

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**MAKALAH**

**ANALISA TERHADAP KETIDAKEFEKTIFAN  
KEGIATAN BONGKAR MUAT DI KAPAL  
LCT FISHYA 2**

Oleh :  
**IRWAN**  
NIS. 02507 /N-1

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1  
JAKARTA  
2021**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**MAKALAH  
ANALISA TERHADAP KETIDAKEFEKTIFAN  
KEGIATAN BONGKAR MUAT DI KAPAL  
LCT FISHYA 2**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Menyelesaikan Program ANT - I**

**Oleh :  
IRWAN  
NIS. 02507 /N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1  
JAKARTA  
2021**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : IRWAN  
No. Induk Siswa : 02507/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : ANALISA TERHADAP KETIDAKEFEKTIFAN KEGIATAN  
BONGKAR MUAT DI KAPAL LCT FISHYA 2

Jakarta, Agustus 2021

Pembimbing I,

Pembimbing II,

**Capt. Fahmi Umasangadji, S.SiT., M.Si**

Pembina (IV/a)

NIP. 19781213 200502 1 001

**Drs. Warsono, MM**

NIP. 19570407 197903 1 001

Mengetahui  
Kepala Jurusan Nautika

**Capt. Bhima S. Putra, MM.**

Penata (III/c)

NIP. 19730526 200812 1 001

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**  
**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : IRWAN  
No. Induk Siswa : 02507/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : ANALISA TERHADAP KETIDAKEFEKTIFAN KEGIATAN  
BONGKAR MUAT DI KAPAL LCT FISHYA 2

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Agus Widodo, M.M.  
Penata Tk.I (III/d)  
19730402 199808 1 001

Dr. Drs. Bambang Sumali, M.Sc  
Pembina Tk.I (IV/b)  
19601105 198503 1 001

Capt. Fahmi Umasangadji, S.SiT., M.Si  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19781213 200502 1 001

Mengetahui  
Kepala Jurusan Nautika

Capt. Bhima S. Putra, MM.  
Penata (III/c)  
NIP. 19730526 200812 1 001

## **KATA PENGANTAR**

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadiran Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT - I) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

### **“ANALISA TERHADAP KETIDAKEFEKTIFAN KEGIATAN BONGKAR MUAT DI KAPAL LCT FISHYA 2”**

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran ( STIP ) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai Keputusan Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor 233/HK-602/Diklat-98 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010

Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Perwira di atas kapal di tambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku-buku dan literatur. Penulis menyadari bahwa makalah ini jauh dari kesempurnaan Hal ini disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada Ilmu pengetahuan, data-data, buku-buku, materi serta tata bahasa yang penulis miliki.

Dalam kesempatan yang baik ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga disertai dengan doa kepada Allah Tuhan Yang Maha Kuasa untuk semua pihak yang turut membantu hingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada:

1. Yth. Bapak Amiruddin, MM, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Yth. Capt. Bhima S. Putra, MM, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Yth. Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.

4. Yth. Capt. Fahmi Umasangadji, SSiT.,M.Si, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Yth. Drs. Warsono, MM, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pembina STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LIX tahun ajaran 2021 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan Akademis Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta,     September 2021  
Penulis,

IRWAN  
NIS. 02507 /N-1

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH .....</b>	<b>ii</b>
<b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH .....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>vii</b>
 <b>BAB I    PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi .....	2
C. Batasan .....	2
D. Rumusan Masalah .....	2
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	2
F. Metode Penelitian .....	3
G. Waktu dan Tempat Penelitian .....	4
H. Sistematika Penulisan .....	5
 <b>BAB II   LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	7
B. Kerangka Pemikiran .....	20
 <b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	21
B. Analisis Data .....	23
C. Pemecahan Masalah .....	26
 <b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	36
B. Saran .....	36
 <b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>DAFTAR ISTILAH</b>	

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Kapal merupakan sarana transportasi laut yang memegang peranan penting khususnya kapal LCT. Fishya 2 yang beroperasi alur pelayaran Persian Gulf. Dalam pengoprasiannya kapal LCT harus siap setiap saat apabila dibutuhkan demi kelancaran pekerjaan- pekerjaan di pengeboran lepas pantai atau di Pelabuhan yang menerapkan prosedur keselamatan secara tegas.

Seiring perkembangan zaman, kapal LCT mengalami peningkatan sehingga dalam pelaksanaan tugas pengopersian kapal semakin komplek. Kapal LCT memenuhi persyaratan angkutan laut, letak ruangan mesin, kamar anak buah kapal (ABK) dan anjungan navigasi di bagian belakang dan mempunyai *ramp door* di haluan.

Perwira Dek harus memahami system keselamatan dan prosedur kerja yang telah ditetapkan di kapal LCT. Fishya 2. Dalam pengoperasian kapal, diawaki oleh anak buah kapal dari berbagai negara sehingga diperlukan bahasa komunikasi yang baik. Anak buah kapal yang mengoperasikan kapal LCT rata-rata sudah memahami prosedur kerja yang ada di atas kapal karena mereka sudah lama bekerja di berbagai jenis type kapal LCT.

Dalam pengoperasian kapal LCT dibutuhkan 3 (tiga ) orang yang bersiap di *ramp door*, yakni 2 (dua) orang yang bersiap di *winch ramp door* untuk menurunkan *ramp door* apabila kapal LCT tiba di tempat bertambat di pelabuhan atau meninggalkan pelabuhan, sedangkan 1 (satu ) orang yang bersiap di *ramp door* untuk memberi perintah kepada ABK yang bersiaga di atas *winch* kiri dan kanan.

Sebagaimana fakta saat kapal dalam keadaan berlabuh jangkar di Abu Dhabi Anchorage, secara tiba-tiba mendapat perintah dari pihak pencharter, dengan interval waktu satu jam kapal harus sudah siap di dermaga. Sesuai prosedur untuk mempersiapkan mesin dan angkat jangkar diperlukan waktu minimal satu jam.



Oleh karena perintah dari pihak pencharter, maka pihak kapal harus mempersiapkan ruang muat dan sekaligus melakukan olah gerak kapal untuk sandar dengan durasi waktu yang sangat minim, akibatnya mengalami kesulitan dan hambatan saat proses pemuatan dilakukan yang disebabkan oleh kurang siapnya ruang muat dan peralatan penunjang lainnya.

Selain informasi yang mendadak dari pencharter ada hal yang sangat mempengaruhi lancar dan tidaknya pemuatan dan pembongkaran yaitu *ramp door*. *Ramp door* adalah akses untuk muatan dapat dimuat, dan apabila *ramp*. Seperti yang penulis alami kegiatan pemuatan di kapal LCT. FISHYA 2 tidak terencana dikarenakan pencharter memberikan instruksi yang mendadak pada waktu pemuatan juga jenis muatan yang akan dimuat tidak sama dengan daftar muat yang pencharter berikan.

Dari semua yang terlibat dalam kegiatan pengoperasian dan pemuatan harus ada komunikasi antara anak buah kapal dan orang darat, supaya tidak ada kendala pada saat mengadakan pemuatan, maka dalam penyusunan makalah ini penulis memilih judul: **“ANALISA TERHADAP KETIDAKEFEKTIFAN KEGIATAN BONGKAR MUAT DI KAPAL LCT FISHYA 2”**

## **B. IDENTIFIKASI MASALAH**

1. Instruksi pemuatan yang mendadak dari pencarter
2. Kurangnya perawatan pada *wire ramp door*
3. Kurangnya kerjasama antar ABK di atas kapal
4. Kurangnya kedisiplinan dan tanggung Jawab ABK dalam melaksanakan pekerjaan
5. Kesalahan Informasi pada saat Pemuatan

## **C. BATASAN MASALAH**

Sesuai dengan judul yang penulis pilih, maka penulis akan membatasi lingkup bahasan sebagai batasan masalah dalam makalah ini hanya difokuskan pada :

1. Instruksi Pemuatan yang Mendadak Dari pencarter
2. Kurangnya perawatan pada *wire ramp door*

#### **D. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan batasan masalah di atas, untuk memudahkan dalam memahami pembahasan pada bab-bab selanjutnya penulis mengambil rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana mengatasi instruksi pemuatan yang mendadak dari pencarter?
2. Apa penyebab kurangnya perawatan pada *wire ramp door* ?

#### **E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

##### **1. Tujuan Penelitian**

- a. Untuk menganalisis dan memecahkan masalah dan mengatasi penyebab permasalahan, menganalisa pemecahan masalahnya dan mencari solusi pemecahannya guna meningkatkan efektivitas muat bongkar pada kapal LCT. Fishya 2.
- b. Untuk meningkatkan mutu pelaut agar para lulusan pendidikan kepelautan jurusan Nautika mempunyai wawasan dan berkemampuan secara ilmiah dan mencarikan jalan keluar untuk mencari penyelesaiannya yang muncul diatas kapal.

##### **2. Manfaat Penelitian**

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi kepada para perwira kapal yang akan bekerja di atas kapal LCT
- b. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi dunia akademika karena dapat memberikan sumbangan pengetahuan dan referensi bagi segenap akademika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP)
- c. Penelitian ini dapat memberikan informasi kepada manajemen perusahaan untuk pengambilan keputusan dan kebijakan untuk meningkatkan efektivitas muat bongkar pada kapal-kapal LCT yang dimiliki.

#### **F. METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan makalah ini diantaranya yaitu :

## **1. Metode Pendekatan**

Dengan mendapatkan data-data menggunakan metode deskriptif kualitatif yang dikumpulkan berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis langsung di atas kapal. Selain itu penulis juga melakukan studi perpustakaan dengan pengamatan melalui pengamatan data dengan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubungannya dengan penulisan makalah ini yang bisa penulis dapatkan selama pendidikan.

## **2. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam melaksanakan pengumpulan data yang diperlukan sehingga selesainya penulisan makalah ini, digunakan beberapa metode pengumpulan data. Data dan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggung jawabkan data agar dapat diolah dan disajikan menjadi gambaran dan pandangan yang benar. Untuk mengolah data empiris diperlakukan data teoritis yang dapat menjadi tolak ukur oleh karena itu agar data empiris dan data teoritis yang diperlakukan untuk menyusun makalah ini dapat terkumpul peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa :

### **a. Teknik Observasi (Berupa Pengamatan)**

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan efektivitas muat bongkar pada kapal LCT. Fishya 2.

### **b. Studi Dokumentasi**

Studi dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen yang ada di atas kapal. Dokumen yang telah diperoleh kemudian dianalisis, dibandingkan dan dipadukan membentuk satu hasil kajian yang sistimatis.

