mencatat semua barang yang dibongkar. *Tally sheet* juga harus ditanda tangani oleh

petugas yang mencatat juga harus di countersigned oleh petugas kapal mungkin ada ketidaksesuaian dari muatan yang ada.

d). *Mate's Receipt* adalah tanda terima yang akan dimuat kedalam kapal. *Mate's receipt* dibuat oleh agen pelayaran dan di tanda

tangani oleh mualim kapal.

e). *Stowage Plane* adalah gambaran tata letak dan susunan semua barang yang dimuat kedalam kapal. Untuk peti kemas, *stowage plan* disebut *bayplan*, *stowage plan* dibuat oleh petugas kapal, sedangkan *bayplan* dibuat oleh *ship planner*.

2). Dokumen-dokumen bongkar barang

a). Tally bongkar adalah catatan jumlah colli dan kondisinya terhadap barang yang dibongkar. Tally sheet harus dicountersigned oleh nakhoda atau mualim yang berwenang.

b). *Outurn Report* adalah daftar dari semua barang dengan mencatat colli dan kondisinya barang itu pada waktu bongkar. Barang yang kurang jumlahnya atau rusak diberi tanda remark pada *outurn report*. 9.

c). *DamagedCargolist* yaitu khusus untuk barang yang mengalami kerusakan dibuat daftar sendiri.

d). *Cargo Manifest* adalah keterangan rincian mengenai barang yang diangkut oleh kapal. *Dangerous Cargo* adalah daftar muatan berbahaya baik yang ditetapkan oleh IMO ataupun yang ditetapkan oleh pejabat berwenang di pelabuhan

6. Pengertian Muatan

Menurut Yandi Putra Yalnandra (2021:10) Muatan kapal adalah suatu objek pengangkutan pada sistem transportasi laut, dalam pelaksanaan pengangkutan muatan sebuah perusahaan pelayaran akan mendapatkan pendapatan dalam bentuk uang tambang (*freight*). Kegiatan pengangkutan ini akan sangat menentukan kelangsungan hidup suatu perusahaan serta dalam membiayai kegiatan dipelabuhan.

a. Jenis muatan dari perhitungan biaya angkut.

Menurut Tri kismantoro (2020 : 17) dalam bukunya Pengaturan dan Penanganan muatan menjelaskan bahwa di tinjau dari perhitungan biaya angkutnya, muatan dapat digolongkan dalam 3 (tiga) golongan, yaitu:

- 1). Muatan Berat (*Heavy cargo*). Yang bisa dikelompokkan ke dalam muatan ini adalah muatan yang mempunyai $SF < 1,114$ m^3/ton . Contoh: semen, besi, timah, pelat baja, marmer, dan lain.
- 2). Muatan Ringan (*Light Cargo*). Yang bisa dikelompokkan ke dalam muatan ini adalah muatan yang mempunyai $SF > 1,114$

m³/ton. Contoh: beras, plywood, teh, tepung tapioca, tekstil, dan lain-lain.

- 3). Muatan Standard (*Measurement Cargo*). Yang bisa di kelompokkan ke dalam muatan ini adalah muatan yang mempunyai SF = 1,114 m³/ton. Contoh: papan, bahan, kosmetik, dan lain-lain.



B. Kerangka Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Dari hasil deksripsi data, analisis dan pemecahan masalah diketahui penyebab dari ketidaksiplinan *crew* pada saat melakukan bongkar muatan di MT. Santya. oleh karena itu, berdasarkan hasil uraian urain pada analisis data di bab sebelumnya, peneliti mendapatkan penyebab dari permasalahan tersebut yaitu:

1. Proses bongkar muatan belum dilaksanakan dengan baik karena kurangnya koordinasi antar *crew* saat bongkar muatan serta terdapat kerusakan pada alat bongkar muat. Hal ini terjadi karena pelaksanaan *toolbox meeting* yang jarang dilakukan sehingga *crew* kurang mendapatkan arahan mengenai tugas dan tanggung jawab saat bongkar muat. Selain itu juga kurangnya pengecekan kembali terhadap persiapan bongkar muat dan perawatan alat-alat bongkar muat.
2. Seluruh *crew* belum melaksanakan tugas dengan baik yang mengakibatkan kecerobohan dan kesalahan dalam bekerja dan upaya untuk meningkatkan kedisiplinan *crew* yaitu dengan melakukan *toolbox meeting*, gambaran pekerjaan seperti memberikan familiarisasi alat-alat dan proses bongkar muatan sebelum melakukan kegiatan bongkar muatan agar tidak terjadi kecelakaan saat bekerja, dan juga memberikan apresiasi kepada *crew* yang sudah mengikuti aturan dan memberikan hukuman kepada *crew* yang melanggar aturan.

