

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Tentang Pengawasan

Menurut Basu Swastha dan Ibnu Sukotjo dalam bukunya “Pengantar Bisnis Modern” (2007:122), pengawasan merupakan fungsi terakhir yang harus dilaksanakan dalam manajemen. Dengan pengawasan dapat diketahui tentang hasil yang telah dicapai. Cara yang dilakukan dalam pengawasan yaitu membandingkan segala sesuatu yang telah dijalankan dengan standar atau rencananya, serta melakukan perbaikan-perbaikan bilamana terjadi penyimpangan. Jadi, dengan pengawasan dapat mengukur seberapa jauh hasil yang telah dicapai sesuai dengan apa yang telah direncanakan. Pengawasan perlu dilakukan pada setiap tahap agar supaya mudah diadakan perbaikan jika terjadi penyimpangan-penyimpangan. Adapun langkah-langkah yang dapat ditempuh dalam pengawasan adalah :

a. Menciptakan standar

Standar merupakan suatu kriteria untuk mengukur hasil pekerjaan yang sudah dilakukan. Standar yang dibuat biasanya didasarkan pada suatu kondisi atau kemampuan kerja yang normal. Bentuk standar ada dua macam bentuk, yaitu standar kuantitatif

(dalam bentuk satuan) dan standar kualitatif (berupa pendapat umum).

b. Membandingkan kegiatan yang dilakukan dengan standar

Langkah ini untuk mengetahui sampai seberapa jauh adanya penyimpangan yang telah terjadi, kecuali langkah kedua ini dapat pula dipakai untuk mengetahui adanya gejala-gejala tentang semakin besarnya penyimpangan yang mungkin terjadi.

c. Melakukan tindakan koreksi

Bertujuan untuk memperbaiki dan menyempurnakan segala kegiatan, kebijaksanaan serta hasil kerja yang tidak sesuai dengan rencana. Urutan kegiatan yang harus dilakukan dalam pengambilan tindakan koreksi ini adalah :

- 1) Menghayati masalah yang dihadapi.
- 2) Mencari kemungkinan untuk mengatasi kesalahan.
- 3) Mengadakan penilaian terhadap berbagai kemungkinan.
- 4) Menentukan cara untuk mengadakan koreksi yang tepat.

d. Syarat-syarat pengawasan yang baik

Untuk menjalankan pengawasan dengan baik, diperlukan beberapa syarat:

- 1) Pengawasan harus mendukung sifat dan kebutuhan kegiatan.
- 2) Pengawasan harus melaporkan setiap penyimpangan.
- 3) Pengawasan harus mempunyai pandangan ke depan.
- 4) Pengawasan harus objektif dan fleksibel.
- 5) Pengawasan harus serasi dengan pola organisasi.
- 6) Pengawasan harus ekonomis.
- 7) Pengawasan harus mudah dimengerti.
- 8) Pengawasan harus dengan perbaikan.

2. Teori bongkar muat

a. Sebelum pemuatan

Menurut Capt.Istopo dalam bukunya yang berjudul “*Kapal dan Muatannya*”Jika di dibandingkan dengan kapal jenis lain persiapannya hampir sama, misalnya mengenai ruang matannya harus di sesuaikan dengan komoditi atau jenis minyak yang akan di muat, rencana pemuatannya (*tentative stowage plan*), ”*Notice of Readiness*” (contoh ada di Lampiran 3), dan lain lainnya. Tetapi bagi tanker maka sebelum pemuatan ada hal hal khusus yang harus di perhatikan,terutama di tinjau dari segi keselamatan kapalnya. Setiap terminal mempunyai hak untuk menolak, jika factor keselamatannya dianggap tidak memenuhi persyaratannya.