### **c. Studi Kepustakaan**

Data-data diambil dari buku-buku yang berkaitan dengan judul makalah dan identifikasi masalah yang ada dan literatur-literatur ilmiah dari berbagai sumber internet maupun di perpustakaan STIP.

### **3. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis mengemukakan metode yang akan digunakan dalam menganalisis data untuk mendapatkan data dan menghasilkan kesimpulan yang objektif dan dapat dipertanggung jawabkan, maka dalam hal ini menggunakan teknik non statistika yaitu berupa deskriptif kualitatif.

## **G. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

Dalam sebuah penelitian dibutuhkan waktu dan tempat sebagai obyek penelitian. Adapun waktu dan tempat penelitian dalam makalah ini yaitu :

### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian dilakukan saat penulis bekerja sebagai Master di atas kapal LCT. Fishya 2 sejak tanggal 14 April 2020 sampai dengan 15 Juni 2021.

### **2. Tempat Penelitian**

Penelitian dilakukan di atas LCT. Fishya 2 berbendera Abu Dhabi milik perusahaan AM Marine Transport yang beroperasi di alur pelayaran Persian Gulf.

## **H. SISTEMATIKA PENULISAN**

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Berisikan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penulisan dan sistematika penulisan.

## BAB II LANDASAN TEORI

Berisikan teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

## BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data yang diambil dari lapangan sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal LCT. Fishya 2 Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

## BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Berisikan penutup yang mengemukakan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Untuk dapat menganalisis penyebab dan pemecahan masalah yang dikemukakan pada bab I, maka penulis mengambil dasar teori / pemikiran dari beberapa sumber sebagai berikut:

##### **1. Efektivitas**

Markus Zahnd (2006:200-201) menyatakan bahwa efektivitas dalam melakukan suatu pekerjaan pastilah menjadi tolok ukur dalam keberhasilan pekerja. Kualitas dari suatu pekerjaan juga bisa di nilai dari efektif waktu, proses, kegiatan dan hasil yang di dapatkan dari pekerjaan tersebut.

Efektivitas memiliki arti berhasil atau tepat guna. Kata efektivitas berasal dari kata efektif yang memiliki makna tercapainya suatu keberhasilan sesuai dengan tujuan yang telah di tetapkan sebelumnya. Pengertian efektivitas yaitu merupakan suatu keadaan yang mengandung pengertian mengenai terjadinya suatu efek atau akibat yang dikehendaki. Kata efektif diartikan sebagai terjadinya suatu efek atau akibat yang dikehendaki dalam suatu perbuatan yang dilakukan. Setiap pekerjaan yang efisien yang tentu juga berarti efektif, karena dilihat dari segi tujuan, hasil atau akibat yang dikehendaki dengan perbuatan itu telah tercapai bahkan secara maksimal (mutu dan jumlahnya), sebaliknya dilihat dari segi usaha, maka efek yang diharapkan juga telah tercapai. Setiap pekerjaan yang efektif belum tentu efisien, karena hasil dapat tercapai tetapi mungkin dengan penghamburan pikiran, tenaga, waktu, uang atau benda.

Wujud dari efisiensi dan efektivitas kerja pada umumnya tercermin pada tingkat produktifitas kerja, yaitu adanya hasil yang dicapai sebanding dengan proses-proses kegiatan yang dilakukan. Namun demikian kadang-kadang untuk memperoleh tingkat produktifitas yang memadai, harus mengorbankan banyak

sekali variabel-variabel input, dalam arti bahwa mengeluarkan modal yang besar untuk memperoleh kegiatan usaha dapat dikatakan produktif, namun belum tentu efisien.

Efektivitas yaitu berfokus pada akibatnya, pengaruhnya atau efeknya, sedangkan efisiensi berarti tepat atau sesuai untuk mengerjakan sesuatu dengan tidak membuang-buang waktu, tenaga dan biaya. (Zahnd, 2006:200-201).

Berdasarkan penjelasan di atas, bahwa efektivitas lebih memfokuskan pada akibat atau pengaruh sedangkan efisiensi menekankan pada ketepatan mengenai sumber daya, yaitu mencakup anggaran, waktu, tenaga, alat dan cara supaya dalam pelaksanaannya tepat waktu.

## **2. Bongkar Muat**

### **a. Rencana Pemuatan**

Agar kapal dapat beroperasi secara optimal, maka salah satu hal penting yang perlu diperhatikan adalah tentang perencanaan (*stowage plan*). Hal ini seperti yang diutarakan Capt. Istopo, dalam bukunya yang berjudul Kapal & Muatannya (1999:47) “*Stowage plan* harus dibuat seteliti mungkin, karena bila terjadi suatu klaim dapat dijadikan sebagai bahan bukti yang memberatkan *carrier*. Dalam *stowage plan* juga harus diperhatikan ruangan–ruangan kosong. Agar lebih membantu pelaksanaan pembongkaran, maka disamping *stowage plan*, pihak kapal masih perlu membuat *hatch list* dan *discharging list*. *Hatch list* adalah sebuah daftar barang yang akan dibongkar di tiap pelabuhan bersangkutan”.

Untuk meminimalkan *broken stowage* perencanaan muatan harus sedemikian rupa / baik, terutama jika ada beberapa pelabuhan muat dan bongkar. (Capt. Istopo, M.Mar & Capt. O.S. Karlio, M.Mar 2016 : 5 – 7)

Dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat dipelabuhan dan untuk mencegah tertundanya kapal selama dipelabuhan, pihak perusahaan pelayaran berusaha agar mencapai hasil yang baik, dalam arti selama proses bongkar muat itu berlangsung sampai dengan selesai sesuai dengan jadwal yang dikehendaki maka haruslah sesuatu yang direncanakan sesuai dengan rencana yang dibuat sebelumnya. Rencana proses bongkar muat

dalam satu kali pelayaran (satu voyage) kadang mengalami keterlambatan dalam proses bongkar muat dipelabuhan seperti kurangnya persiapan dari pihak darat dalam pelaksanaan proses bongkar muat.

#### **b. Prinsip-Prinsip Pemuatan**

Pada dasarnya atau pada umumnya prinsip pemuatan adalah sebagai berikut:

##### **1) Melindungi Kapal (*To Protect The Ship*)**

Persoalan yang timbul dalam memenuhi azas ini adalah menciptakan suatu keadaan dan perimbangan pembagian muatan kapal, sehingga kapal tetap aman dan layak laut, stabilitas baik dan kapal tetap dalam keadaan tegak tidak miring.

##### **2) Melindungi Muatan (*To Protect The Cargo*)**

Barang barang yang diterima di kapal secara kuantitas maupun kualitas harus sampai ditempat tujuan dengan selamat (diterima oleh *consigne*) oleh karena itu pada saat memuat, didalam perjalanan maupun pada waktu membongkar haruslah diambil tindakan untuk mencegah kerusakan muatan tersebut.

##### **3) Melaksanakan Pemuatan Secara Cepat, Teratur Dan Sistematis (*To Abtain Rapid Systematic Loading And Discharging*)**

Untuk melaksanakan bongkar muat secara sistematis tidaklah mudah. Salah satu caranya ialah menjaga agar tidak melakukan *stowage* satu jenis muatan yang banyak jumlahnya di dalam satu palka untuk setiap pelabuhan tujuan. Lamanya kapal di suatu pelabuhan tergantung dari jumlah maksimum buruh tiap jamnya dalam palka. Oleh karena itu pekerjaan pembongkaran harus terbagi rata diantaranya semua palka yang ada sesuai pelabuhan tujuan.

##### **4) Melindungi Keselamatan Buruh dan ABK (*Safety Of Crew and Longshoremen*)**



Untuk menjamin keamanan kerja dan keselamatan bagi buruh buruh serta ABK kapal, maka beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam operasi bongkar muat kapal, antara lain :

- 1) Tugas ABK selama pemuatan dan pembongkaran
- 2) Keamanan pada waktu pemuatan dan pembongkaran.
- 3) Peraturan keselamatan kerja.
- 5) Memenuhi Ruang Muatan Sepenuh Mungkin Sesuai Daya Tampungnya (*To Obtain The Maximum Use Of Available Cubic The Ship*)

Untuk memperoleh keuntungan yang semaksimal mungkin maka tiap perusahaan perkapalan menginginkan kapalnya membawa muatan secara maksimal sehingga kapal dapat dimuati penuh pada semua palka. Dengan kata lain penggunaan ruang muat semaksimal mungkin / penataan muatan sedemikian rupa agar *broken stowage* sekecil mungkin. Untuk meminimalkan *broken stowage* perencanaan muatan harus sedemikian rupa dilaksanakan dengan baik, terutama jika ada beberapa pelabuhan muat dan bongkar. (Capt. Istopo, M.Mar & Capt. O.S. Karlio, M.Mar 2016 : 5 – 7)

### 3. Kapal LCT

*Landing Craft Tank* (LCT) merupakan salah satu jenis kapal yang pada awalnya dirancang untuk keperluan militer, mengangkut alat tempur pada masa perang dunia II. Setelah Inggris mengalami kekalahan besar di Dunkrik, Winston Churchill, Perdana Menteri Inggris mengusulkan untuk merancang satu jenis kapal yang bisa mengangkut dan mendaratkan tank sekaligus di pantai-pantai Eropa (Kalabatjaya, 2015) . Kemudian kapal tersebut dikenal dengan nama *Landing Craft Tank* (LCT). Angkatan Laut Amerika Serikat mengembangkan LCT yang kemudian digunakan ketika terjadi perang antara Korea dan Vietnam.

Ada berbagai jenis kapal LCT yang ada saat ini. Jenis kapal LCT yang dibagi berdasarkan besarnya ukuran kapal antara lain adalah :

a. LCT dengan ukuran  $\leq 250$  DWT

Jenis kapal LCT dengan kapasitas maksimal 175 ton dan biasa digunakan di sungai kecil atau perairan dangkal.

b. LCT dengan ukuran 400 -500 DWT

Jenis kapal LCT ini bisa digunakan pada perairan dangkal dan juga jarak pelayaran yang cukup jauh.

c. LCT dengan ukuran 700 – 800 DWT

Jenis kapal LCT yang mampu memuat barang-barang dalam jumlah yang besar.

d. LCT dengan ukuran 1000 – 1200 DWT

Jenis Kapal LCT yang mampu mengangkut hingga 25 alat berat berukuran sedang.

e. LCT dengan ukuran 1500 -2000 DWT

Jenis kapal LCT yang mampu melakukan pelayaran sangat jauh dengan mesin yang menunjang untuk melewati perairan berombang besar.

f. LCT dengan ukuran  $> 2500$  DWT

Jenis kapal LCT dengan ukuran paling besar dengan panjang kapal mencapai 75 meter. Kapal jenis ini mampu mengangkut 40 alat berat ukuran sedang dan besar, dan daya angkut bisa mencapai 1800 ton.

