

## TRANSKRIP WAWANCARA

### A. DAFTAR RESPONDEN

1. Responden 1: Direktur Operasional PT. Adhya Bahtera *Shipping*
2. Responden 2: Mualim 1 TB. Lily *Star II*
3. Responden 3: *Site* Manajer MVPP. Karpowership Zeynep Sultan
4. Responden 4: Manajer Operasional PT. Adhya Bahtera *Shipping*

### B. HASIL WAWANCARA

Berikut adalah daftar wawancara beserta respondennya:

#### 1. Responden 1

Nama : Dadang Darwis

Jabatan : Direktur Operasional PT. Adhya Bahtera *Shipping*

Tanggal wawancara : Desember 2016

- a. Menurut Bapak sebagai orang yang bertanggung jawab atas kelancaran kegiatan *ship to ship* di *site project* MVPP. Karpowership Zeynep Sultan, Amurang Sulawesi Utara, apakah ada kendala dalam kegiatan tersebut? Apa saja kendala tersebut menurut Bapak?

Jawab: Ada, kendala-kendala tersebut dilaporkan oleh Manajer Operasional kepada saya, mulai dari ABK yang kurang familiarisasi dengan peralatan bongkar, kurangnya pengalaman dan pengetahuan ABK mengenai kegiatan bongkar muat menggunakan metode *ship to ship*, rusaknya *cargo transfer hose* dan bocornya *cargo crane*.

b. Apa saja upaya yang Bapak lakukan untuk mengatasi kendala tersebut?

Jawab: Upaya yang saya lakukan untuk mengatasi kendala tersebut yaitu yang pertama mengenai pengetahuan dan pemahaman *crew*. Pada saat perekrutan *crew* yang akan bekerja di *site project*, mereka harus memiliki kemampuan yang disyaratkan dalam STCW 1978 amandemen Manila 2010. Saat *crew* pertama kali *onboard*, saya mengharuskan kepada *crew* yang baru *onboard* untuk melakukan pengenalan terhadap kapal dan peralatan yang ada di kapal terutama peralatan bongkar muat dan memerintahkan *Site Manajer* untuk memastikan mereka benar-benar paham dengan materi yang disebutkan dalam *familiarization checklist*. Dan setiap bulannya saya membuat program latihan-latihan kepada *crew* mengenai prosedur bongkar muat dan *cargo transfer system safety device*. Kemudian hasil dari latihan tersebut wajib dilaporkan ke kantor pusat di Jakarta. Dan mengenai peralatan bongkar yang tidak dalam keadaan normal. Saya mengkoordinasikannya dengan *Site Manajer* dan *Manajer Operasional* tentang perbaikan peralatan bongkar dan memerintahkan *Site Manajer* agar mengecek dengan rutin peralatan tersebut sesuai dengan *manual book* yang ada di kapal.

c. Apakah Bapak memonitor pelaksanaan kegiatan *ship to ship* tersebut?

Jawab: Ya, walaupun saya tidak terlibat secara langsung dilapangan, akan tetapi saya selalu *standby* dan memantau melalui laporan harian yang dikirim ke kantor pusat oleh *Site Manajer* dan saya rutin mengadakan kunjungan langsung ke *site project*.

## 2. Responden 2

Nama : Susilo Martin

Jabatan : Mualim 1

Tanggal wawancara : September 2016

a. Menurut Mualim 1, bagaimana penanganan proses bongkar muatan MFO 380 Cst secara *ship to ship*?

Jawab: Menurut saya, prosedur bongkar muat sudah terdapat pada *manual book* dan setiap alat-alat bongkar muat sudah terdapat *Standard Operational Procedures (SOP)* yang akan membantu dalam proses bongkar muat. Dan untuk hal-hal yang harus diperhatikan dalam *transfer* muatan secara *ship to ship* sudah ada dalam *Ship to Ship Checklist* yang dibuat sebelum proses penyandaran. Setelah proses penyandaran selesai, kita menyambungkan antara *manifold* kapal kita dengan kapal lain menggunakan *cargo transfer hose*, kita harus melakukan tahap yang dinamakan *leak test*. Hal ini dilakukan untuk mengecek adanya kebocoran atau

tidak di sambungan *manifold* dengan *cargo hose*. Selanjutnya kita masuk ke tahap persiapan peralatan bongkar untuk mentransfer muatan. Saat semua sudah siap *crew* yang bertugas berada di posisi masing-masing (*CCR*, tangki dan *manifold*).

b. Apakah Mualim 1 memiliki pengalaman melaksanakan kegiatan *ship to ship*?