Yang perlu di perhatikan sebelum pengoperasian pemuatannya adalah :

- 1) Periksa dengan seksama semua lubang pembuangan air (*deck scupper*) apakah sudah tertutup rapat atau tidak.
- 2) “*Sea suction*”. Saat memeriksa ruang pompa, periksalah apakah “*sea valve*” dalam posisi tertutup.
- 3) Periksa juga sambungan pada *manifold* apakah sudah benar benar kencang
- 4) Harus memasang bendera BRAVO pada siang hari dan malam menyalakan penerangan merah yang nampak keliling.
- 5) Kerangan-kerangan harus pada posisi *stowage plan*. Maksudnya kerangan mana yang harus di tutup dan mana yang harus di buka, sehingga siap untuk menerima muatan, yang pertama adalah kerangan *manifold drops* dan *cross over*.
- 6) Sekali lagi periksa tanki-tanki yang akan diisi harus benar benar dalam keadaan kering sehingga kapal berhak menerbitkan *dry tank certificate*, dan berhak menerima muatan. Jangan lupa juga menerima *fore peak tank* dan *cofferdam* yang juga harus dalam keadaan kering.
- 7) *P/V Valve* (Lampiran 14) yaitu kerangan yang berhubungan dengan perangan harus dalam posisi terbuka, ada kapal tipe khusus yang kerangan ini selalu tertutup karena waktu menerima muatan di peroleh dari lubang pengukuran *ullage*.

b. Saat pemuatan

Pemuatan tanker umumnya di lakukan dari darat jika dimuat adalah *product oil*. Biasanya tank darat letaknya lebih tinggi sehingga perbedaan tinggi ini akan cukup menimbulkan tekanan di dalam pipa, Tetapi jika muat *crude oil* langsung dari pengeboran lepas pantai maka di pergunakan pompa darat karena tank penimbunannya lebih rendah, namun perlu disadari bahwa saat paling berbahaya pada saat pemuatan dan pembongkaran.

c. Setelah operasi pemuatan

Pada saat akhir pemuatan minyak ke dalam tanki kapal, perwira jaga yang mengukur *ullage* tiap tanki harus dilakukan dngan seksama, jika masing masing *ullage* sudah sesuai maka pemuatan di hentikan, Setelah pompa darat di stop dan kerangan terminal dihentikan maka sambungan selang *manifold* dapat di buka, Langkah selanjutnya :

- 1) Mengukur kembali tiap tanki dan suhu minyaknya, yang di saksikan *surveyor* dan *loading master*.
- 2) Dari tiap tanki di ukur *specific gravity* dengan menggunakan *hydrometer* yang tersedia di kapal (meskipun sudah di beritahukan oleh terminal). Hal ini untuk menghindari terjadinya *sort* pada pihak kapal yang menimbulkan terjadinya *claim*.

- 3) Dari tiap tanki di ambil *sample* atau monster yang di simpan pada botol khusus yang di serahkan kepada *consigne* melalui *surveyor* di pelabuhan
- 4) Mengukur kandungan air dngan menggunakan *waterfinder*.

3. Ketelitian Perhitungan Bongkar Muat

a. Umum

Menurut Capt.Suyono dalam bukunya “*Shipping*” (2001:319), bongkar muat adalah proses pemindahan barang dari satu tempat ke tempat lain yang didukung jasa dan peralatan penunjang bongkar muat itu sendiri di pelabuhan. Berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan No KM 14 tahun 2002 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal, yang dimaksud Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Adapun Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan.

- 1) Ketentuan pelaksanaan bongkar muat di pelabuhan
 - a) PP No 61 Tahun 2009 tentang Pelabuhan.
 - b) PP No 21 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

2) Ruang lingkup pelaksanaan operasi bongkar muat

a) *Steve doring*

Steve doring adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga / tongkang / truk atau memuat barang dari dermaga / tongkang / truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.

b) *Cargo doring*

Cargo doring adalah pekerjaan melepas barang dari tali / jala-jala di dermaga dan mengangkat dari dermaga ke gudang / lapangan penumpukan selanjutnya menyusun di gudang / lapangan penumpukan atau sebaliknya.

c) *Receiving / Delivery*

Receiving / Delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan / tempat penumpukan barang dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang / lapangan penumpukan atau sebaliknya.