3. Keterbatasan Peneliti

Penelitian dilakukan dengan metode kualitatif dan menggunakan data primer yang diambil secara langsung oleh peneliti tanpa melalui perantara. Keterbatasan pada penelitian ini meliputi subyektifitas yang ada pada peneliti. maka dilakukan proses triangulasi, yaitu triangulasi sumber dan teknik.

4. SARAN

Setelah diketahui penyebab tidak disiplinnya *crew* dalam melakukan bongkar muatan diatas kapal, dan agar tidak terjadi lagi masalah yang sama, peneliti memberi saran sebagai berikut:

- a. Sebelum melaksanakan kegiatan bongkar muatan diatas kapal sebaiknya Nakhoda atau Mualim 1 melakukan *toolbox meeting* dan memberikan gambaran tentang pekerjaan yang akan dilakukan khususnya kegiatan bongkar muatan dan memberikan penayangan video langkah langkah dalam melakukan bongkar muatan agar *crew* lebih optimal dan tidak terjadi kesalahan dalam melakukan kegiatan bongkar muatan, serta memberikan apresiasi dan punishment terhadap pekerjaan *crew* di atas kapal.
- b. Dilakukan *maintenance* terhadap alat-alat keselamatan dan alat-alat bongkar muat agar setiap kegiatan diatas kapal berjalan dengan lancar dan aman.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2019). *Prosedur Penelitian : Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Bayu, N. (2017). Optimalisasi Pelayanan E-KTP Guna Meningkatkan Validitas Data Kependudukan di Kecamatan Majasari Kabupaten Pandeglang. *Jurnal*, 10(6), 98– 107.
- Djiwandono, P. I. (2015). *Meneliti itu Tidak Sulit: Metodologi Penelitian Sosial dan Pendidikan Bahasa*. Yogyakarta: Deepublish.
- Huda, M. N. (2018). Optimalisasi Sarana Dan Prasarana Dalam Meningkatkan Prestasi Belajar Siswa. *Ta'dibi: Jurnal Manajemen Pendidikan Islam*, 6(2), 51–69.
- Iwana, D. P. (2022). Jenis dan Perkembangan Bahan Bakar Kapal Laut. Retrieved 16 July 2023, from <https://solarindustri.com/blog/bahan-bakar-kapal-laut/>
- Kismantoro, T. (2020). *Penanganan dan Pengaturan Muatan*. Semarang: PIP Semarang.
- Komariah, A., & Satori, D. (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Moleong, L. J. (2017). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya Offset.
- Pemerintah RI. (2008). *Undang-undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Jakarta: Pemerintah RI.
- Pratama, D. D. (2022). *Optimalisasi Proses Bongkar Muat Muatan Marine Fuel Oil MFO Guna Menghindari Delay Di MT. Success Pegasus Xxvi*. Jakarta: STIP Jakarta.
- Safrianda, M., & Fatnanta, F. (2016). *Analisis Penyebab Keterlambatan Bongkar Muat Barang Akibat Faktor Peralatan (Studi Kasus: Dermaga A Pelabuhan Dumai)*. Riau: Riau University.
- Soetrisno, E. (2021). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Kencana.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2017). *Metodologi Penelitian Pendekatan Multidisipliner*.

Bandung: IdeasPublishing.

Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (3rd ed.).

Bandung: Alfabeta.

Unaradjan, D. (2018). *Faktor-faktor Penghambat Disiplin Kerja*. Jakarta:

