



**PENGARUH KEGIATAN *SHIP TO SHIP* TERHADAP
REST HOUR CREW MT. KARMILA**



SKRIPSI

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

Oleh

**ARUL ICHSAN MAULANA
NIT. 57201117738 N**

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

2024

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENGARUH KEGIATAN *SHIP TO SHIP* TERHADAP
REST HOUR CREW MT. KARMILA**

Disusun Oleh:

ARUL ICHSAN MAULANA
NIT. 572011117738 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 2024

Dosen Pembimbing I
Materi



WAHJU WIBOWO., S.Sos., M.Psi., M.Mar
Penata Tingkat I, (III/d)
NIP. 19710102 199803 1 003

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan



ARYANTI FITRIANINGSIH, S.T., M.T.
Pembina (IV/a)
NIP. 1980087 200912 2 0001

Mengetahui,
Ketua Program Studi Nautika



YUSTINA SAPAN., S.Si. T., M.M
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Pengaruh Kegiatan *Ship To Ship* Terhadap *Rest Hour*

Crew MT. Karmila” karya:

Nama : Arul Ichsan Maulana

NIT : 572011117738 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari , tanggal

Semarang,

2024

PENGUJI

Penguji I: Dr. Capt. SAMSUL HUDA., M.Mar., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19721228 199803 1 001

Penguji II: WAHJU WIBOWO., S.Sos., M.Psi., M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19710102 199803 1 003

Penguji III: PRAPTI UTAMI, S.ST
PPPK Gol X
NIP. 19860327 202321 2 000

Mengetahui :

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO., M.MTr., M.Mar
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19671210 199903 1 001

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Arul Ichsan Maulana

NIT : 572011117738 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Pengaruh Kegiatan *Ship To Ship* Terhadap *Rest Hour Crew* MT. Karmila”

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

Semarang, 18 Juni 2024

Yang menyatakan pernyataan,


ARUL ICHSAN MAULANA
NIT. 572011117738 N

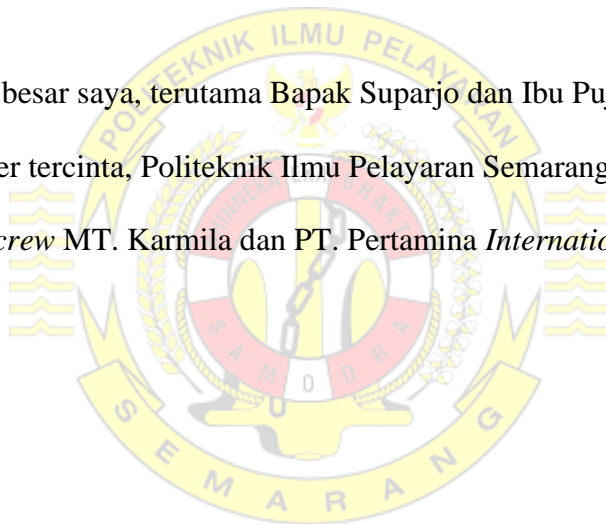
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. Dalam setiap kegagalan, kekuatan mental kita yang tengah diuji.
Sebaliknya, dalam kesuksesan, kerendahan hati kitalah yang tengah diuji.
2. Kesuksesan datang dari kumpulan percobaan yang gagal.
3. Jangan pernah membuat keputusan dalam kemarahan dan jangan pernah membuat janji dalam kebahagiaan.

Persembahan :

1. Keluarga besar saya, terutama Bapak Suparjo dan Ibu Pujiwati.
2. Almamater tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Segenap *crew* MT. Karmila dan PT. Pertamina *International Shipping*.



PRAKATA

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya Penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “ Pengaruh Kegiatan *Ship To Ship* Terhadap *Rest Hour Crew* MT. Karmila”, guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran dan untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

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

1. Capt. Sukirno., M.MTr., 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 Wahyu Wibowo., S.Sos., M.Psi., M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi yang telah sabar dalam memberikan bimbingan dalam penyusunan skripsi.
4. Ibu Aryanti Fitriyaningsih, S.T., M.T. selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan yang telah sabar dalam memberikan bimbingan dalam penyusunan skripsi.
5. Seluruh tim penguji skripsi ini.
6. Seluruh dosen PIP Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang

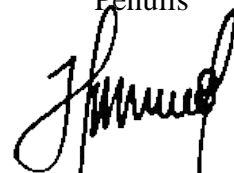
sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.

7. Perusahaan PT. Pertamina *International Shipping* dan seluruh *crew* kapal MT. Karmila yang telah memberikan kesempatan untuk tempat penelitian dan praktik laut serta membantu proses penulisan skripsi ini.
8. Bapak Suparjo dan Ibu Pujiwati selaku orang tua yang telah memberikan doa dan dukungannya.
9. Seluruh teman-teman angkatan LVII terutama teman-teman Prodi Nautika yang tidak mungkin disebutkan satu persatu.

Dengan segala kerendahan hati, Penulis menyadari bahwa dalam Penulisan skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dalam penyempurnaan skripsi ini. Penulis berharap semoga skripsi ini bermanfaat bagi seluruh civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang khususnya prodi Nautika dan bagi seluruh pembaca skripsi ini.

Semarang, 2024

Penulis



ARUL ICHSAN MAULANA
NIT. 57201117738 N

ABSTRAKSI

Maulana, Arul Ichsan. 2024. “*Pengaruh Kegiatan Ship To Ship Terhadap Rest Hour Crew MT. Karmila*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Wahyu Wibowo., S.Sos., M.Psi., M.Mar, pembimbing II: Aryanti Fitrianingsih, S.T., M.T.

Ship To Ship adalah kegiatan kapal untuk membongkar atau memuat sebuah muatan antara dua kapal yang saling merapat oleh tali-tali kapal, baik dalam keadaan diam maupun bergerak. Seringkali kegiatan STS di kapal MT. Karmila menghabiskan banyak waktu, sehingga kurang teraturnya waktu istirahat *crew* MT. Karmila. *Rest hour* sendiri diatur dalam *Maritime Labour Convention (MLC) 2006* bahwa kebutuhan istirahat seorang pelaut (*Rest Hour*) adalah 10 jam selama 24 jam periode kerja. Namun pada kenyataannya kegiatan di kapal MT. Karmila tidak sesuai dengan aturan di atas. *Overtime* seringkali terjadi di atas kapal, tentunya ketika kegiatan STS berlangsung.

Tujuan penelitian ini guna mengetahui faktor penyebab, dampak dari kurangnya waktu istirahat (*rest hour*) *crew* di MT. Karmila, serta upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi masalah tersebut. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan teknik analisis data *fishbone* untuk menganalisis dan menemukan sumber utama dari suatu masalah atau keadaan.

Penelitian ini menunjukkan bahwa penyebab kurang optimalnya waktu istirahat *crew* adalah *discharge rate* pada *cargo oil pump* rendah, jadwal *ship to ship* yang tidak terjadwal, dokumen yang banyak dan tahapan perhitungan yang memakan waktu, serta banyaknya prosedur yang dilakukan sebelum dan sesudah *ship to ship*. Hal itu menyebabkan kinerja *crew* kapal yang menurun, keselamatan kerja *crew* kapal dapat terancam, dan kesehatan *crew* menurun. Upaya untuk mendapat *rest hour* sesuai dengan MLC 2006 adalah melaksanakan pengorganisasian jam kerja, membuat jadwal kerja di atas kapal, prosedur kerja, daftar *overtime* dalam pelaksanaan kerja. Untuk itu perlunya *Checklist* yang digunakan dalam kegiatan *ship to ship* untuk mempersingkat waktu pengerjaan, serta membentuk mental para pelaut guna selalu sigap dalam pelaksanaan kegiatan yang akan dihadapi.

Kata kunci: *ship to ship*, *rest hour*, diagram *fishbone*.

ABSTRACT

Maulana, Arul Ichsan. 2024. *“Effect of Ship To Ship Activities on Rest Hour Crew MT. Karmila”*. thesis for Nautical Study Program, Diploma IV Program, Merchant Marine Polytecnic of Semarang, Supervising I : Wahju Wibowo., S.Sos., M.Psi., M.Mar., Supervising II: Aryanti Fitrianingih, S.T., M.T.

Ship To Ship is a ship activity to unload or load a cargo between two ships that are docked by ship ropes, both at rest and in motion. Often STS activities on board MT. Karmila consumes a lot of time, resulting in irregular rest periods for the crew of MT. Karmila. Rest hour itself is regulated in the Maritime Labor Convention (MLC) 2006 that a seafarer's rest requirement (Rest Hour) is 10 hours during a 24-hour work period. But in reality the activities on board MT. Karmila are not in accordance with the above rules. Overtime often occurs on board, certainly when STS activities take place.

The purpose of this study is to determine the causal factors, the impact of the lack of rest hour for the crew at MT. Karmila, as well as efforts that can be made to overcome the problem. This research uses descriptive qualitative method with fishbone data analysis technique to analyze and find the main source of a problem or situation.

This research shows that the causes of less than optimal crew rest time are low discharge rate at the cargo oil pump, unscheduled ship to ship schedule, many documents and time-consuming calculation stages, and many procedures carried out before and after ship to ship. It causes decreased crew performance, crew work safety can be threatened, and crew health decreases. Efforts to get rest hour in accordance with MLC 2006 are to organize working hours, make work schedules on board, work procedures, overtime lists in the implementation of work. For this reason, the need for Checklists used in ship to ship activities to shorten the processing time, and form the mentality of the sailors to always be alert in the implementation of the activities to be faced.

Keywords : ship to ship, rest hour, fishbone diagram.

DAFTAR ISI

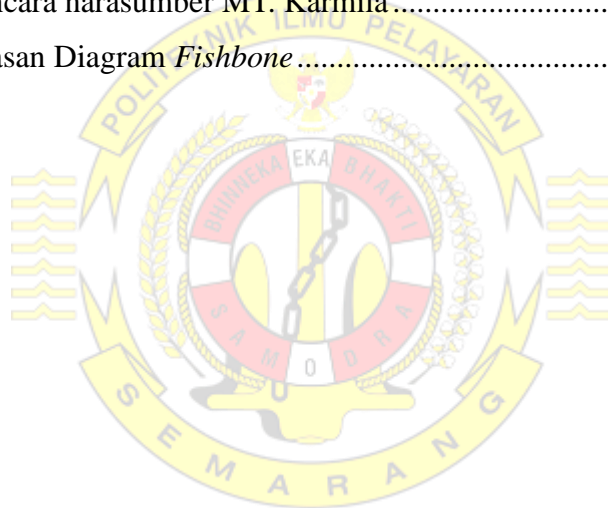
SKRIPSI.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAK	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian	5
C. Rumusan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian.....	6
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	6
BAB II KAJIAN TEORI.....	8
A. Deskripsi Teori	8
B. Kerangka Penelitian	21
BAB III METODE PENELITIAN.....	24
A. Metode Penelitian.....	24
B. Tempat Penelitian	25
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	27
D. Teknik Pengumpulan Data.....	32
E. Instrument Penelitian	37
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	37
G. Pengujian Keabsahan Data	42

BAB IV HASIL PENELITIAN	44
A. Gambaran Konteks Penelitian	44
B. Deskripsi Data	49
C. Temuan.....	56
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	75
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	90
A. Simpulan.....	90
B. Keterbatasan Penelitian	91
C. Saran.....	91
DAFTAR PUSTAKA	93
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	95
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	117



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu.....	46
Tabel 4.2 <i>Ship Particular</i> MT. Karmila	48
Tabel 4.3 Proses STS di MT. Karmila.....	52
Tabel 4.4 <i>Rest hour crew deck</i> MT. Karmila tanggal 15,16, dan 17 Juni 2023	57
Tabel 4.5 Perolehan jam kerja dan jam istirahat <i>crew deck</i> MT. Karmila ketika STS MT. Global Top	58
Tabel 4.6 Perolehan Jam kerja dan jam istirahat <i>crew deck</i> MT. Karmila ketika STS MT. Success Pegasus XXXVI.....	59
Tabel 4.7 Perolehan jam kerja dan jam istirahat <i>crew deck</i> MT. Karmila ketika STS LPGC Gas Eva	59
Tabel 4.8 Wawancara narasumber MT. Karmila.....	63
Tabel 4.9 Penjelasan Diagram <i>Fishbone</i>	69



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 STS MT. Karmila dengan MT. Hendro Priyono III di Pelabuhan Dumai.....	9
Gambar 2.2 Fender di MT. Karmila.....	11
Gambar 2.3 Gambaran penggunaan <i>cargo hose</i> ketika STS pada MT. Karmila ..	13
Gambar 2.4 Kerangka Pikir.....	23
Gambar 4.1 Logo PT. Pertamina International Shipping.....	47
Gambar 4.2 MT. Karmila.....	48
Gambar 4.3 MT. Karmila.....	50
Gambar 4.4 Area STS MT. Karmila.....	51
Gambar 4.5 <i>Reducer</i> MT. Karmila.....	54
Gambar 4.6 Gambaran kegiatan <i>ship to ship transfer cargo</i>	55
Gambar 4.7 Diagram <i>Fishbone Analysis</i>	68
Gambar 4.8 Kegiatan <i>sounding</i> tanki sebelum dan sesudah bongkar di kapal MT. Karmila.....	71
Gambar 4.9 Gambaran proses sandar MT. Karmila dengan bantuan <i>tug boat</i> dari PT. Pelindo di area pelabuhan Dumai	74
Gambar 4.10 Penggunaan <i>Oil Boom</i> Pada MT. Karmila	75
Gambar 4.11 Proses <i>Surveyor</i> dan BCC untuk Pindah ke Kapal Penerima <i>Bunker</i>	75