3) Pelaksanaan bongkar muat

a) Tenaga kerja bongkar muat

b) Supervisi

4) Sifat Penyusutan

a) Penyusutan (*losses*) yang bersifat fisik dapat kita sebutkan

seperti:

i. Pencurian

ii. Penguapan

iii. Kebocoran tangki

iv. Kebocoran pompa

v. Penimbunan

b) Penyusutan (*losses*) yang bersifat semu dapat kita sebutkan

seperti :

i. Kesalahan menghitung

ii. Kesalahan mengukur level

iii. Kesalahan mengukur suhu

iv. Kesalahan mengukur berat jenis

v. Kesalahan membaca

vi. Akibat aliran pipa yang semakin jauh

vii. Kondisi tangki

viii. Kondisi peralatan ukur

5) Muatan bahan bakar minyak

Menurut Capt.Istopo (1999:5), muatan bahan bakar minyak adalah muatan yang berbentuk cairan yang dimuat secara curah dalam *deep tank* (kapal tanker). Menurut Capt. Arso Martopo (2004:7), muatan bahan bakar minyak adalah muatan hasil minyak baik cair atau gas. Berdasarkan definisi tersebut di atas, menurut penulis muatan bahan bakar minyak adalah muatan yang berbentuk cair atau gas yang dimuat oleh kapal tanker atau tongkang atau sejenisnya dan diangkut dari pelabuhan pengolahan, transit, atau STS (*Ship to Ship*) untuk ke pelabuhan pemasaran atau pelabuhan berikutnya. Jenis-jenis bahan bakar minyak (BBM) yang dipasarkan oleh Pertamina ada 2 (dua) macam antara lain:

a) Bahan Bakar Minyak (BBM).

- i. Avgas
- ii. Avtur
- iii. Pertamina
- iv. Pertamina Plus
- v. Pertamina Dex
- vi. Premium
- vii. Bio Premium
- viii. Minyak Tanah
- ix. Minyak Solar
- x. Bio Solar

b) Non Bahan Bakar Minyak.

i. Pelumas

ii. Elpiji (LPG)

iii. Bahan Bakar Gas (BBG)

iv. Aspal

v. Protelium *Cokes*

vi. SGO (*Special Gasoil*)

vii. Dutrex

viii. SBP (*Special Boiling Point*)

ix. Methanol dan Bahan Kima Pertanian

Menurut Istopo (1999:263), dimana maksud dan tujuan pengukuran dan perhitungan minyak di kapal tanker adalah :

- a) Menghindari kerugian semua pihak terkait akibat selisih yang timbul.
- b) Menghilangkan keraguan jumlah minyak yang diterima / diserahkan.
- c) Meningkatkan kepercayaan dan kerjasama harmonis untuk kemajuan perusahaan.
- d) Memutus peluang atau celah penyimpangan bagi pihak yang tidak bertanggungjawab.

B. Hipotesis Pemikiran

Maraknya pencurian minyak produk milik PT. Pertamina oleh kapal-kapal *charter* swasta membuat PT. Pertamina mengambil langkah tegas akan menindak tegas seluruh oknum yang terlibat, dan memberikan denda berupa klaim kepada pemilik kapal sesuai dengan hilangnya muatan, oleh karena itu penyusutan muatan merupakan masalah yang harus dihindari. Pihak kapal dan pihak darat harus bersinergi untuk mencegah penyusutan muatan yang melebihi toleransi yang ditetapkan oleh PT. Pertamina.

Banyak faktor yang dapat menyebabkan penyusutan muatan, seperti yang sudah dijelaskan dalam sub judul tinjauan pustaka, salah satunya ketidaktepatan dalam alat ukur yang tidak diukur oleh anak buah kapal maupun perwira jaga.