#### **4. *Ramp Door***

**a. Definisi**

Pintu rampa (*ramp door*) adalah pintu yang digunakan sebagai jembatan penghubung antara dermaga dan kapal. Pintu rampa umumnya terletak pada haluan atau buritan kapal, saat merapat di dermaga Pintu rampa akan membuka kebawah. Saat pintu rampa terbuka maka kendaraan dari dermaga bisa masuk ke kapal. Dan pada saat kapal berlayar pintu rampa

akan ditutup. Pintu Rampa harus dibuat dengan beberapa ketentuan sebagai berikut :

- 1) Terbuat dari bahan yang kedap air laut sehingga aman saat digunakan melalui pelayaran laut terbuka.
- 2) Struktur ramp door yang kuat untuk menahan beban kendaraan yang lewat.
- 3) Aerodinamis, yaitu agar saat kapal berlayar bisa memiliki hambatan angin/udara serendah mungkin.

#### **b. Bagian Komponen Pada Ramp Door**

Ramp door terdiri dari beberapa komponen agar dapat berfungsi sebagaimana mestinya:

##### **1) Pintu Rampa**

Pintu rampa merupakan komponen utama dari ramp door itu sendiri yang berfungsi juga sebagai jembatan penghubung antara kapal dan dermaga.

Berdasarkan posisinya, pintu rampa dibagi menjadi beberapa jenis, yaitu:

- a) *Quarter ramp door.*
- b) *Side ramp door.*
- c) *Slewing ramp door.*
- d) *Stern ramp door.*
- e) *Bow ramp door*

##### **2) Wire rope**

*Wire rope* merupakan baja yang dibuat dari pilinan beberapa wire untuk dibentuk menjadi strand dan beberapa strand tersebut dipilin mengelilingi core sehingga terbentuklah *wire rope* .

Berikut kegunaan *wire rope* dalam bidang industri perkapalan:

- a) Pada komponen crane, *wire rope* dapat dioperasikan untuk mengangkat beban.
- b) *Wire rope* dapat dimanfaatkan untuk membuat sling untuk mengangkat barang atau muatan.
- c) Saat kapal bersandar, *wire rope* digunakan untuk mengangkat pintu rampa.
- d) *Wire rope* digunakan pada saat towing dan mooring.
- e) *Wire rope* dapat dimanfaatkan untuk mengikat barang atau lasing.
- f) *Wire rope* dapat dimanfaatkan untuk dredging atau pengerukan.

### 3) Motor Penggerak

Motor penggerak adalah bagian ramp door yang digunakan untuk menggerakkan pintu rampa sehingga dapat menutup atau membuka. Motor penggerak ini dihubungkan dengan wire roop, ketika wire roop digulung maka pintu rampa akan terangkat.

Ada dua jenis motor penggerak yang umum digunakan, yaitu motor listrik AC dan motor sistem hidrolik yang penggunaannya berdasarkan beban muatan yang diterima oleh ramp door

Pemasangan dan perbaikan sistem hidrolik lebih rumit dibandingkan motor listrik AC. Hal ini dikarenakan pada sistem hidrolik terdapat fluida sebagai mekanisme untuk menggerakannya. Tak ayal, sistem hidrolik pada motor penggerak memerlukan perawatan yang ekstra untuk mencegah terjadinya kerusakan

### 4) Rantai

Rantai merupakan komponen penting dari ramp door yang digunakan saat pintu rampa sedang diturunkan. Rantai ini berfungsi untuk mencegah atau menahan ramp door ketika penumpang atau muatan keluar masuk kapal. Rantai ramp door harus memiliki kualitas yang baik dengan kekuatan minimum 27 ton.

### 5) Whinch

Winch sebenarnya merupakan alat yang digunakan untuk menarik rantai jangkar pada saat kapal berlabuh. Namun seiring perkembangannya digunakan pada tambat kapal ataupun tali baja untuk pintu rampa.

Winch ditempatkan di bagian depan atau belakang kapal, adapula yang ditempatkan di kedua sisi samping kamar kemudi. Pada umumnya winch digunakan pada kapal-kapal ikan dan kapal ferry pada skala industri. Winch ini berfungsi untuk menahan tali pada saat operasi towing. Winch ini bekerja dengan menarik pintu rampa menggunakan tenaga penggerak berupa tenaga hidrolik ataupun motor listrik.

## **5. Perawatan**

### **a. Pengertian Perawatan**

Lindley R. Higgs and Keith Mobley (2017:21) menyatakan bahwa perawatan adalah suatu kegiatan yang dilakukan secara berulang-ulang dengan tujuan agar peralatan selalu memiliki kondisi yang sama dengan keadaan awalnya. *Maintenance* atau perawatan juga dilakukan untuk menjaga agar peralatan tetap berada dalam kondisi yang dapat diterima oleh penggunaannya.

Sehwarat dan Narang (2015:33) menyatakan bahwa “pemeliharaan (*maintenance*) adalah sebuah pekerjaan yang dilakukan secara berurutan untuk menjaga atau memperbaiki fasilitas yang ada sehingga sesuai dengan standar fungsional dan kualitas”.

Sedangkan Jusak Johan Handoyo (2015:52-53) menyatakan bahwa perawatan terencana adalah perawatan yang dilakukan secara tetap teratur dan terus menerus pada mesin untuk dioperasikan setiap saat di butuhkan. Perawatan berencana dibagi menjadi dua jenis yaitu :

#### **1) Perawatan korektif**

Perawatan korektif adalah perawatan yang ditujukan untuk memperbaiki kerusakan yang sudah diperkirakan, tetapi bukan untuk mencegah karena tidak ditujukan untuk alat-alat yang kritis, atau yang

penting bagi keselamatan atau penghematan. Strategi ini membutuhkan perhitungan atau penilaian biaya dan ketersediaan suku cadang kapal yang teratur.

## 2) Perawatan pencegahan

Perawatan pencegahan adalah perawatan yang ditujukan untuk mencegah kegagalan atau berkembangnya kerusakan, atau menemukan kegagalan sedini mungkin. Dapat dilakukan melalui penyetelan secara berkala, rekondisi atau penggantian alat-alat atau berdasarkan pemantauan kondisi.

### **b. Tujuan Perawatan Terencana**

Jusak Johan Handoyo (2015:52-53) menyatakan bahwa tujuan dilakukannya perawatan terencana (*Planned Maintenance System*) adalah:

- 1) Untuk memungkinkan kapal dapat beroperasi secara reguler dan meningkatkan keselamatan, baik awak kapal maupun peralatan.
- 2) Untuk membantu perwira kapal menyusun rencana dan mengatur dengan lebih baik, sehingga meningkatkan kinerja kapal dan mencapai maksud dan tujuan yang sudah ditetapkan oleh para manajer di kantor pusat.
- 3) Untuk memperhatikan pekerjaan-pekerjaan yang membutuhkan pembiayaan mahal berkaitan dengan waktu dan material, sehingga mereka yang terlibat benar-benar meneliti dan dapat meningkatkan metode untuk mengurangi biaya.
- 4) Agar dapat melaksanakan pekerjaan secara sistematis tanpa mengabaikan hal-hal terkait dan melakukan pekerjaannya dengan cara paling ekonomis.
- 5) Untuk memberikan kesinambungan perawatan sehingga perwira yang baru naik dapat mengetahui apa yang telah dikerjakan dan apa lagi yang harus dikerjakan.

- 6) Sebagai bahan informasi yang akan diperlukan bagi pelatihan dan agar seseorang dapat melaksanakan tugas secara bertanggung jawab.
- 7) Untuk menghasilkan fleksibilitas sehingga dapat di pakai oleh kapal yang berbeda walaupun dengan organisasi dan pengawakan yang juga berbeda.
- 8) Memberikan umpan balik informasi yang dapat di percaya ke kantor pusat untuk meningkatkan dukungan pelayanan, desain kapal, dan lain-lain.

**c. Peraturan Perawatan dalam ISM Code**

Pentingnya *Planned Maintenance System (PMS)* yang tercantum dalam *ISM Code* tentang pemeliharaan kapal dan perlengkapannya:

- 1) Perusahaan harus menetapkan prosedur-prosedur untuk menjamin bahwa kapal terpelihara sesuai dengan ketentuan - ketentuan dari peraturan-peraturan dan ketetapan - ketetapan yang relevan dan setiap persyaratan - persyaratan tambahan mana saja yang mungkin ditetapkan oleh perusahaan.
- 2) Dalam memenuhi persyaratan – persyaratan tersebut, perusahaan harus menjamin bahwa :
  - a) Pemeriksaan-pemeriksaan diselenggarakan pada interval - interval yang sesuai misalnya pemeriksaan rutin yang harus dilakukan pada *Winch Device*, dilakukan setiap sebulan sekali untuk mengetahui apakah komponen-komponen alat tersebut masih berfungsi dengan normal atau tidak.
  - b) Jika ditemukan alat-alat yang tidak sesuai dengan peralatan tersebut maka dilaporkan ke perusahaan bahwa peralatan tersebut tidak sesuai dan kalau perlu sesegera mungkin diganti.
  - c) Tindakan perbaikan yang semestinya dilakukan.
  - d) Pencatatan-pencatatan dari kegiatan-kegiatan tersebut tetap terpelihara.

- 3) Perusahaan harus memantapkan prosedur-prosedur dalam sistem manajemen keselamatan, perusahaan untuk mengidentifikasi perlengkapan dan sistem - sistem yang bersifat teknis terhadap kegagalan operasional yang mungkin dapat mengakibatkan keadaan-keadaan berbahaya, sistem manajemen keselamatan harus dilengkapi untuk tindakan-tindakan yang ditujukan untuk memajukan keandalan dari perlengkapan atau sistem-sistem yang dimaksud.

## **6. Komunikasi**

### **a. Pengertian Komunikasi**

Alex Soemadji Nitisemito (2016:56), dalam bukunya “Manajemen Personalia” menerangkan bahwa komunikasi adalah proses pemberitahuan dari satu pihak ke pihak lain yang dapat berupa rencana rencana, instruksi-instruksi, petunjuk petunjuk, saran saran dan sebagainya. Istilah *communication* yang berarti sama adalah hal ini berarti sama makna. Komunikasi juga diartikan sebagai upaya seseorang untuk merubah pikiran, perasaan atau perilaku orang lain (Efendi,1992). Komunikasi juga merupakan elemen dasar dari hubungan interpersonal untuk membuat, memelihara dan menampilkan kontak dengan orang lain (Mary Ann, 2018).