Rineka Cipta. Widoyoko, E. P. (2014). *Teknik Penyusunan Instrumen*

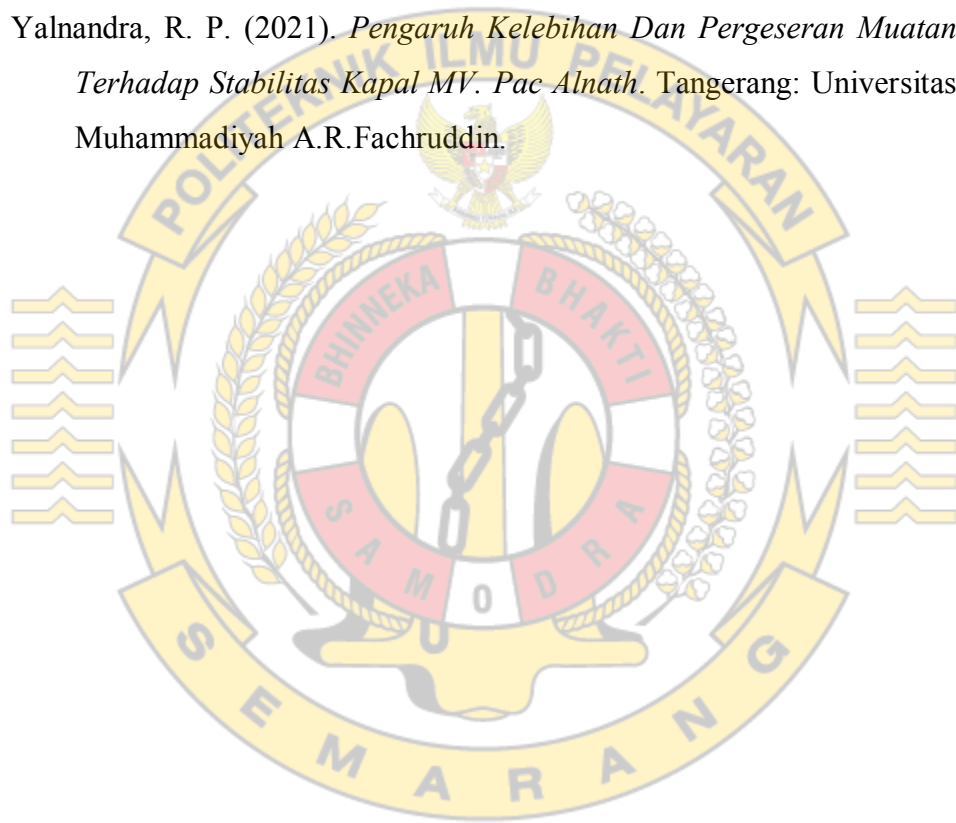
Penelitian. Yogyakarta: Pustaka

Pelajar.

Yalnandra, R. P. (2021). *Pengaruh Kelebihan Dan Pergeseran Muatan*

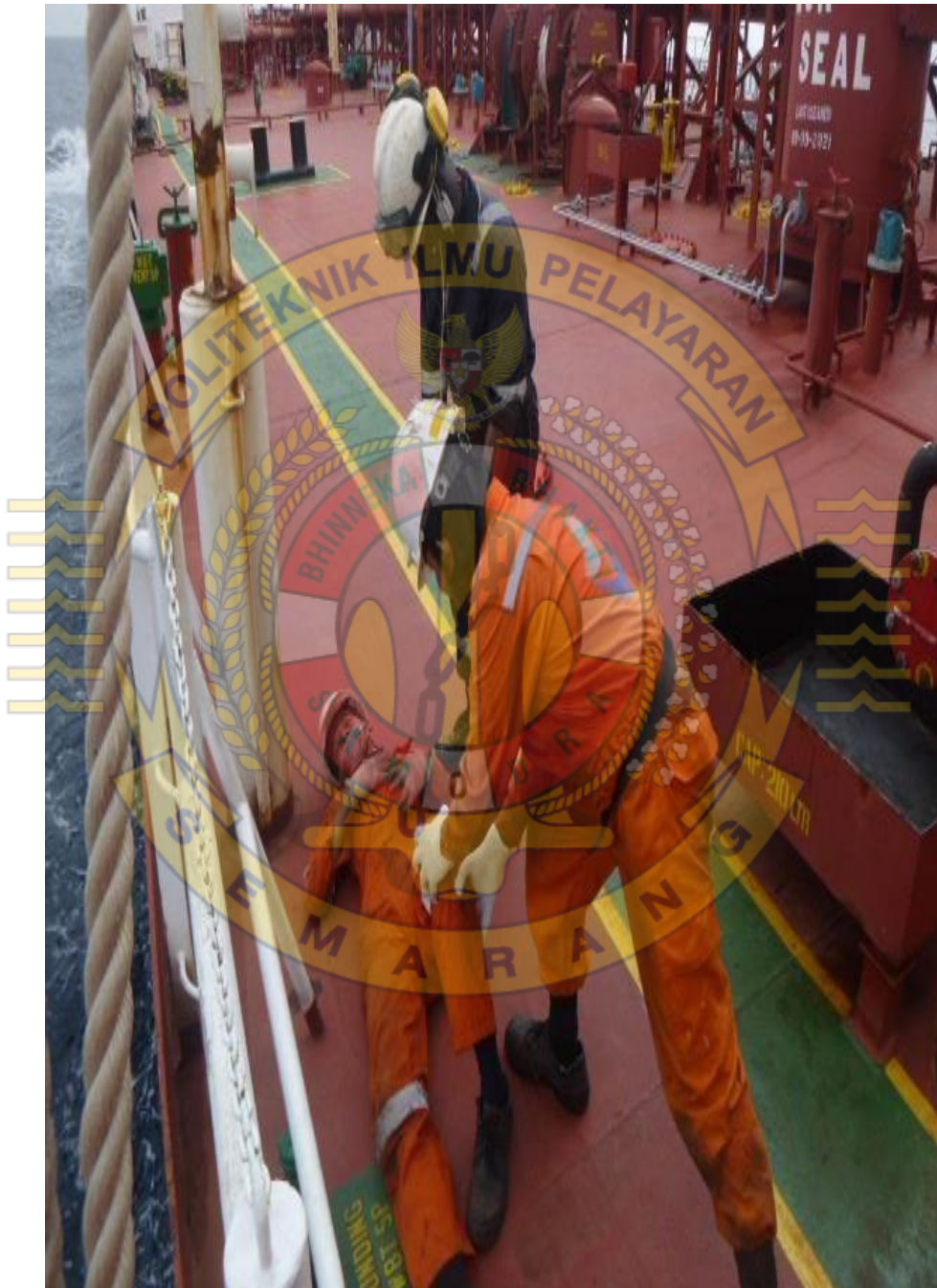
Terhadap Stabilitas Kapal MV. Pac Alnath. Tangerang: Universitas