Proses aplikasi peningkatan ketrampilan dan pengetahuan sumber daya manusia khususnya mengenai penanganan muatan untuk mencegah terjadinya penyusutan muatan di kapal MT. Martha Tender tahun 2016 yang melebihi batas toleransi yang telah ditetapkan oleh PT. Pertamina (Persero).

C. Definisi Operasional

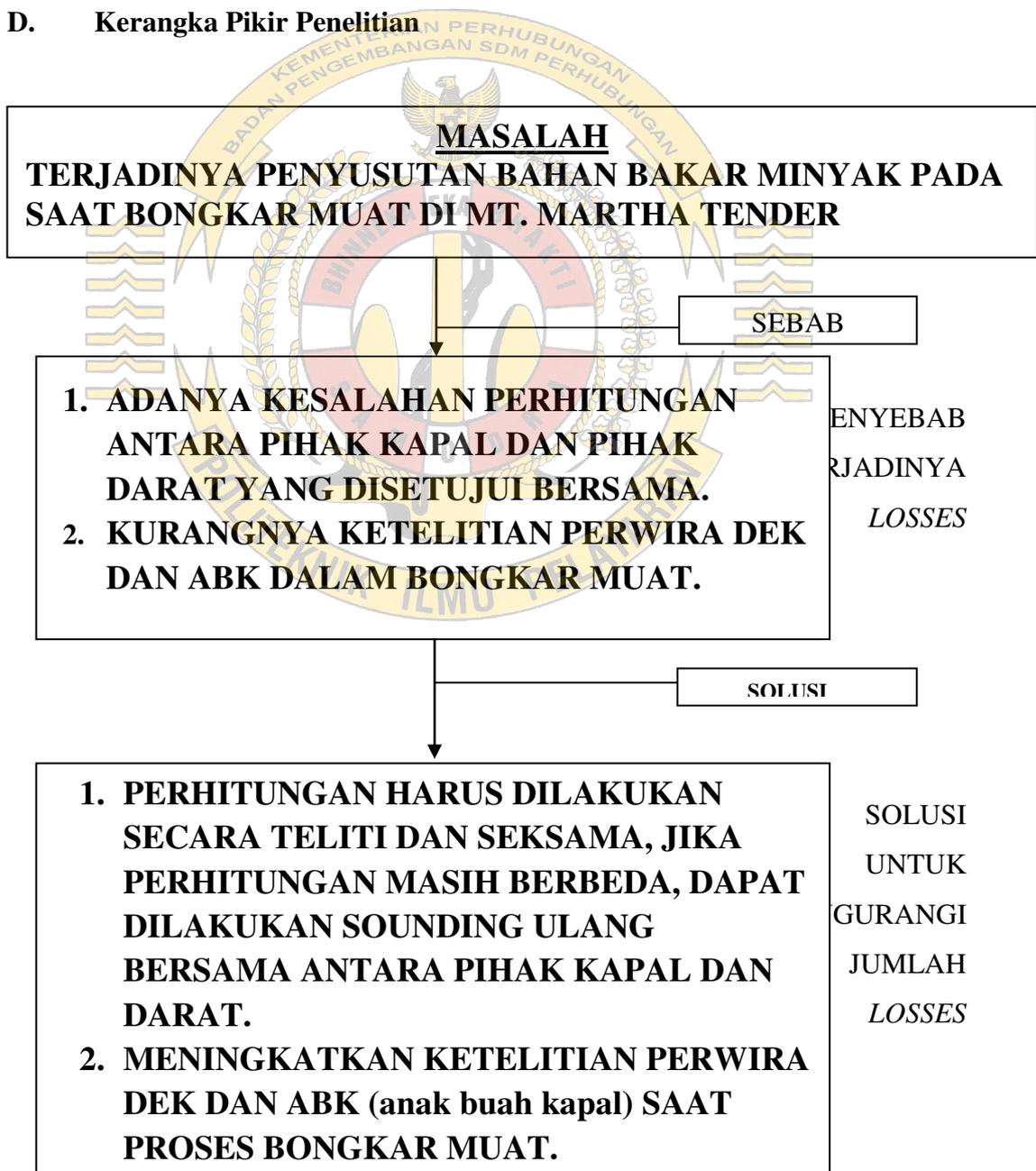
Untuk mempermudah dalam pengertian istilah-istilah yang dipakai dalam penulisan ini, maka penulis melampirkan istilah-istilah sebagai berikut :

