

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



M A K A L A H

**UPAYA PENERAPAN SISTEM PROSEDUR TUGAS
DINAS JAGA DI PELABUHAN BONGKAR-MUAT BAGI
AWAK KAPAL BAGIAN DECK DI ATAS MT.MERBAU**

Oleh :

RENO KAMPAI
NIS. 02702 / N - I

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT-1
J A K A R T A
2022**

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



M A K A L A H

**UPAYA PENERAPAN SISTEM PROSEDUR TUGAS
DINAS JAGA DI PELABUHAN BONGKAR-MUAT BAGI
AWAK KAPAL BAGIAN DECK DI ATAS MT.MERBAU**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Diklat Pelaut - 1**

Oleh :

**RENO KAMPAI
NIS. 02702 / N - I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1
J A K A R T A
2022**

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : RENO KAMPAI
Nomor Induk Siswa : 02702 / N – I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul Makalah : UPAYA PENERAPAN SISTEM PROSEDUR TUGAS DINAS
JAGA DI PELABUHAN BONGKAR-MUATAN BAGI
AWAK KAPAL BAGIAN DECK DI ATAS MT.MERBAU

Jakarta, 09 September 2022

Pembimbing I

Drs. Sugiyanto, MM

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19620715 198411 1 001

Pembimbing II

Agus Widodo, MM

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19730402 199808 1 001

Mengetahui :

Ketua Jurusan Nautika

Capt. Bhima Siswo Putro, MM

Penata Tk.I (III/c)

NIP. 19730526 200812 1 001

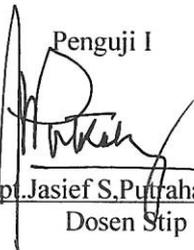
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA TANGAN PENGESAHAN MAKALAH

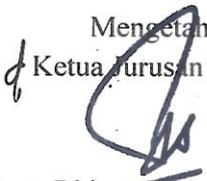
Nama : RENO KAMPAI
Nomor Induk Siswa : 02702 / N – I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul Makalah : UPAYA PENERAPAN SISTEM PROSEDUR TUGAS DINAS
JAGA DI PELABUHAN BONGKAR-MUAT BAGI AWAK KAPAL
BAGIAN DECK DI ATAS KAPAL MT MERBAU

Jakarta, 04 Oktober 2022

Penguji I

Capt. Jasief S. Putrahardja, MM
Dosen Stip

Penguji II

Drs. Sugiyanto, MM
Penata Tk.I (III/d)
NIP.197304021998081001

Mengetahui :

Ketua Jurusan Nautika
Capt. Bhima Siswo Putro, MM
Penata Tk. I(III/c)
NIP. 19730526 200812 1 001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur Penulis panjatkan kepada ALLAH Subhanahu Wa Ta'ala Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah memberikan Rahmat, Taufik serta Hidayah-Nya, sehingga Penulis dapat menyelesaikan Makalah ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan, dengan judul:

“UPAYA PENERAPAN SISTEM PROSEDUR TUGAS DINAS JAGA DI PELABUHAN BONGKAR-MUAT BAGI AWAK KAPAL BAGIAN DECK DI ATAS MT.MERBAU”

Adapun maksud penulisan makalah ini merupakan salah satu persyaratan akademik untuk menyelesaikan studi Program Pendidikan Ahli Nautika Tingkat - 1 (ANT-1) di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Penyelesaian makalah ini melibatkan banyak pihak yang telah memberikan bantuan dan dukungan baik secara langsung ataupun secara tidak langsung, baik secara moril maupun secara materil. Untuk itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan penghargaan dan rasa terima kasih yang sangat dalam atas bantuan dan dukungan yang telah disumbangkan terutama kepada:

1. Bapak Sudiono, M.Mar., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Bapak Capt. Bhima Siswo Putro, S.SIT, M.MTr selaku Ketua Jurusan Nautika, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Bapak Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Ketua Divisi Pengembangan usaha, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Bapak Drs. Sugiyanto, MM selaku Dosen Pembimbing Materi dalam penyusunan makalah ini.
5. Bapak Agus Widodo, MM, Selaku Dosen Pembimbing Penulisan dalam makalah ini.

6. Para Dosen Pengajar dan Instruktur Program DIKLAT PELAUT TINGKAT ANT-1, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang tidak mungkin Penulis sebutkan namanya satu persatu.
7. Staf dan Karyawan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, atas segala bantuan dan fasilitas pendidikan yang disediakan selama Penulis dalam masa pendidikan.
8. Kedua orang tua dan mertua tersayang atas do'a dan dukungannya selama ini.
9. Istri tercinta, Nyonya Dwi Aryani. Selalu memberikan semangat dan mendoa'akan selama penulis Menyusun makalah ini.
10. Ketiga anak-anak hebatku, kakak Alluna Melodi Anjani, kakak Aisyah Hanum Ayudia dan adek Ar Rayyan Abrisyam Habibie yang menjadi penyemangat bagi penulis
11. Rekan-rekan sesama peserta program DIKLAT PELAUT TINGKAT ANT-1 Angkatan 63 (LXIII) Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, yang senantiasa memberikan Motivasi, Saran dan Masukan selama Penulis menjalani pendidikan.

Semoga A L L A H Subhanahu Wa Ta'ala Tuhan Yang Maha Kuasa membalas semua kebaikan yang telah diberikan, aamiin. Disadari atau tidak disadari, bahwa hasil yang telah Penulis peroleh baik dalam menyelesaikan makalah maupun studi ini adalah masih terdapat kekurangan dari Penulis sendiri terutama dalam penulisan Makalah ini dapat disajikan sebagai buah karya yang bermanfaat untuk kalangan yang lebih luas.

Jakarta, 04 Oktober 2022

Penulis,



Reno Kampai
NIS: 02702 / N-1

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR BAGAN.....	vii
DAFTAR SINGKATAN.....	viii
DAFTAR LAMPIRAN.....	viii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah.....	3
C. Tujuan Dan Manfaat Penulisan.....	4
D. Metode Penelitian.....	5
E. Waktu Dan Tempat Penelitian.....	6
F. Sistematika Penulisan.....	6
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	8
B. Kerangka Pemikiran.....	24
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data.....	26
B. Analisis Data.....	28
C. Pemecahan masalah.....	35
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan.....	50
B. Saran.....	50
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dengan kemajuan teknologi maritim dewasa ini membuat kapal-kapal menjadi semakin canggih menyesuaikan dengan tuntutan kemajuan teknologi dan peraturan-peraturan yang berlaku secara internasional seperti *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) 1974. dan MARPOL 1973/1978 atau yang lainnya dimana peraturan tersebut sebagian besar telah diratifikasi oleh pemerintah Republik Indonesia.

Sesuai dengan ketentuan STCW 1978 amandemen 2010, maka para pelaut sebagai sumber daya manusia harus membuktikan dirinya bahwa keahlian serta kecakapan yang dimilikinya sesuai dengan standar minimum yang telah ditetapkan oleh STCW itu sendiri. Untuk itu para pelaut harus mengikuti sistim pendidikan dan pelatihan yang ada di Indonesia dan diorganisir oleh pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan khususnya Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan.

Salah satu jenis kapal yang berperan penting untuk mengangkut minyak adalah kapal tanker. Kapal tanker digunakan untuk mengangkut minyak dari ladang minyak lepas pantai (*offshore*) ke pelabuhan atau dari pelabuhan satu ke pelabuhan lainnya. Dalam pengoperasian kapal tanker, ketelitian, keterampilan dan keamanan sangat penting untuk diperhatikan, dan ketiga aspek tersebut harus saling menunjang dan sangat mendukung lancarnya pengoperasian.

Kapal Mt.Merbau merupakan salah satu kapal jenis tanker berbendera Indonesia milik PT.Pertamina International Shipping, yang mana perusahaan ini merupakan Badan Usaha Milik Negara atau dikenal dengan BUMN. Ada beberapa kejadian-kejadian diatas kapal ini yang dikarenakan kurang maksimalnya penerapan sistem prosedur tugas jaga awak kapal dalam bekerja. Seperti kejadian tumpahan minyak

dideck saat kapal sedang muat minyak Biosolar dipelabuhan Pontianak, minyak tumpah dikarenakan rembesan masih kecil akan tetapi karena tingginya tekanan pompa rembesan tersebut menjadi kebocoran. Dimana sebelumnya Nakhoda telah melakukan menginstruksikan kepada Perwira jaga untuk melakukan safety meeting dengan maksud agar segala ketentuan dan peraturan berjalan dengan baik, namun yang terjadi saat pembongkaran muatan masih ada awak kapal yang tidak melakukan dinas tugas jaga dengan baik yang mengabaikan prosedur-prosedur yang telah ada atau dibuat diatas kapal sebelumnya. Para awak kapal sering merasa pekerjaan tersebut adalah rutinitas sehingga prosedur-prosedur dilaksanakannya hanya sebatas formalitas saja. Untungnya tumpahan minyak tersebut tidak sampai tumpah kelaut. Jika awak kapal tersebut paham mekanisme untuk melakukan prosedur tugas jaga yang benar seperti memberikan informasi yang benar seakuratnya dan awak kapal pengganti untuk tugas jaga tersebut mengecek atau memeriksa kembali situasi di dek, tumpahan minyak tersebut tidak akan terjadi. Situasi ini seharusnya tidak perlu terjadi ataupun bisa dicegah karena efek yang ditimbulkan banyak dampak buruk yang serius bagi perusahaan, kapal, awak kapal, dan lingkungan sekitarnya.

Permasalahan lainnya juga seperti kurang disiplin dan kerja samanya awak kapal dalam melaksanakan prosedur kerja, masih banyak nya awak kapal yang telat dan bermalas-malasan saat waktu tugas jaga tiba. Kurang kerja sama dan disiplinannya dalam tugas jaga tersebut dapat mengurangi kepedulian dan kinerja awak kapal terhadap tugas dinas jaga dan tanggung jawabnya serta menurunnya motivasi kerja awak kapal di atas kapal. Masalah berkurangnya kedisiplinan awak kapal terjadi biasanya dikarena merasa bosan, lelah karena terlalu lamanya bekerja diatas kapal, permasalahan antar awak kapal ataupun kurangnya motivasi-motivasi untuk meningkatkan kinerja awak kapal dari perusahaan. Dengan adanya permasalahan tersebut, sebuah kapal ataupun perusahaan akan dapat terhambat kelancaran operasionalnya.