Muhammadiyah A.R.Fachruddin.



LAMPIRAN

LAMPIRAN 1. Penanganan Kecelakaan Pada Saat Bekerja



Sumber: Dokumen Pribadi

LAMPIRAN 2. *Toolbox Meeting* Tentang Alat-alat Keselamatan Bongkat Muatan



Sumber: Dokumen Pribadi

LAMPIRAN 3. TOOLBOX MEETING

Sumber: Dokumen Pribadi

LAMPIRAN 4. Perawatan Pompa Kargo



Sumber: Dokumen Pribadi

LAMPIRAN 5. Perawatan Immersion Suit



Sumber: Dokumen Pribadi

LAMPIRAN 6. Pengecekan Pompa Kargo



Sumber: Dokumen Pribadi

LAMPIRAN 7. Notice Of Readiness Tendered

ENEOS OCEAN SHIPMANAGEMENT PTE LTD

NOTICE OF READINESS

VESSEL : SANTYA
 PORT : SRIRACHA
 VOY : 18 / 2021

Messrs: SRIRACHA TERMINAL
 THAILAND

Dear Sirs,

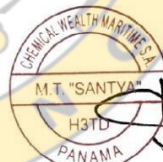
This is to notify that the above vessel has arrived at SRIRACHA

at 05:42 Hours on the 10 - September - 2021 and she is ready

In all Respects to Commence Loading GASOIL

in accordance with the terms and Conditions of the Charter Party.

This Notice of Readiness tendered at 00:01 Hours on the 11 - September - 2021



Capt. MOHAMMAD ARIF KURNIAWAN

Master

This Notice of Readiness is accepted at _____ Hours on the _____

 Shore Representative/Loading Master

Sumber: Dokumen Pribadi

LAMPIRAN 8. Time Sheet**ENEOS OCEAN SHIPMANAGEMENT PTE LTD****TIME SHEET**

18 / 2021

PPC TERMINAL
TerminalSUBIC, PHILIPPINE
PORT18 - September - 2021
Date

Name of Vessel : MT. SANTYA Port of Registry : PANAMA Call Sign : H 3 T D
 Name of Owner : CHEMICAL WEALTH MARITIME S.A DWT : 19,000 T
 Last Port : SRIRACHA, THAILAND Next Port: LEYTE, PHILIPPINES
 Charterer : PETROCHINA INTERNATIONAL (SINGAPORE) PTE LTD

Arrival Draft :	Fwd : 6.10 Mtr	Aft : 6.10 Mtr	Trim	: 0.00 Mtr
	MFO : 468.02 MT	MDO : 54.22 MT	Fresh Water	: 120 Tons
Departure	Fwd : 5.20 Mtr	Aft : 5.20 Mtr	Trim	: 0.00 Mtr
Draft:	MFO : 464.35 MT	MDO : 52.04 MT	Fresh Water	: 110 Tons