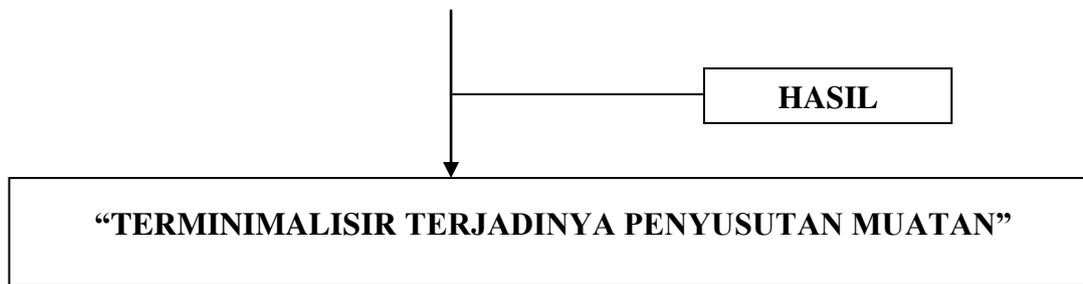
1. *Safety first* : Utamakan keselamatan ; semboyan yang selalu berada pada lingkungan kerja yang beresiko menyebabkan kecelakaan.

2. *Explosive* : Mudah meledak
3. *Ship owner* : Pemilik kapal.
4. *DPA* : Seorang staf senior darat yang ditunjuk oleh perusahaan untuk bertanggung jawab dalam melaksanakan semua ketentuan dari *ISM Code*.
5. *Safety Goggle* : Kacamata yang didesain khusus untuk dikenakan pada saat keadaan tertentu sebagai penunjang keselamatan.
6. *Cargo Sampling* : Pengambilan contoh muatan dalam jumlah tertentu untuk mengetahui kondisi atau kualitas muatan.
7. *Gas free* : Suatu kondisi dimana lingkungan (tanki atau ruangan tertutup) tersebut bebas dari gas sisa muatan.
8. *Hand glove* : Sarung tangan.
9. *Ship's particular* : Data kapal ; informasi mengenai karakteristik kapal.
10. *Cargo owner* : Pemilik muatan.
11. *Cargocompressor* : Suatu permesinan bantu pada kapal gas untuk mengkondensasi *vapour* (uap) muatan menjadi kondensat.
12. *Bosun* : Kepala kerja harian di atas kapal.

13. *Crew (ABK)* : Para pelaut yang bukan nahkoda yang bekerja di atas kapal.
14. *Safety officer* : Seorang perwira di atas kapal sebagai penanggungjawab untuk mengawasi tugas-tugas yang penting.
15. *Gas detector* : Alat pendeteksi gas.
16. *Cargo control room* : Ruang tempat pengaturan operasi muatan.
17. *Density* : Density atau masa jenis adalah perbandingan massa suatu zat dengan volumenya. Setiap kenaikan temperatur juga mempengaruhi massa jenis suatu zat.
18. *MSDS* : *Material Safety Data Sheet*, yaitu dokumen yang di dapat dari pemilik muatan yang berisi informasi muatan yang di angkut sesuai dengan kode IMO.

D. Kerangka Pikir Penelitian





Gambar 2.1

Kerangka Pikir