Demi kelancaran operasional kapal tanker diperlukan juga kinerja seluruh awak kapal yang optimal dan maksimal. Akan tetapi fakta yang penulis temui, saat bekerja di atas kapal tersebut sebagai Nakhoda, masih ada sebagian awak kapal kinerja kerjanya belum optimal. Hal ini terlihat dari belum berjalannya sistem prosedur tugas jaga awak kapal bagian deck dikapal MT.Merbau, yang mana dalam

menjalankan atau melaksanakan prosedur kerja masih ada sebagian awak kapal yang tidak disiplin dalam menjalankan suatu kegiatan tugas jaga.

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas, maka makalah ini mengambil judul: **“UPAYA PENERAPAN SISTEM PROSEDUR TUGAS DINAS JAGA DI PELABUHAN BONGKAR-MUAT BAGI AWAK KAPAL BAGIAN DECK DI ATAS MT.MERBAU”**.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka dapat diidentifikasi beberapa permasalahan yang terjadi terkait dengan kinerja awak kapal yaitu sebagai berikut:

- a. Kurang maksimalnya penerapan sistem prosedur tugas jaga pelabuhan saat bongkar-muat bagi awak kapal bagian deck.
- b. Kurang maksimalnya pengawasan kinerja awak kapal dalam tugas jaga Pelabuhan bongkar-muat bagi awak kapal bagian deck.
- c. Kurang maksimalnyanya pemahaman awak kapal terhadap sistem prosedur tugas jaga diatas kapal.
- d. Kurang baiknya kerjasama antar awak kapal diatas kapal.
- e. Kurangnya ketrampilan awak kapal dalam penerapan sistem prosedur tugas jaga diatas kapal.

2. Batasan Masalah

Mengingat luasnya pembahasan permasalahan berdasarkan uraian identifikasi masalah diatas yang timbul sehubungan dengan peningkatan kinerja awak kapal, maka penulis membatasi pembahasan pada makalah ini berdasarkan pengalaman Penulis saat bekerja diatas MT.Merbau sebagai Nakhoda periode 17 September 2021 s.d 16 April 2022. Pembahasannya fokus pada 2 (dua) masalah sebagai berikut :

- a. Kurang maksimalnya penerapan sistem prosedur tugas jaga pelabuhan saat bongkar-muat bagi awak kapal bagian deck.
- b. Kurang maksimalnya pengawasan kinerja awak kapal dalam tugas jaga Pelabuhan bongkar-muat bagi awak kapal bagian deck.

3. Rumusan Masalah

Dari identifikasi dan batasan masalah yang tersebut di atas, maka dapatlah disusun rumusan masalah yang akan dibahas sesuai dengan tujuan pembahasan sebagai berikut :

- a. Mengapa kurang maksimalnya penerapan sistem prosedur tugas jaga pelabuhan saat bongkar-muat bagi awak kapal bagian deck ?
- b. Mengapa kurang maksimalnya pengawasan kinerja awak kapal dalam tugas jaga Pelabuhan bongkar-muat bagi awak kapal bagian deck ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN

1. Tujuan Penulisan

- a. Untuk mengetahui mengapa kurang maksimalnya penerapan sistem prosedur tugas jaga pelabuhan saat bongkar-muat bagi awak kapal bagian deck.
- b. Untuk mengapa kurang maksimalnya pengawasan kinerja awak kapal dalam tugas jaga Pelabuhan bongkar-muat bagi awak kapal bagian deck

a. Manfaat Penulisan

- a. Manfaat bagi dunia Akademis
 - 1. Untuk dapat digunakan untuk menambah wawasan bagi pembaca atau calon pelaut yang akan bekerja diatas kapal tanker.
 - 2. Untuk dapat digunakan sebagai bahan bacaan atau referensi di Perpustakaan STIP serta dapat mengembangkan pengetahuan dan wawasan peserta diklat ANT-I.
- b. Manfaat bagi dunia praktisi
 - 1) Untuk dapat digunakan sebagai pedoman bagi pelaut yang akan bekerja diatas kapal tanker.

- 2) Untuk dapat digunakan sebagai bahan masukan atau referensi bagi pihak perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapal tanker.

D. METODE PENELITIAN

Didalam pengumpulan data serta keterangan-keterangan yang diperlukan Penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data. Hal ini dimaksudkan agar dapat diketahui teknik yang digunakan dalam upaya memperoleh data. Dalam menulis makalah ini Penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut:

1. Metode Pendekatan

Penulisan makalah ini menggunakan metode pendekatan studi kasus yang dibahas secara deskriptif kualitatif.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penyusunan makalah ini, Penulis menggunakan teknik pengumpulan data, dimana artinya adalah cara mendapatkan data informasi keadaan yang sebenarnya atau langsung dari obyek yang diteliti dan dapat dipertanggung jawabkan agar dapat diolah dan disajikan menjadi suatu gambaran dan pandangan yang jelas dan benar. Demi terkumpulnya data-data dan informasi yang dibutuhkan, maka Penulis melakukan penelitian dengan menggunakan beberapa teknik pengumpulan data sebagai berikut :

a. Teknik Pengamatan/Observasi

Penulis melakukan pengamatan/observasi secara langsung atas fakta yang dijumpai ditempat obyek penelitian pada saat bekerja diatas Kapal MT.MERBAU.

b. Dokumentasi

Dokumentasi yaitu berupa data-data yang diperoleh dari dokumen-dokumen yang penulis dapatkan. Dokumen-dokumen tersebut merupakan bukti nyata yang berhubungan dengan proses bongkar muat di kapal tanker.

c. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan adalah mengumpulkan data dan informasi dengan bantuan bermacam-macam sumber bacaan yang terdapat di ruang perpustakaan. Pada hakikatnya data yang diperoleh dengan studi kepustakaan dapat dijadikan landasan dasar dan alat utama dalam penelitian ini. Dalam hal ini Penulis mengumpulkan data-data dan informasi dari beberapa sumber bacaan yang erat kaitannya dengan kegiatan bongkar muat di kapal tanker.

b. Subyek Penelitian

Dalam penelitian ini yang menjadi subjek penelitian adalah kinerja awak kapal diatas MT.Merbau, khususnya di bagian deck.

c. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

a. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan sejak tanggal 17 September 2021 s.d 16 April 2022 pada saat Penulis bekerja diatas MT.Merbau sebagai Nakhoda.

b. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan diatas MT.Merbau berbendera Indonesia yang terdaftar di Jakarta, isi kotor GT 2660 milik PT.Pertamina Internasional Shipping dengan daerah operasi pelayaran NCV.

Adapun data penelitian tentang permasalahan ini adalah sebagai mana Ships Particular (Data Kapal) *Terlampir.

d. 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, metode penelitian dan teknik pengumpulan data, waktu dan tempat penelitian serta 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 diatas MT. Merbau dalam periode 17 September 2021 s.d 16 April 2022. 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 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

Berikut ini penulis akan memberikan beberapa kutipan-kutipan teori yang ada serta pengertian-pengertian atau definisi yang ada dalam makalah ini, untuk pembahasan selanjutnya. Adapun teori yang penulis ambil yaitu tentang:

a. Pengertian / Definisi

Untuk mencegah adanya perbedaan dalam penafsiran terhadap istilah-istilah yang terdapat didalam makalah ini maka penulis memberikan pengertian terhadap istilah-istilah sebagai berikut:

a. Menurut Tim Penyusun Kamus Pusat Bahasa (2008 :1534, 1470, 333, 211, 466, 781, 984) menerangkan :

- 1) Upaya adalah usaha untuk mencari suatu maksud. Memecahkan persoalan, mencari jalan keluar.
- 2) Meningkatkan adalah menaikkan mempertinggi, memperhebat (produksi).
- 3) Disiplin adalah tata tertib, ketaatan {kepatuhan} kepada peraturan.
- 4) Anak buah kapal adalah seseorang yang bekerja di atas kapal. perwira atau rating.
- 5) Guna adalah faedah, manfaat.
- 6) Kelancaran adalah keadaan yang tidak tersangkut-sangkut, tidak terputusputus, tidak: tersendat-sendat.
- 7) Operasional adalah pelaksanaan rencana yang telah dikembangkan.

1. Defenisi Upaya

Menurut Wahyu Baskoro (2005 : 902) Upaya adalah usaha atau syarat untuk menyampaikan sesuatu atau maksud (akal, ikhtiar). Menurut Torsina (1987 : 4) Upaya adalah kegiatan untuk mencapai tujuan yang diinginkan . Menurut Tim Penyusun Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa (1991 : 1109) mengartikan kata upaya adalah usaha akal ikhtiar (untuk mencapai suatu maksud , memecahkan persoalan , mencari jalan keluar ,dsb); daya upaya. Sedangkan menurut Sriyanto (1994 : 7) upaya adalah usaha untuk mencapai sesuatu . Berdasarkan beberapa pengertian diatas maka penulis mengambil kesimpulan bahwa upaya adalah suatu tindakan untuk menyelesaikan masalah.

2. Defenisi Penerapan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pengertian penerapan adalah perbuatan menerapkan, sedangkan menurut beberapa ahli, penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya. Menurut Usman (2002), penerapan (implementasi) adalah bermuara pada aktivitas, aksi, tindakan, atau adanya mekanisme suatu sistem. Implementasi bukan sekedar aktivitas, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan untuk mencapai tujuan kegiatan.

Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa kata penerapan (implementasi) bermuara pada aktifitas, adanya aksi, tindakan, atau mekanisme suatu system. Ungkapan mekanisme mengandung arti bahwa penerapan (implementasi) bukan sekedar aktifitas, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan dilakukan secara sungguh-sungguh berdasarkan acuan norma tertentu untuk mencapai tujuan kegiatan.