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship Particular</i> MT. Karmila.....	95
Lampiran 2 <i>Crew List</i> MT. Karmila.....	96
Lampiran 3 Surat Pengawasan Pengisian Bahan Bakar MT. Global Top STS MT. Karmila.....	97
Lampiran 4 Surat Pengawasan Pengisian Bahan Bakar MT. Success Pegasus XXXVI STS MT. Karmila	98
Lampiran 5 Surat Pengawasan Pengisian Bahan Bakar LPGC Gas Eva STS MT. Karmila.....	99
Lampiran 6 Contoh Persetujuan <i>Bunker</i>	100
Lampiran 7 <i>Tanker Time Sheet</i> MT. Global Top	101
Lampiran 8 <i>Tanker Time Sheet</i> MT. Success Pegasus XXXVI.....	102
Lampiran 9 <i>Tanker Time Sheet</i> LPGC Gas Eva	103
Lampiran 10 <i>Vessel Experience</i> MT. Karmila Bulan Juni	104
Lampiran 11 <i>Vessel Experience</i> MT. Karmila Bulan Juli	105
Lampiran 12 COQ LSMFO MT. Karmila.....	106
Lampiran 13 COQ MDF MT. Karmila	107
Lampiran 14 Transkrip Wawancara Dengan Responden 1	108
Lampiran 15 Transkrip Wawancara Dengan Responden 2	109
Lampiran 16 Transkrip Wawancara Dengan Responden 3	110
Lampiran 17 Transkrip Wawancara Dengan Responden 4	111
Lampiran 18 Transkrip Wawancara Dengan Responden 5	112
Lampiran 19 Transkrip Wawancara Dengan Responden 6	113
Lampiran 20 Transkrip Wawancara Dengan Responden 7	114
Lampiran 21 Transkrip Wawancara Dengan Responden 8	115
Lampiran 22 Dokumentasi Wawancara	116

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi adalah suatu usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau juga mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat yang lainnya, yang mana di tempat itu objek yang dipindahkan lebih bermanfaat untuk tujuan-tujuan tertentu (Sinaga, 2023). Setiap moda transportasi tersebut memiliki fungsi masing-masing. Transportasi juga dibagi dalam dua macam yaitu transportasi umum dan transportasi pribadi. Contoh transportasi umum yaitu bus, angkutan umum, kapal penyebrangan, pesawat komersil dan lain sebagainya. Karena manusia umumnya hidup di darat maka kegiatan ekonomi paling besar terjadi di darat. Dengan adanya kegiatan ekonomi, maka dibutuhkan adanya moda transportasi yang dapat menunjang lancarnya kegiatan ekonomi tersebut. Transportasi laut merupakan salah satu bagian dari komponen transportasi yang sangat berpengaruh terhadap kegiatan ekonomi nasional dan internasional. Sektor transportasi laut telah memasuki era digitalisasi seiring dengan adanya revolusi industri 4.0. Adanya revolusi industri disebabkan oleh tiga faktor utama yaitu faktor teknologi, faktor ekonomi dan faktor sosial budaya. Revolusi industri 4.0 berfokus kepada perkembangan dunia digital dan internet. Transportasi laut tidak hanya digunakan untuk transportasi penumpang, namun juga dapat digunakan sebagai transportasi distribusi barang. Berbagai perusahaan telah memanfaatkan transportasi laut untuk proses mengirim logistik.

Salah satu dari transportasi laut adalah kapal. Menurut UU No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Terdapat berbagai jenis kapal, antara lain adalah kapal nelayan, kapal tanker, kapal kontainer, kapal feri, kapal pesiar dan lain sebagainya. Salah satu jenis kapal yang sangat berpengaruh dalam kegiatan perekonomian dunia adalah kapal tanker. Karena muatan kapal sangat berbahaya bagi manusia dan lingkungan, kapal tanker dilengkapi dengan sistem keselamatan yang lengkap yang disesuaikan dengan standar yang berlaku.

Kapal tanker dibagi dalam beberapa jenis, antara lain tanker minyak, tanker gas, dan tanker kimia. Kapal tanker minyak mempunyai fungsi masing-masing dalam industri maritim. Salah satu jenis kapal tanker adalah kapal *bunker*. Kapal *bunker* merupakan kapal tanker yang mengangkut dan membawa bahan bakar *bunker* yang digunakan sebagai penggerak sebuah kapal. Muatan yang sering dibawa oleh kapal *bunker* adalah *Low Sulphur Fuel Oil* (LSFO) dan *Marine Diesel Oil* (MDO). Kedua bahan bakar ini mempunyai fungsi yang berbeda pada setiap kapal.

Pemindahan muatan dari kapal *bunker* ke kapal konsumen dapat melalui beberapa cara, antara lain yaitu dengan kapal *bunker* tersebut sandar ke *jetty*, dimana *jetty* di setiap pelabuhan akan memindahkan muatan bahan bakar kapal ke kapal yang sandar. Selain itu, proses memindahkan muatan dari

kapal bunker ke kapal konsumen dapat menggunakan proses *Ship to Ship* (STS).

Ship to Ship adalah kegiatan kapal untuk membongkar atau memuat sebuah muatan antara dua kapal yang saling merapat oleh tali-tali kapal, baik dalam keadaan diam maupun bergerak. Kegiatan STS ini tentunya tidak luput dari masalah yang dihadapi, karena pada dasarnya tidak mudah untuk mensadarkan dua buah kapal dalam keadan bergerak secara bersamaan. Oleh karena itu setiap perusahaan memiliki prosedur dan peraturan yang mengatur kegiatan STS. Selain itu kegiatan STS harus dilakukan tanpa mengurangi peraturan keselamatan kerja lainnya, sesuai dengan aturan yang ada pada *Oil Companies International Marine Forum* (OCIMF) dan *International Chamber of Shipping* (ICS) dengan tidak mengurangi peraturan keselamatan kerja lainnya. Tujuan dari prosedur dan peraturan yang dibuat perusahaan bertujuan sebagai panduan yang berkaitan dengan ukuran dan karakteristik olah gerak kapal yang terlibat dalam kegiatan STS.

MT. Karmila merupakan kapal milik *PT. Pertamina International Shipping*. MT. Karmila beroperasi sebagai kapal *bunker* dengan muatan berupa *Low Sulphur Fuel Oil* (LSFO) dan *Marine Diesel Oil* (MDO). Sebagai kapal *bunker* kegiatan utama pada kapal MT. Karmila adalah STS di area pelabuhan Dumai. Seringkali kegiatan STS di kapal MT. Karmila menghabiskan banyak waktu, sehingga tidak teraturnya waktu istirahat *crew* MT. Karmila.

Dengan tidak teraturnya jam istirahat, hal tersebut berpengaruh terhadap kinerja *crew* yang akan menurun, keselamatan kerja *crew* akan terancam, dan

kesehatan akan menurun. Jam istirahat di dunia maritim sering kali disebut dengan *Rest Hour*. Seringkali waktu istirahat *crew* kapal terganggu dengan adanya keadaan darurat. Salah satunya contohnya yaitu, ketika *crew* kapal sudah memenuhi jam dinas jasanya dalam kurun waktu empat jam, mereka mendapatkan hak untuk istirahat, namun dalam keadaan darurat *mooring-unmooring* mereka harus kembali untuk *standby*. Belum lagi jika lepas dari kapal sebelumnya masih terdapat jadwal kegiatan STS dengan kapal selanjutnya.

Rest hour sendiri diatur dalam *Maritime Labour Convention (MLC) 2006* bahwa kebutuhan istirahat seorang pelaut (*Rest Hour*) adalah 10 jam selama 24 jam periode kerja, dan dalam hal ini tidak termasuk *coffe time*. Selain pada MLC 2006, pentingnya *rest hour* juga disebutkan dalam *chapter VIII watchkeeping* aturan 1 pada *STCW conference 1995*. Pada aturan tersebut menjelaskan bahwa badan pengelola harus melakukan tindakan untuk setiap kegiatan, dengan tujuan untuk mencegah kelelahan. Dengan cara menetapkan dan memberlakukan waktu istirahat bagi personel yang berjaga serta mengharuskan sistem jaga diatur sedemikian rupa sehingga efisiensi semua personel jaga tidak terganggu oleh kelelahan. Tugas-tugas mereka juga harus diatur sedemikian rupa sehingga jam jaga pertama pada saat dimulainya pelayaran dan jam-jam pergantian berikutnya memberikan waktu istirahat yang cukup, sehingga mereka dalam keadaan fit untuk bertugas. Pada lampiran *fleet management manual* bagian 4.4 bagian a milik PT. Pertamina *International Shipping* tahun 2022, Nakhoda memastikan setiap pelaut setidaknya diberikan istirahat tidak kurang dari 10 jam dari periode 24 jam.

Penetapannya yaitu periode 10 jam dapat dibagi menjadi tidak lebih dari dua periode yang salah satunya tidak boleh kurang dari 6 jam, interval antara periode istirahat berturut-turut tidak boleh melebihi 14 jam dan jam istirahat minimum tidak boleh kurang dari 77 jam dalam periode 7 hari.

Namun pada kenyataannya kegiatan di kapal MT. Karmila tidak sesuai dengan aturan di atas. *Overtime* seringkali terjadi di atas kapal, tentunya ketika kegiatan STS berlangsung. Karena banyaknya masalah yang mempengaruhi *Rest Hour crew* MT. Karmila dan tentunya lebih sering terjadi saat kegiatan STS berlangsung, maka penulis mengangkat judul **Pengaruh Kegiatan *Ship to Ship* Terhadap *Rest Hour Crew* MT. Karmila.**

B. Fokus Penelitian

Penelitian ini dilakukan berpedoman pada pengalaman, observasi dimana penulis terlibat langsung atau sebagai pengamat. Penelitian ini berfokus pada “Pengaruh Kegiatan *Ship to Ship* Terhadap *Rest Hour Crew* MT. Karmila”

Berdasar uraian diatas, penulis mendapatkan fokus penelitian antara lain:

1. Rest hour yang sesuai dengan MLC 2006.
2. Memaksimalkan kegiatan STS secara cepat, efisien dan aman.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan di atas maka masalah tersebut dirumuskan sebagai berikut:

1. Apakah faktor yang menyebabkan kurang optimalnya waktu istirahat *crew* MT. Karmila?

2. Apa dampak yang disebabkan kurangnya jam istirahat terhadap kegiatan STS di kapal MT. Karmila?
3. Upaya apa yang dilakukan untuk mendapatkan *rest hour* yang sesuai dengan aturan MLC 2006?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui banyaknya faktor yang menyebabkan kurang optimalnya waktu istirahat *crew* MT. Karmila.
2. Untuk mengetahui dampak kurangnya jam istirahat *crew* MT. Karmila.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk mendapatkan *rest hour* yang sesuai dengan MLC 2006.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Dengan melakukan penelitian ini diharapkan dapat memberi banyak manfaat bagi khalayak umum dan lingkungan akademis, baik dengan cara teoritis maupun praktis. Antara lain yaitu :

1. Manfaat Teoritis

Dapat menjadi rujukan atau referensi bagi seluruh Taruna/i di PIP Semarang dalam memahami pentingnya jam istirahat dalam bekerja di atas kapal. Selain itu, dapat menjadi bahan pemahaman individu atau saran yang ditujukan kepada perusahaan di bidang maritim, dimana harus selalu memperhatikan crew kapal yang sedang bekerja di atas kapal.

2. Manfaat Praktis

Sebagai sumber referensi baru yang berguna untuk menambah ilmu

pengetahuan, terkhusus bagi pembaca yang terkendala kurangnya jam istirahat saat bekerja di kapal maupun bagi pembaca yang memiliki minat untuk mengetahui dunia maritim. Selain itu, penelitian ini bisa diambil sebagai sumbangan pikiran bagi perusahaan pelayaran, para pelaut atau industri maritim lainnya.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Pengertian *Ship to Ship*

Pengertian dari *ship to ship* adalah suatu kegiatan dimana memindahkan muatan antara dua kapal yang tertambat satu sama lain, dimana bisa dilakukan ketika salah satu kapalnya dalam keadaan berlabuh atau bila keduanya mengapung dengan mesin *standby* dimana secara umum termasuk olah gerak untuk sandar, tambat tali dan lepas tali, pemasangan dan pelepasan selang muatan, dan prosedur keselamatan untuk transfer muatan (*Ship to Ship Transfer Guide Petroleum, Chemicals & Liquefied Gases, 3rd Edition : 2018*). Di dalam buku *International Safety Guide for Oil Tankers & Terminal (ISGOTT) Fourth Edition Chapter 7* ayat 7.12.1 proses *ship to ship* transfer antara kedua kapal tanker harus mematuhi tindakan pencegahan untuk keamanan. Ketika tindakan pencegahan tidak dipatuhi oleh salah satu kapal, maka operasi transfer kargo tidak boleh dimulai atau ketika sudah belangsung harus segera dihentikan. STS yang dilakukan di sebuah pelabuhan atau di laut harus mendapat persetujuan izin dari pelabuhan atau otoritas kelautan setempat, dan persyaratan tertentu yang berkaitan dengan pelaksanaan operasi tersebut harus dilampirkan dalam persetujuan tersebut.



Gambar 2.1 STS MT. Karmila dengan MT. Hendro Priyono III di Pelabuhan Dumai
(Sumber : Dokumen pribadi, 2022)

2. Pengertian *rest hour*

Rest hour atau yang sering disebut jam istirahat merupakan jumlah minimum jam istirahat yang harus dimiliki oleh setiap pelaut dalam melakukan aktivitas pekerjaan di atas kapal dalam jangka waktu yang telah ditetapkan dalam aturan. Jam istirahat merupakan jumlah minimum jam istirahat yang harus dimiliki oleh setiap pelaut dalam melakukan aktivitas pekerjaan di atas kapal dalam jangka waktu yang telah ditetapkan dalam aturan (Suhardono, Herlambang and Nautika AKMI Suaka Bahari Cirebon, 2022). Sudah merupakan kewajiban dari perusahaan untuk memberikan waktu istirahat kepada pekerjanya (Fakhrurrozi & Ridwan, 2021). Sedangkan dalam Undang-Undang RI No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 151 ayat 1 bagian b menjelaskan bahwa awak kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yaitu berupa jam kerja dan jam istirahat. Maka dari itu sebuah *rest hour* di kapal sangat penting bagi setiap awak kapal yang bekerja di atas kapal karena sangat berpengaruh terhadap optimalnya kegiatan di kapal.

3. Alat-alat bongkar muat STS

a. *Fender*

Fender adalah bumper yang digunakan dalam perkapalan untuk meredam benturan kapal saat kapal merapat ke dermaga atau saat kapal yang ditambatkan tergoyang oleh arus atau gelombang di pelabuhan. *Fender* biasanya memiliki daya serap energi yang tinggi dan gaya reaksi yang rendah untuk memungkinkan peredaman. Mayoritas *fender* terbuat dari plastik, karet, atau busa elastomer. Ukuran dan berat kapal, struktur kapal, variasi pasang-surut, dan kondisi lingkungan lainnya adalah beberapa faktor yang menentukan jenis *fender* yang digunakan. Ukuran *fender* didasarkan pada energi kapal saat berlabuh, yang berkorelasi dengan kecepatan berlabuh.