Untuk melaksanakan komunikasi dengan baik perlu adanya jalinan pengertian antara yang menyampaikan komunikasi dengan yang menerima komunikasi. Komunikasi juga dapat terjadi meskipun setiap hari saling berhadapan dan bertemu, apabila antara kedua belah pihak tidak dapat menjalin pengertian. Dengan demikian untuk melaksanakan komunikasi dengan baik dalam suatu operasi kegiatan kerja syarat mutlak adalah adanya jalinan pengertian.

Agar terjadi komunikasi yang baik antara pihak kapal dan pihak darat, maka komunikasi itu harus :

- 1) Komunikasi harus dimengerti



Dalam penyampaian komunikasi yang diberikan harus secara jelas, sehingga pesan yang disampaikan dapat dengan mudah dimengerti oleh penerima pesan. Dengan penyampaian informasi secara jelas tidak akan terjadi kesalahan komunikasi (*miss communication*) yang dapat berakibat pada kesalahan pemahaman dalam pemahaman pesan yang disampaikan.

2) Komunikasi harus lengkap

Selain komunikasi yang disampaikan harus mudah dimengerti oleh penerima komunikasi. Komunikasi tersebut juga harus lengkap sehingga tidak menimbulkan keraguan bagi penerima komunikasi. Hal itu ditekankan, sebab meskipun komunikasi mudah dimengerti tetapi apabila komunikasi tersebut tidak lengkap, maka hal itu menimbulkan keraguan bagi penerima komunikasi, sehingga pelaksanaan tidak sesuai dengan apa yang diinginkan. Untuk itu kelengkapan komunikasi juga merupakan faktor pendorong komunikasi supaya mudah dimengerti.

**b. Tujuan Komunikasi**

Hewitt (2015;89) menjabarkan beberapa tujuan penggunaan proses komunikasi secara spesifik sebagai berikut :

- 1) Mempelajari atau mengajarkan sesuatu.
- 2) Mempengaruhi perilaku seseorang.
- 3) Mengungkapkan perasaan.
- 4) Menjelaskan perilaku sendiri atau perilaku seseorang.
- 5) Berhubungan dengan orang lain.
- 6) Menyelesaikan sebuah masalah.
- 7) Mencapai sebuah tujuan.
- 8) Menurunkan ketegangan dan menyelesaikan konflik.
- 9) Menstimulasi minat pada diri sendiri atau orang lain.

**c. Fungsi Komunikasi**

Menurut Deddy Mulyana dalam bukunya “Ilmu Komunikasi Suatu Pengantar” (2015:5) mengutip fungsi komunikasi Judy C.Pearson dan Paul E. Nelson : “Fungsi komunikasi adalah untuk kelangsungan hidup diri sendiri yang meliputi keselamatan fisik, meningkatkan kesadaran pribadi, menampilkan diri kita sendiri kepada orang lain dan mencapai ambisi pribadi”

**d. Elemen Komunikasi**

Komunikasi telah didefinisikan sebagai usaha penyampaian pesan antar manusia, sehingga untuk terjadinya proses komunikasi minimal terdiri dari 3 (tiga) unsur, yaitu : pengiriman pesan (komunikator), penerima pesan (komunikan) dan pesan itu sendiri.

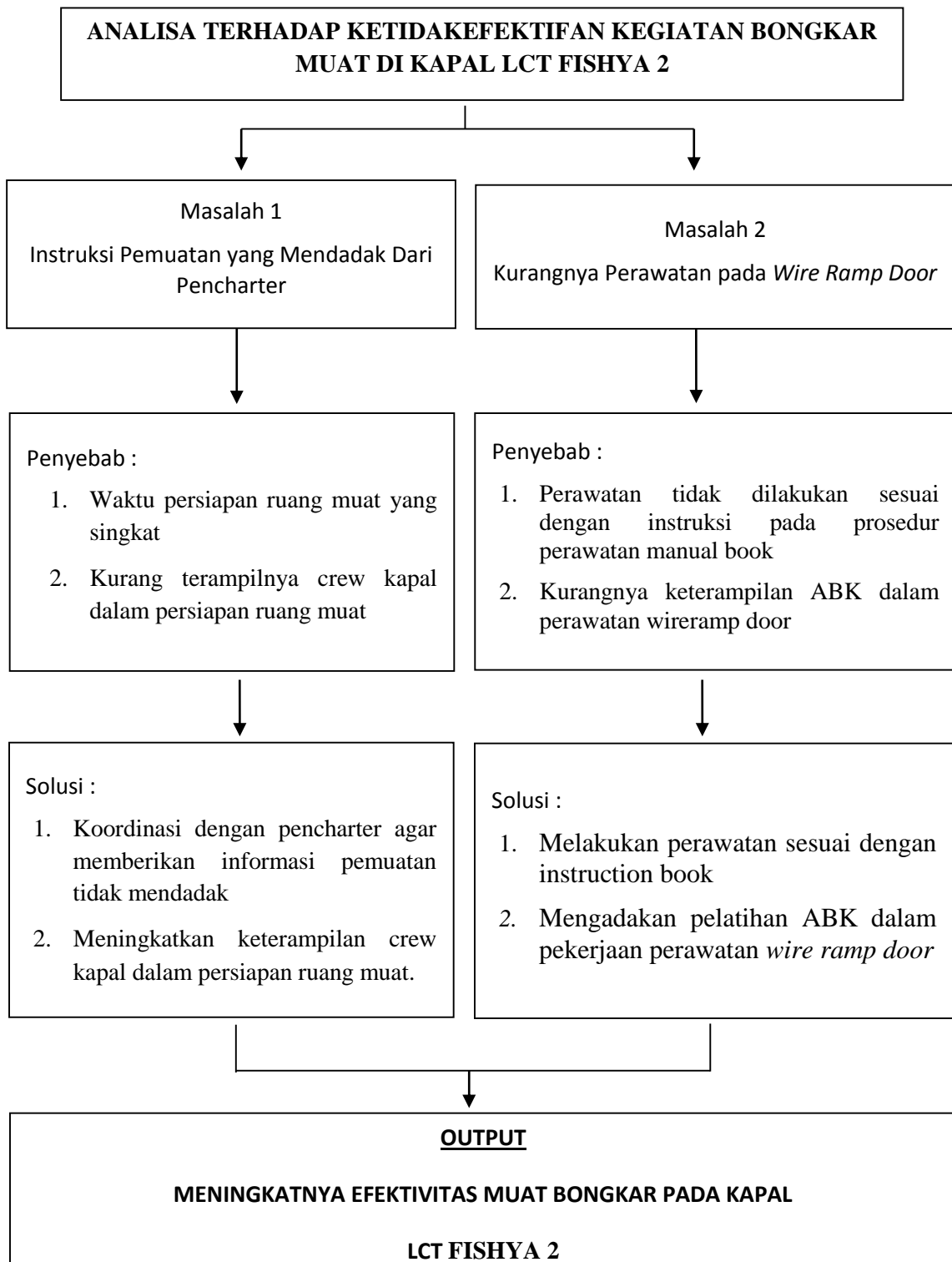
Awal tahun 1960-an, David K. Berlo membuat formula komunikasi yang lebih sederhana yang dikenal dengan SMCR yaitu : *Source* (Pengirim), *Message* (pesan), *Channel* (Saluran-media) dan *Receiver* (penerima).

**e. Faktor-Faktor Yang Harus Diperhatikan Dalam Komunikasi**

Berikut ini adalah beberapa faktor unsur yang harus diperhatikan dalam komunikasi adalah sebagai berikut :

- 1) Arti pentingnya komunikasi
- 2) Pilihan media komunikasi
- 3) Pemanfaatan alat komunikasi mutakhir
- 4) Kemungkinan penggunaan kode dalam komunikasi
- 5) Cara melaksanakan komunikasi
- 6) Hambatan-hambatan dalam pelaksanaan komunikasi
- 7) Keuntungan dengan dilaksanakan komunikasi yang baik
- 8) Arti pentingnya komunikasi timbal balik

## B. KERANGKA PEMIKIRAN



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

LCT. FISHYA 2 adalah kapal yang dirancang sebagai kapal landing craft yang mempunyai dua mesin (*two engine*) yang mempunyai dua propeller dan dikendalikan di atas anjungan dengan dua handle dan mempunyai ruang atau kamar masing-masing ABK atas dan bawah.

Adapun data kapal tempat penulis bekerja dan melakukan pengamatan diantaranya yaitu:

<i>Name of vessel</i>	: FISHYA 2
<i>Flag</i>	: UAE
<i>Owner</i>	: AM Marine Transport
<i>Length overall</i>	: 72.20 m
<i>Breath moulded</i>	: 16.0 m
<i>Depth moulded</i>	: 4.8 m
<i>Summer draft</i>	: 3.69 m
<i>Gross tonnage</i>	: 929
<i>Net Tonnage</i>	: 461 Ton
<i>Ramp width</i>	: 7 M
<i>Ramp SWL</i>	: 120 Ton
<i>Deck space</i>	: 13,7 x 44,7 M
<i>Deck strength</i>	: 5 t/m <sup>3</sup>

Adapun data lengkap dapat terlampir (ship particular)

Fakta-fakta yang pernah terjadi di atas kapal LCT. FISHYA 2 selama penulis bekerja di atas kapal tersebut periode 14 April 2020 sampai dengan 15 Juni 2021 adalah sebagai berikut :

## **1. Fakta I**

Untuk mencapai hasil yang maksimal sehubungan dengan prinsip pemuatan yaitu melindungi muatan, melindungi kapal dan melindungi awak kapal serta buruh di pelabuhan. Untuk melaksanakan rencana pemuatan yang selalu dibuat diperlukan koordinasi antara pihak kapal dan Pencarter sebagai pemberi perintah Dan dalam memberikan tugas tentu diperlukan secara tertulis.