3. Defenisi Prosedur Tugas Jaga

Menurut Narko dalam (Wijaya & Irawan, 2018) Prosedur adalah aturan aturan pekerjaan clerical yang melibatkan beberapa orang yang disusun untuk menjamin adanya perlakuan yang sama terhadap penanganan transaksi perusahaan yang berulang-ulang.

Menurut Ardios dalam (Wijaya & Irawan, 2018) menyatakan bahwa Prosedur adalah suatu bagian sistem yang merupakan rangkaian tindakan yang menyangkut beberapa orang dalam satu atau beberapa bagian yang ditetapkan untuk menjamin adanya agar suatu kegiatan usaha atau transaksi dapat terjadi secara berulang kali dan dilaksanakan secara seragam.

Menurut Cole yang diterjemahkan oleh Badriwan dalam (Wijaya & Irawan, 2018) Prosedur merupakan suatu urutan-urutan pekerjaan-pekerjaan kerani (*clerical*) biasanya melibatkan beberapa orang dalam suatu bagian atau lebih disusun untuk menjamin adanya perlakuan yang seragam transaksi-transaksi perusahaan yang sering terjadi.

Kesimpulan Prosedur adalah suatu tata cara atau kegiatan untuk menyelesaikan pekerjaan dengan urutan waktu dan memilik pola kerja yang tetap yang telah ditentukan. Dalam melakukan suatu kegiatan, organisasi memerlukan suatu acuan untuk mengatur dan mengontrol semua aktifitas yang terjadi pada suatu kegiatan. Dalam hal ini dijelaskan Prosedur Sistem Manajemen Keselamatan (SMK).

Menurut Tim Pusat Pendidikan Perhubungan Laut (2003 : 1) Sistem adalah kumpulan komponen atau elemen yang saling berhubungan yang saling tergantung untuk mencapai untuk mencapai suatu tujuan telah di tentukan. Sistem manajemen keselamatan adalah suatu yang di bangun dan di dokumentasikan untuk memungkinkan karyawan perusahaan melaksanakan secara efektif semua kebijakan perusahaan.

Sedangkan menurut Pietter Batti (2011 : 102) menerangkan bahwa : "Sistem Manajemen Keselamatan adalah system dimana prosedur manajemen perusahaan ditulis, didokumentasikan dan dilaksanakan. Setiap perusahaan pelayaran tentunya sudah mempunyai sistem manajemen tertulis maupun tidak tertulis dalam melakukan kegiatan operasi, baik di kantor maupun di kapal Sistem manajemen yang dimaksud terdiri dari kebijakan atau

Policy perusahaan, petunjuk operasional, pembagian tugas manual dan prosedur pengoperasian, pemeliharaan kapal dan menghadapi keadaan darurat seperti kecelakaan atau pencemaran-pencemaran. Sistem yang sudah ada dalam perusahaan perlu dinilai kembali agar sesuai dengan yang dikehendaki oleh *International Safety Management Code (ISM CODE)*.

Bagian A L4. Persyaratan fungsional untuk suatu *SMS-Safety Management System* yaitu setiap perusahaan harus mengembangkan, menerapkan dan memelihara suatu

SMS-Safety Management System, termasuk persyaratan fungsional berikut ini:

- a. Suatu kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan;
- b. Instruksi-instruksi dan procedures untuk menjamin keselamatan operasi kapal-kapal dan perlindungan lingkungan memenuhi ketentuan-ketentuan internasional yang relevan dan legislasi;
- c. Menetapkan tingkat-tingkat kewenangan dan jalur-jalur komunikasi diantara, dan antara, personil didarat dan di atas kapal;
- d. Prosedur-prosedur untuk melaporkan kecelakaan-kecelakaan dan ketidaksesuaian dengan ketentuan dari kode ini;
- e. Prosedur-prosedur mempersiapkan untuk dan tanggap terhadap situasi-situasi darurat.
- f. Prosedur-prosedur untuk *internal audits* dan *management review* *International Safety Management Code (ISM CODE)* clause 1-16 Yang berbunyi : *International Safety Management Code (ISM CODE)* adalah kode manajemen internasional untuk keselamatan pengoperasian kapal-kapal dan untuk mencegah pencemaran yang telah disahkan oleh mereka. *International Maritime Organization (IMO)*, sebagaimana mungkin akan disempurnakan lebih lanjut oleh organisasi tersebut.

Salah satu ketentuan dari *International Safety Management Code (ISM CODE)* clause 1.7 yang berbunyi : SMS sebagai parameter perusahaan untuk performa pengaturan sistem dokumentasi. SMS akan memungkinkan perusahaan untuk mengidentifikasi sector peningkatan dalam latihan keselamatan dan pencegahan tindakan efektif pelaksanaan kebudayaan

keselamatan yang harus ditingkatkan lagi dalam kesadaran keselamatan dan dalam kemampuan manajemen keselamatan.

Ketentuan tersebut di atas merupakan salah satu persyaratan *International Safety Management Code (ISM CODE)* yang harus dipenuhi. Maka kewajiban dari setiap perusahaan dan juga Nahkoda untuk mendidik para personilnya untuk memahami, mengaplikasikan serta menjaga agar kebijaksanaan perusahaan dapat dilaksanakan secara efektif sesuai ketentuan yang diisyartkan oleh *International Safety Management Code (ISM CODE)*. Untuk lebih jelasnya penyebaran mengenai *International Safety Management Code (ISM CODE)* telah penulis batasi berdasarkan sumber yang didapat oleh penulis.

Sesuai dengan kesadaranya terhadap pentingnya faktor manusia dan peningkatan management operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan di laut yang dikenal dengan *International Safety Management Code (ISM CODE)*.

Dengan demikian seluruh kegiatan dan tugas yang dilaksanakan baik di darat, maupun di atas kapal terjamin berjalan dengan baik, aman, selamat, dan lingkungan terhindar dari kerusakan maupun pencemaran. Dokumentasi yang baik, teratur serta adanya komitmen dari seluruh pelaksanaan, memudahkan pelaksanaan tugas yang aman dan tertib. Karena itu elemen-elemen dari system manajemen keselamatan suatu perusahaan terdiri dari kebijakan Perusahaan (*Policy*) dan Strategi Organisasi "

Semakin padatnya dunia pelayaran semakin sering terjadi kecelakaan di laut yang tidak jarang menelan korban jiwa, harta benda dan pencemaran lingkungan. Menurut Drs. Sammy Rosadhi, MM dalam bukunya yang berjudul kodefikasi management keselamatan internasional, menunjukkan hasil riset bahwa kecelakaan yang sering terjadi 80% disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*). Oleh sebab itu *International Maritime Organization (IMO)* mengadakan konvensi-konvensi untuk menghimpun dalam bidang maritim khususnya dalam hal tersebut diatas dengan mengeluarkan resolusi dan peraturan-peraturan yang berkaitan dengan dunia pelayaran untuk meningkatkan kemampuan para pelaut yang mengoperasikan kapal sehingga dapat mengendalikan kapal dengan baik

dan menghindari kecelakaan dan korban jiwa, harta benda, serta kerusakan lingkungan.

Salah satu hasil konvensi *International Maritime Organization (IMO)* yang berkaitan dengan standarisasi pelaut, untuk meningkatkan kemampuan dalam mengoperasikan kapal adalah *STCW (Standart Training and Certification of Whatch keeping for seafarer) 1978 amandement 1995* memberikan persyaratan standarisasi pelatihan dan pendidikan bagi para pelaut yang bekerja di atas kapal termasuk kapal *utility*.

a. Adapun prosedur jaga laut yang sesuai dengan ketentuan, yaitu :

- 1) Jaga laut dimulai dari awal kapal lepas sandar dari pelabuhan sampai kepelabuhan berikutnya. Perwira jaga terdiri dari satu perwira dek dan satu perwira mesin kecuali ada penetapan lain oleh nahkoda atau KKM.
- 2) Serah terima jaga Perwira jaga dek dan masinis jaga setiap kapal pada umumnya sama. sebelum pergantian tugas jaga kurang lebih 30 menit sebelumnya pada jam 03.30 Jurumudi jaga menginformasikan kepada pengganti tugas jaga, yaitu Mualim II, Jurumudi II yang akan bertugas jaga berikutnya.
- 3) Kegiatan-kegiatan yang harus dilakukan selama jaga laut adalah yang sifatnya untuk keselamatan kapal dan keamanan kapal. Secara umum tanggung jawab perwira jaga.

b. Tugas dan tanggung jawab perwira saat kapal berlabuh menurut Nur Hassan (2007 : 5) Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal berlabuh jangkar antara lain :

- 1) Mengontrol keliling kapal terhadap perahu-perahu pencuri, maupun bahaya-bahaya lain.
- 2) Memeriksa posisi jangkar setiap saat, apakah jangkar menggaruk, khususnya pada cuaca buruk, angin keras.
- 3) Menyalakan penerangan yang sesuai bagi kapal berlabuh jangkar pada malam hari, dan memasang bola hitam di haluan pada siang hari serta memberikan isyarat bunyi dalam tampak terbatas.

c. Tugas dan tanggung jawab perwira saat sedang berlayar menurut Manikome, (2012 : 10) Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal sedang berlayar, yaitu :

- 1) Senantiasa waspada secara visual maupun pendengaran dengan segala cara lain terhadap setiap perubahan situasi.
- 2) Mampu menggunakan alat-alat navigasi elektronik, jika diperlukan dan mengetahui segala keterbatasannya.
- 3) Menggunakan jarak jangkauan radar yang memadai dan harus selalu dirubah secara berkala, sehingga setiap sasaran dapat dipantau sedini mungkin.
- 4) Melakukan plotting sedini mungkin.
- 5) Membuat penilaian tepat terhadap situasi dan resiko tubrukan, kandas dan bahaya-bahaya navigasi lainnya.
- 6) Mendeteksi adanya kapal-kapal dan orang-orang didalam keadaan marabahaya, kerangka kapal dan bahaya navigasi lainnya.

d. Serah terima tugas jaga menurut Manikome (2000 : 32) Serah terima tugas jaga Perwira.