Fender yang digunakan dalam kegiatan STS dibagi menjadi dua jenis yaitu *fender* primer dan *fender* sekunder. *Fender* primer diposisikan bersebelahan dengan *body parallel* sebuah kapal untuk memungkinkan proteksi maksimal saat menempel. Sedangkan *fender* sekunder digunakan untuk melindungi lambung haluan dan buritan sebuah kapal selama kegiatan *mooring* dan *unmooring* berlangsung.

Pada kapal yang beroperasi STS biasanya memiliki *fender* yang dapat dipindahkan yang ditempatkan di lambung kapal sebelah kanan ataupun kiri. Dermaga dan struktur di atas air lainnya, seperti dasar jembatan dan pintu masuk kanal, memiliki *fender* permanen untuk mengurangi kerusakan yang disebabkan oleh benturan kapal. Beberapa

tempat menggunakan ban-ban bekas sebagai fender. Menurut buku *Ship To Ship Transfer Guide (Petroleum) Third Edition 1997, International Chamber of Shipping Oil Companies International Marine Forum*, *fender* dibagi menjadi dua jenis, yaitu :

1. *Fender Primer*

Fender primer merupakan fender besar yang digunakan untuk menyerap energi tumbukan saat sandar dan cukup lebar untuk mencegah kontak fisik anatar kapal ketika kapal berdampingan satu sama lain.

2. *Fender Sekunder*

Fender sekunder adalah *fender* yang digunakan untuk mencegah kontak fisik antara dua kapal, baik saat meengguling atau tidak sejajar. *Fender* ini efektif saat dipasang di bagian depan dan belakang kapal, sehingga berguna saat kegiatan *mooring* dan *unmooring* kapal.



Gambar 2.2 Fender di MT. Karmila
(Sumber : Dokumen pribadi, 2023)

b. *Cargo Hose*

Menurut buku ISGINTT (*International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals*) (2010) “*Cargo Hose* adalah sebuah selang yang digunakan untuk memindahkan muatan dari kapal ke darat seperti bahan kimia cair dan jenis jenis minyak”. *Cargo hose* atau selang kargo adalah selang yang digunakan untuk memindahkan suatu jenis zat termasuk minyak dari suatu kapal atau Pelabuhan ke kapal atau menuju pelabuhan tersebut. Pada kegiatan pemindahan kargo dari kapal ke kapal, ataupun kapal ke pelabuhan bongkar, koneksi selang harus dalam keadaan baik. *Flange* atau *coupling quick release* harus dalam kondisi baik dan memastikan koneksi ketat terhadap kebocoran. Setiap selang kargo di antara manifold kapal dan gasket seharusnya terbuat dari material yang tepat. Pada buku *International Safety Guide for Oil Tankers & Terminals (ISGOTT) Fourth Edition Chapter 6* ayat 6.6.1 menjelaskan bahwa “tanggung jawab terminal untuk menyediakan selang dalam kondisi baik, namun seorang Nakhoda kapal tanker bisa menolak menggunakan jika selang yang akan digunakan terlihat rusak”. Nakhoda kapal beserta *crew* kapal lain memastikan peralatan untuk bongkar muat dalam kondisi yang baik dan tidak menimbulkan sebuah kecelakaan kerja. Untuk mencegah kecelakaan kerja pihak kapal dan terminal harus memahami formulir yang akan ditanda tangani kedua belah pihak dimana memastikan proses *transfer cargo* harus aman.



Gambar 2.3 Gambaran penggunaan *cargo hose* ketika STS pada MT. Karmila
(Sumber : Dokumen pribadi, 2023)

c. Alat Ukur

Alat ukur adalah perangkat atau instrumen yang digunakan untuk mengukur atau mengambil pengukuran dari suatu objek, fenomena, atau variabel tertentu. Jenis alat ukur bervariasi tergantung pada apa yang diukur dan tujuan pengukuran. Alat ukur adalah instrumen yang digunakan untuk membandingkan suatu parameter dengan suatu standar (Edi Tri Astuti *et al.*, 2021). Pada kapal *tanker* penggunaan alat ukur untuk kargo menggunakan *sounding tape*. *Sounding tape* adalah alat pengukur yang digunakan untuk mengukur kedalaman cairan di dalam suatu wadah atau tangki, seperti tangki bahan bakar kapal, tangki penyimpanan, atau tangki lainnya. Alat ini biasanya terdiri dari pita baja khusus yang panjangnya dapat disesuaikan dengan kedalaman tangki yang akan diukur.

Proses pengukuran menggunakan *sounding tape* melibatkan memasukkan ujung pita ke dalam tangki hingga mencapai dasar. Saat

pita dicabut kembali dari tangki, pembacaan kedalaman dapat dibaca pada skala atau penunjuk yang terdapat pada alat tersebut. *Sounding tape* umumnya digunakan dalam industri maritim, penerbangan, dan industri lainnya di mana penting untuk memonitor jumlah bahan cair dalam suatu kontainer atau tangki.

Selain *sounding tape*, pengukuran suhu muatan penting untuk dilakukan karena akan mempengaruhi perhitungan jumlah muatan. Pengukuran suhu menggunakan thermometer yang di masukkan ke dalam tanki muatan dan ditunggu beberapa saat guna mendapatkan temperatur yang akurat dari suatu muatan tersebut

4. *Reducer*

Reducer merupakan alat penyambung antar *cargo hose* dengan *manifold* di kapal ketika ukuran diameter berbeda, dimana pada setiap kapal manifold di kapal tidak pasti memiliki ukuran diameter yang sama dengan *cargo hose* yang akan digunakan untuk *transfer cargo*. Pada buku *International Safety Guide for Oil Tankers & Terminal (ISGOTT) Fourth Edition Chapter 6* ayat 6.5.3 dijelaskan bahwa harus ada pertukaran informasi antara kapal dengan terminal ketika *reducer* terbuat dari bahan selain baja, karena perhatian khusus dibutuhkan untuk pembuatannya supaya mencapai kekuatan setara dengan bahan baja dan bisa menghindari kemungkinan patah.

5. *Marine Cargo Surveyor*

Marine Cargo Surveyor adalah seseorang yang memiliki keahlian atau

kompetensi untuk melakukan survei terhadap suatu jenis kargo dan memberikan data yang benar tentang kondisi kargo secara profesional. Salah satu tugas marine cargo *Surveyor* di atas kapal saat sedang berlangsungnya kegiatan STS adalah memastikan kargo yang di transfer ke kapal lain sebelum, saat dan setelah *transfer cargo* dalam kualitas dan keadaan yang layak dan perhitungan sesuai dengan permintaan perusahaan peminta *cargo* tersebut.

6. *Mooring dan Unmooring Operations*

Pada kegiatan STS tentunya memerlukan kegiatan *mooring and unmooring operations*. *Mooring dan unmooring operations* (operasi sandar dan lepas sandar) merujuk pada serangkaian tindakan dan prosedur yang dilakukan untuk mengikatkan dan melepaskan kapal dari dermaga atau pelabuhan. Pada buku *Ship To Ship Transfer Guide (Petroleum) Third Edition 1997, International Chamber of Shipping Oil Companies International Marine Forum Chapter 6* menjelaskan bahwa tali standar kapal biasanya sudah mencakup tali tambat yang sesuai untuk operasi STS, tetapi kapal yang dilengkapi dengan tali tambat kawat baja sebaiknya dipasang ekor tali yang lembut. Ekor atau ujung sebaiknya panjang dan memiliki *Minimum Breaking Load (MBL)* setidaknya 125 persen dari kawat yang dipasang, dengan panjang minimal 10 meter. Koneksi sebaiknya menggunakan shakel penyambung tambat yang disetujui.) Ekor tali tambat yang dipasang pada tambatan kawat dapat memberikan keuntungan dalam memudahkan pemotongan tali tambat saat darurat.

Untuk tujuan ini, kapal sebaiknya dilengkapi dengan kapak pemadam kebakaran berpegangan panjang atau peralatan pemotongan yang sesuai di semua stasiun tambat. Sedangkan untuk operasi *unmooring* dibahas pada *chapter 7* buku *Ship To Ship Transfer Guide (Petroleum) Third Edition 1997, International Chamber of Shipping Oil Companies International Marine Forum* menjelaskan bahwa *unmooring procedure* yaitu pelepasan tali tambat dapat dicapai dengan melepaskan tambatan di bagian depan dan belakang secara berurutan, kemudian melepaskan tambatan bagian depan yang tersisa dan membiarkan haluan berayun menjauh dari kapal bagian depan. Pada saat itu, tali tambatan belakang yang tersisa dilepaskan, dan kapal yang manuver bergerak menjauh. Setelah terlepas, baik kapal tidak seharusnya mencoba berlayar maju atau mundur di depan atau di belakang kapal lain sampai keduanya benar-benar terpisah.

7. Crew

Menurut Undang-Undang RI No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 40, awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji. Posisi teratas di kapal adalah Nakhoda atau kapten kapal. Nakhoda bertanggung jawab penuh atas semua operasional di atas kapal termasuk dalam hal navigasi, muatan dan keselamatan seluruh awak kapal. Seorang Nakhoda merupakan perwakilan dari Perusahaan untuk bekerja di atas kapal. Maka dari itu seorang

Nakhoda mempunyai anggota yang bekerja di atas kapal, antara lain yaitu:

a. *Chief Officer* / Mualim I

Mualim satu merupakan perwira tertinggi di atas kapal di bawah komando kapten. Mualim 1 memiliki tanggung jawab penting terhadap operasi kapal yaitu operasi kargo dan sebagai atasan di *deck department* sehingga mualim 1 bekerja dengan kapten serta awak kapal untuk memastikan keselamatan, keamanan, dan efisiensi selama pelayaran.

b. *Second Officer*/ Mualim II

Seorang perwira di atas kapal dibawah yang mempunyai tanggung jawab atas semua hal yang berkaitan dengan navigasi di anjungan. Selain navigasi, Mualim 2 bertugas sebagai perwira medis di atas kapal.

c. *Third Officer*/ Mualim III

Perwira di atas kapal yang mempunyai tanggung jawab atas semua alat keselamatan yang berada di atas kapal meliputi alat keselamatan kebakaran, alat penyelamat saat kapal tenggelam, alat keselamatan saat terjadi *Man Over Board* (MOB), serta sekoci dan alat-alat penunjang keselamatan lainnya.

d. *Boatswain*/Bosun

Awak kapal yang bertanggung jawab terlaksananya kegiatan harian di kapal bagian *deck department*.

e. *Able Body*/Juru Mudi

Awak kapal yang bertugas untuk memegang kemudi ketika kapal sedang berlayar. Saat kapal sedang tidak berlayar, juru mudi memiliki tugas yaitu ikut mengerjakan apa yang bosun lakukan. Seorang juru mudi mempunyai tugas lain ketika operasi kargo, yaitu ikut menjaga kargo selama jam jaga dan biasanya juru mudi tersebut akan *standby di main deck*.

f. *Chief Engineer*/Kepala Kamar Mesin

Perwira tinggi di kapal yang bertanggung jawab atas semua aspek teknis dan mesin kapal. KKM memainkan peran kunci dalam memastikan bahwa semua sistem mesin dan peralatan teknis berfungsi dengan baik selama pelayaran.

g. *First Engineer* / Masinis I

Masinis I bertanggung jawab atas kegiatan operasi dan pemeliharaan harian di kamar mesin. Tugas utama Masinis I adalah mengatur dan mengarahkan kegiatan pemeliharaan di kamar mesin. Masinis I juga harus memahami sistem kapal, jadwal perbaikan, dan hasil uji dari sampel minyak atau air.

h. *Second Engineer* / Masinis II

Masinis II bertanggung jawab untuk kondisi dan perawatan pompa muatan, generator, minyak pelumas, dan bahan bakar kapal.

i. *Third Engineer* / Masinis III

Merupakan engineer watchkeeping yang bertanggung jawab atas

kondisi dan perawatan generator air tawar, mesin sekoci, boiler, dan kompresor udara, serta pompa pada kamar mesin.

j. *Foreman / Mandor*

Mandor mempunyai tugas dan tanggung jawab sebagai kepala kerja harian di dalam kamar mesin.

k. *Oiler*

Awak kapal yang mempunyai tugas dalam dinas jaga dan perawatan pada mesin kapal.

l. Juru Masak

Awak kapal yang mempunyai tugas untuk menyiapkan segala kebutuhan logistik di atas kapal. Juru masak wajib menyiapkan makanan untuk dikonsumsi kepada awak kapal lain.

m. *Mess Boy*

Mess Boy mempunyai tugas membantu juru masak dalam menyiapkan makanan, membersihkan ruang awak kapal dan perwira kapal, menyapu dan mengepel dek, serta membuang sampah dan menjaga kebersihan tempat sampah.

n. *Cadet/Kadet*

Seorang *cadet* kapal adalah seseorang yang baru memulai karirnya untuk bekerja secara praktik di atas kapal. *Cadet* biasanya memulai karir mereka dari posisi ini sebelum naik ke posisi yang lebih tinggi di atas kapal, seperti menjadi perwira kapal. Mereka dapat menjadi *cadet* dek atau *cadet* mesin, tergantung pada bidang spesialisasi yang mereka

pilih. Selama praktik di kapal, mereka biasanya akan belajar tugas-tugas dasar harian dan tugas-tugas perwira di departemennya.

8. *Line Up*

Line up adalah proses untuk merancang proses bongkar atau muat, masuk atau keluar tangki kapal yang membutuhkan skema dimana sebuah jalur dari pipa-pipa kargo dibutuhkan untuk proses tersebut.

9. *Scupper Plugs*

Scupper plugs merupakan alat yang digunakan untuk membatasi pergerakan air yang akan jatuh dari geladak kapal. Namun, dalam dunia perkapalan sebuah *scupper plug* juga merupakan alat pengaman ketika terjadinya sebuah kebocoran saat transfer kargo, sehingga meminimalisir pencemaran oleh minyak dari kapal. Tertera pada buku *International Safety Guide for Oil Tankers & Terminal (ISGOTT) Fourth Edition Chapter 6 ayat 6.9.3* menjelaskan bahwa sebelum penanganan kargo dimulai, seluruh *scupper plug* dan lubang pembuangan di *main deck* harus ditutup dengan baik untuk mencegah minyak tumpah keluar ke air di sekitar kapal *tanker* atau sebuah terminal.