Pada tanggal 20 September 2020 dimana kapal dalam keadaan berlabuh jangkar di Abu Dhabi anchorage, secara tiba-tiba mendapat perintah dari pihak pencharter, dengan interval waktu satu jam kapal harus sudah siap di dermaga. Sesuai prosedur untuk mempersiapkan mesin dan angkat jangkar diperlukan waktu minimal satu jam. Oleh karena perintah dari pihak pencharter, maka pihak kapal harus mempersiapkan ruang muat dan sekaligus melakukan olah gerak kapal untuk sandar dengan durasi waktu yang sangat minim, akibatnya mengalami kesulitan dan hambatan saat proses pemuatan dilakukan yang disebabkan oleh kurang siapnya ruang muat dan peralatan penunjang lainnya.

Selain daripada itu karena kurangnya waktu untuk perawatan kapal maka pekerjaan merawat kapal, misalnya tidak dilaksanakan perawatan *ramp door* yang berfungsi sebagai akses atau jembatan penghubung antara darat atau ke kapal dan darat guna dalam proses pemuatan.

## **2. Fakta II**

Selain informasi yang mendadak dari pencharter ada hal yang sangat mempengaruhi lancar dan tidaknya pemuatan dan pembongkaran yaitu *ramp door*. *Ramp door* adalah akses untuk muatan dapat dimuat, dan apabila *ramp door* bermasalah maka pemuatan tidak dapat dilakukan. Sesuai dengan penulis alami di kapal LCT. FISHYA 2, *ramp door* sangat bergantung pada tali kawat nya, apabila tali kawat *ramp door* bermasalah maka *ramp door* tidak dapat diturunkan sehingga proses pemuatan tidak bisa dilaksanakan.

Seperti yang penulis alami kegiatan pemuatan di kapal LCT. FISHYA 2 tidak terencana dikarenakan pencharter memberikan instruksi yang mendadak pada waktu pemuatan juga jenis muatan yang akan dimuat tidak sama dengan daftar muat yang pencharter berikan. Kejadian ini sudah sering terjadi yang mengakibatkan proses persiapan ruang muat menjadi terburu-buru atau tidak maksimal karena informasi yang mendadak dari pencharter.

Kurangnya perawatan pada tali kawat *ramp door* menyebabkan proses pemuatan menjadi terhambat, karena jika tali kawatnya tidak dirawat secara teratur, maka dapat mengakibatkan kerusakan pada *ramp door* tersebut. Anak buah kapal yang bertugas tidak melakukan pengecekan pada *ramp door* pada saat beroperasi maupun sesudah dan sebelum melakukan pemuatan. Padahal perawatan pada *ramp door* sangat dibutuhkan demi kelancaran pemuatan. Secanggih-canggihnya sebuah peralatan di atas kapal, jika *operator* yang mengoperasikan tidak melakukan perawatan dengan teratur, maka akan rentan terjadi kerusakan yang dapat menghambat operasi pemuatan di daerah pendaratan.

## **B. ANALISIS DATA**

Dari 2 (dua) identifikasi masalah yang jadi prioritas, maka penulis dapat memberikan analisis beberapa penyebab masalah tersebut dengan penjabarannya sehingga pada saat pemecahan masalah lebih dapat dilakukan dengan lebih sistematis dan ringkas.

### **1. Instruksi Pemuatan yang Mendadak Dari Pencharter**

Adapun penyebabnya adalah :

#### **a. Waktu Persiapan Ruang Muat Yang Singkat**

Sebelum kegiatan pemuatan dilaksanakan pihak kapal harus mempersiapkan ruang muat sesuai dengan jenis muatannya. Kegiatan mempersiapkan ruang muat maksudnya adalah membersihkan ruang muat, membersihkan dek dari air, menyiapkan dunnage dan sebagainya, sebenarnya memerlukan waktu yang cukup lama yaitu kurang lebih 1 sampai dengan 2 jam, akan tetapi yang terjadi di LCT. FISHYA 2 adalah

untuk mempersiapkan ruang muat yang mendadak tanpa ada informasi sebelumnya mengakibatkan persiapan ruang muat yang tidak maksimal.

Dalam operasionalnya kapal memerlukan penanganan yang serius dari ABK untuk mencapai hasil yang optimal, tetapi di kapal LCT. FISHYA 2 tidak demikian adanya. ABK kurang disiplin dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya, karena perwira-perwira di kapal juga kurang bisa memberikan motivasi kerja kepada anak buahnya. Perwira kapal kurang memberikan dorongan semangat untuk melaksanakan pekerjaan-pekerjaan bagi anak buah kapal. Sehingga semangat kerja anak buah menjadi menurun bahkan mereka kurang antusias apabila mendapatkan perintah-perintah dari perwira tertentu dalam melaksanakan tugasnya.

**b. Kurang Terampilnya Crew Kapal Dalam Persiapan Ruang Muat**

Bahwa pokok-pokok pemuatan diantaranya adalah melindungi muatan dan melindungi awak kapal. Agar pokok-pokok pemuatan sebagaimana tersebut di atas dapat dicapai maka diperlukan sumber daya Awak kapal yang kompeten dalam mempersiapkan pemuatan akan tetapi sangat berbeda yang terjadi pada LCT. FISHYA 2 dimana penulis bekerja sebagai Mualim 1, Kapal belabuh jangkar kira-kira 5 mil dari pelabuhan muat tiba-tiba pencharter mengintruksikan untuk segera sandar karena akan diadakan pemuatan, setelah kapal sandar pencharter memberi info supaya mempersiapkan ruang muat, tetapi Mualim 1 menayakan muatan apa yang akan dimuat, jenis muatan, berat muatan yang akan dimuat.

Setelah sandar pelabuhan muat anak buah kapal segera mempersiapkan ruang muat sesuai dengan muatan yang akan dimuat, tetapi karena kurang terampilnya anak buah kapal dalam mempersiapkan ruang muat yaitu 2 sampai 3 jam maka Mualim 1 berkoordinasi dengan pencharter untuk memberi toleransi penambahan waktu persiapan ruang muat yang pada waktu-waktu selanjutnya tidak akan ada penambahan waktu.

## **2. Rendahnya Perawatan pada tali kawat *ramp door***

Adapun penyebabnya adalah :

### **a. Tidak Melakukan Perawatan Sesuai Dengan Instruksi Pada Prosedur Perawatan.**

Di atas kapal pendarat tempat penulis bekerja perawatan pada wtidak dilakukan sesuai dengan buku petunjuk (*instruction manual book*) yang ada diatas kapal, mengakibatkan seringnya terjadi kerusakan pada tali kawat *ramp door* tersebut. Kurangnya keterampilan awak kapal dalam menangani perawatan tali kawat *ramp door* sehingga peralatan tersebut sering sekali mengalami kerusakan yang dapat mengganggu operasional pemuatan dari darat ke atas kapal.

Kelalaian awak kapal dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang diberikan merupakan permasalahan dimana hampir di setiap kapal. Demikian dapat terjadi kemungkinan kerusakan yang lebih parah atau pemuatan yang terhambat bahkan kecelakaan di atas kapal sehingga menimbulkan korban jiwa.

### **b. Kurangnya Keterampilan ABK Dalam Perawatan *Wire Ramp Door***

Pada bulan mei yaitu bulan kedua penulis bekerja di LCT. FISHYA 2, penulis mengadakan pengecekan langsung pada saat awak kapal mengadakan perawatan tali kawat *ramp door*, ternyata perawatan yang dilakukan oleh ABK tidak dilakukan dengan baik. Seperti tidak membersihkan dahulu kotoran yang menempel di tali kawat *ramp door* sebelum memberi *grease* atau pelumasan yang baru serta tidak memperhatikan gulungan tali kawat pada mesin *winch* yang mengakibatkan tali kawat mudah patah dan berbulu, yang mengakibatkan proses pemuatan menjadi terhambat dikarenakan *ramp door* tidak bisa dioperasikan naik atau turun sesuai dengan muatan yang akan dimuat.



## **C. PEMECAHAN MASALAH**

### **1. Alternative pemecahan masalah**

#### **c. Pencharter Tidak Memberikan Informasi Secara Mendadak**

Pemecahannya :

##### **1) Koordinasi Dengan Pencharter Agar Memberikan Informasi Pemuatan Tidak Mendadak**

Sebagaimana telah dijelaskan pada halaman sebelumnya bahwa sebelum dilakukan kegiatan pemuatan, diperlakukan persiapan ruang muat untuk menerima muatan sesuai dengan jenis muatannya. Untuk menyiapkan ruang muat yang dimaksud diperlukan waktu yang cukup lama yaitu antara 3 sampai dengan 4 jam. Yang mana dalam kenyataan pihak pencharter selalu memberi instruksi pemuatan yang mendadak, sehingga persiapan ruang muat tidak maksimal.

Untuk mendapatkan hasil yang maksimal penyiapan ruang diperlukan waktu antara 3 sampai dengan 4 jam sehingga diperlukan koordinasi antara pihak kapal dengan pencharter. Sebagai Nakhoda yang bertanggung jawab atas keselamatan kapal dan muatannya. Penulis memberikan penjelasan kepada Pencharter sejauh mana pentingnya mempersiapkan ruang muat sehubungan dengan melindungi muatan dan melindungi kapal itu sendiri sangat besar pengaruhnya terhadap perlindungan muatan itu sendiri dan terutama keselamatan kapal. Dalam hal ini penulis memberikan gambaran bagaimana pentingnya persiapan ruang muat yang sangat berpengaruh pada stabilitas kapal dan mengurangi broken stowage.

##### **2) Meningkatkan keterampilan Crew Kapal Dalam Persiapan Ruang Muat.**

Kurang terampilnya Crew di kapal disebabkan karena Crew tersebut belum pengalaman atau crew tersebut tidak mempunyai pengetahuan dalam mempersiapkan ruang muat dan untuk meningkatkan

keterampilan Crew tersebut diperlukan langkah- langkah sebagai berikut :

- 1) Memberikan pelatihan diatas kapal, Nakhoda, mualim I kepala Kamar Mesin adalah merupakan awak kapal pada tingkatan manajemen level yang bertanggung jawab atas peningkatan keterampilan Crew kapal adalah merupakan kewajiban seorang Nakhoda dan Mualim I untuk membimbing awak kapal yang tidak mengerti/kurang mengerti dalam mempersiapkan kegiatan pemuatan. Dalam mengimplementasikan kewajiban dimaksud. Nakhoda / Mualim I membuat jadwal meeting yaitu satu kali dalam satu minggu dilakukan bimbingan mengenai bagaimana mempersiapkan kegiatan pemuatan yang benar sebagai contoh adalah sebagai berikut :

Tabel 3.1 Jadwal Bimbingan Crew Bagian Deck

No	Hari/Tgl	Waktu	Materi	Penceramah
1	Jumat 11/10/14	10:00- 12:00	Persiapan Ruang Muat	Mualim I
2	Jumat 18/10/14	10:00- 12:00	Keselamatan dalam ruang muat	Nakhoda
3	Jumat 25/10/14	10:00- 12:00	Prosedur Pembersihan Ruang Muat	Mualim I

Dengan cara bimbingan yang terarah diharapkan Crew kapal dapat meningkatkan keterampilannya

- 2) Memberikan kesempatan mengikuti pelatihan di diklat terkait

Di Indonesia sebagai contoh, telah banyak diklat dibawah payung Badan Diklat Perhubungan yang dilengkapi dengan alat- alat pelatihan untuk meningkatkan keterampilan tenaga pelaut misalnya di Jakarta Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran ( STIP ), Diklat Khusus Pertamina, BP3IP di Jakarta, Politeknik Ilmu Pelayaran ( PIP ) di Makassar.