1) Perwira yang bertugas jaga tidak boleh menyerahkan kepada perwira penggantinya, jika timbul keraguan bahwa penggantinya tidak mampu untuk melaksanakan tugas jaganya secara efektif, maka dalam hal ini Nahkoda harus diberitahu. Perwira pengganti tugas jaga harus yakin bahwa anggota-anggotanya penjaganya cukup mampu untuk melaksanakan tugasnya secara efektif. Jika pada saat penyerahan tugas jaga sedang dilakukan operasi penting, maka hal ini harus diteruskan oleh perwira yang akan digantikan, kecuali bilamana diperintahkan lain oleh Nahkoda. Tepat sebelum penyerahan tugas jaga, perwira pengganti harus diberitahu oleh perwira yang bertugas jaga mengenai hal-hal sebagai berikut :

- a) Sebelum serah terima jaga, penjaga sebelumnya harus melaporkan tugasnya kepada pengganti jaga dan menyakini laporan tersebut telah mengerti dan melakukan tugas jaganya.

- b) Jurnal juga telah diisi lengkap dan ditanda tangani oleh petugas jaga lama sebagai pertanggung jawaban tugas jaga.
 - c) Posisi, haluan, kecepatan dan putaran mesin, jarak tampak, cuaca, pasang surut dan arus pasang surut.
 - d) Bahaya dan kondisi yang mungkin akan dijumpai.
 - e) Kondisi operasional perlengkapan navigasi termasuk kesalahan dan keterbatasannya.
 - f) Isyarat-isyarat atau lampu-lampu yang dipasang atau dibunyikan,
 - g) Keadaan alat-alat pemadam kebakaran.
 - h) Perintah-perintah tetap dan khusus dari Nahkoda.
 - i) Tiap keadaan penting lainnya terhadap keselamatan kapal, awak kapal, muatan atau perlindungan lingkungan dari pencemaran.
- 2). Perwira pengganti sebelum mulai bertugas jaga harus memeriksa bahwa:
- a) Melakukan pemeriksaan keliling di sekitar akomodasi.
 - b) Periksa keadaan deck, system deteksi kebakaran.
 - c) Jurumudi dan autopilot paling sedikit 30 menit.
 - d) Kesalahan pedoman/*gyro* ditentukan paling sedikit satu kali tiap jaga.
 - e) Bandingkan pedoman magnet dan *gyro* paling sedikit 30 menit.
 - f) Adakan pengujian autopilot tiap jaga.
 - g) Lakukan pengujian seluruh penerangan nevigasi dan isyarat tiap jaga.
 - h) Peraturan tentang tindakan keselamatan dan perlindungan kebakaran telah ditaati.
 - i) Tidak adanya kondisi atau hal ikhwal luar yang membahayakan apapun lainnya.

4. Pengertian Pelabuhan

Menurut Triatmodjo (2010 : 3) Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindungi terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (*crane*) untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pelanggan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api dan/atau jalan raya. Menurut Kramadibrata (2002 : 71) Pelabuhan merupakan salah satu simpul dari mata rantai bagi kelancaran angkutan muatan laut dan darat. Jadi secara umum pelabuhan adalah suatu daerah perairan yang terlindungi dari badai/ombak/ arus, sehingga kapal dapat berputar (*turning basin*), bersandar/ membuang sauh dan bongkar muat atas barang dan perpindahan penumpang dapat dilaksanakan. Menurut Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan, yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari 8 daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/ atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

5. Pengertian Bongkar Muat

Kegiatan bongkar muat adalah kegiatan membongkar barang – barang dari atas kapal dengan menggunakan crane dan sling kapal ke daratan terdekat di tepi kapal, yang lazim disebut dermaga, kemudian dari dermaga dengan menggunakan *lori*, *forklift*, dimasukkan dan ditata ke dalam gudang terdekat yang ditunjuk oleh syahbandar pelabuhan. Sementara kegiatan muat adalah kegiatan yang sebaliknya. Operasi bongkar muat dari/ke kapal Menurut Rasyid et all (2016) Penyelenggara Bongkar Muat sebagaimana yang telah diatur dalam pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.

60 Tahun 2014 adalah kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang mekanismenya meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* dan dilaksanakan oleh badan usaha yang memiliki izin usaha dan didirikan khusus untuk bongkar muat. Penyelenggara bongkar muat di pelabuhan dilaksanakan dengan menggunakan peralatan bongkar muat yang telah memiliki layak operasi, menjamin keselamatan kerja, dan dilaksanakan oleh tenaga kerja yang wajib memiliki sertifikat kompetensi. Bongkar muat mempunyai tiga kegiatan pokok yaitu;

- a. *Stevedoring* Adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/ tongkang/ truck atau memuat barang dari dermaga/ tongkang/ truk kedalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan crane kapal atau crane darat
- b. *Cargodoring* Adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala-jala didermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan barang atau sebaliknya
- c. *Receiving/Delivery* Pekerjaan memindahkan barang dari timbunan tempat penumpukan digudang atau lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan dipintu gudang/ lapangan penumpukan atau sebaliknya.

6. Pengertian Awak Kapal

Menurut Undang-Undang RI No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 40, “Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji”. Semua posisi di kapal dari Kapten sampai *Messboy* adalah awak kapal. Dalam ayat 41 disebutkan bahwa “Nahkoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, dan pada ayat 42 Nahkoda cukup di istimewa oleh Undang-Undang Negara yang berbunyi, “Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nahkoda”. Jabatan diatas kapal dibagi dua yaitu Perwira kapal dan Anak Buah Kapal (ABK) :

- a. Perwira kapal, terdiri dari *Captain, Chief Officer, Second Officer*, dan *Third Officer* untuk bagian *deck*. Sedangkan untuk bagian *engine* adalah *Chief Engineer, First Engineer, Second Engineer, Third Engineer*.
- b. Anak Buah Kapal, terdiri dari *Bosun, Able Seaman (AB), Ordinary Seaman (OS), Mess Boy, Chief Cook* untuk bagian *deck*. Sedangkan untuk bagian *engine* adalah *Oiler* dan *Wiper*. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa crew atau awak kapal adalah seseorang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji yang dibagi menjadi dua bagian kedudukan yaitu perwira kapal dan Anak Buah Kapal (Kurniawan, 2017).

7. **Geladak (Deck)**

Lapisan yang menghubungkan bagian atas kapal disebut deck atau geladak. Geladak ditopang oleh balok geladak. Geladak dibuat tidak datar, akan tetapi melengkung ke arah melintang yang disebut cembung geladak atau camber dan mendukung ke arah memanjang disebut lengkung geladak atau gaing. Geladak paling atas yang menerus sepanjang kapal disebut geladak utama (main deck). Bangunan atas bagian belakang yang ada di kapal disebut kimbul. Lebar kimbul biasanya selebar kapal dan terletak pada geladak kekuatan bagian belakang atau buritan kapal. Peletakan dan bagian bagian kimbul diperlihatkan pada gambar berikut.

8. **International Safety Management (ISM) Code**

Menurut *International Maritime Organization (IMO) International Safety Management Code (ISM Code)* adalah Internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan pencemaran lingkungan. Dalam pendahuluan buku *International Safety Management* atau ISM Code (2018 : 01) dikemukakan bahwa "*The cornerstone of good safety management is commitment from the top. In matters at safety and pollution prevention it is the commitment, competence, attitudes and motivation of individuals at all levels that determines the end result*" yang artinya bahwa yang menjadi ujung tombak dari pelaksanaan

manajemen keselamatan yang baik adalah dari pihak atasannya dan mengenai masalah keselamatan dan pencegahan pencemaran lingkungan hidup adalah komitmen, kompetensi, sikap perilaku dan motivasi dari masing-masing individu di atas Kapal yang mencerminkan hasil akhirnya.

Menurut buku *ISM Code* bagian 4 yang dikutip dari konferensi Internasional *untuk standard of training, certification and watchkeeping for seafarer* (STCW 1978) menjelaskan prinsip dasar yang harus diperhatikan dalam bertugas jaga kapal di pelabuhan untuk *deck*. Pengecualian-pengecualian harus secara tertulis dimana perlu dan perintah Mualim I harus diutamakan. Kapal itu sandar di sepanjang dermaga atau berlabuh jangkar serta waktu di pelabuhan cukup untuk beristirahat dari jaga laut dan memulai jaga di pelabuhan. Tugas jaga di pelabuhan masih membutuhkan suatu tingkat kewaspadaan dan logika, sementara itu operasian kegiatan bongkar muat muatan berlangsung dan Mualim I harus sadar akan semua perkembangan di pelabuhan.

Dalam Modul Manajemen Keselamatan Internasional (*ISM-Code*), Edisi 2010, Elemen 6 Sumber Daya dan Personil, yaitu:

- a. Perusahaan harus menjamin bahwa Nakhoda
 - 1) Memenuhi syarat untuk memimpin.
 - 2) Mengenal benar SMS perusahaan.
 - 3) Diberi dukungan yang diperlukan sehingga tugas Nakhoda dapat dilaksanakan dengan aman (*ISM Code 6.1*)
- b. Perusahaan harus menjamin bahwa setiap kapal diawaki dengan pelaut yang berkualitas, memiliki sertifikat dan sehat sebagai pelaut sesuai dengan persyaratan-persyaratan nasional dan internasional (*ISM – Code 6.2*).
- c. Perusahaan harus menyusun prosedur yang memastikan agar personil baru atau personil yang dipindahkan ke tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan tugas – tugasnya, instruksi- instruksi penting sebelum berlayar, harus diidentifikasi dan di dokumentasikan (*ISM –Code 6.3*).