10. *Tug Boat* dan *Harbour Pilot* (Pandu Pelabuhan)

Tug Boat atau kapal tunda berfungsi untuk membantu kapal lain dalam olah gerak sandar ataupun lepas sandar sebuah kapal. Dimana seorang Nakhoda di kapal tunda akan berkoordinasi dengan Pandu yang naik di kapal yang akan dibantu olah geraknya oleh kapal tunda tersebut

11. *Emergency Shut Down Plan*

Emergency Shut Down Plan merupakan langkah yang diambil untuk menghentikan proses operasi kargo sementara dikarenakan beberapa alasan yang mendasari. Pada buku *International Safety Guide for Oil Tankers & Terminal (ISGOTT) Fourth Edition Chapter 7* ayat 7.6.8 menjelaskan bahwa *emergency shut down plan* harus disetujui antar pihak kapal dan terminal dan di dokumentasikan dalam formulir yang sesuai. Pada persetujuan tersebut harus menetapkan kondisi dimana operasi kargo harus segera dihentikan.

12. *Ballast*

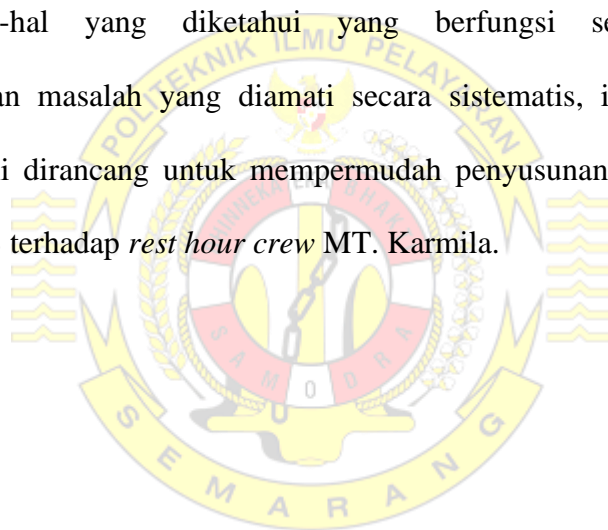
Kapal menggunakan air *ballast* untuk menjaga keseimbangan kapal dan daya apung kapal (Kounadis *et al.*, 2020). Sebuah kapal yang memiliki sistem *ballast* wajib mematuhi tentang peraturan pembuangan air *ballast* yang berlaku. Sedangkan untuk mengisi air *ballast* dijelaskan pada buku *International Safety Guide for Oil Tankers & Terminal (ISGOTT) Fourth Edition Chapter 7* ayat 7.12.4 bahwa proses mengisi air *ballast* harus di diskusikan dan disetujui dalam sebuah perjanjian dengan pihak kapal dan pihak terminal yang bersangkutan. Sistem air *ballast* di kapal juga berfungsi sebagai penambah atau pengurang trim kapal sehingga perhitungan sebuah cargo dapat menjadi maksimal.

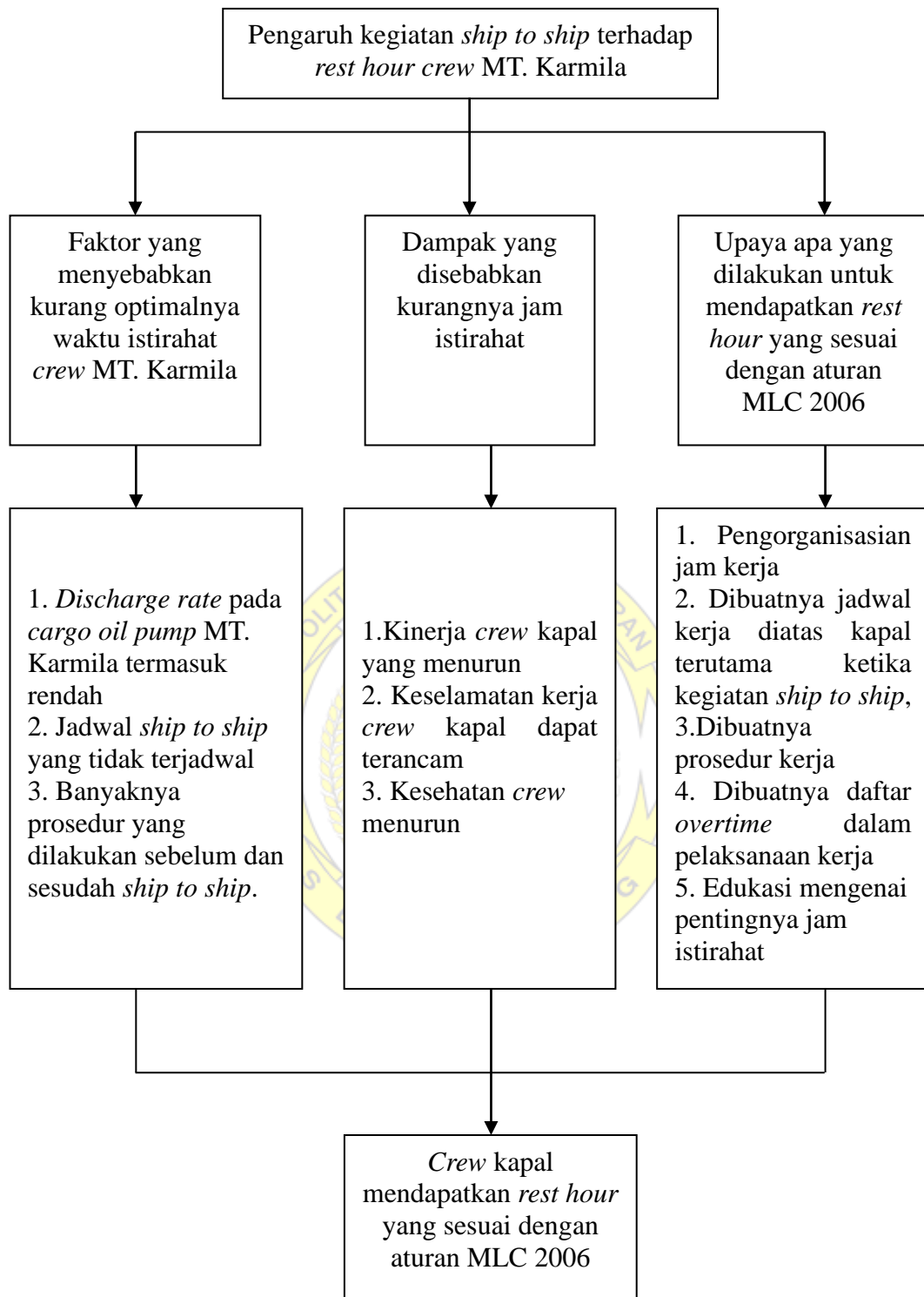
B. Kerangka Penelitian

Kerangka pikir adalah cara peneliti menjelaskan hubungan antara ide atau variabel dalam diagram atau gambar. Menurut Sugiyono (2020:113) kerangka

berfikir yang baik akan menjelaskan secara teoritis pertautan antar variabel yang akan diteliti. Kerangka pemikiran merupakan alur berpikir atau alur penelitian yang dijadikan pola atau landasan berpikir peneliti dalam mengadakan penelitian terhadap objek yang dituju. Oleh karena itu, kerangka berpikir adalah cara peneliti berpikir tentang sesuatu saat mereka melakukan penelitian. Ini membantu mereka menentukan jalan ke rumusan masalah dan tujuan penelitian.

Studi ini menggunakan alur berpikir sebagai bagan dari algoritma berpikir tentang hal-hal yang diketahui yang berfungsi sebagai pedoman menyelesaikan masalah yang diamati secara sistematis, ilmiah, dan logis. Algoritma ini dirancang untuk mempermudah penyusunan skripsi pengaruh kegiatan STS terhadap *rest hour crew* MT. Karmila.





Gambar 2.4 Kerangka Pikir

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pada hasil penelitian yang terjadi di lapangan dan hasil uraian yang membahas mengenai “Pengaruh kegiatan *ship to ship* terhadap *rest hour crew* MT. Karmila”, peneliti menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Faktor yang menyebabkan kurang optimalnya waktu istirahat *crew* MT.

Karmila.

Beberapa faktor yang menyebabkan kurang optimalnya waktu istirahat yang diperoleh *crew* MT. Karmila adalah *discharge rate* pada *cargo oil pump* MT. Karmila termasuk rendah, jadwal *ship to ship* yang tidak terjadwal, serta banyaknya prosedur yang dilakukan sebelum dan sesudah *ship to ship*.

2. Dampak karena kurangnya jam istirahat.

Dampak dari kurangnya jam istirahat dapat menyebabkan kinerja *crew* kapal yang menurun, keselamatan kerja *crew* kapal dapat terancam, dan kesehatan *crew* menurun.

3. Upaya yang dilakukan untuk mendapat *rest hour* sesuai dengan MLC 2006.

Berkurangnya *rest hour* dapat diantisipasi dengan upaya-upaya yang peneliti jelaskan yang berguna untuk mendapatkan *rest hour* yang sesuai dengan MLC 2006 yaitu dilaksanakannya pengorganisasian jam kerja, dibuatnya jadwal kerja diatas kapal terutama ketika kegiatan *ship to ship*,

dibahasnya kembali prosedur kerja, dibuatnya daftar *overtime* dalam pelaksanaan kerja dan diadakanya edukasi mengenai pentingnya jam istirahat.

B. Keterbatasan Penelitian

Ketika peneliti melakukan penelitian di MT. Karmila mengenai pengaruh kegiatan *ship to ship* terhadap *rest hour*, tentunya terdapat beberapa keterbatasan penelitian, yaitu:

1. Penelitian hanya dilakukan di MT. Karmila
2. Tidak diadakanya wawancara terhadap *crew engine* MT. Karmila.
3. Dokumentasi di *main deck* terbatas di karenakan tidak di perkenankan membawa peralatan elektronik.

C. Saran

Selain simpulan, pada bab ini juga disampaikan saran-saran yang diharapkan dapat memberikan kontribusi positif bagi pengembangan ilmu pengetahuan dan praktik di lapangan. Saran-saran ini dirumuskan berdasarkan temuan-temuan penelitian serta keterbatasan yang dihadapi selama penelitian berlangsung. Diharapkan saran-saran ini dapat menjadi bahan pertimbangan bagi para peneliti dan praktisi di masa mendatang dalam upaya meningkatkan kualitas penelitian dan praktik di bidang ini. Saran yang peneliti akan sampaikan sebagai berikut:

1. *Checklist* yang digunakan dalam kegiatan *ship to ship* harus dipersiapkan oleh para Mualim untuk mempersingkat waktu pengerjaan. Pengerjaan *checklist* harus sesuai apa yang akan di lakukan dan sesuai dengan jadwal pelaksanaan. Mualim 1 dapat melakukan edukasi mengenai *checklist*

yang digunakan untuk memenuhi prosedural kegiatan *ship to ship*, sehingga *checklist* dalam kegiatan *ship to ship* dapat dibagi dan tetap dalam sepengetahuan Mualim 1. Mualim 1 fokus untuk pengurusan penanganan muatan dan segala dokumen yang berkaitan dengan *cargo*.

2. Kesigapan *crew* kapal dalam menghadapi kegiatan yang tidak terjadwal. Kegiatan yang mendadak dan tidak terjadwal dapat berpengaruh terhadap *rest hour crew* kapal. Maka dari itu pembentukan mental para pelaut perlu untuk terus ditingkatkan guna selalu sigap dalam pelaksanaan kegiatan yang akan dihadapi. Kegiatan yang mendadak di kapal tentunya atas perintah dari perusahaan, dan seluruh *crew* kapal yang bekerja di atas kapal harus menaati seluruh kegiatan tersebut.
3. Perusahaan harus mempertimbangkan pentingnya pemenuhan *rest hour* untuk sumber daya manusia guna optimalisasi kinerja *crew* kapal serta meningkatkan komunikasi internal dan eksternal dalam mendukung kegiatan *ship to ship*.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

International Chamber of Shipping Oil Companies International Marine Forum. Ship To Ship Transfer Guide (Petroleum) Third Edition 1997. Witherby & Co. LTD : London., 1997

International Chamber of Shipping Oil Companies International Marine Forum. International Safety Guide For Oil Tankers & Terminals : International Chamber Of Shipping Oil Companies International Marine Forum International Association Of Ports And Harbours. Witherby & Co Ltd : London, 1984.

Jurnal dan internet:

Adib, H.S. (2019). Teknik Pengembangan Instrumen Penelitian Ilmiah di Perguruan Tinggi, Sains Dan Teknologi.

Afian, T., Donny, R. and Saputra, A. (2021). Inovasi Fasilitas Perpustakaan Dalam Meningkatkan Minat Baca, Jurnal Visionary (Vis) Prodi Ap Undikma.

Azka, L. H., (2019) Analisis Penerapan *Rest Hour Management* Untuk Meningkatkan Kinerja *Crew* Kapal MV. Pan Energen. PIP Semarang, Semarang. Diakses dari <https://repository.pip-semarang.ac.id>

Edi Tri Astuti *et al.* (2021). Pelatihan Pembacaan Alat Ukur Pengukuran Teknik, Pamulang Barat, Kota Tangerang Selatan, Pengabdian Kepada Masyarakat, 1(2).

Fauzi, A. *et al.* (2023). Analisis Pengaruh Kepuasan Kerja , Beban Kerja , Serta Lingkungan Kerja Pada Performa Pegawai (*Literature Review* Metodologi Riset Bisnis), Jurnal Ilmu Multidisiplin (JIM), 1(4).

Firmansyah, R. A., (2018). Penerapan *Rest Hour* Bagi *Crew* Kapal MV. Marina Star 3 Sesuai *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006. PIP Semarang, Semarang. Diakses dari <https://repository.pip-semarang.ac.id/>

Ikhsania, A.A. (2019). Intip Durasi Jam Tidur yang Baik Sesuai Kelompok Usia, *SehatQ*.