Berkaitan dengan ABK yang kurang terampil dalam mempersiapkan kegiatan pemuatan seperti Crew kapal LCT. FISHYA 2 akan sangat bermanfaat jika dilakukan pelatihan pada salah satu diklat di atas yang menyediakan fasilitas pendidikan pelatihan tentang kegiatan pemuatan. Mengingat fasilitas pelatihan yang cukup lengkap, kurikulum diklat yang sesuai ditunjang dengan tenaga pengajar yang cukup memadai. Penulis yakin bahwa dengan pelatihan tersebut kru LCT. FISHYA 2 akan memiliki kompetensi yang sesuai dengan standar IMO.

**d. Kurangnya Perawatan pada *Wire Ramp Door***

Pemecahannya adalah

**1) Melakukan Perawatan sesuai dengan instruction book**

Perawatan di atas kapal harus dilakukan sesuai dengan buku instruksi agar kondisi dari pada bagian- bagian pintu rampa dapat selalu beroperasi secara normal dan tidak mengganggu pengoperasi kapal. Seperti yang telah penulis uraikan diatas, dimana kurangnya perawatan pada tali kawat mengakibatkan daya tahan berkurang.

Perawatan di atas kapal dilakukan pada setiap minggu, bulanan, 3 bulanan, 6 bulanan dan tahunan dan biasanya dilakukan pemberian pelumasan berupa *grease* agar bagian-bagian dari tali kawat mempunyai standar daya tahan dan kekuatan dalam pengoperasian ramp door dan harus selalu diadakan pengecekan dan perawatan agar apabila ada kerusakan dapat diketahui lebih dini sehingga perbaikan dapat segera dilakukan.

Pada umumnya pelaksanaan perawatan di ruang muat dilakukan setelah muatan selesai di bongkar baik ketika di pelabuhan maupun ketika kapal sedang berlayar menuju pelabuhan muat tergantung pada kondisi saat itu.

Sistem perawatan lainnya adalah dengan memperhatikan *ship maintenance plan and record* yang disediakan oleh perusahaan dimana perawatan dapat dilakukan secara berkala dari waktu ke waktu

serta memperhatikan kesiapan ruang muat untuk menerima muatan berikutnya setelah selesai pembongkaran. Sebagai contoh perawatan pada wire door sesuai periode berkala yang dicantumkan dalam *ship maintenance plan and record*, sehingga Mualim 1(satu) mengambil langkah serta membuat suatu strategi perawatan ruang muat.

Dalam menyusun strategi perawatan dapat diambil langkah – langkah sebagai berikut :

a) Perencanaan

Dengan memperhatikan *ship maintenance plan and record* yang disusun oleh perusahaan perihal perawatan ruang muat, Mualim 1(satu) hendaknya merencanakan pekerjaan perawatan agar tidak menemui hambatan yaitu dengan memperkirakan kendala dari operasi kapal seperti jarak ke pelabuhan muat yang terlalu dekat.

Dengan memperhatikan kemampuan anak buah kapal untuk melakukan pekerjaan yang diberikan dan juga penguasaan masing-masing bidang keahlian dalam pelaksanaan perawatan tersebut.

b) Pelaksanaan

Pekerjaan yang akan dilakukan sangat diharapkan agar dilaksanakan dengan mengikuti perencanaan yang telah dibuat baik oleh pihak perusahaan maupun Mualim 1(satu) dengan berpatokan pada rencana kerja yang sudah disusun oleh perusahaan, sehingga dengan demikian timbulnya suatu kerusakan dapat dihindari.

c) Pencatatan ( Laporan )

Pekerjaan yang telah dilakukan oleh anak buah kapal dalam bidang perawatan ruang muat ini harus di catat apabila sesuai dengan *ship maintenance plan and record* atau apabila perbaikan tersebut untuk menanggulangi kerusakan, pekerjaan tersebut harus di catat dan dilaporkan ke perusahaan.

Laporan yang secara sistematis dan periodik sangat penting artinya bagi perusahaan untuk menyusun rencana kerja atau perawatan berikutnya, serta dapat menekan biaya yang harus dikeluarkan oleh perusahaan dalam perawatan kapal.

d) Analisa dari perawatan

Analisa pekerjaan berdasarkan laporan yang telah dibuat dapat dipakai untuk perencanaan pekerjaan perawatan untuk periode mendatang. Analisa tersebut dapat dipakai sebagai bahan acuan apabila menemukan kendala atau hambatan dalam hal perawatan untuk masa yang akan datang. Apabila keempat strategi tersebut di atas telah dibuat sebagai bahan acuan dalam melakukan perawatan maka pekerjaan perawatan secara periodik dapat dilakukan.

**2) Mengadakan Pelatihan ABK Dalam Pekerjaan Perawatan *Wire Ramp Door***

Dengan berpegang pada landasan teori dari buku AS Marine tentang perawatan pintu rampa maka pelatihan pekerjaan yang dilaksanakan oleh ABK harus diawasi khususnya oleh Mualim 1 apakah sudah dilaksanakan sesuai dengan *instruction manual book* dari mulai perawatan sampai selesai perawatan mualim 1 kembali mengadakan pengecekan dan melaporkan pada nahkoda hasil perawatan tentunya sesuai rencana yang telah direncanakan. Karena perawatan tali kawat yang salah akan mengakibatkan daya tahan akan berkurang.

Selain itu penyediaannya VCD / DVD tentang cara perawatan tali kawat pintu rampa di kapal harus disediakan sehingga awak kapal dapat mengerti cara perawatan yang benar. Jika keterampilan perawatan awak kapal sudah cukup memadai maka hambatan pemuatan tidak terjadi karena pintu rampa bisa naik dan turun kapan saja sesuai dengan muatan yang dimuat tanpa ada kendala pada tali kawat.

Anak buah kapal yang baru (nol pengalaman) tidak mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. Bahkan anak buah kapal yang sudah berpengalaman pun perlu belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal, orang-orangnya, kebijakannya, dan prosedur-prosedurnya. Mereka juga memerlukan latihan dan pengembangan lebih lanjut untuk mengerjakan tugas-tugasnya secara baik.

Ada dua tujuan utama program latihan anak buah kapal. Pertama adalah latihan untuk meningkatkan kecakapan dan kemampuan anak buah kapal. Kedua adalah program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja anak buah kapal dalam mencapai sasaran kerja yang telah diterapkan. Meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan membuat anak buah kapal menjadi lebih produktif. Lebih lanjut latihan membantu mereka dalam menghindarkan diri dari ketertinggalan dan dapat melaksanakan pekerjaan dengan lebih baik.

Bagi anak buah kapal yang baru perlu diadakan program orientasi dengan tujuan memperkenalkan anak buah kapal baru dengan peranan atau kedudukan mereka dengan pekerjaannya dengan anak buah kapal yang lama.

Program orientasi akan menurunkan perasaan asing, cemas dan khawatir anak buah kapal yang baru. Mereka dapat merasa sebagai bagian organisasi dengan lebih cepat. Mereka lebih terjamin atau aman dan lebih diperhatikan. Dengan tingkat kecemasan yang rendah mereka akan lebih dapat mempelajari tugas-tugas dengan lebih baik.

Program orientasi mempercepat proses sosialisasi dan penerimaan anak buah kapal baru dalam kelompok kerja. Meskipun anak buah kapal yang baru telah menjalani orientasi yang baik, mereka jarang melaksanakan pekerjaan yang memuaskan. Mereka harus dilatih dan dikembangkan dalam bidang tugas-tugas mereka. Begitu pula anak buah kapal lama yang telah berpengalaman memerlukan juga latihan-latihan untuk mengurangi atau menghilangkan kebiasaan yang kurang baik. Pendidikan dan pelatihan mempunyai berbagai manfaat jangka

panjang yang membantu anak buah kapal untuk bertanggung jawab lebih besar diwaktu yang akan datang. Program pelatihan tidak hanya penting untuk individu tetapi juga organisasi dan hubungan manusiawi dalam kelompok kerja, bahkan bagi negara. Latihan dapat juga digunakan apabila tingkat kecelakaan atau pemborosan tinggi, semangat kerja dan motivasi rendah atau masalah-masalah operasional lainnya.

Program berupaya untuk mengajarkan berbagai ketrampilan tertentu, menyampaikan pengetahuan yang dibutuhkan atau mengubah sikap. Agar program efektif, prinsip-prinsip belajar harus diperhatikan. Prinsip-prinsip ini adalah bahwa program bersifat partisipasif, relevan, pengulangan dan memberikan umpan balik mengenai kemajuan peserta latihan.

Semakin terpenuhi prinsip-prinsip tersebut latihan akan semakin efektif. Disamping itu perancangan program juga perlu menyadari perbedaan individual karena pada hakekatnya anak buah kapal mempunyai kemampuan, sifat yang berbeda antara yang satu dengan yang lainnya.