- d. Perusahaan harus memastikan agar seluruh personil yang terlibat dalam SMS perusahaan, memiliki pengertian yang cukup atas aturan dan peraturan (*ISM Code 6.4*).
- e. Perusahaan harus menyusun dan memelihara prosedur untuk mengenal setiap pelatihan yang mungkin disyaratkan dalam menunjang sistem manajemen keselamatan dan memastikan bahwa pelatihan dimaksud diberikan kepada semua personel. (*ISM Code 6.5*)
- f. Perusahaan harus menyusun prosedur darimana semua personel kapal menerima informasi yang berkaitan dengan sistem manajemen keselamatan dalam bahasa lapangan atau bahasa yang dimengerti oleh mereka. (*ISM Code 6.6*)
- g. Perusahaan harus memastikan bahwa personil kapal mampu berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugasnya yang berkaitan dengan SMK (*ISM-Code 6.7*)

9. STCW 1978 Amandemen 2010

Menurut konvensi STCW 1978 amandement 2010 Bab V tentang standar spesial training dinyatakan bahwa suatu sistem yang menyediakan dan memastikan bahwa standar yang paling praktis diterapkan agar kompetensi standar pelaut terpenuhi standar mutu, yang ditetapkan dalam konvensi ini adalah standar kemampuan dan keterampilan yang dimiliki oleh Anak Buah Kapal (ABK) yang akan dan telah bekerja diatas kapal yang harus memenuhi standar yang ditetapkan.

Para Nakhoda mempunyai tanggung jawab khusus untuk memastikan bahwa semua Anak Buah Kapal (ABK) memegang sertifikat yang sesuai dengan fungsi yang mereka selenggarakan dan mereka mempunyai kemampuan dan keterampilan serta mengenal akan tugas dan tanggung jawab dan mengenal semua prosedur yang diterapkan sesuai dengan semua perlengkapan, alat-alat dan instrument yang harus mereka gunakan diatur dalam STCW 1978 amandement 2010 resolution 6 (enam) mengenai : Pelatihan *standard* sertifikat dan tingkat-tingkat batas kapal. Ketentuan

yang diinginkan STCW dan kode, diberikan pelatihan sertifikat *standard* dan tugas jaga untuk pelaut adalah :

- a. Ditegaskan bahwa konvensi STCW dan sebuah instrument kode dikaitkan dengan pelatihan standar serta sertifikat dan tidak ditentukan tingkat Anak Buah Kapal (ABK).
- b. Ditegaskan juga bahwa apapun keputusan yang berhubungan ketinggian Anak Buah Kapal (ABK) harus bertanggung jawab dalam administrasi dan pemilik kapal dikaitkan pengambilan dalam perhitungan sebuah prinsip keselamatan, artinya diakui oleh *International Maritime Organization (IMO)*.

Ketentuan tentang familiarisasi yang diinginkan oleh konvensi STCW amandemen 2010, adalah :

- 1) Bahwa setiap pelaut harus mengenal sebelum diberikan tugas-tugas.
- 2) Bahwa dokumentasi dari familiarisasi ini harus dipelihara.
- 3) Prosedur pengenalan kapal harus dikembangkan oleh perusahaan dan diberikan oleh Nakhoda.
- 4) Prosedur-prosedur harus mengalokasikan cukup waktu untuk pengenalan.
- 5) Prosedur-prosedur memasukkan ketentuan-ketentuan bahwa familiarisasi diselenggarakan oleh personil yang sesuai dan memenuhi kualifikasi yang cukup.
- 6) Bahasa yang dipakai dapat dimengerti oleh ABK yang baru bergabung.

10. *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*

MLC 2006 adalah konvensi yang diselenggarakan oleh ILO pada tahun 2006 di Genewa, Swiss. *MLC 2006* bertujuan untuk memastikan hak-hak para pelaut di seluruh dunia dilindungi dan memberikan standar pedoman bagi setiap negara dan pemilik kapal untuk menyediakan lingkungan kerja yang nyaman bagi pelaut, ini dilakukan karena pelaut bekerja lintas negara

sehingga perlu diatur suatu standar bekerja yang berlaku secara internasional.

Maritime Labour Convention (MLC) 2006, yang terdiri dari 5 (lima) pasal, yaitu :

- a. Persyaratan minimal untuk bekerja di kapal
 - 1) Usia minimal
 - 2) Sertifikat kesehatan
 - 3) Pelatihan dan keterampilan
 - 4) Penerimaan dan penempatan
 - b. Keadaan Pekerjaan
 - 1) Perjanjian kerja
 - 2) Gaji
 - 3) Jam kerja dan istirahat
 - 4) Hak untuk cuti
 - 5) Pemulangan
 - 6) Ganti rugi pelaut untuk kapal yang rugi atau memburuk
 - 7) Mutu pengawakan
 - 8) Karir dan pengembangan keterampilan dan kesempatan kerja pelaut
 - c. Akomodasi, Fasilitas Rekreasi, Makanan dan Catering
 - d. Perlindungan dan Perawatan Kesehatan, Kesejahteraan, dan Perlindungan Keamanan Sosial;
 - 1) Perawatan medis di kapal dan darat
 - 2) Kewajiban pemilik kapal
 - 3) Kesehatan dan keselamatan perlindungan dan pencegahan kecelakaan
 - 4) Akses ke fasilitas kesejahteraan berbasis pantai
 - 5) Jaminan sosial
 - e. Kepatuhan dan Penegakkan
- Pada peraturan 1.3 *MLC 2006* mengenai pelatihan dan kualifikasi bertujuan untuk memastikan bahwa awak kapal telah terlatih atau telah memenuhi syarat untuk melaksanakan tugas-tugas diatas kapal. Diantaranya:

- 1) Para awak kapal tidak wajib bekerja diatas sebuah kapal kecuali mereka telah terlatih atau tersertifikasi atau memenuhi syarat untuk melaksanakan tugas–tugas mereka.
- 2) Para awak kapal tidak diperbolehkan untuk bekerja diatas kapal, kecuali mereka telah berhasil menyelesaikan pelatihan untuk keselamatan diri.
- 3) Pelatihan dan sertifikasi sesuai dengan instrument–instrument wajib yang telah diadopsi oleh Organisasi Maritim Internasional wajib dipertimbangkan telah memenuhi ketentuan–ketentuan ayat 1 dan 2 peraturan ini.
- 4) Setiap Negara anggota, pada waktu pengesahan Konvensi kecakapan awak kapal (*Able Seaman Convension*) 1946 No.74, waajib melanjutkan pelaksanaan kewajiban – kewajiban dibawah Konvensi tersebut kecuali dan hingga ketentuan – ketentuan yang diwajibkan mencakup pokok materi yang telah diadopsi Organisasi Maritim Internasional dan diberlakukan, atau hingga melewati lima tahun sejak berlakunya Konvensi ini sesuai dengan ayat 3 pasal VIII, dengan merujuk pada tanggal yang lebih awal.

11. OCIMF (Oil Companies International Marine Forum)

Menurut *International Chamber of Shipping (ICS)-Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)*, Menerangkan bahwa pemilik kapal harus:

- a. Menyusun program pelatihan untuk para awak kapal yang bekerja dikapalnya.
- b. Menyediakan instruksi detail di setiap kapalnya dan memenuhi variasi konstruksi dan peralatan sesuai dengan *MARPOL 73/78*.
- c. Mempercayakan nakhoda sepenuhnya untuk mendukung dan menjalankan prosedur yang diberikan.
- d. Bekerja sama dengan pencharter untuk mencegah pencemaran laut.
- e. Di pelabuhan muat, nakhoda harus memberikan instruksi pada awak kapal untuk mempersiapkan tanki - tanki muatan yang akan dimuat,

untuk diperiksa oleh *pencharter* atau pemilik dengan tujuan untuk memastikan syarat untuk memastikan syarat keselamatan.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk memudahkan Penulis maupun Pembaca dalam mempelajari makalah ini, Penulis membuat kerangka pemikiran dalam bentuk block diagram yang memberikan gambaran tentang konseptual bagaimana teori berhubungan dengan berbagai factor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting untuk dibahas.

Kerangka pemikiran ini akan memperlihatkan secara teoritis keterkaitan antara variable yang diteliti dan secara teoritis akan menuntun Penulis dalam memecahkan masalah.

(Kerangka Pemikiran Terlampir).

B. KERANGKA PEMIKIRAN

UPAYA PENERAPAN SISTEM PROSEDUR TUGAS DINAS JAGA DI PELABUHAN BONGKAR-MUAT BAGI AWAK KAPAL BAGIAN *DECK* DI ATAS MT.MERBAU

IDENTIFIKASI MASALAH

- Kurang maksimalnya penerapan sistem prosedur tugas jaga pelabuhan saat bongkar-muat bagi awak kapal bagian *deck*.
- Kurang maksimalnya pengawasan kinerja awak kapal dalam tugas jaga Pelabuhan bongkar-muat bagi awak kapal bagian *deck*.
- Kurang maksimalnyanya pemahaman awak kapal terhadap sistem prosedur tugas jaga diatas kapal.
- Kurang baiknya kerjasama antar awak kapal diatas kapal.
- Kurangnya ketrampilan awak kapal dalam penerapan sistem prosedur tugas jaga diatas kapal.

BATASAN MASALAH

- Kurang maksimalnya penerapan sistem prosedur tugas jaga pelabuhan saat bongkar-muat bagi awak kapal bagian *deck*.
- Kurang maksimalnya pengawasan kinerja awak kapal dalam tugas jaga Pelabuhan bongkar-muat bagi awak kapal bagian *deck*.

RUMUSAN MASALAH

- Mengapa kurang maksimalnya penerapan sistem prosedur tugas jaga pelabuhan saat bongkar-muat bagi awak kapal bagian *deck* ?
- Mengapa kurang maksimalnya pengawasan kinerja awak kapal dalam tugas jaga Pelabuhan bongkar-muat bagi awak kapal bagian *deck* ?

ANALISIS DATA

Kurang maksimalnya pelaksanaan familiarisasi penerapan sistem prosedur tugas jaga dipelabuhan saat bongkar-muat diatas kapal.

Kurang maksimalnya pelaksanaan safety meeting diatas kapal

Kurang maksimalnya Nakhoda dalam mengawasi penerapan sistem prosedur tugas jaga awak kapal.

Kurang maskimalnya pemberian motivasi bagi awak kapal dalam menerapkan sistem prosedure tugas jaga

PEMECAHAN MASALAH

Meningkatkan pengawasan terhadap penerapan sistem prosedur tugas jaga pelabuhan diatas kapal.