Kaharuddin (2021). *Equilibrium : Jurnal Pendidikan Kualitatif : Ciri dan Karakter Sebagai Metodologi*.
<http://journal.unismuh.ac.id/index.php/equilibrium>

Kartini Kartono (2018). *Pengantar Metodologi Riset Sosial*, in Bandung: Mandar Maju.

Kounadis, A. *et al.* (2020). *Incorporation of phase change materials in lightweight aggregate concrete*, *WSEAS Transactions on Environment and Development*, 16, pp. 105–118.

<https://doi.org/10.37394/232015.2020.16.11>

- Muhamad Zaim (2018). Metode Penelitian Bahasa: Pendekatan Struktural, Metode Penelitian Bahasa, 14, p. 9.
- Prof. Dr. A. Muri Yusuf, M.Pd. (2019). Metode Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif & Penelitian Gabungan. Jakarta: Kencana.
- Putra, F.D. (2019). Konspirasi Bencana Membongkar Komunikasi Tanda dan Rekayasa Bencana, *Channel: Jurnal Komunikasi*, 7(1).
<https://doi.org/10.12928/channel.v7i1.13020>
- Sinaga, R. (2023). Penerapan Metode Stepping Stone Untuk Transportasi Pengiriman Barang, *Journal Global Technology Computer*, 2(2).
<https://doi.org/10.47065/jogtc.v2i2.3339>
- Sugiyono (2020a). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan Kombinasi. 2nd edn. Edited by Sutopo. Bandung: 2020.
- Sugiyono (2020b). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan Kombinasi. 2nd edn. Edited by Sutopo. Bandung: 2020.
- Suhardono, A., Herlambang, P. and Nautika AKMI Suaka Bahari Cirebon, P. (2022). Penerapan *Rest Hour* berdasarkan *Maritime Labour Convention* 2006 Di Atas Kapal Mv. Dewi Ambarwati, *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*.
- Zakky (2020). Pengertian Observasi Menurut Para Ahli dan Secara Umum.
www.zonareferensi.com

LAMPIRAN-LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

SHIP PARTICULAR MT. KARMILA

PT.PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING
 Patra Jasa Office Tower Jl.Gatot Subroto No.3 Kav 32-34
 Rt 6/Rw 3, Kuningan Timur, Jakarta Selatan 12950
 Ships Telp : (021)43928333 Ext (8672) / +62811 8723 966

**SHIP PARTICULAR**

NAME OF SHIP	: MT.KARMILA / P. 58
CALL SIGN	: Y D X N
PORT OF REGISTER	: JAKARTA
IMO NO	: 9012587
MMSI	: 525008006
IMN	: 452501184
OWNER	: PT.PERTAMINA (PERSERO)
FLAG	: INDONESIA
DISPLACEMENT	: 8979 TON
DEAD WEIGHT TON	: 6500 TON
GROSS TONNAGE	: 4731 TON (13,388.73 M ³)
NETT TONNAGE	: 2268 TON (6,418.44 M ³)
L O A	: 105.00 M
L B P	: 99.00 M
BREADTH	: 18.80 M
DEPTH	: 8.50 M
HEIGHT	: 35.00 M
DRAFT	
SUMMER	: 6.012 M
TROPICAL	: 6.137 M
SCANTLING	: 6.500 M
FREE BOARD	: 2.509 M
CAPACITY TANK	
NO.OF CARGO OIL TANK	: 13 TANK
TOTAL OF CAPACITY	: 8270 MT
BUNKER CAPACITY	: 100 MT
FRESH WATER CAPACITY	: 300 TON
MAIN ENGINE	
MERK MITSUI - B & W TYPE 8S-26 MC	
H P / RPM	: 3500 / 221
SERVICE SPEED	: 12 KNOTS. MCR 3500 PS x 221 RPM
GENERATOR	
TYPE	: S165L-UN
CAPACITY	: 235 KW / 100 RPM
MAKER	: YANMAR
CARGO OIL PUMP	
TYPE	: VERTICAL CENTRIFUGAL PUMP
CAPACITY	: 300 M ³ /H, 110 KW x 1500 RPM x 1 UNIT
MAKER	: SHINKO
CLASS	
LR + 100 AL OIL TANKER & + L M C	
KI + A100 & + SM	
BUILDER	
PT.DOK & PERKAPALAN KODJA BAHARI - JAKARTA	
DELIVERED	: SEPTEMBER 1992
KEEL LAID	: 19 FEBRUARI 1991

Master,



Capt. Abd Azis Nasuto

LAMPIRAN 2

CREW LIST MT. KARMILA

DWT	GRT	NET	LOA	NAME	RANK	NOPEK	DATE OF BIRTH	NATIONALITY	CLASS	CERTIFICATE OF COMPETENCY		SEAMAN BOOK NUMBER	EXPIRE	AGREEMENT NUMBER	ISSUED	AGREEMENT	EXPIRED	DURATION OF CONTRACT	ON BOARD
										YEAR	NUMBER								
6500 T	4731 T	2288 T	105.00 M	6500 T	MASTER	12395191	27-Aug-1985	IND	ANT - I	2020	6200316154100320	19-Jul-23	AL524/115307/SYBL.TPK-2023	07-Feb-23	07-Feb-23	07-Feb-23	30-Oct-23	5+3 MONTH 24 DAYS	08-Feb-23
				HABIS SURATMAN	CHL OFFICER	12395964	15-Jul-1990	IND	ANT - II	2016	6201218184020116	20-Jul-24	AL 524/9571/SYBL.TPK-2023	29-Mar-23	29-Mar-23	29-Mar-23	30-Nov-23	5+3 MONTH 1 DAY	31-Mar-23
				MAR ASBAR DAUD	3RD OFFICER	12396232	14-Jul-1993	IND	ANT - III	2019	6202004758032419	12-Nov-24	AL524/2128/4/SYBL.TPK-2023	11-Apr-23	11-Apr-23	11-Apr-23	31-Sep-23	5 MONTH	12-Apr-23
				RONALD QUMC	3RD OFFICER	12395703	13-Nov-1993	IND	ANT - III	2019	62115920991900119	18-Jun-24	AL524/4458/7/SYBL.TPK-2023	24-Feb-23	24-Feb-23	24-Feb-23	30-Oct-23	5+3 MONTH 6 DAYS	24-Feb-23
				WALYU KRISTANTO	CHIEF ENGINEER	88009640	6-Aug-1985	IND	ATT - II	2016	6201037202100116	19-Jun-24	AL524/1539/2/SYBL.TPK-2023	28-Jun-23	28-Jun-23	28-Jun-23	30-Sep-23	5+3 MONTH 2 DAYS	30-Jun-23
				HERUMA ADITYA OKTA RIDAL	SECOND ENGINEER	12395974	8-Oct-1991	IND	ATT - II	2022	6202005154100122	18-Jun-25	AL524/9703/9/SYBL.TPK-2023	25-Mar-23	25-Mar-23	25-Mar-23	30-Nov-23	5+3 MONTH 5 DAYS	28-Mar-23
				KRISHA BAYU SAPUTRA	THIRD ENGINEER	88009608	28-Jun-1995	IND	ATT - III	2016	6202096015700116	07-Jun-26	AL524/9713/9/SYBL.TPK-2023	25-Mar-23	25-Mar-23	25-Mar-23	30-Nov-23	5+3 MONTH 5 DAYS	28-Mar-23
				HABIR	FOURTH ENGINEER	12396217	31-Dec-1989	IND	ATT - II	2021	6201195385700211	10-Apr-24	AL524/2129/4/SYBL.TPK-2023	07-Apr-23	07-Apr-23	07-Apr-23	07-Sep-23	5 MONTH	08-Apr-23
				RODI APRIONO	ELECTRICIAN	12395975	29-Oct-1971	IND	ETO	2017	6200078303100517	30-Dec-24	AL524/9773/9/SYBL.TPK-2023	25-Mar-23	25-Mar-23	25-Mar-23	25-Aug-23	5 MONTH	28-Mar-23
				MOCK IMAM TAUFIK	BOATSWAIN	12391448	1-Feb-1985	IND	ABLE	2015	620039057440715	25-Oct-24	AL 524/1081/9/SYBL.TPK-2022	19-Sep-22	19-Sep-22	19-Sep-22	30-Jul-23	7+3 MONTH 11 DAYS	23-Sep-22
				FERDANTO PANLAWAN	ABLE SEAMAN - 1	12396674	15-May-1988	IND	ABLE	2017	6200322130402410	02-Sep-24	AL524/1105/6/SYBL.TPK-2023	27-Jun-23	27-Jun-23	27-Jun-23	27-Nov-23	5 MONTH	30-Jun-23
				SULUJUR IHANSAH	ABLE SEAMAN - 2	12396675	8-Jun-1987	IND	ABLE	2017	620026222840710	08-Jun-25	AL524/1106/6/SYBL.TPK-2023	27-Jun-23	27-Jun-23	27-Jun-23	27-Nov-23	5 MONTH	30-Jun-23
				BAHMAN	ABLE SEAMAN - 3	12396132	27-Jul-1993	IND	RFHW	2013	6201289180330613	17-Apr-24	AL524/7403/7/SYBL.TPK-2023	07-Apr-23	07-Apr-23	07-Apr-23	07-Sep-23	5 MONTH	08-Apr-23
				SYAM RAHMADI	ORDINARY SEAMAN - 1	12395193	13-Aug-1979	IND	BST	2021	6203399240001070	01-Nov-24	AL524/10377/9/SYBL.TPK-2023	28-Jun-23	28-Jun-23	28-Jun-23	30-Sep-23	5+3 MONTH 2 DAYS	30-Jun-23
				HERWIN MUDWANTO	ORDINARY SEAMAN - 2	12395192	14-Jun-2001	IND	RFHW	2021	6222007476310021	25-Nov-25	AL524/1036/7/SYBL.TPK-2023	28-Jun-23	28-Jun-23	28-Jun-23	30-Sep-23	5+3 MONTH 2 DAYS	30-Jun-23
				DEDE LARSANA	ENGINE FOREMAN	12396131	31-Jul-1981	IND	ABLE	2023	6201292824220710	10-07-24	AL 524/2400/9/SYBL.TPK-2023	07-Apr-23	07-Apr-23	07-Apr-23	07-Sep-23	5 MONTH	08-Apr-23
				MUHL IRDAM JARBAR	OLEN - 1	12395648	27-Jul-1988	IND	ABLE	2022	6201288814420220	25-Feb-24	AL 524/9212/SYBL.TPK-2023	04-Mar-23	04-Mar-23	04-Mar-23	04-Aug-23	5 MONTH	06-Mar-23
				JUMARDI	OLEN - 2	12396133	24-Jun-1980	IND	RFHW	2015	6200331408350110	20-Jun-25	AL524/7403/7/SYBL.TPK-2023	07-Apr-23	07-Apr-23	07-Apr-23	07-Sep-23	5 MONTH	08-Apr-23
				JOJO SURLO	OLEN - 3	12396134	26-Jun-1983	IND	RFHW	2021	6211565508350521	13-Mar-26	AL524/7403/7/SYBL.TPK-2023	07-Apr-23	07-Apr-23	07-Apr-23	07-Sep-23	5 MONTH	08-Apr-23
				SAFUL RIDAL	COOK	12395182	17-Jun-1982	IND	B ST	2021	6200477176010720	02-Jul-24	AL524/1040/9/SYBL.TPK-2023	28-Jun-23	28-Jun-23	28-Jun-23	30-Sep-23	5+3 MONTH 2 DAYS	30-Jun-23
				SAMSU DARS	MESSBOY	12365175	1-Jan-1990	IND	ABLE	2021	6201094653402020	07-Nov-24	AL524/1040/9/SYBL.TPK-2023	28-Jun-23	28-Jun-23	28-Jun-23	28-Jun-23	5 MONTH	30-Jun-23
				FALDI ALDYANTO	DECK CADET - 1	20220096	12-Sep-2000	IND	B ST	2021	6212132735010321	01-Apr-25	NO.0092/R20360/2022-59	22-Aug-22	22-Aug-22	22-Aug-22	27-Aug-23	12 MONTH	22-Aug-22
				ARUL ICHAM MAULANA	DECK CADET - 2	20220092	11-Nov-2001	IND	B ST	2021	6212132847010321	06-Apr-25	NO.0096/R20360/2022-510	22-Aug-22	22-Aug-22	22-Aug-22	27-Aug-23	12 MONTH	22-Aug-22
				STEPHEN RICHARD PANOMBAN	ENGINE CADET - 1	20220159	14-Sep-2002	IND	B ST	2022	6212202752010422	11-Oct-25	NO.0159/RP54140/2022-58	11-Oct-22	11-Oct-22	11-Oct-22	11-Oct-23	12 MONTH	24-Oct-22
				MUSNUL MUJIB	ENGINE CADET - 2	20220133	20-Nov-2002	IND	B ST	2022	6212209010015230	19-Apr-25	NO.0133/R20360/2022-58	24-Sep-22	24-Sep-22	24-Sep-22	24-Sep-23	12 MONTH	24-Sep-22




Part of : Duml
Date : 31 July 2023

LAMPIRAN 4

SURAT PENGAWASAN PENGISIAN BAHAN BAKAR MT. SUCCESS

PEGASUS XXXVI STS MT. KARMILA

	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I DUMAI	
	JALAN YOS SUDARSO NO. 09 DUMAI (28814)	Telp : - Hotline :

SURAT PENGAWASAN PENGISIAN BAHAN BAKAR KAPAL
NOMOR : SL008.IDDUM.0623.000096

Memperhatikan pemberitahuan dari perusahaan **PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL**, nomor : **SL008.L.IDDUM.2306.000099**, pada **15 Jun 2023** untuk melakukan pengisian bahan bakar kapal berdasarkan :

1. Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
2. KEPRES 46 Tahun 1986 tentang Ratifikasi MARPOL 1973 / 1978
3. PP. No 61 Thn 2009 tentang Kepelabuhanan
4. PP. No 20 Thn 2010 tentang Angkutan Diperairan
5. PP. No 21 Thn 2012 tentang Perlindungan Maritime
6. PP. No 2 Thn, 2010 tentang angkutan diperairan
7. Permenhub No. 16 Th 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Ktr Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan;
8. Solas 1974 BAB VII / IMDG Code
9. Surat permohonan **PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL**