Metode latihan yang digunakan dalam proses pelatihan terhadap anak buah kapal adalah mencoba metode praktis, anak buah kapal dilatih langsung oleh seseorang yang berpengalaman seperti seorang Mualim atau Bosun. Berbagai bentuk teknik yang digunakan dalam praktek adalah sebagai berikut:

a) Memberikan buku-buku kerja diatas dek

Penulis memberikan buku-buku kerja diatas dek yang penulis *copy* dari internet dan dibagikan kesemua anak buah kapal agar mereka mengetahui dan dapat belajar apa yang harus mereka kerjakan di dek.

b) Latihan instruksi pekerjaan

Petunjuk-petunjuk kerja diberikan secara langsung pada pekerjaan dan digunakan terutama untuk anak buah kapal tentang cara bagaimana melaksanakan pekerjaan mereka.

c) *Coaching*

Atasan memberikan bimbingan dan pengarahan kepada anak buah kapal dalam pelaksanaan kerja rutin mereka. Seperti dalam memberikan *hand signal* maupun perintah melalui radio kepada *crane operator*.

d) Penugasan Sementara

Penempatan anak buah kapal pada posisi tertentu untuk jangka waktu yang ditetapkan. Anak buah kapal terlibat dalam pemecahan masalah- masalah organisasi secara nyata.

e) *Vestibule Training*

Program latihan tidak mengganggu operasi-operasi normal kapal.

f) Latihan Sensitivitas

Anak buah kapal belajar menjadi lebih *sensitive* (peka) terhadap perasaan orang lain dan lingkungan. Pelatihan ini juga berguna untuk mengembangkan berbagai perilaku bagi tanggung jawab pekerjaan. Oleh karena itu program latihan harus bersifat berkesinambungan.

g) Evaluasi

Semua anak buah kapal harus dievaluasi kemampuannya dalam bekerja sesuai dengan kriteria penilaian yang telah ditetapkan di atas kapal. Didalam SMS tertulis bahwa awak kapal tersebut bisa dinilai bagus atau tidaknya dalam melakukan pekerjaan. Hasil Appraisal tersebut dikirim ke kantor sebelum awak kapal tersebut *sign off* dari kapal.

Dalam rangka meningkatkan keterampilan ABK perlu dilakukan pelatihan sebagaimana telah dijelaskan diatas. Selain itu, juga dapat dilakukan dengan familiarisasi tentang pengoperasian peralatan bongkar muat dan prosedur perawatan terhadap peralatan bongkar muat kepada ABK, khususnya mereka yang belum memiliki pengalaman bekerja di atas kapal *general cargo*. Dengan familiarisasi yang maksimal ABK dapat memahami prosedur perawatan dan



pengoperasian peralatan bongkar muat (*crane*) sehingga kegiatan bongkar muat berjalan lancar.

Pengembangan sumber daya manusia jangka panjang adalah aspek yang semakin penting dalam organisasi. Melalui pengembangan sumber daya manusia di kapal yang ada akan mengurangi ketergantungan perusahaan pada perekrutan tenaga kerja yang baru. Bila anak buah kapal dikembangkan secara tepat, diberikan promosi jabatan hal ini bisa menunjukan kepada anak buah kapal bahwa mereka mempunyai kesempatan berkarier dan akan semakin besar rasa keterikatan dan kesetiaan anak buah kapal terhadap perusahaan. Manfaat pengembangan juga akan dirasakan perusahaan melalui peningkatan mutu operasional kapal.

## **2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah**

### **a. Instruksi Pemuatan yang Mendadak Dari Pencharter**

#### **1) Koordinasi Dengan Pencarter Agar Memberikan Informasi Pemuatan Tidak Mendadak**

Keuntungannya :

Jadwal pemuatan lebih akurat sehingga dalam pelaksanaannya berjalan lancar. Selain itu informasi yang diterima di atas kapal terkait dengan rencana pemuatan sesuai dengan kondisi sebenarnya.

Kerugiannya :

Membutuhkan peran dan dukungan dari pihak pencharter

#### **2) Meningkatkan Keterampilan awak Kapal Dalam Persiapan Ruang Muat**

Keuntungannya :

awak kapal lebih terampil dalam mempersiapkan ruang muat sehingga kegiatan pemuatan berjalan lancar.

Kerugiannya :

Membutuhkan pelatihan untuk peningkatan keterampilan awak kapal

**b. Kurangnya Perawatan pada *Wire Ramp Door***

**1) Melakukan Perawatan sesuai dengan *instruction book***

Keuntungannya :

Tali kawat *ramp door* dapat berfungsi sebagaimana mestinya sehingga saat kegiatan bongkar muat tidak mengalami kendala (berfungsi dengan baik)

Kerugiannya :

Membutuhkan waktu dan biaya untuk perawatan

**2) Mengadakan Pelatihan ABK Dalam Pekerjaan Perawatan Tali Kawat *Ramp door***

Keuntungannya :

ABK lebih terampil dalam menjalankan tugas perawatan tali kawat *ramp door* sehingga tidak terjadi kerusakan saat digunakan.

Kerugiannya :

Membutuhkan waktu dan peran serta dari perwira.

**3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih**

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan yang dipilih untuk mengatasi masalah yang terjadi yaitu :

- a. Pencarter tidak memberikan informasi secara mendadak
- b. Meningkatkan perawatan pada *wire ramp door*

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Dari pembahasan masalah pada bab-bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Kurang efektifnya proses kegiatan muat disebabkan karena instruksi pemuatan yang mendadak sehingga waktu persiapan ruang muat tidak berjalan dengan maksimal.
2. Kurang terampil ABK kapal dalam persiapan ruang muat karena dasar prinsip pemuatan yang belum dipahami oleh seluruh ABK LCT. FISHYA 2, diantaranya melindungi muatan, kapal dan awak kapal.
3. Kurangnya perawatan pada tali kawat *ramp door* yang tidak sesuai dengan *instruction manual book*.
4. Kurangnya keterampilan ABK dalam perawatan tali kawat *ramp door*, sehingga mengakibatkan daya tahan dan kekuatan tali kawat jadi berkurang.

#### **B. SARAN**

Dari kesimpulan dan permasalahan yang terjadi, kami sarankan beberapa hal, antara lain sebagai berikut :

1. Agar persiapan kegiatan muat dapat mencapai hasil yang maksimal diperlukan waktu yang cukup, maka pihak kapal berkoordinasi dengan pencarter agar tidak menginformasikan pemuatan secara mendadak dan memberikan waktu yang cukup dalam persiapan ruang muat.
2. Meningkatkan ketrampilan ABK kapal dalam persiapan ruang muat dengan memberi pelatihan-pelatihan dan bimbingan kepada awak kapal seperti jadwal bimbingan awak kapal dek untuk persiapan ruang muat, keselamatan dalam ruang muat, prosedur pembersihan ruang muat.

3. Kepada pihak kapal hendaknya dalam melakukan perawatan kapal khususnya pada *ramp door* agar mengikuti *instruction manual book* dan pihak pencarter dapat memberikan waktu yang cukup dalam rangka perawatan tali kawat *ramp door*
4. Sehingga Pelaksanaan dari mualim 1 dalam pelaksanaan perawatan tali kawat *ramp door* sangat memegang peranan penting dalam mencapai hasil yang maksimal, sehingga pemuatan yang dilaksanakan berjalan dengan lancar dan *ramp door* dapat berfungsi dengan baik tanpa ada kekuatiran tali kawatnya akan putus.

## DAFTAR PUSTAKA

- Afrizal. 2016. *Metode Penelitian Kualitatif: Sebuah Upaya Mendukung Penggunaan Penelitian Kualitatif Dalam Berbagai Disiplin Ilmu*. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada
- Arikunto, Suharsimi. 2010. *Prosedur Penelitian (Suatu Pendekatan Praktik)*. Jakarta. Rineka Cipta
- Alex Soemadji Nitisemito, (2016), *Manajemen Personalia*, Penerbit Bina Nusantara, Jakarta
- AS Marine Book, (2008), *Maintenance Wire Ramp door On Ship Special for Landing Craft, USA*
- Bahrul Kirom, Dr, M.M, M.Si (2012) *Mengukur Kinerja Pelayanan Dan Kepuasan Konsumen, Cetakan Ketiga, Penerbit Pustaka Reka Cipta, Bandung.*
- Capt. Istopo, Capt.O.S Karlio, (Juli 2016), *Kapal dan Muatan*, Jakarta : Nautech
- Dedi Mulyana. (2005). *Ilmu Komunikasi Suatu Pengantar*. Jakarta : Raja Grafindo Persada
- International Convention On Standards Of Training, Certificate and Watchkeeping For Seafarers (STCW)1978 amandement 2010, New grades of certificates of competence of able seaman in both deck and engine*
- The International Convention For The Safety Life At Sea ( SOLAS ) 1974, Special Chapter I General Provisions and Chapter II – I Construction*
- Yayasan Bina Citra Samudera (2001), Penanganan dan Pengaturan Muatan, Jl. Danau Sunter Utara Blok G Jakarta Utara,*
- Zahnd, Markus. (2006). *Perancangan Secara Terpadu*. Jakarta Rineka Cipta