Meningkatkan pemberian motivasi bagi awak kapal diatas kapal.

Meningkatkan pelaksanaan familiarisasi sistem prosedur tugas jaga

Meningkatkan pelaksanaan safety meeting diatas kapal.

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

MT. Merbau adalah kapal tanker milik PT.Pertamina Internasional Shipping berbendera Indonesia, terdaftar di Jakarta, yang beroperasi melayani terminal-terminal minyak yang ada di Indonesia dengan membawa muatan BIOSOLAR yang menjadi tempat Penulis bekerja diatas kapal sebagai Nakhoda periode periode 17 September 2021 s.d 16 April 2022. Adapun data kapal dapat dilihat pada lampiran *ship particular*. Selama Penulis melakukan penelitian di atas MT. Merbau ditemukan beberapa fakta di atas kapal yaitu :

1. Kurang maksimalnya penerapan sistem prosedur tugas jaga dipelabuhan saat bongkar-muat bagi awak kapal bagian *deck*.

Tanggal 06 Desember 2021, pada saat kapal memuat muatan *SOLAR* saat STS (*Ship to Ship*), di *OB (Outer Bouy)* Pontianak. pada penghubung *manifold* (alat dimana banyak pipa- pipa cabang diarahkan menjadi satu pipa utama, dimana tiap-tiap cabang diarahkan menjadi satu pipa utama, dan dimana tiap-tiap pipa cabang mempunyai sebuah katup) dan penghubung selang muatan (*reducer*) yang terpasang, sehingga mengakibatkan muatan menyembur keluar. Sejak pertama kali *reducer* terpasang sudah terjadi rembesan yang dikarenakan pecahnya *packing* dan awak kapal yang berdinis jaga sudah mengetahuinya. Tanpa menginformasikan kepada perwira jaga dikarenakan rembesan masih kecil akan tetapi karena tingginya tekanan pompa rembesan tersebut menjadi kebocoran. Dimana sebelumnya nakhoda telah melakukan menginstruksikan kepada perwira jaga untuk melakukan *safety meeting* dengan maksud agar segala ketentuan dan peraturan berjalan

dengan baik. namun yang terjadi saat pembongkaran muatan masih ada awak kapal yang tidak melakukan dinas tugas jaga dengan baik yang mengabaikan prosedur-prosedur yang telah ada atau dibuat diatas kapal sebelumnya. Para awak kapal sering merasa pekerjaan tersebut adalah rutinitas sehingga prosedur-prosedur dilaksanakannya hanya sebatas formalitas saja.

Dari kejadian tersebut penulis menganalisa bahwa anak buah kapal diatas kapal sangat kurang familiarisasi dalam menerapkan sistem prosedur tugas jaga diatas kapal dan pelaksanaan *safety meeting* atau *tools box meeting* sebelum melakukan kegiatan bongkar muat masih minim atau hanya sekedar formalitas saja

2. Kurang maksimalnya pengawasan kinerja awak kapal dalam tugas jaga Pelabuhan bongkar-muat bagi awak kapal bagian *deck*.

Pada tanggal 15 Januari 2022, saat kapal baru mulai pembongkaran muatan, awak kapal yang saat itu sedang bertugas jaga tidak melakukan tugas jaga sebagai mestinya yang mengakibatkan pompa *cargo* mengalami kerusakan dan terjadi keterlambatan pembongkaran muatan yang dikarenakan salah satu kerangan di kamar pompa masih ada yang belum terbuka sedangkan pompa sudah dijalankan.

Dari kejadian tersebut penulis mengamati bahwa beberapa awak kapal diatas kapal sangat kurang pengawasan oleh Nakhoda dan para Perwira *deck* serta tidak memiliki motivasi dalam menjalankan sistem prosedur diatas kapal. Awak kapal cenderung melakukan pekerjaan dengan terburu-buru dan ingin cepat selesai tanpa memperhatikan prosedur kerja diatas kapal. Sedangkan Nakhoda serta Perwira sudah mengingatkan sebelumnya agar melakukan beberapa langkah yang tepat sebelum melakukan pembongkaran muatan. Namun karena motivasi awak kapal yang kurang membuat awak kapal melakukan pekerjaan sesuai dengan keinginannya tanpa peduli dengan akibat dari kesalahannya tersebut. Tujuannya hanya agar pekerjaannya dapat segera diselesaikan.

B. ANALISIS DATA

Dari 2 (dua) masalah yang jadi prioritas dibawah ini, 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. Kurang maksimalnya penerapan sistem prosedur tugas jaga dipelabuhan saat bongkar-muat bagi awak kapal bagian *deck*.

Penyebabnya antara lain :

a. Kurang maksimalnya pelaksanaan familisasi penerapan sistem prosedur tugas jaga dipelabuhan saat bongkar-muat diatas kapal

Mualim I sebagai kepala department dek dan memegang peranan penting dalam setiap pekerjaan bongkar muat di dek sepenuhnya, belum memaksimalkan pelaksanaan familisasi penerapan sistem prosedur tugas jaga secara optimal diatas kapal. Seperti pada kasus sebelumnya kejadian tersebut dapat dihindari bila juru mudi jaga tersebut segera menginformasikan kebocoran minyak tersebut ke perwira jaga, dan juga perwira jaga harus memeriksa kembali situasi dengan cermat setiap waktu untuk memastikan kondisi masih terkendali dan aman.

Meskipun peraturan, prosedur, dan SMS (*Safety Management System*) yang ada di atas kapal sudah mencukupi dan memadai sebagai pedoman dalam aktifitas pengopersional bongkar muat diatas kapal, namun masih juga ditemukan kurangnya persiapan yang dilakukan oleh awak kapal dalam pengopersional tersebut, dikarenakan kurangnya familisasi awak kapal tentang pemahaman prosedur tugas jaga diatas kapal. Mualim I yang mana sebagai kepala departement di dek juga belum memaksimalkan pelaksanaan familisasi dan arahan – arahan terkait bongkar muat diatas kapal kepada perwira jaga dan awak kapal lainnya secara rutin

Perwira adalah penanggung jawab umum di atas kapal artinya, baik buruknya kinerja di atas kapal tergantung dari performa dan tingkah laku Perwira. Seorang perwira merupakan teladan bagi bawahannya. Tata cara dan tingkah laku seorang perwira akan mempengaruhi kehidupan sehari-hari di atas kapal.

Perwira Jaga bertanggung jawab kepada nakhoda untuk keselamatan dan keamanan kapal serta semua personil di atas kapal. Perwira Jaga bertanggung jawab kepada nakhoda dalam setiap kegiatan di atas kapal melalui Muallim I dan bertanggung jawab untuk mengetahui dan mematuhi semua hukum dan perundangan yang berlaku di pelabuhan dimana kapal itu tertambat atau sandar. Prosedur bongkar muat muatan diusahakan berjalan dengan normal sesuai ketentuan-ketentuan yang ada. sehingga kepedulian, perhatian, tanggung jawab selalu ditingkatkan dan akan berdampak keterlambatan operasional kapal.

Pemahaman petugas jaga terhadap daftar tugas jaga yang ditetapkan, saat kapal beroperasi haruslah mendapat perhatian. Hal inilah yang menjadi perhatian dan ketidak pedulian petugas jaga selama ini pada saat melaksanakan tugas jaga dan terhadap kendala-kendala yang timbul dari kurang peduli dan minimnya rasa tanggung jawab bagi personil kapal.

Faktor familiarisasi awak kapal dalam menerapkan sistem prosedur memiliki peran penting dalam menunjang kelancaran kegiatan operasional kapal. Salah satu penyebab kurangnya pemahaman awak kapal terhadap sistem prosedur tugas jaga yaitu kurangnya pengalaman tentang pekerjaan dan rendahnya tingkat pendidikan. Dalam hal ini *STCW 1978* telah mengamandemen persyaratan berkaitan dengan rating dan perwira, termasuk ketentuan sertifikasi baru untuk perwira dan rating. Semua pelaut dipersyaratkan untuk mengikuti diklat keterampilan berkaitan dengan pengenalan prosedur kerja dan kesadaran terhadap keamanan sesuai dengan ketentuan pada seksi A-VI/6 pada *STCW Code*. Untuk pelaut yang bertanggung jawab untuk menangani tugas keamanan juga harus memenuhi ketentuan kompetensi sebagaimana tertera pada seksi A-VI/6 pada *STCW Code*.

Pemahaman awak kapal tentang sistem prosedur mutlak harus dipenuhi untuk menunjang semua tugas pekerjaan yang dibebankan pada dirinya dan dikembangkan dengan kemampuan seorang pelaut yang baik dan handal dibidangnya. Pemahaman adalah kemampuan seseorang untuk mengerti atau memahami sesuatu setelah sesuatu itu diketahui dan diingat. Berdasarkan pada definisi tersebut, kejadian pada deskripsi di atas

merupakan akibat dari kurangnya pemahaman awak kapal tentang sistem prosedur khususnya tugas jaga. Meskipun sebelum memulai pekerjaan telah dilakukan *safety meeting* akan tetapi pada saat pelaksanaannya awak kapal tidak mengetahui permasalahan yang terjadi.

Keterampilan dalam melaksanakan tugas berarti menambah kelancaran bagi penyelesaian suatu pekerjaan. Dalam kenyataannya sering dijumpai awak kapal dek yang bekerja dikapal tanker kurang pengalaman mengenai proses bongkar muat muatan, Keterampilan dalam bekerja memang mutlak harus dipenuhi sebagai seorang pelaut profesional. Keterampilan kerja yang tinggi sangat diperlukan untuk menunjang semua tugas pekerjaan yang menjadi tanggung jawabnya dan dikembangkan sesuai dengan kemampuan masing-masing.