Replenishment**Vessel's Movement**

Arrival Pilot Station	: 10:00 Hrs	17 - September - 2021
NOR Tendered	: 11:30 Hrs	17 - September - 2021
Dropped Anchor	: 11:30 Hrs	17 - September - 2021
Anchor Aweigh	: 13:30 Hrs	17 - September - 2021
Pilot On Board	: 13:48 Hrs	17 - September - 2021
First Line	: 14:36 Hrs	17 - September - 2021
Berthed (Finished Mooring) PPC TERMINAL	: 14:54 Hrs	17 - September - 2021
Free Pratique	: 12:20 Hrs	17 - September - 2021
Gangway down	: NA	
Surveyor Onboard	: NA	
Loading Master Onboard	: NA	
Pre-Transfer Conference Held	: 15:00 - 15:30 Hrs	17 - September - 2021
Ullaging	: 15:30 - 16:30 Hrs	17 - September - 2021
Sampling	: 15:30 - 16:30 Hrs	17 - September - 2021
Calculation Completed	: 17:00 Hrs	17 - September - 2021
Key Meeting Safety Check	: 17:00 - 17:45 Hrs	17 - September - 2021
Re-Sampling	: 18:30 - 19:15 Hrs	17 - September - 2021
L/A Connected 1 x 8" GASOIL 50PPM (STBD SIDE MAN 2)	: 18:42 Hrs	17 - September - 2021
NOR Accepted	: 18:42 Hrs	17 - September - 2021
Commenced Discharging PCL A GASOIL 50PPM	: 20:00 Hrs	17 - September - 2021
Completed Discharging PCL A GASOIL 50PPM	: 07:30 Hrs	18 - September - 2021
L/A Disconnected 1 x 8" GASOIL 50PPM (STBD SIDE MAN 2)	: 08:06 Hrs	18 - September - 2021
Tank Inspection	: 07:30 - 08:00 Hrs	18 - September - 2021
Documents On Board	: 10:00 Hrs	18 - September - 2021
Pilot on board	: 10:30 Hrs	18 - September - 2021
Unberthed (Unmoored)	: 11:00 Hrs	18 - September - 2021

Remarks :

17 Sep 2021 / 18.42 - 20.00 Awaiting Shore Analysis.
 17 Sep 2021 / 20.00 Sample Pass.
 17 Sep 2021 / 23.30 Temporary Stop Discharging PCL A GASOIL 50PPM Due To Terminal Request.
 17 Sep 2021 / 23.42 Resume Discharging PCL A GASOIL 50PPM Due To Terminal Request.
 18 Sep 2021 / 03.00 Temporary Stop Discharging PCL A GASOIL 50PPM Due To Terminal Request.
 18 Sep 2021 / 03.12 Resume Discharging PCL A GASOIL 50PPM Due To Terminal Request.
 18 Sep 2021 / 07.30 - 07.54 Air Blowing.

Shore Representative/
Loading Master


Capt. MOHAMMAD ARIF KURNIAWAN
Master

Sumber: Dokumen Pribadi

LAMPIRAN 9. LOP Delay Discharge**ENEOS Ocean Shipmanagement Pte Ltd****LETTER OF PROTEST****(Re: DELAY FOR COMMENCE DISCHARGING)**

MT.Santya
 Date: 18-September-2021
 Port : SUBIC, PHILIPPINE
 Voy: 18 / 2021

Messrs: PPC TERMINAL**Dear Sirs,**

THIS IS TO PUT ON RECORD THAT AT THE TIME **16.36 HRS ON 16 MARCH 2021** VESSEL WAS MADE FASTED AT MMTM TERMINAL, **AT 20.06 HRS ON 16 MARCH 2021** NOR ACCEPTED BY LOADING MASTER. **AT 20.06 HRS ON 16 MARCH 2021** LOADING ARM WAS CONNECTED AND **AT 18.12 HRS ON 16 MARCH 2021** CARGO CALCULATION WAS COMPLETED.