Dengan ini memberikan persetujuan kepada,

Nama Kapal	: SUCCESS PEGASUS XXXVI
Jenis Kapal	: OIL TANKER / TANGKI MINYAK
Isi Kotor	: 23781
Bendera	: ID
Pemilik	: PT SUKSES MARITIME LINE
Nama Nakhoda	: H.NURDIN
Posisi Kapal / Lokasi Kegiatan	: Area Labuh Dumai / STS MT.Karmila
Berlaku sampai dengan	: 16 Jun 2023

Untuk melakukan pengisian bahan bakar sebagai berikut :

Jenis BBM / Jumlah (KL) : 1. H S D / 80 KL
 2. M F O / 300 KL
 3. M D O / KL


Dengan ketentuan :

- a. SOP penanganan kebakaran dan pencemaran harus tersedia diatas kapal
- b. Alat pemadam kebakaran dan perlengkapan anggota pemadam kebakaran (Fireman's Outfit), serta alat-alat pencemaran penanggulangan harus stand by dan siap digunakan
- c. Bak / Tong penampungan harus tersedia disetiap sambungan / flens dan lobang penampungan / Drains hole harus ditutup rapat supaya tidak terjadi kebocoran
- d. Bendera isyarat (merah) harus dikabarkan pada siang hari, dan lampu navigasi warna merah harus dinyalakan pada malam hari
- e. Dilarang mengadakan kegiatan dengan apa terbuka, dan penggunaan alat / sarana yang berindikasi sebagai pemicu timbulnya api (Penggunaan Blitz Camera dan HandPhone)
- f. Lampu jalan / lampu penerangan keliling harus terpasang dan bekerja baik sesuai fungsinya
- g. Pada saat kegiatan pengisian BBM, kapal yang diisi tidak melakukan kegiatan Bongkar / Muat

1 of 2

Firefox <https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/document/bunker/cet...>

h. Surat Ijin Usaha Pengisian BBM di Pelabuhan DUMAI, surat permintaan BBM dari pihak Kapal
 i. (Bunker Request Form), Faktur Jual Beli, Resi Pembayaran dan Dokumen - dokumen lainnya tentang legalitas pendistribusian BBM sesuai dengan peraturan yang berlaku, harus tersedia di atas kapal
 j. Kualitas dan kuantitas / jumlah BBM yang didistribusikan menjadi tanggungan jawab perusahaan
 k. Tidak menimbulkan pencemaran lingkungan
 l. Segala resiko akibat kejadian diatas menjadi tanggungan perusahaan



DIKELUARKAN : DUMAI
 PADA TANGGAL : 15 JUN 2023
 A.N. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
 KELAS I DUMAI
 KEPALA BIDANG KESELAMATAN BERLAYAR PENJAGAAN DAN
 PATROLI

LAMPIRAN 6

CONTOH PERSETUJUAN BUNKER

PT Pertamina International Shipping



BUNKER SUPPLY
TO
LPGC PRIMA LAUTAN II
MARINE Region I
TELEGRAM/TELEX BSP/008/V2899/05/2023

Dari

Manager Operation Services PT. PIS

ARSIP

Telah Disetujui : 15/05/2023

Kepada:			
MARINE Region I STS Bunker Dumai & JASA BUNKER HANDLING Region I STS Bunker Dumai			
Fuel Terminal Manager / Manager Refinery Planning & Optimization Region I STS Bunker Dumai			
NAHKODA / MASTER OF LPGC PRIMA LAUTAN II			
Perihal		APPROVAL BUNKER / BUNKER APPROVAL OF LPGC PRIMA LAUTAN II	
REF PERMINTAAN BUNKER LPGC PRIMA LAUTAN II No. BSP/008/V2899/05/2023 TANGGAL 15/05/2023, Setuju disupply bunker sebagai berikut :			
LSFO 180	200.00 KL	ROB LSFO 180	180.00MT
MDF	100.00 KL	ROB MDF	60.00MT
Pembelian via R&P			
<ul style="list-style-type: none"> - APABILA SUPPLY MENGGUNAKAN JASA BUNKER HANDLING, MAKA TELEX INI BERLAKU SEBAGAI SURAT PERINTAH KERJA SEBAGAI DASAR PERINTAH KERJA PELAYANAN BUNKER HANDLING MELALUI ARMADA TRANSPORTIR/STS BUNKER SERVICE/AGENT - SUPLAI BUNKER SECARA SIMULTAN DENGAN CARGO OPERATIONS - SEBELUM BUNKERING AMBIL RETURN SAMPLE BUNKER DI TANGKI KAPAL DAN DI TANGKI DARAT - SESUDAH BUNKERING SOUNDING DAN HITUNG DENGAN PIHAK TERKAIT / PIHAK KAPAL - MEMBEBAKANKAN BUNKER PADA COST CENTER V0250110 & COST ELEMENT 6001011151 - MENGIRIMKAN RECEIPT BUNKER DAN FAKTUR BON PENYERAHAN BUNKER KE Manager Operation Services PT PIS DI ALAMAT EMAIL boc@pertamina.com PADA KESEMPATAN PERTAMA - PENGISIAN DAN UPLOAD DOKUMEN KEGIATAN BUNKER DI APLIKASI IPMAN DENGAN ALAMAT https://apps.pertamina.com/ipmanv2/ - HARAP PEMERIKSAAN BUNKERING INI DILAKSANAKAN OLEH MARINE, BUNKER OFFICER, DAN SURVEYOR YANG DITUNJUK UNTUK PENYUPLAIAN BUNKER VIA TRANSPORTIR SETIAP LOSSES PENERIMAAN BUNKER DI KAPAL (R4) LEBIH DARI 0.2% AKAN DIBEBANKAN KEPADA TRANSPORTIR SAAT MENGAJUKAN PERMINTAAN BUNKER HARAP MENYERTAKAN JUMLAH ROB DAN TANK CAPACITY 			

Manager Operation Services

Ahmad Sofyan

NB : Dokumen ini sah walaupun tanpa tanda tangan.

LAMPIRAN 7

TANKER TIME SHEET MT. GLOBAL TOP

PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING
FLEET MANAGEMENT DIRECTORATE
SUBHOLDING SHIPPING CO.
MT. KARMILA / P.58



TANKER TIME SHEET

Vessel Name : MT. Karmila / P.58
Flag : INDONESIA
Master : Capt. Abd Azis Nasuto
GRT : 4.731 T
DWT : 6.500 T

Port of : STS MT. GLOBAL TOP
Date : 15 June 2023
Voyage No. : 07/D15/Bunker Store/P.58/VI/2023
Last Port : STS MT PASAMAN
B/L No. :

Next Port : STS Dumai
ETA :

	Draft on	Fwd	Mean	Aft	
Arrival	2,40	3,50	4,60	Mtr	
Departure	2,30	3,10	3,90	Mtr	

STATEMENT OF ACTIVITY	DATE	TIME	TOTAL		REMARKS
			PART	TIME	
Actual Time Arrived	19-Apr-2023	19:42			BEFORE DISCHARGE
Anchor at Outer Anchorage	-	-	B		15 June 2023
Pilot On Board (Sea Pilot)	-	-			15:00 LT : BCC & Surveyor on board.
Anchor Up	-	-			15:06 - 15:12 LT : Key Meetings pre-transfer cargo.
Anchor at Inner Anchorage	11-Jun-2023	08:18	A		15:12 - 15:42 LT : Ullaging/Tanks inspection.
Pilot On Board (Harbour Pilot)	15-Jun-2023	12:48			15:42 - 16:00 LT : Calculation completed.
Pilot Away (Harbour Pilot)	15-Jun-2023	13:48			AFTER DISCHARGE
Anchor Up	15-Jun-2023	12:54	B		15 June 2023
NOR Tendered	10-Jun-2023	23:54			22:30 - 23:00 LT : Ullaging/Tanks inspection.
NOR Accepted	15-Jun-2023	16:00			23:00 - 23:12 LT : Calculation completed.
First Line	15-Jun-2023	13:30	A		BERTHING UNBERTHING
All Made Fasted	15-Jun-2023	13:42			TUG FWD ON / OFF TUG FWD ON / OFF
C.H. / L.A. Connected LSMFO	15-Jun-2023	16:00	C		15-Jun-23 : 12:50 - 13:48
Commenced Discharge LSMFO	15-Jun-2023	17:24			TUG AFT ON / OFF TUG AFT ON OFF
Stopped temporarily by Recvd Ship	-	-			15-Jun-23 : 13:15 - 13:48
Resume Discharge	-	-			DISCHARGE RATE
Completed Discharge LSMFO	15-Jun-2023	22:24	A		Rcvd. ship : 130 KL/hr, Pres: 2,5 kg/cm ²
C.H. / L.A. Disconnected LSMFO	15-Jun-2023	23:30	/		Disch. Ship : 250 KL/hr, Pres: 3,0 kg/cm ²
C.H. / L.A. Connected			C		AGREEMENT
Commenced Discharge					Max. rate : 130 KL/hr, Pres: 2,5 kg/cm ²
Stopped temporarily Disch by Shore					ACTUAL DISCHARGE RATE
Resume Discharge					LSMFO : 137 KL/hr, Pres: 2,5 kg/cm ²
Completed Discharge					
C.H. / L.A. Disconnected					
Commenced Ballasting			B		ROB Bunker (Metric Ton)
Completed Ballasting					
Cargo Document on Board	15-Jun-2023	23:54			
Pilot On Board (Harbour Pilot)	-	-	A		Grade Arrv. Repl. Dept.
Cast off	-	-			MDO 126,712 125,956
Anchor at Inner Anchorage	-	-			HSD - -
					FW 127 122

LSMFO	SFAD	SFBD	SFAD'	FIG. DISCH	A / R	R2 (%)	R3 (%)
KL Obs	1.427,108	1.427,842	741,761	686,081	685,716	0,051	-0,053
KL 15°C	1.403,675	1.404,397	729,581	674,816	675,846	0,051	0,153
Bbls 60°F	8.831,924	8.836,467	4.590,524	4.245,943	4.252,406	0,051	0,152
LONGTON	1.268,079	1.268,732	659,105	609,627	610,998	0,051	0,225
METRICTON	1.288,431	1.289,095	669,685	619,410	620,805	0,052	0,225

MDF	SFAD	SFBD	SFAD'	FIG. DISCH	A / R	R2 (%)	R3 (%)
KL Obs							
KL 15°C							
Bbls 60°F							
LONGTON							
METRICTON							

Terminal Representative
Bunker Control & Claim

M. Fadli Akbar



Achmad Kusriyadi

MT. Karmila / P.58
Master



Capt. Abd Azis Nasuto

LAMPIRAN 8

TANKER TIME SHEET MT. SUCCESS PEGASUS XXXVI

PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING
FLEET MANAGEMENT DIRECTORATE
SUBHOLDING SHIPPING CO.
MT. KARMILA / P.58



TANKER TIME SHEET

Vessel Name : MT. Karmila / P.58 Port of : STS MT. SUCCESS PEGASUS XXXVI Next Port : STS Dumai
Flag : INDONESIA Date : 16 June 2023 ETA :
Master : Capt. Abd Azis Nasuto Voyage No. : 07/D16/Bunker StoreP.58/VI/2023
GRT : 4,731 T Last Port : STS MT. GLOBAL TOP
DWT : 6,500 T B/L No. :

Draft on	Fwd	Mean	Aft
Arrival	2,30	3,10	3,90
Departure	2,25	3,20	4,15

STATEMENT OF ACTIVITY	DATE	TIME	TOTAL		REMARKS
			PART	TIME	
Actual Time Arrived	19-Apr-2023	19:42	B		BEFORE DISCHARGE
Anchor at Outer Anchorage	-	-			16 June 2023
Pilot On Board (Sea Pilot)	-	-			09:00 LT : BCC & Surveyor on board.
Anchor Up	-	-			09:06 - 09:12 LT : Key Meetings pre-transfer cargo.
Anchor at Inner Anchorage	11-Jun-2023	08:18	A		09:12 - 09:30 LT : Ullaging/Tanks inspection.
Pilot On Board (Harbour Pilot)	16-Jun-2023	07:54			09:30 - 09:42 LT : Calculation completed.
Pilot Away (Harbour Pilot)	16-Jun-2023	08:48			AFTER DISCHARGE
Anchor Up	-	-			16 June 2023
NOR Tendered	15-Jun-2023	23:30	B		16:12 - 16:30 LT : Ullaging/Tanks inspection.
NOR Accepted	16-Jun-2023	10:00			16:30 - 16:42 LT : Calculation completed.
First Line	16-Jun-2023	08:30	A		BERTHING
All Made Fasted	16-Jun-2023	08:42			TUG FWD ON / OFF
					16-Jun-23 : 07:58 - 08:48
C.H. / L.A. Connected	LSMFO	16-Jun-2023	10:00	C	TUG AFT ON / OFF
Commenced Discharge	LSMFO	16-Jun-2023	11:42		16-Jun-23 : 08:00 - 08:45
Stopped temporarily by Recvd Ship	-	-			DISCHARGE RATE
Resume Discharge	-	-			Rcvd. ship : 130 KL/hr, Pres: 2,5 kg/cm ²
Completed Discharge	LSMFO	16-Jun-2023	13:42		Disch. Ship : 250 KL/hr, Pres: 3,0 kg/cm ²
C.H. / L.A. Disconnected	LSMFO	16-Jun-2023	17:30	A / C	AGREEMENT
C.H. / L.A. Connected	MDF	16-Jun-2023	10:12		Max. rate : 130 KL/hr, Pres: 2,5 kg/cm ²
Commenced Discharge	MDF	16-Jun-2023	14:12		
Stopped temporarily Disch by Shore	-	-			ACTUAL DISCHARGE RATE
Resume Discharge	-	-			LSMFO : 143 KL/hr, Pres: 2,5 kg/cm ²
Completed Discharge	MDF	16-Jun-2023	15:18		MDF : 77 KL/hr, Pres: 2,5 kg/cm ²
C.H. / L.A. Disconnected	MDF	16-Jun-2023	17:42		
Commenced Ballasting		16-Jun-2023	12:00	B	
Completed Ballasting		16-Jun-2023	13:30		ROB Bunker (Metric Ton)
Cargo Document on Board		16-Jun-2023	19:30		Grade Arrv. Repl. Dept.
Pilot On Board (Harbour Pilot)	-	-		A	MDO 125,408 124,913
Cast off	-	-			HSD -
Anchor at Inner Anchorage	-	-			FW 120 115