Setiap awak kapal sesuai dengan bidangnya secara umum dan khusus harus memahami dan benar-benar menguasai karakteristik yang dimiliki oleh kapal Tanker dimana dia bekerja. Seorang perwira yang tergolong baru bekerja di atas kapal tanker sudah barang tentu masih banyak hal-hal yang belum dipahami dan dikuasai, terutama dalam proses operasional kapal. Hal ini dapat menghambat kelancaran operasional kapal, untuk itu sebaiknya bagi seorang awak kapal yang baru bekerja di atas kapal untuk segera menyesuaikan diri dengan situasi pekerjaan, serta tidak segan untuk bertanya pada perwira yang lebih menguasai dan mendalami pekerjaan tersebut. Disini awak kapal dituntut keahliannya dalam mempelajari sistem program yang sudah dibuat dengan benar. Kesalahan-kesalahan yang terjadi pada saat kegiatan operasional dapat menyebabkan proses operasional kapal tidak tepat waktu sehingga mengalami keterlambatan.

b. Kurang maksimalnya pelaksanaan *safety meeting* diatas kapal

Mualim I sebagai kepala departement di dek kurang menerapkan pelaksanaan *safety meeting* saat sebelum melakukan pengopersian saat bongkar muat diatas kapal, kurangnya penerapan *safety meeting* sangat berdampak buruk bagi pelaksanaan bongkar muat. Hal ini sangatlah penting karena dengan melakukan *safety meeting* kita dapat mengetahui beberapa pengenalan dan pengingat segala jenis prosedur/aturan-aturan dari

keselamatan kerja, agar sebuah aktivitas pekerjaan berjalan sesuai dengan aturan yang berlaku. Selain itu *safety meeting* berguna juga untuk selalu mengantisipasi dan lebih menyadarkan para pekerja tentang pentingnya keselamatan kerja dan tidak menginginkan hal – hal yang berdampak buruk terjadi. Yang mana *safety meeting* atau *toolbox meeting* atau yang biasa pula disebut *safety talk* merupakan sebuah upaya untuk mengingatkan kepada para pekerja tentang pentingnya keselamatan kerja di atas kapal. Biasanya materi yang diberikan melalui *safety meeting* atau *toolbox meeting* ini sifatnya spesifik kepada lingkungan kerja, dilakukan pada lingkup tempat kerja yang spesifik dan tidak harus selalu dilakukan di ruang yang khusus. Cukup dengan memberikan *briefing* di area terbuka, karena pada intinya pokoknya adalah adanya komunikasi tentang memberitahukan bagaimana selalu menjalankan aturan dari keselamatan kerja itu sendiri.

Menurut data penyebab terbesar terjadinya kecelakaan kerja berasal dari *Unsafe Act* atau perilaku tidak aman dari pekerja itu sendiri. Para pekerja tidak begitu sadar akan keselamatan kerja. contoh, tidak menggunakan alat keselamatan kerja sesuai dengan standar yang berlaku, tidak mematuhi sistem prosedur yang sudah diberikan oleh perusahaan dan lain sebagainya.

Cara melakukan *safety meeting* yang efektif dan efisien adalah dengan merangkum kumpulan materi *safety meeting* antara lain:

- 1) Materi yang menjadi pembahasan mempunyai hubungan dengan area kerja
- 2) Cara menyampaikan materi usahakan dengan bahasa yang jelas dan singkat (tidak perlu terlalu bertele-tele yang justru membuat para pegawai tidak menangkap maksud dari materi tersebut)
- 3) Lakukan contoh bagaimana mengatasi dan menanggulangi kecelakaan kerja di area kerja. Lakukan dengan contoh
- 4) Selalu mencatat dalam sebuah note yang tertera tema dari materi *toolbox meeting*, catat tanggal dan jamnya juga. Hal ini berguna sebagai pengingat kepada para pegawai bahwa materi tersebut sudah

pernah di sampaikan dalam sebuah forum *toolbox meeting*. Dengan begitu para pegawai akan selalu kontrol dalam menjalan setiap pekerjaan yang dilakukan di area kerja.

2. Kurang maksimalnya pengawasan kinerja awak kapal dalam tugas jaga Pelabuhan bongkar-muat bagi awak kapal bagian *deck*.

Penyebabnya antara lain :

a. Kurang maksimalnya Nakhoda dalam mengawasi penerapan sistem prosedur tugas jaga awak kapal.

Seorang Nakhoda merupakan memegang peranan sentral diatas kapal, oleh sebab itu haruslah cakap dan pandai berkomunikasi dengan perusahaan, pencarter dan mitra kerja lainnya, mengetahui kelemahan-kelemahan kapalnya, kekurangan dan kelebihan anak buahnya. Dalam hal ini Nakhoda juga bertanggung jawab atas implementasikan SMS (*Safety Management System*) yang telah dibuat perusahaan untuk diterapkan diatas Mt.Merbau dan pada contoh kasus diatas terbukti bahwa pelaksanaan SMS yang ada diatas kapal kurang pengawasan nakhoda dalam kedisiplinan awak kapal dalam menerapkan prosedur tugas jaga.

Belum maksimalnya pengawasan nakhoda dalam pelaksanaan penerapan sistem prosedur tugas jaga awak kapal, menyebabkan kedisiplinan awak kapal tentang prosedur tugas jaga sangat belum maksimal.

Untuk dapat menjalankan tugas dengan baik dan menjadi pelaut yang baik, seorang anak buah kapal yang membuat suatu kesalahan atau melanggar dari aturan- aturan, haruslah dinasehati atau ditegur dari hati ke hati agar dapat terselesaikan dengan cara kekeluargaan dengan tetap berpegang pada aturan dan prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Selain itu mengadakan peningkatan hubungan yang harmonis melalui komunikasi yang baik serta timbal balik antara atasan dengan bawahan tanpa memandang tingkat pendidikan, maupun jabatan dari masing-masing anak buah kapal, sesuai dengan peraturan dan prosedur dari perusahaan.

Berkaitan dengan hal tersebut di atas, tidak disiplinnya awak kapal dalam menjalankan prosedur kerja menjadi faktor utama yang menyebabkan target waktu yang ditentukan dalam waktu pembongkaran muatan tidak tercapai. Pada saat pelaksanaan pekerjaan di atas kapal seperti kegiatan kegiatan pembongkaran muatan, kadang kala awak kapal yang bertugas jaga dalam kegiatan tersebut tidak melaksanakan tugasnya dengan baik. Pengawasan yang lemah menyebabkan prosedur kerja tidak dilaksanakan dengan baik. Pengoperasian dan perawatan yang tidak berjalan baik dan tidak sesuai dengan prosedur mengakibatkan terjadi kesalahan dalam pengoperasian peralatan tersebut dan waktu *maintenance* peralatan khusus Pembongkaran muatan tidak sesuai dengan *operation manual* yang berasal dari *maker*. Hal ini berakibat tidak optimalnya pengoperasian dan perawatan peralatan khusus.

Kedisiplinan adalah kesadaran dan kesediaan seseorang menaati semua peraturan perusahaan dan norma-norma sosial yang berlaku. Berdasarkan definisi tersebut dapat diketahui faktor penyebab awak kapal sering tidak disiplin dalam menjalankan prosedur kerja disebabkan kurangnya peran Perwira dalam menjalankan tugas pengawasan terhadap pelaksanaan kerja awak kapal. Dimana seorang perwira jaga bertanggung jawab untuk mengawasi setiap pekerjaan yang dikerjakan oleh awak kapal. Akan tetapi fakta yang terjadi dilapangan, peran Perwira masih belum maksimal dalam menjalankan tugas tersebut.

b. Kurang maksimalnya pemberian motivasi bagi awak kapal dalam menerapkan sistem prosedur tugas jaga

Menurunnya semangat kerja awak kapal diatas kapal Mt. Merbau dipengaruhi oleh banyak hal, diantaranya yaitu karena tidak adanya *reward and punishment* bagi awak kapal. *Reward* (penghargaan) disini dapat berupa promosi jabatan bagi awak kapal yang berprestasi. Akan tetapi fakta yang terjadi di lapangan, Mualim I kurang memperhatikan hal tersebut, sehingga awak kapal yang tadinya semangat dalam bekerja, dikarenakan tidak ada promosi jabatan baginya, menjadi malas-malasan. Sedangkan *punishment* (hukuman) yaitu sanksi berupa teguran maupun hukuman yang diberikan bagi awak kapal yang tidak disiplin

dalam menjalankan tugasnya.

Semangat kerja awak kapal yang menurun sangat berpengaruh terhadap kedisiplinan awak kapal dalam menjalankan tugasnya. Hal ini dapat menyebabkan tidak optimalnya operasional kapal. Oleh karena itu, Mualim I sebagai kepala kerja di atas kapal, harus memperhatikan mana awak kapal yang kinerjanya bagus dan mana awak kapal yang kinerjanya kurang, agar Mualim I dalam memberi penghargaan berupa promosi jabatan yang diajukan kepada nakhoda tepat sasaran.

Semangat kerja atau motivasi untuk melakukan suatu pekerjaan sangat penting bagi awak kapal, baik itu pekerjaan yang ringan atau berat. Bila sudah ada motivasi dalam diri awak kapal tersebut suatu pekerjaan yang berat pun menjadi ringan dan pekerjaan yang dilakukan itu akan mempunyai hasil yang baik, karena dikerjakan dengan senang hati. Menurut teori-teori motivasi yang ada, motivasi untuk melakukan suatu pekerjaan itu adalah motivasi yang timbul dari dalam diri seseorang, tanpa paksaan dan tekanan dari siapa pun. Bila hal ini sudah dipahami oleh seluruh awak kapal, maka pekerjaan dapat berjalan dengan baik sesuai dengan apa yang diinginkan oleh perusahaan.

Motivasi yang timbul dari dalam diri awak kapal, tapi kadang kala juga seorang awak kapal tidak mempunyai motivasi untuk melakukan suatu pekerjaan. Jadi awak kapal ini hanya datang kerja di atas kapal hanya mau kerja kalau ada atasan yang memberi perintah. Dalam hal ini atasan harus dapat memberikan motivasi kepada awak kapal ini agar dapat melakukan suatu pekerjaan dengan baik.