DUE TO TERMINAL READINESS **AT 22.12 HRS ON 16 MARCH 2021** DISCHARGE COMMENCED. THAT RESULTED DELAY IN COMMENCE DISCHARGE **00 D : 04 H : 00 M**

IN VIEW OF THE FOREGOING, I MASTER OF MT. SANTYA PROTEST AGAINST THE DELAY IN COMMENCE DISCHARGE AND ON BEHALF OF MY OWNERS / CHARTERERS AND CONSIGNEES RESERVE THEIR RIGHTS TO CLAIM AGAINST YOU FOR ALL TIME LOSSES AND EXPENSES INCURRED, IF ANY, AND THAT SUCH CLAIMS TO FORTH COME AT AN APPROPRIATE TIME AND PLACE MY PRINCIPAL DEEMED FIT.

Received by:

Yours Faithfully



0

 Loading Master/Terminal Representative

 MASTER SANTYA

Sumber: Dokumen Pribadi

LAMPIRAN 10. Cargo Discharge Operation Record

CARGO DISCHARGE OPERATION RECORD

Ship's Name : SANTYA Voy. No.: 18/2021 Date : 17-Sep-2021 Port: SUBIC, PHILIPPINE Kind of oil: GASOIL 50PPM

Time	BEFORE DISCH		21:00		22:00		23:00		00:00		01:00		02:00		03:00
Tank No.	Ullage	M3	Ullage	M3	Ullage	M3	Ullage	M3	Ullage	M3	Ullage	M3	Ullage	M3	Ullage
No. 1 C.O.T.	P														
	S														
No. 2 C.O.T.	P	4.410	1638	5.120	1450	6.050	1205	7.070	936	7.590	800	8.270	621	8.690	511
	S	4.410	1639	5.260	1415	6.340	1130	7.480	829	7.840	735	8.530	554	8.890	459
No. 3 C.O.T.	P	4.400	1654	4.880	1526	5.570	1343	6.340	1138	6.950	978	7.700	779	8.260	631
	S	4.400	1655	4.880	1548	5.550	1349	6.320	1144	7.050	952	7.880	732	8.430	586
No. 4 C.O.T.	P														
	S														
No. 5 C.O.T.	P	5.190	1128	5.190	1128	5.190	1128	5.190	1128	5.190	1128	5.390	1082	6.230	896
	S	5.110	1149	5.110	1149	5.110	1149	5.110	1149	5.110	1149	5.490	1063	6.590	821
Slop	P														
	S														
TOTAL DISCH.		8873.4		657		1569		2549		3131		4042		4969	
BALANCE		8873		8216		7304		6324		5742		4831		3904	
KL HOUR		0		657		912		980		582		911		927	
ETC				18-Sep-21 09:29hrs		18-Sep-21 06:00hrs		18-Sep-21 05:27hrs		18-Sep-21 03:51hrs		18-Sep-21 06:16hrs		18-Sep-21 06:12hrs	
GROUP	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
MAN. NO.		2	3		2			2		2		2		2	
MAN PRESS				2.6											
Draft F/A (M)	F	6.10	A	6.10	F	5.84	A	6.02	F	5.19	A	6.07	F	4.71	A
TRIM (M)			0		0.38		0.88		1.42		1.03		1.31		-0.15
SF/BM	SF	21.8%	BM	32.7%	SF	32.6%	BM	32.7%	SF	47.6%	BM	32.7%	SF	63.6%	BM
GM		4.12		3.92		3.99		9.59		4.46		3.17		6.79	6.87
IGG (O ₂ & Press)	O ₂		PR	O ₂	4.2	PR	9.0	O ₂	4.90	PR	9.0	O ₂	4.9	PR	9.0
Balast Tk. No.	Sounding	M3	Sounding	M3	Sounding	M3	Sounding	M3	Sounding	M3	Sounding	M3	Sounding	M3	Sounding
F.P.T.	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
W.B.T. No. 1	P	0.67	115	0.67	115	0.67	115	0.67	115	0.67	115	0.67	115	0.67	115
	S	0.00	5	0.00	5	0.00	5	0.00	5	0.00	5	0.00	5	10.00	824
W.B.T. No. 2	P	0.00	6	0.00	6	0.00	6	0.00	6	1.00	251	1.00	251	10.00	825
	S	0.00	6	0.00	6	0.00	6	0.00	6	1.00	254	1.00	254	10.00	825
W.B.T. No. 3	P	0.00	4	0.00	4	0.00	4	0.00	4	1.30	338	1.30	338	10.00	825
	S	0.00	4	0.00	4	0.00	4	0.00	4	1.00	258	1.00	258	1.00	258
W.B.T. No. 4	P	0.00	3	0.00	3	0.00	3	0.00	3	0.00	3	0.00	3	0.00	3
	S	0.00	3	0.00	3	0.00	3	0.00	3	0.00	3	0.00	3	0.00	3
W.B.T. No. 5	P	1.02	255	1.02	255	1.02	255	1.02	255	1.02	255	1.02	255	1.02	255
	S	0.81	205	0.81	205	0.81	205	0.81	205	0.81	205	0.81	205	0.81	205
Total OIB		606		606		606		606		1687		1687		4138	
KL/ Hour															
Balance															