LSMFO	S F A D	S F B D	S F A D'	FIG. DISCH	A / R	R2 (%)	R3 (%)
KL Obs	741,761	742,159	456,972	285,187	285,002	0,054	-0,065
KL 15°C	729,581	729,972	449,469	280,503	280,573	0,054	0,025
Bbls 60°F	4,590,524	4,592,984	2,828,059	1,764,925	1,765,358	0,054	0,025
LONGTON	659,105	659,458	406,049	253,409	251,731	0,054	-0,662
METRICTON	669,685	670,043	412,566	257,477	255,771	0,053	-0,663

MDF	S F A D	S F B D	S F A D'	FIG. DISCH	A / R	R2 (%)	R3 (%)
KL Obs	436,982	436,687	352,434	84,253	83,894	-0,068	-0,426
KL 15°C	431,433	431,142	347,959	83,183	83,045	-0,067	-0,166
Bbls 60°F	2,715,008	2,713,177	2,189,706	523,471	522,609	-0,067	-0,165
LONGTON	362,619	362,375	292,459	69,916	69,760	-0,067	-0,223
METRICTON	368,439	368,191	297,153	71,038	70,880	-0,067	-0,222

Terminal Representative
Bunker Control & Claim

M. Fadli Akbar

Integrated Services Cargo Surveyor

Laboratory & Inspection

Achmad Kusriyadi

MT. Karmila / P.58
Master



Capt. Abd Azis Nasuto

LAMPIRAN 11

VESSEL EXPERIENCE MT. KARMILA BULAN JULI

Form : D23 Version:01.21	PT. PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING Fleet Management Directorate	
VESSEL EXPERIENCE - R3 (ACTUAL RECEIPT)		

Vessel Name : MT. KARMILA / P.58
Month Of : JULY 2023

No	Voyage	STS. WITH.	Grade	SFAD (Bbls)	SFBD (Bbls)	FIG.DISCH. (Bbls)	AR (Bbls)	Difference R2 %	R2 %	Difference R3 %	R3 %
1	0801000001	GAS EVA	MDF	1.864,818	1.863,723	296,149	295,746	-1,095	-0,059	-0,403	-0,136
2	0801000002	PANGALENGAN	LSMFO	18.244,372	18.239,527	1.902,745	1.900,736	-4,845	-0,027	-2,009	-0,106
3	0801000003	PANGALENGAN	MDF	1.567,574	1.567,423	337,431	337,632	-0,151	-0,010	0,201	0,060
4	0801000004	INTERNAL BUNKER	MDF	1.229,992	1.229,589	399,441	399,345	-0,403	-0,033	-0,096	-0,024
5	0801000005	PRIMA LAUTAN II	LSMFO	16.336,782	16.327,899	1.900,009	1.898,812	-8,883	-0,054	-1,197	-0,063
6	0801000006	TENDER HARMONY	LSMFO	14.427,890	14.429,129	1.887,066	1.883,895	1,239	0,009	-3,171	-0,168
7	0801000007	VERSEAS PETROM	LSMFO	12.542,063	12.543,763	2.452,980	2.450,058	1,700	0,014	-2,922	-0,119
8	0801000008	DEEP BLUE	LSMFO	10.090,783	10.084,880	3.095,443	3.090,222	-5,903	-0,058	-5,221	-0,169
9	0801000009	DOUBLE SEVEN	LSMFO	6.989,437	6.985,315	1.857,938	1.856,230	-4,122	-0,059	-1,708	-0,092
10	0801000010	GAS EVA	LSMFO	5.127,377	5.124,575	629,664	629,309	-2,802	-0,055	-0,355	-0,056
11	0801000011	MAKASSA PANGKAJENE	LSMFO	4.494,911	4.492,532	1.502,995	1.500,639	-2,379	-0,053	-2,156	-0,144
12	0801000012	MAKASSA PANGKAJENE	MDF	2.394,904	2.393,537	460,377	459,937	-1,367	-0,057	-0,440	-0,096
13	0801000013	GRIYA CIBERON	LSMFO	2.989,537	2.990,424	1.914,214	1.914,668	0,887	0,030	0,654	0,034
14	0801000014	PEMATANG	LSMFO	1.076,210	1.075,869	638,367	637,788	-0,341	-0,032	-0,599	-0,094
							AVERAGE				-0,084

Acknowledge by
Master,



Capt. Abd. Azis Nasuto
Np : 12395191

Dumai, 31 July 2023
Chief Officer,



Haris Suratman
Np : 12395964

LAMPIRAN 12

COQ LSMFO MT. KARMILA

CERTIFICATE OF QUALITY



Report No : 9656/KPI46240/COQ/2023-S2
 Product : MFO LOW SULPHUR 180 CST Loading Order No. : 0208/KPI46132/LO/VI/2023-S2
 Vessel : MT. KARMILA Date : June 20, 2023
 Shore Tank : F - 8 Analisis No : 2525/P-T/2023
 Port of Destination : Bunker PT Pertamina International Shipping (PIS)

Properties	Units	Limits *)	Methods	Results
				Shore Tank
				F - 8
Density at 15 °C	kg/m ³	Max 991	ASTM D 1298	918.7
Kinematic Viscosity at 50 °C	mm ² /s	Max 180	ASTM D 445	47.83
Sulfur Content	%m/m	Max 0.5	ASTM D 4294	0.27
Pour Point	°C	Max 30	ASTM D 97	30
Flash Point PMCC	°C	Min 60	ASTM D 93	64
Total Acid Number	mg KOH/g	Max 2.5	ASTM D 664	0.31
C C R	%m/m	Max 18	ASTM D 189	7.2
Ash Content	%m/m	Max 0.10	ASTM D 462	0.05
Sediment by Extraction	%m/m	Max 0.10	ASTM D 473	0.09
Water Content	% v/v	Max 0.50	ASTM D 95	0.20
Vanadium (V)	mg/Kg	Max 350	IP 501	0.8
Aluminium Silicon	mg/Kg	Max 80	ASTM D 5184	38.00
Used Lubricating Oil	Calcium	mg/Kg	IP 501	8.70
	Zinc	mg/Kg		0.40
	ULO	-	Free From ULO	Free From ULO
Sampling Method			ASTM D 4057	
Date of Sampling				Jun 19, 2023

Remarks :

- This report relates only to the sample to be tested and does not guarantee the bulk of the material to be of equal quality
- *) Refer to SK Dirjen Migas No. 0179/K/10/DJM.S/2019 (10 September 2019)
- Refinery do not inject any Used Lubricating Oil (ULO) in MFO Low Sulfur

Plaju, June 21, 2023

Act. Shift Supervisor BBM

Rudi Maulana

Laboratory - Refinery Unit III Plaju
 Jalan Beringin No.1 Kotak Pos No.1 Plaju
 Palembang-Sumatera Selatan-Indonesia
 T (0711) 598805
 F (0711) 596056
 www.pertamina.com

Dokumen ini dinyatakan sah walaupun tanpa tanda tangan pejabatnya, dicetak dari Laboratory Information Management System PT. Kilang Pertamina Internasional
 Page 1 of 1

LAMPIRAN 13
COQ MDF MT. KARMILA

CERTIFICATE OF QUALITY



Product : Marine Diesel Fuel (MDF) Report No : COQ-0614/E12240/2022-S2
 Vessel : MT. KARMILA Order No : 0295/E12132/LO/IX/2022-S2
 Shore Tank : TK-230 Date of Loading : September 07, 2022
 Port of Destination : PT. Pertamina International Shipping (PIS)

No	Properties	Units	Limits (a)	Methods	Results
					Shore Tank TK-230
1	Density at 15°C	kg/m ³	850 - 900	ASTM D 1298	856.1
2	Viscosity Kinematic at 40°C	mm ² /s	3.5 - 11	ASTM D 445	5.030
3	Flash Point PMCC	°C	Min 63	ASTM D 83	105
4	Pour Point	°C	Max 18	ASTM D 97	15
5	Micro Carbon Residue	%m/m	Max 0.5	ASTM D 4530	0.33
6	Ash Content	%m/m	Max 0.02	ASTM D 482	0.01
7	Sediment by Extraction	%m/m	Max 0.02	ASTM D 473	0.02
8	Water Content	% v/v	Max 0.25	ASTM D 95	0.1
9	Calculated Cetane Index *) CCI	-	35 - 45	ASTM D 4737	>35.0
10	Sulfur Content	%m/m	Max 1.5	ASTM D 4294	0.300
11	Vanadium Content	ppm	Max 100	AAS	1.36
12	Aluminium+Silicon	mg/Kg	Max 25	AAS	22.10
13	Color ASTM	ASTM No.	Min 6.0	ASTM D 1500	8.0
Sampling Method				ASTM D 4057	
Date of Sampling					August 28, 2022

Remarks :

a) Refer to SK Dir Jen Migas No. 0139.K/10/DJM.S/2019 (19 Juni 2019).

Customer: PT. Pertamina International Shipping (PIS)

Notes: *) Non Accreditation Scope

This report is valid for tested sample only.

This report may not be reproduced or copied separately without legal permission Laboratory RU II Dumai PT. Kilang Pertamina Internasional

Dumai, September 07, 2022

Act. Shift Supervisor Stream Product & Distribution

M. Yusrinsyah

Distribution :

1. Port of Destination (2), one copy via Nakhoda
2. Finance Business Support
3. Supply Chain Optimization
4. Marine
5. Oil Movement
6. Laboratory (file)

Laboratory - Engineering & Development Dumai
 Jalan Putri Tujuh Dumai 28813 - Riau Indonesia
 Phone : (0785) 31244, Fax. (0785) 31532
 pcc@pertamina.com

LAMPIRAN 14

TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN RESPONDEN 1



Annex Building 2nd Floor
Jl. Yos Sudarso 32-34
Jakarta 14320
Tlp: + 62 21 4301086 Ext. 8392

Responden 1

Nama : Capt. Abd. Azis Nasuto

Jabatan : Nakhoda

Tempat : MT. Karmila

Tanggal : 20 Juli 2023

Hasil Wawancara

Cadet : Selamat pagi Capt. Izin untuk mengajukan beberapa pertanyaan mengenai kegiatan *ship to ship* yang selama ini MT. Karmila lakukan.

Responden : Pagi dek Arul, Oh ya silakan.

Cadet : MT. Karmila bisa melakukan kegiatan STS ini ketika sudah mendapat persetujuan atau bagaimana capt?

Responden : Jadi begini dek Arul, sebelum kegiatan STS tentunya saya selaku perwakilan dari perusahaan akan mendapat pesan dari *whatsapp* ataupun dari *email*. Kalau yang di *email* itu seperti *telex* dari *Manager Operation Service*.

Cadet : Siap Capt. Untuk masalah yang selama ini di hadapi ketika STS apa saja Capt? Apakah yang berkaitan dengan *rest hour* Capt?

Responden : Tentunya ada dek, seringnya STS dadakan juga bisa buat *rest hour crew* kapal jadi tidak efektif. Contohnya waktu ada kapal masuk dan sudah sandar di *Jetty* untuk mengisi muatan, tetapi tidak sekaligus mengisi bahan bakar. Nah itu pasti nanti larinya STS dengan Karmila, nanti di *email* pasti ada notifikasi dadakan untuk STS. Kalau kegiatan dadakan seperti ini kasihan *crew* kapal yang paginya sudah kerja harian dilanjut dengan kegiatan *cargo*. *Crew* Karmila pastinya langsung persiapan untuk STS, kerja harian dihentikan.

Cadet : Siap capt, izin Capt, untuk kegiatan STS ini termasuk dengan *double move* menurut Captain bagaimana?

Responden : Kegiatan *double move* yang dilakukan MT. Karmila memang memakan waktu dan menguras tenaga. Di Karmila sering dilakukan *double move* dek Arul, kamu sendiri pasti merasakan kalau kegiatan *ship to ship* itu membuat tubuh lelah, apalagi ketika kita melakukan *double move*. Seluruh prosedur akan diulang kembali dari awal sampai akhir dan tentunya sampai Karmila berlabuh jangkar kembali.

Cadet : Siap Capt, terima kasih atas jawaban dan waktunya.

Responden : Sama-sama dek Arul.



LAMPIRAN 15

TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN RESPONDEN 2



Annex Building 2nd Floor
Jl. Yos Sudarso 32-34
Jakarta 14320
Tlp: + 62 21 4301088 Ext. 8392

Responden 2

Nama : Haris Suratman
Jabatan : *Chief Officer*
Tempat : MT. Karmila
Tanggal : 20 Juli 2023

Hasil Wawancara

Cadet : Selamat pagi *Chief* Haris, izin untuk mengajukan beberapa pertanyaan mengenai kegiatan STS di MT. Karmila.

Chief Officer : Pagi Rul, Iya silakan tanya saja.

Cadet : Kegiatan STS di MT. Karmila apakah terdapat jadwalnya *Chief*?

Chief Officer : Untuk jadwal kegiatan STS tidak ada jadwal tetapnya Rul. Karena MT. Karmila kapal bunker, jadi kegiatan utamanya yaitu STS.

Cadet : Siap *Chief*, untuk tugas dari Mualim 1 dalam kegiatan STS apa saja *Chief*?

Chief Officer : Tugas dari Mualim 1 tentunya mengatur muatan saat bongkar ataupun muat, memastikan trim kapal, muatan, dan tentunya *crew* dari MT. Karmila dalam keadaan yang baik. Kegiatan bongkar selalu saya awasi dan harus sesuai dengan *stowage plan* yang saya buat. Ketika *cargo operation*, saya juga bertugas untuk menghitung muatan sebelum dan sesudah bongkar, dan tentunya dokumen kargo saya yang mengurus dibantu dengan *cadet deck* yang sedang berdinis jaga.

Cadet : Siap *Chief*, apakah kegiatan tersebut berpengaruh pada *rest hour Chief*?

Chief Officer : Ya tentunya berpengaruh. Apalagi ketika kita melakukan *double move*, seluruh prosedur, perhitungan, dan dokumen yang di kapal yang kita suplai sebelumnya kembali diulang. Saya juga pastinya terlibat dalam kegiatan olah gerak Rul. Saya akan ikut dalam mengkoordinasi kegiatan *mooring operation* ketika sandar ataupun lepas sandar di anjungan.