Jawab: Ya, saya sebelum bekerja di *site project* , saya pernah bergabung di beberapa kapal yang dalam kegiatannya melaksanakan bongkar muat secara *ship to ship*.

c. Apakah ada kendala dalam penanganan pembongkaran muatan tersebut? Apa saja kendala tersebut?

Jawab: Ya ada, kendala-kendala tersebut saya bagi menjadi 3 faktor, yaitu:

1). Faktor Sumber Daya Manusia

a). Tidak semua *crew* memahami prosedur bongkar muat *ship to ship* yang sesuai standar. Meskipun sebagian besar proses bongkar muatan sama, namun ada beberapa yang berbeda.

b). Kurangnya pengenalan kapal, sehingga menyulitkan saya untuk memberikan perintah saat penanganan pembongkaran muatan.

c). Kurangnya pengawasan dan koordinasi antara perwira jaga terhadap ABK yang berdinamis jaga di dek saat proses penanganan bongkar muatan. Muallim jaga pada saat proses bongkar muatan kurang melakukan pengawasan dan pengecekan di dek, mereka cenderung mengamati dari anjungan dan hanya melakukan pengecekan pada saat tugas jaga akan berakhir, padahal mereka seharusnya melakukan pengecekan di dek tiap jam. Dan saya

sudah memberitahu saat akan pengecekan ke dek, saya yang akan menggantikan jaganya di anjungan.

d). *Crew* yang tidak disiplin dan mengabaikan faktor keselamatan.

e). Kurangnya koordinasi dengan *shuttle ship* mengenai ketersediaan alat penunjang bongkar muat.

f). Kurangnya koordinasi dengan pihak operasional mengenai jadwal kegiatan operasional. Dan perubahan penjadwalan tidak segera diinfokan kepada pihak *mother ship* dan *shuttle ship*.

2). Faktor peralatan bongkar muat:

a). Kurangnya pengecekan rutin yang saya lakukan terhadap peralatan bongkar muat, mengingat jadwal pembongkaran sangat padat sehingga untuk

pengecekan dilakukan saat tidak ada perintah untuk beroperasi.

b). Terdapat kerusakan di beberapa alat bongkar muat termasuk *cargo hose* dan *cargo crane*.

c). Tertundanya perbaikan rutin terhadap peralatan bongkar muat dikarenakan suplai *spare part* yang tertunda dari perusahaan.

d. Bagaimana langkah yang diambil untuk mengatasi kendala tersebut?

Jawab: Ada beberapa upaya yang sudah dilakukan tentunya dengan koordinasi bersama Nahkoda kemudian melaporkannya kepada *Site Manajer*, seperti:

1) Untuk faktor sumber daya manusia:

a). Saat dilaksanakannya *drill* per bulan saya atas koordinasi dengan Nahkoda menyelipkan adanya latihan-latihan mengenai prosedur bongkar muat dan *cargo transfer system safety device* dimana latihan-latihan ini kami namakan *safety tour*. Dan akan melaksanakan *safety meeting* yang membahas kendala-kendala yang terjadi selama satu bulan tersebut dan apabila *crew* menemukan kegiatan yang tidak sesuai dengan prosedur maka bisa melaporkannya melalui kotak *nearmist* yang akan dibahas saat *safety meeting*. Memberikan pengertian

kepada *crew* tentang bahaya yang ditimbulkan dari tindakan kecerobohan yang terjadi.

b). Seluruh *crew deck* yang melaksanakan dinas jaga saat itu harus mengetahui tipe kapal yang akan menerima muatan sehubungan dengan pengecekan suhu dan temperatur muatan dan tanki mana saja yang di bongkar.

c). Perwira jaga berkoordinasi dengan tugas jaga di dek, agar selalu melakukan *safety patrol* terhadap posisi dan keadaan *fenders*, tali-tali tambat yang menghubungkan kedua kapal, *cargo transfer hose*, area di sekitar *manifol*, keadaan di sekitar kapal mengenai banyaknya perahu nelayan.

d). Saya selaku mualim 1 akan selalu berkoordinasi mengenai peralatan penunjang bongkar muatan seperti ukuran *reducer* yang tersedia di kapal *floating storage* maupun *shuttle ship*.

e). Selalu berkoordinasi dengan pihak operasional mengenai jadwal penyandaran.