Remark :

CHIEF OFFICER

Sumber: Dokumen Pribadi

LAMPIRAN 11. Discharge Procedure

DISCHARGING PROCEDURES	
1) CARGO DISCHARGING	
a	Cargo Hoses 1 X 8" to be connected in manifold 2
b	Cargo tanks to be discharged are tanks 2W, 3W & 5W
c	COPumps, Valves and lines to be used;
OPEN VALVES:	BULKHEAD VALVES C.O.P. SUCTION VALVES C-51, C-52, C-53 PUMP DISCHARGE VALVE C-71, C-72, C-73 BY PASS VALVES C-61, C-62, C-63 DECK DELIVERY VALVES COV 101, 102, 103 MANIFOLD X-OVER VALVES AS PER CH. OFFICER ORDER MANIFOLD VALVE
CLOSED VALVES:	VENT RISER VALVE PUMP ROOM COMMON VALVES: - DROP VALVES: C-111, C-112, C-113 TANKS CLEANING VALVES & ALL GUN CLEAN MACHINE VALVES THE REST OF THE VALVES EXCEPT THOSE MENTION ABOVE
PUMPS TO BE USED:	COP No. 2, 3
	Maximum draft during discharge operation 7.30 Mtrs. Max trim 2.0 mtrs, UKC 1.0 Mtrs.
	In case discharge rate is changed significantly inform C/O.
d	Estimated discharging rate basis ship's figure is 900 M3/Hr Max pressure : 7.0 KG/CM2
e	Estimated discharging time including stripping / lines stripping is 11.9 Hours
f	This whole operation will be done in closed gauging operation including Ullaging and sampling.
g	Start inert gas system. When tanks pressure is about 6.0 kpa or more start cargo pumps. maintain IG pressure in COT about 7Kpa to 10 Kpa.
h	Open main and stripping valve of COT No.1W,2W,3W,4W & 5W port / starboard and start cargo pumps in low run mode then shift to high run. Gradually closed by-pass valves until cargo is passing in manifold when everything in satisfactory condition open the valves of all COT by using No.1,2,3 COP.
i	Deck watchman to check all cargo pipelines including associated deck lines and surroundings for any traces of pollution and untoward incidents beyond normal operation.
j	Hourly monitor manifold back pressure and log in pumping log, cargo pumps discharging performance inert gas pressure and oxygen content, hourly disch. Rate, ballasting rate and ship's stress and condition. IG PRESSURE IN COT TO BE AROUND MAX PRESSURE 9.0KPA.
k	During entire operation avoid excessive trim, regulate trim and longitudinal stress with the cargo sequence as per planned. Keep vessel in upright position or as per terminal regulation.
l	When forward tanks are almost empty list vessel to 1 degree to port so that remained cargo will flow to suction well belmouth. Maintain trim of minimum about 1.5 meters by stern.
m	Stripping will be done by using main cargo pumps low run mode and each make empty as much as you can. (Each tank should be stripped out about 3 time.) stripping pump via marpol line.
2) LINE STRIPPING	
a.	CLOSE MANIFOLD AND DECK DELIVERY VALVES: COV- 101 - 102 - 103
	KEEP OPEN ALL PREVIOUS VALVES IN PUMP ROOM AND ON DECK.
OPEN VALVES :	KEEP OPEN ALL PREVIOUS VALVES IN PUMP ROOM AND ON DECK. FOR COMMON LINES. Pump Room S-6, S-8, S22 AND BY PASS VALVE S12 FOR STRIPPING PUMP 229, 230, 232, 233, 235, 236 AND 237 FOR STRAINER. On Deck COV-328 FOR MARPOL LINE. S-41, S-42, D3, D2, D1 FOR STBD. SIDE. S-42, S-42, D13, D12, D11 FOR PORT SIDE.
CLOSED VALVES:	MANIFOLD VALVE DECK DROP LINES VALVES : COV- 111, COV-112, COV - 113