Cadet : Siap terima kasih atas jawabannya *Chief*.

Chief Officer : Sama-sama Rul.



LAMPIRAN 16

TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN RESPONDEN 3



Annex Building 2nd Floor
Jl. Yos Sudarso 32-34
Jakarta 14320
Tlp: +62 21 4301086 Ext. 8392

Responden 3

Nama : Nur Akbar Daud
Jabatan : *Second Officer*
Tempat : MT. Karmila
Tanggal : 21 Juli 2023

Hasil Wawancara

Cadet : Selamat pagi pak *Second*, izin bertanya mengenai kegiatan STS di Karmila Pak.

Responden : Pagi Rul, iya silakan tanya saja.

Cadet : Siap Pak, untuk permasalahan yang dihadapi selama kegiatan STS di MT. Karmila apakah ada yang berkaitan dengan *rest hour* Pak?

Responden : Untuk kegiatan STS di Karmila seringkali di lakukan jam 08.00 Rul, dan pastinya OHN pukul 06.48. Saat *mooring operation*, saya bertugas di buritan kapal bersama Juru Mudi dan *Deck Cadet*. Nah, kegiatan STS yang sering terjadi pukul 08.00 memotong jam istirahat saya Rul. Karena saya selesai dinas jaga labuh jangkar jam 04.00 dan harus bangun saat OHN. Selesai sandar saya langsung istirahat lagi Rul. Dan bangun nanti jam 12.00 menggantikan Mualim 3. Saat cargo operation, saya dan Mualim 3 berdinis jaga selama 6 jam Rul. Walaupun nanti kegiatan *cargo* sudah selesai, dan kapal akan lepas dari kapal penerima muatan, saya tetap ikut untuk kegiatan *unmooring operation*. Nah intinya saya punya kendala di *rest hour* saat STS jika dilakukan jam pagi.

Cadet : Siap pak *Second*, terima kasih atas jawabanya Pak.

Responden : Sama-sama Rul.



LAMPIRAN 17

TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN RESPONDEN 4



Annex Building 2nd Floor
Jl. Yos Sudarso 32-34
Jakarta 14320
Tlp: + 62 21 4301086 Ext. 8392

Responden 4

Nama : Ronald Quic
Jabatan : *Third Officer*
Tempat : MT. Karmila
Tanggal : 21 Juli 2023

Hasil Wawancara

Cadet : Selamat siang *Third*, izin bertanya mengenai kegiatan STS di Karmila.
Responden : Iya Rul selamat siang, silakan tanya saja.
Cadet : Pembagian dinas jaga saat *cargo operation* bagaimana *Third*? Dan apa saja tugas Mualim 3 sebelum dan sesudah *cargo operation*?
Cadet : Untuk pembagian dinas jaga saat *cargo operation* Mualim 3 dan Mualim 2 saling bergantian Rul, dinas jaganya selama 6 jam. Dan tentunya sebelum *cargo operation*, tentunya kapal kita akan sandar di kapal penerima muatan tersebut. Ketika sandar dan lepas sandar saya mengikuti kegiatan tersebut, saya bertugas di haluan kapal bersama *Boatswain* dan Kelasi. Sebelum kapal sandar dan kapal sudah *standby engine*, dan tentunya Pandu sudah naik di Karmila, tim Haluan kapal akan melakukan proses angkat jangkar. Setelah kapal lepas dari kapal penerima muatan, tim haluan kapal akan mempersiapkan jangkar untuk kapal berlabuh jangkar.
Cadet : Siap *Third*, adakah permasalahan yang menyangkut dengan *rest hour Third*?
Responden : Permasalahan terhadap *rest hour* ketika MT. Karmila melakukan kegiatan *double move* Rul, seluruh kegiatan yang berlangsung di kapal penerima muatan yang pertama akan berulang di kapal penerima muatan selanjutnya.
Cadet : Siap *Third*, terima kasih atas jawabanya.
Responden : Sama-sama Rul.



LAMPIRAN 18

TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN RESPONDEN 5



Annex Building 2nd Floor
Jl. Yos Sudarso 32-34
Jakarta 14320
Tlp: + 62 21 4301068 Ext. 8392

Responden 5

Nama : Moch. Imam Taufik
Jabatan : Boatswain
Tempat : MT. Karmila
Tanggal : 21 Juli 2023

Hasil Wawancara

Cadet : Selamat malam Pak Bos, Izin bertanya mengenai kegiatan STS di MT. Karmila.

Responden : Malam Rul, iya silakan tanya saja.

Cadet : Apa tugas dari *Boatswain* ketika STS berlangsung?

Responden : Tugas saya sebagai *Boatswain* ketika STS yaitu mengikuti seluruh proses dari kapal sebelum sandar, saat kapal *cargo operation*, dan saat kapal lepas sandar. Saya di MT. Karmila juga sebagai *pumpman* yang bertugas membuka dan menutup *valve* yang ada di *pumproom*, bisa *valve cargo oil pump*, ataupun ketika *Chief Officer* meminta untuk mengisi atau membuang *ballast*. Ketika kapal akan sandar, saya mempersiapkan *windlass* di haluan kapal. Dan ketika kapal *cargo operation*, saya juga ikut membantu dalam mengirimkan *cargo hose* dan *reducer*-nya.

Cadet : Siap Pak Bos, untuk kegiatan tersebut adakah yang menyinggung mengenai *rest hour*?

Responden : Ya tentu ada Rul, ketika *cargo operation* berlangsung saya selalu *standby* untuk memantau *pressure* yang ada di *manifold*. Selain itu waktu istirahat saya akan terpotong ketika *cargo operation* selesai, saya harus kembali ke *pump room* untuk menutup semua *valve* yang berkaitan dengan *cargo operation*.

Cadet : Baik Pak Bos, terima kasih atas jawabanya.

Responden : Sama-sama Rul.



LAMPIRAN 19

TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN RESPONDEN 6



Annex Building 2nd Floor
Jl. Yos Sudarso 32-34
Jakarta 14320
Tlp: + 62 21 4301086 Ext. 8392

Responden 6

Nama : Rahman
Jabatan : Juru Mudi
Tempat : MT. Karmila
Tanggal : 21 Juli 2023

Hasil Wawancara

Cadet : Selamat malam Bang, izin bertanya mengenai kegiatan STS yang terjadi di Karmila.

Responden : Malam Rul, Ya tanya saja tidak apa-apa.

Cadet : Izin Bang, tugas dari juru mudi ketika kegiatan STS apa saja Bang?

Responden : Juru Mudi punya tugas untuk mengikuti seluruh kegiatan STS Rul, dari kapal sebelum sandar, kapal melaksanakan bongkar, dan kapal lepas sandar. Waktu kapal akan melaksanakan kegiatan sandar, tentunya menyiapkan tangga pandu di lambung kanan dan menyiapkan tali tambat di buritan. Dan untuk Juru Mudi jaga akan bertugas di anjungan, juru mudi lainnya akan di buritan untuk proses *mooring operation*. Setelah kapal sandar, pastinya juru mudi jaga akan mendapat perintah untuk sounding tanki. Ketika *cargo operation* dimulai, Juru Mudi jaga akan berjaga di *deck* kapal untuk *sounding* tanki yang dibongkar.

Cadet : Untuk jam jaga Juru Mudi dibagi per berapa jam Bang?

Responden : Untuk Juru Mudi kita dibagi tugas per 4 jam Rul, tapi ketika kegiatan *mooring operation* untuk sandar ataupun lepas sandar, kami akan *standby* untuk *mooring operation*.

Cadet : Siap Bang, terima kasih atas jawabannya.

Responden : Sama-sama Rul.



LAMPIRAN 20

TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN RESPONDEN 7



Annex Building 2nd Floor
Jl. Yos Sudarso 32-34
Jakarta 14320
Tlp: + 62 21 4301086 Ext. 8392

Responden 7

Nama : Syam Rahmadi
Jabatan : Kelasi
Tempat : MT. Karmila
Tanggal : 22 Juli 2023

Hasil Wawancara

Cadet : Selamat pagi Pak Syam, izin untuk bertanya mengenai kegiatan STS di MT. Karmila.

Responden : Pagi Mas Arul. Iya silakan tanya saja.

Cadet : Untuk tugas dari Kelasi ketika STS apa saja Pak Syam?

Responden : Tugas dari Kelasi ketika STS antarai lain membantu saat kapal sandar ataupun lepas sandar, kapal mengangkat jangkar dan labuh jangkar, dan juga tentunya *cargo operation*. Waktu kapal sudah sandar dengan kapal penerima muatan, Kelasi jaga akan *sounding* bersama Juru Mudi jaga, Mualim Jaga, *Cadet Deck* jaga, dan *Surveyor*. Untuk Kelasi jaga juga mengecek temperatur muatan Mas.

Cadet : Jam jaga Kelasi jaga berapa jam Pak Syam? Apakah ada permasalahan yang menyangkut *rest hour*?

Responden : Jam jaga Kelasi selama 6 jam Mas saat *cargo operation*. Untuk permasalahan *rest hour* itu terjadi ketika sudah kerja harian namun ada jadwal mendadak untuk STS. Kegiatan *mooring operation* dan labuh jangkar Kelasi akan tetap ikut Mas. Apalagi ketika *double move*, kita akan jaga lagi selama 6 jam. Jadwal STS yang mendadak ini Mas yang membuat jam istirahat berantakan.

Cadet : Siap Pak Syam, terima kasih atas jawabanya.

Responden : Sama-sama Mas Arul.



LAMPIRAN 21

TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN RESPONDEN 8



Annex Building 2nd Floor
Jl. Yos Sudarso 32-34
Jakarta 14320
Tlp: + 62 21 4301086 Ext. 8392

Responden 8

Nama : Achmad Kusriyadi
Jabatan : *Surveyor*
Tempat : MT. Karmila
Tanggal : 27 Juli 2023

Hasil Wawancara

Cadet : Selamat pagi pak, izin bertanya mengenai kegiatan STS yang selama ini Bapak urus di MT. Karmila.

Responden : Pagi Rul, silakan tanya apa saja.

Cadet : Siap Pak, sebagai *Surveyor*, Bapak mempunyai tugas apa saja?

Responden : Sebagai *Surveyor*, saya membantu dalam kegiatan *cargo operation* di MT. Karmila. Saya ikut untuk pengukuran muatan, baik *sounding* maupun cek temperatur. Saya memastikan kalau angka R3 milik MT. Karmila masih dalam angka toleransi. Maka dari itu, saya juga melakukan perhitungan di kapal penerima muatan, dan mendapatkan angka kesepakatan antar dua kapal.

Cadet : Baik Pak, apakah ada kendala pak selama kegiatan tersebut?

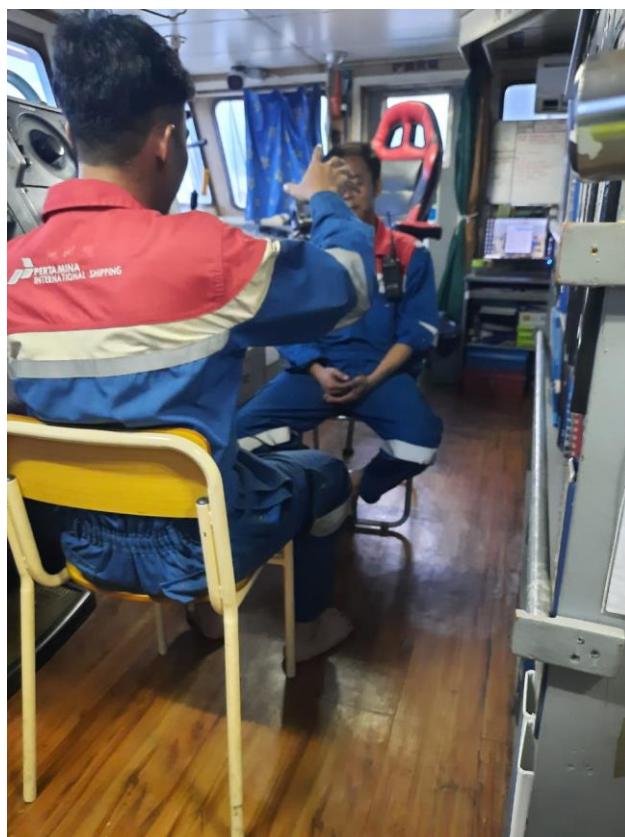
Responden : Ada Rul, ketika masuk dalam perhitungan muatan saya bersama BCC berada di kapal sebelah, nah komunikasi yang menjadi hambatan. Kalau komunikasi susah, maka penyampaian informasi mengenai angka yang diperoleh menjadi terhambat. Sudah menggunakan *whatsapp* yang ditujukan ke *Chief Officer* tetap saja ada kendalanya, yaitu sinyal. Selain itu di kapal sebelah seringkali tidak ada *crew* yang *standby* di radio *channel 09*. Kendala lain yang ada yaitu pembuatan dokumennya Rul, dokumen yang saya buat mengenai kapal MT. Karmila dan kapal penerima muatan. Jika seluruh dokumen sudah lengkap dan ada di MT. Karmila dan kami sudah kembali di MT. Karmila maka kapal sudah bisa lepas. Biasanya BCC akan memberitahu ke agen untuk pemesanan Pandu guna lepas sandar.

Cadet : Siap Pak, terima kasih atas jawabanya.

Responden : Sama-sama Arul.



LAMPIRAN 22
DOKUMENTASI WAWANCARA



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Arul Ichsan Maulana
2. Tempat, Tanggal Lahir : Pati, 11 November 2001
3. NIT : 572011117738
4. Program Studi : Nautika
5. Agama : Islam
6. Alamat : JL.Sadewa Raya No. 25 RT. 04 RW. 10
Desa Kutoharjo, Kecamatan Pati, Kabupaten
Pati, Jawa Tengah
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Suparjo
 - b. Ibu : Pujiwati
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD N 3 Kutoharjo
 - b. SMP : SMP N 3 Pati
 - c. SMA : SMA N 1 Pati
 - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang
9. Praktik Laut
 - a. Kapal : MT. Karmila
 - b. Perusahaan : PT. Pertamina International Shipping
 - c. Alamat Perusahaan : Annex Building 2nd Floor, Jl. Yos Sudarso
32-34 Jakarta 14320
Tlp: + 62 21 4301086 Ext. 8392