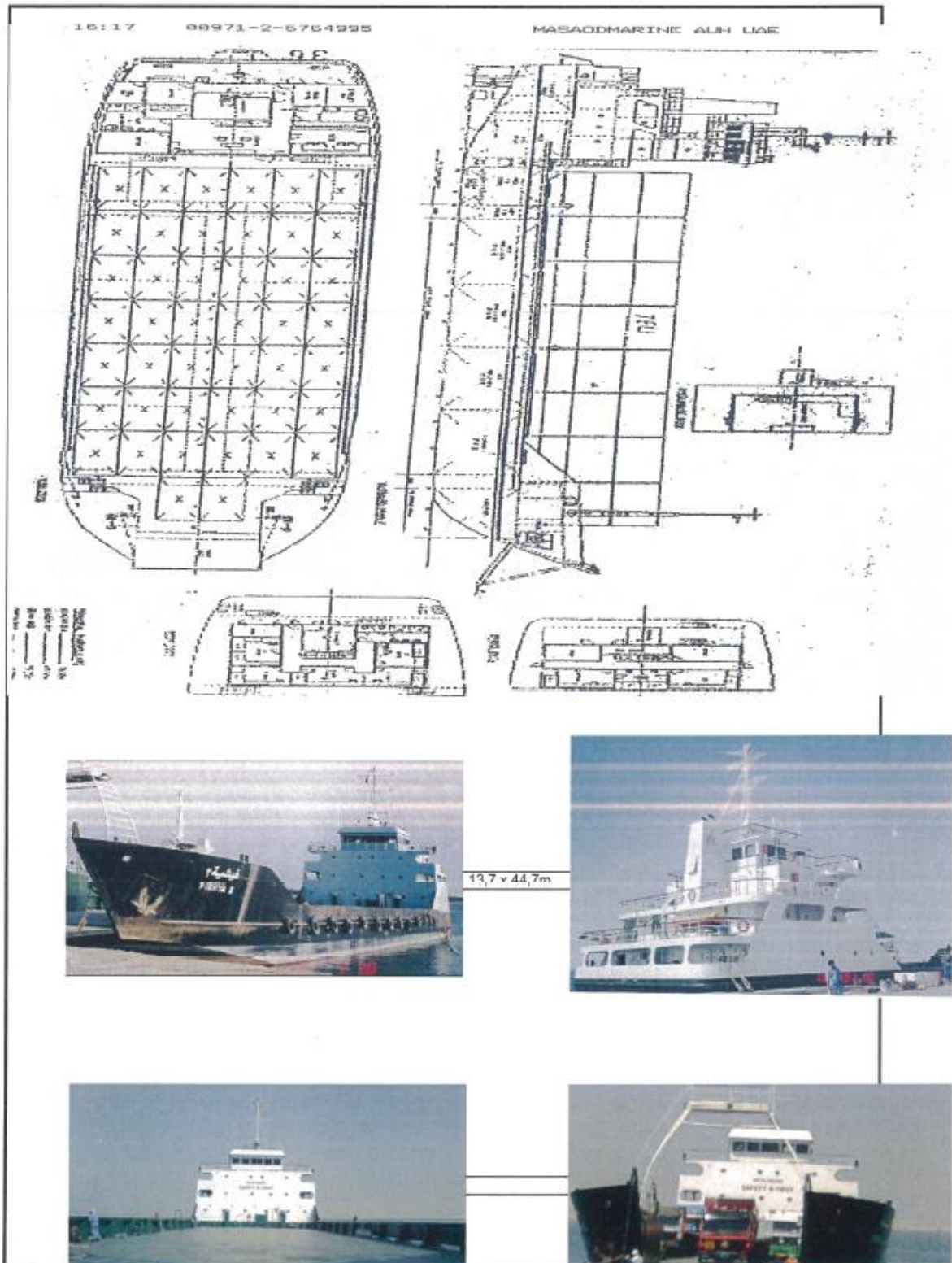
# LCT FISHYA 2

## PRINCIPAL PARTICULARS



General		Machinery		Navigation	
Name	FISHYA 2	Main Engine (Diesel)	2 X CAT 3412	Mag. Compass	Saura MR - 150
Flag	UAE		671 HP @1800 RPM	Gyro Compass	NT 960-HD/1
Port of Registry	Abu Dhabi		Heat exchanger cooled electric start	Auto Pilot	COMNAV
Gross Tonnage	1537.00 Ton			Steering Gear	K7087U16-2.0-35-T
Name	FISHYA 2	Main Engine (Diesel)	2 X CAT 3412	Mag. Compass	Saura MR - 150
Flag	UAE		671 HP @1800 RPM	Gyro Compass	NAVITRON NT 960-HD/1
Port of Registry	Abu Dhabi		Heat exchanger cooled electric start	Auto Pilot	COMNAV
Gross Tonnage	1537.00 Ton			Steering Gear	K7087U16-2.0-35-T
Net Tonnage	461.00 Ton	M/Gen. Engine x 2 units	Cummins - 6BT5.9 G2 (M)	Radar	Furuno RDP-118
Displacement	3196.81 Ton		88KW @ 1500 rpm	Instrument	VHF-DSC SARACOMRH 60
Dead-Weight (Summer)	2325.63 Ton	Steam Boiler	N/A		VHF FURUNOIFM890
Lightship	871.18 Ton	Emergency Generator	TPL NO.F.1809 1239/1600		VHF-DSC RX FURUNODISC BV
Length (O.A.)	72.20 M		PERKINS		MF (2 UNIT) FURUNOFS 1562
Length (B.P.)	65.50 M	FW Pump			MF DSC (2 UNIT) FURUNO DSC 6A
Breadth (M.L.D.)	16.00 M	Type	DAVEY		Radar Transponder Mc mundo 80-D160
Depth (M.L.D.)	4.60 M	Model	16553 - 2		VHF Radio Telephone Furuno FM-930
Summer Draft	3.69 M	Bilge and Ballast Pump			EIPRB Mc Mundo E3
Height (from Main deck)	17.00 M	Type	TECO		Navtex Furuno NX-500
Service Speed	9.00 Knots	Model	AEEBAC		GPS Furuno GP-31/806/GARMIN
Complement		City/States	FEIMA MN: FM 100L1-4		AIS Saracom Si-10D
Ramp width	7 M	F.O. Pump	FEIMA MN: FM 100L1-4		Anemometer P1249
Ramp SWL (suspended)	120 Ton	Sewage Treatment Plant			Echo Sounder FURUNO FE-680
Deck space (clear)	13.7X44.7 M	Model	HAMWORTHY SUPER TRIDENT ST2A	Performance	
Deck strength	5 t/m2		SN: G086796, 2KG/DAY	Speed - Ballast condition	9 knots
Freshwater delivery capacity		Air Conditioner - Main		Speed - Loaded condition	7 knots
Fuel delivery capacity		Model	CARRIER 6060 360 00325	Fuel Consumption	Main Engine 235 ltr/hour
Registration		Cooling	7.5 kW TORRENT Condenser MT20	Aux Engine	18 ltr/hour
Call Sign	A6E2901	Output	3.2 kW, CARLYLE Compressor	Demand Fresh Water Tank Capacity (MT)	
Official No	4848	Air Conditioner - Bridge (SPLT) 2 PCs		PWT Fore (P&S)	524
MMSI	470703000	Model	Carrier 43KLE32-H	AFT (P&S)	145.00
IMO No.	8998423	Cooling	7.5 kW	Total	669
Class & No	Lloyds	Motor power	3.4 kW	Demand Fresh Water Tank Capacity (MT)	
Local Mobile Number	+97150-4401890	Masting Equipment		BT No1 (P&S)	599.06
AAC		Windlass & Winch	2 X Hydraulic anchor windlasses 120Cm dia	BT No 2 (P & S)	690.18
E-mail	lct.fishya@amsgroup.ae	M/E Propeller	2 x 4 Mentrade	Total	1179.22
GMDSS	A1, A2 & A3 Sea Area			Ballast Tank Capacity (MT)	
Hull Data		Bow Thruster	N/A	OWBT 3 (P&S)	590.14
Where Built	Selangor, Malaysia	Output		DPPT (P&S)	220.44
Shipyard	PLASAU SHIPWAYS SDN BHD	Anchor	2 x stockless anchor 1300kg	Total	220.44
Hull No.	B167	Anchor Chain	Ø 33mm Grade U2 stud link	Gas Oil Tank Capacity (MT)	
Keel Laid	04/12/1995		Port & Shackles, Stbd 75 Shackles	F O T No 1 (P & S)	109.38
Launched	1995			FOT No.2 (P & S)	92.62
Delivered				F O T No 3 (P & S)	88.74
Hull Type	Steel			FO DS T/P & S)	73.78
				Cooly tank (P & S)	11.10
				Total	375.5

# LCT Fihnya II







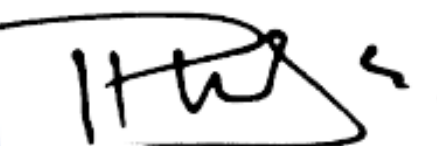
CREW LIST								
VESSEL NAME		FISHYA II					MONTH	MAY 2019
No.	RANK	NAME	NATIONALITY	DATE OF BIRTH	SEAMAN ID	SECURITY PASS	CONTACT NUMBERS	REMARKS
1.	MASTER	IRWAN MUHAMMAD	INDONESIA	12/02/1973	05 MAR 2019	16 MAY 2019	+97156616548 0	
2.	CH.OFF	KASO MALLAKANI	INDONESIA	08/01/1974	10 NOV 2019	12 AUG 2019	+97156575913 0	
3.	CH.ENG	AGUS WIBOWO	INDONESIA	08/05/1972	NEW	NEW	+97150371279 7	
4.	2 <sup>ND</sup> ENG	IWAN RIDWAN	INDONESIA	12/05/1977	10 NOV 2019	12 AUG 2019		
5.	A/B	SUKARDI SIKKI	INDONESIA	05/03/1977	30 OCT 2019	12 AUG 2019		
6.	A/B	ARSAL SUPARMAN	INDONESIA	20/07/1986	11 MAR 2020	12 AUG 2019		
7	OILER 1	MUSA LINGGI	INDONESIA	09/11/1975	22 JULY 2019	29 MAY 2019	+97156850163 7	
8	AB COOK	HASIM ASHARI	INDONESIA	10/01/1974	28 OCT 2019	12 AUG 2019	+97150465644 7	

DATE: 07 MAY 2019



CH.OFF: KASO MALLAKANI

<b>MV FISHYA II</b>	
Abu Dhabi, UAE	
Off. No.	: 4848
Call Sign	: A6E2901
IMO	: 8938423
GRT	: 1537
NRT	: 461
BHP	: 1000



MASTER: IRWAN MUHAMMAD



## DAFTAR ISTILAH

<i>Beaching</i>	: Pinggir pantai, tempat menurunkan muatan yang muat
<i>Block Stowage</i>	: Pemuatan dengan system blok berdasarkan pelabuhan tujuan.
<i>Broken stowage</i>	: Jumlah ruangan muat yang hilang (tidak termuat) akibat pemadatan muatan yang kurang sempurna yang dinyatakan dalam persen.
<i>DWT</i> ( <i>Dead Weight Tonnage</i> )	: Jumlah berat yang dapat diangkut oleh kapal yang terdiri dari muatan, bahan bakar, air tawar, perbekalan tidak termasuk air balas.
<i>Final Stowage Plan</i>	: Rencana pemuatan akhir.
<i>International Maritime</i>	: Organization ( IMO )
<i>Landing Craft ( LCT )</i>	: Kapal yang bias melayani di area yang dangkal dan membawa alat- alat berat
<i>Over Carriage</i>	: Muatan yang tertinggal atau tidak terbongkar
<i>Over Stowage</i>	: Kondisi pemuatan dimana muatan untuk pelabuhan berikutnya dimuat di atas muatan untuk pelabuhan terdahulu.
<i>Planner</i>	: Orang yang membuat rencana pemuatan petikemas di atas kapal
<i>Ramp Door</i>	: Bagian kapal yang dapat digunakan sebagai jembatan naik dan turun di kapal juga sebagai bagian penutup ruangan muatan.
<i>Safety of Life at Sea</i>	: Peraturan Internasional yang mengatur tentang

(SOLAS 74) keselamatan jiwa dilaut

- Stowage plan* : Suatu rencana pemuatan yang telah diperhitungkan dengan efisien supaya muatan tidak banyak memakai ruangan kapal dan tidak kelebihan muatan.
- Tentative stowage plan* : Rencana pemuatan sementara.
- Trim* : Perbedaan antara sarat depan dan sarat belakang.
- Wire Ramp Door* : untuk mengangkat ramp door naik atau menurunkan ramp door