Sumber: Dokumen Pribadi

LAMPIRAN 12. *General Instruction During Discharge*

GENERAL INSTRUCTIONS

- a. Check and ensure tightness of all scupers plug on deck
- b. Fire Fighting equipments on readiness (Hoses, Extinguishers and Deck Turret Nozzles)
- c. Oil Pollution equipments on stand-by at manifold area and on Aft side in front of accommodation port and starboard welden pumps ready with hoses connected to line going to residue tanks.
- d. Engine rooms skylights/ Doors /Ports and Windows to kept shut during entire operation, leave one (1) door open for safe and emergency access on A deck sea side.
- e. Ensure all safety signs and warning notices properly rigged and displayed near ship/shore access point
- f. Check all appropriated flags are hoisted and during the night appropriate lights are on so that proper illumination on deck and surroundings maintained.
- g. Ensure vessels deck are clean and free from any oil slicks
- h. Officer and crew involved in cargo transfer operation must wear proper protective equipments and clothing.
- i. Supervise connecting of hoses / chocks arms in manifold area, implement strict compliance with oil pollution reg.
- j. Advise chief officer / duty officer over walkie talkie name and purpose of persons visiting the vessel and log in into visitor's log records. Always imposed appropriate measures at all times as per vessel security level.
- k. Observe and obey local port rules and regulations.

BEFORE COMMENCED DISCHARGING OPERATION

- a. Ensure all checks as per Company Tanker Safety Checklist, Ship/Shore Safety Checklist are completed and signed.
- b. Discharging procedures and orders must be understood by both parties and signed.
- c. Inform engine control room or duty engineer in advance to standby cargo pumps to be used and inert gas system.
- d. Line up pumproom and deck valves, valves intended to used must be open and the rest are shut and lashed
- e. Spool piece of ballast / cargo inter- connecting piece are disconnected with flange covers on each sides and fully bolted. Ensure all connecting valves are shut.
- f. Check all P/V valves, High velocity valves are set in open position and operating properly.
- g. Ensure all Inert gas branches valves in corresponding tanks are set in open position and locked.
- h. Set manifold pressure gauges into open position and constantly watched for any pressure build up during entire operations.

DURING DISCHARGING OPERATION

- a. Follow instructions and guidance on " Discharging and Ballasting plan and stages condition"
- b. Start cargo pumps in low start mode then shift to high start, close by-pass valves gradually until reaching terminal requested back pressure in ship's manifold (Bear in mind charter party min 7.0 Kgs/cm²-ships manifold)
- c. Constantly check all manifold connections, cargo lines and associated deck lines for any signs of oil slicks. If leakage found suspend cargo transfer operation immediately and close manifold valves.
- d. Check hourly pump room space for any signs of abnormalities and leakages, inform cargo control room or duty officer before entering pump room space bear in mind to follow all safety measures in case of abnormalities and one man standby at the entrance.
- e. During entire operation mooring wires / ropes and fire wires to be constantly watch keeping vessel properly alongside, fire wires always 1 meter above sea level or as per local recommendation by terminal.
- f. Hourly discharging rates / ballasting rates to be taken regularly including vessels longitudinal conditions and strength and put on records.
- g. Pumping records and inert gas log records to be completed and recorded hourly.
- h. Items to be re-check in ship / shore safety checklist to be done in accordance with agreed declaration including security checks and record it. Inform Ship Security Officer if found unusual.
- i. Before heavy lightning (Electrical Storm) and gusty winds (Squally Weather) comes, advise Chief officer at once to suspend all cargo operation.
- j. Call Chief officer anytime in case of doubt or if you observed the operation departs from this plan.
- k. For different stages and stability and stress information during discharging see the attached print outs from the loading computer.

Sumber: Dokumen Pribadi

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Rio Kurniawan
2. Tempat, Tanggal Lahir : Medan, 15 Juni 2001
3. Alamat : Jl. Sampul No. 55 A Kelurahan Sei Putih Barat,
Kecamatan Medan Petisah Kota Medan
4. Agama : Islam
5. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Supriyadi
 - b. Ibu : Syamsiah
6. Riwayat Pendidikan
 - a. SD 060833 Medan
 - b. SMP Swasta Daya Cipta Medan
 - c. SMA Negeri 4 Medan
 - d. PIP Semarang
7. Pengalaman Praktek Laut
 - a. PT. Scorpa Pranedya (08 Agustus 2021 – 10 Agustus 2022)