2) Untuk faktor peralatan bongkar muat:

a). Pengecekan akan saya lakukan rutin atau jika ada waktu luang tidak ada aktivitas pembongkaran bersama dengan *3<sup>rd</sup> Engineer*.

- f). Saat *cargo transfer hose* rusak, saya langsung melaporkan ke pihak darat agar segera diganti dan diberikan *spare part* dengan menyertakan bukti foto peralatan pembongkaran muatan yang rusak agar segera dikirim.
- e. Bagaimana pengawasan Mualim 1 saat penanganan proses bongkar muatan terhadap dinas jaga di dek, mualim jaga dan kelancaran pembongkaran muatan itu sendiri?

Jawab: Saya melakukan pengawasan dan kontrol langsung dengan cara mendampingi perwira jaga di anjungan saat penanganan proses bongkar muatan berlangsung terutama saat akan memulai bongkar dan saat akan selesai membongkar, karena minimnya pengalaman mereka untuk melaksanakan kegiatan *ship to ship* dan juga saya memerintahkan perwira jaga setiap jam mengontrol keadaan di dek. Selain itu saya juga selalu *standby* radio dan memantau proses bongkar muat.



### 3. Responden 3

Nama : Mr. Nevzet

Jabatan : *Site* Manajer

Tanggal wawancara : September 2016

- a. Menurut *Site* Manajer, bagaimana proses bongkar muatan yang telah terlaksana di *site project* MVPP. Karpowership Zeynep Sultan?

Jawab: Secara umum, proses bongkar muatan MVPP. Karpowership Zeynep Sultan ini sudah berjalan lancar, namun terkadang ada beberapa kendala seperti yang pernah terjadi yaitu rusaknya *cargo transfer hose* dan bocornya *cargo crane* sehingga dapat menghambat jalannya proses bongkar muat.

- b. Dengan adanya kerusakan *cargo transfer hose* dan *cargo crane* tersebut yang menjadi kendala proses bongkar muat, apa yang *Site* Manajer lakukan untuk mengatasi hal tersebut?

Jawab: Saat saya mendapat laporan mengenai adanya *cargo transfer hose* yang rusak, saya segera mengirimkan *cargo transfer hose* pengganti dan juga *spare cargo transfer hose*. Kemudian saat saya mengetahui adanya kebocoran pada *cargo crane*, saya memerintahkan *engineer* di kapal untuk melakukan perbaikan sementara terhadap *cargo crane* tersebut. Setelah itu saya melaporkan ke kantor pusat untuk

meminta mengirimkan *shore assistant* untuk melakukan perbaikan terhadap *cargo crane* tersebut.

#### 4. Responden 4

Nama : *Capt. Paharuddin*

Jabatan : *Manajer Operasional PT. Adhya Bahtera Shipping*

Tanggal wawancara : *Desember 2016*

a. Menurut Bapak, apakah ada kesulitan paling berat yang dihadapi *crew* saat pertama menangani pembongkaran muatan tersebut?

Jawab: Menurut laporan yang saya terima, kesulitan terberat yang dialami oleh *crew* pada saat penanganan bongkar muat seperti ini adalah minimnya sarana belajar dan familiarisasi bagi mereka. Sehingga perlu dibuatkan aturan yang lebih jelas lagi mengenai bagaimana prosedur ketika *crew* baru tiba di *site project*.

b. Perlukah dilakukan latihan-latihan terhadap *crew* dalam hal penanganan bongkar muatan?

Jawab: Sangat perlu, karena agar *crew* dapat mengetahui prosedur yang benar dan paham bahaya-bahaya yang ditimbulkan sehingga dapat menekan sikap ceroboh dari *crew* itu sendiri.