Seperti teori-teori motivasi lainnya, motivasi juga dapat diberikan oleh atasannya dengan sungguh-sungguh kepada anak buahnya agar dapat menghasilkan suatu pekerjaan yang baik. Dalam hal ini peran seorang nakhoda sangat besar untuk memotivasi awak kapal untuk melakukan perawatan alat-alat pengoperasian bongkar muat muatan demi kelancaran operasional kapal. Memotivasi awak kapal yang dilakukan oleh perwira atau nakhoda dapat dilakukan dengan pendekatan secara kekeluargaan, sehingga awak kapal merasakan suatu keakraban dalam kesatuan kerja di atas kapal.

Bila hal ini sudah terbentuk dalam diri para awak kapal, maka dalam melakukan suatu pekerjaan yang diberikan oleh perwira atau nakhoda dilakukan dengan senang hati dan tanpa suatu beban. Kalau seseorang melakukan suatu pekerjaan dengan tidak ada paksaan atau beban, maka hasil yang didapatpun pasti baik. Dari kejadian-kejadian yang terjadi di atas kapal dan teori-teori motivasi yang ada, maka dapat disimpulkan bahwa motivasi di atas kapal sangat diperlukan baik oleh awak kapal dan Nakhoda untuk kelancaran suatu operasional kapal, khususnya saat berdinamika jaga dan kegiatan-kegiatan rutin seperti perawatan maupun pemeliharaan kapal dan alat-alat bongkar muat muatan.

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Alternatif pemecahan masalah

Berdasarkan analisis data di atas, dapat diketahui pemecahan masalahnya sebagai berikut :

a. Kurang maksimalnya penerapan sistem prosedur tugas jaga dipelabuhan saat bongkar-muat bagi awak kapal bagian *deck*.

Pemecahannya sebagai berikut:

1) Meningkatkan pelaksanaan Familiarisasi sistem prosedur tugas jaga diatas kapal.

Ada banyak hal yang menyebabkan operasional kapal menjadi terhambat atau tidak berjalan dengan lancar, diantaranya sebagai berikut :

- a) Awak kapal tidak memahami tugas dan tanggung jawab mereka.
- b) Kurangnya kerjasama dan koordinasi yang baik dalam melaksanakan pekerjaan.
- c) Awak kapal belum mendalami, mengetahui sifat dan karakter pipa-pipa kapal tanker serta muatannya
- d) Komunikasi yang tidak jelas dan tidak dimengerti antar sesama awak kapal.

Pengarahan / familiarisasi sangat diperlukan bagi awak kapal khususnya bagi awak kapal yang akan bekerja di atas kapal, minimal 3 hari setelah di atas kapal. Sehingga awak kapal yang ada di atas kapal, mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. Bahkan awak kapal yang sudah berpengalaman pun harus belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal, orangnya, kebijaksanaan-kebijaksanaannya, dan prosedur-prosedurnya.

Maksud dan tujuan dari familiarisasi dan pelatihan yaitu untuk mengantisipasi kelemahan dan kemampuan dari setiap awak kapal serta mengetahui sejauh mana pengetahuan tentang peraturan-peraturan nasional maupun internasional berdasarkan sertifikasi dan pelatihan yang telah diperoleh. Personil yang terkait dengan *Safety Management System* (SMS) di kapal telah diberikan ketentuan yang jelas, definisi, tanggung jawab dan otorita mereka, tetapi kurangnya pengetahuan awak kapal dan motivasi awak kapal guna memahami pentingnya *Safety Management System* (SMS) demi efektif dan efisiennya persiapan operasional kapal. Betapa pentingnya mengadakan berbagai jenis pelatihan rutin di atas kapal yang berhubungan dengan keselamatan jiwa manusia di laut dan keamanan atau kelancaran operasional kapal itu sendiri, demi mencegah atau memperkecil kecelakaan atau kejadian-kejadian yang tidak diharapkan.

Adapun tujuan utama program familiarisasi kepada awak kapal untuk meningkatkan kecakapan atau kemampuan awak kapal sesuai dengan jabatan dan tanggung jawabnya. Program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja anak buah kapal dalam mencapai sasaran kerja yang telah ditetapkan. Sekali lagi meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan mengurangi perputaran tenaga kerja dan membuat anak buah kapal menjadi lebih produktif.

2) Meningkatkan pelaksanaan *safety meeting* diatas kapal.

Safety meeting adalah suatu cara berkomunikasi untuk mengingatkan pentingnya Keselamatan Kerja bagi para awak kapal, khususnya para awak kapal yang bekerja diatas kapal tanker yang memiliki risiko kecelakaan cukup tinggi.

Safety meeting atau *safety talk* biasanya jadi tanggung jawab dari Nakhoda dan Mualim 1 yang bertugas sebagai supervisor atau pengawas lapangan, biasanya *safety meeting* dilakukan di setiap sebelum melakukan operasional, serta pada waktu lainnya yang bersifat fleksibel. Mendengarkan seruan *safety meeting* bagi para awak kapal tentu rasanya memang membosankan karena materi serta bahasan yang disampaikan selalu saja sama, tetapi hal itu bukannya karena menganggap para awak kapal tidak tahu, melainkan adalah suatu proses internalisasi yaitu pembentukan dalam budaya bagi para awak kapal agar setiap melakukan pekerjaan selalu memperhatikan dan menerapkan sistem prosedur yang sudah dibuat sebelumnya. *Safety meeting* sebagai pembinaan pada keselamatan kerja dipercaya mampu memberikan arahan bagi para awak kapal dalam mencegah kejadian-kejadian yang tidak diinginkan. Melihat kerugian yang mungkin terjadi dari kecerobohan awak kapal dalam menerapkan sistem prosedur, tentu tidak hanya merugikan dalam hal materi saja, melainkan terhambatnya operasional kapal dan bahkan dapat menimbulkan korban jiwa, maka himbauan *safety meeting* ini tidak bisa diabaikan begitu saja.

Agar pelaksanaan *safety meeting* atau *safety talk* diatas kapal berjalan lancar dan efektif, ada baiknya setiap nakhoda dan para perwira memahami 13 poin penting mengenai *safety meeting* atau *safety talk* di bawah ini:

a) Seberapa sering kita harus melakukan *safety meeting*?

Disarankan melakukan *safety meeting* secara berkala, misalnya seminggu sekali, sehingga awak kapal menjadi terbiasa dan menjadikan pertemuan ini sebagai bagian dari rutinitas kerja.

b) Dimana lokasi yang tepat melaksanakan *safety meeting*?

Pilihlah tempat yang nyaman dan bebas dari gangguan. Mungkin Anda tidak ingin para ABK sulit berkonsentrasi dan melewatkan pesan keselamatan yang Anda sampaikan karena lokasi yang bising, lokasi terlalu panas atau dingin. Jadi, pastikan di tempat yang Anda pilih, semua pekerja yang hadir dapat mengikuti pertemuan dengan efektif.

c) Kapan waktu terbaik melaksanakan *safety meeting*?

Pilihlah waktu yang tidak mengganggu aktivitas kerja dan dimana pikiran serta konsentrasi pekerja masih segar dan fokus. Pagi hari sebelum memulai pekerjaan adalah waktu yang tepat untuk melaksanakan *safety meeting*.

d) Berapa lama waktu pelaksanaan *safety meeting*?

"*Keep It Short & Simple (KISS)*" adalah moto yang harus Anda pegang. Sampaikan pesan keselamatan yang ada didalam SISPRO dengan ringkas, padat, dan jelas. Durasi pelaksanaan *safety talk* idealnya berlangsung antara 5-15 menit. Sebagian besar *supervisor* melaksanakannya dalam waktu 10 menit.

e) Materi atau topik sistem program apa yang sebaiknya dibahas?

Sebaiknya Nakhoda dan Perwira memilih topik yang berhubungan dengan pekerjaan yang akan dilakukan. Dalam menentukan topik *safety meeting*, Nakhoda dan Perwira dapat mempertimbangkan beberapa hal berikut ini:

- (1) Potensi bahaya apa yang terkait pekerjaan yang akan dilakukan
- (2) Kecelakaan kerja atau *near misses* apa yang sering atau pernah terjadi terkait pekerjaan yang akan dilakukan
- (3) Pedoman kerja yang berkaitan dengan pekerjaan yang akan dilakukan

- (4) Alat pelindung diri apa yang harus digunakan terkait pekerjaan yang akan dilakukan
- (5) Isu atau informasi terbaru mengenai operasional kapal atau yang berhubungan dengan pekerjaan yang akan dilakukan juga bisa dijadikan bahan pertimbangan dalam menentukan topik *safety meeting*. Misalnya, ada regulasi terbaru yang berkaitan dengan tugas jaga, jika hal itu berhubungan dengan pekerjaan yang akan dilakukan, Nakhoda dan Perwira bisa menjadikan topik tersebut sebagai materi *safety meeting*.

f) Apakah Nakhoda atau Perwira harus memilih satu topik pembahasan saja?

Ya, topik pembahasan *safety meeting* harus spesifik. Penyajian materi yang bertele-tele hanya akan membuat suasana pertemuan jadi membosankan. Misalnya, Anda ingin membahas mengenai bahaya di tempat kerja, mungkin Nakhoda bisa menentukan bahaya yang lebih spesifik seperti terpeleset atau bahaya terkena jatuhnya benda dari atas dan cara pengendaliannya.

g) Berapa lama persiapan yang harus *Nakhoda* lakukan untuk melakukan *safety meeting*?

Tidak banyak, namun bukan berarti Nakhoda tidak mempersiapkannya sama sekali. Setelah memilih topik, pastikan Nakhoda telah mengetahui dan memahami sistem prosedur terkait topik yang diangkat dan buatlah catatan berupa poin-poin penting mengenai materi *safety meeting*. Nakhoda bisa berdiskusi dengan Perwira lain untuk meminta saran tentang hal-hal apa saja yang sebaiknya disertakan dalam catatan.

h) Apakah dalam penyampaian materi, Nakhoda hanya perlu membacakan poin-poin yang telah ia buat?

Mungkin ini cara sederhana, namun bukan ide yang baik. Penyampaian materi dengan cara membacakan akan membuat

penyajian materi jadi membosankan dan tidak efektif. Cobalah sebisa mungkin untuk menyampaikan materi dengan kata-kata sendiri dengan menjadikan poin-poin yang telah dibuat sebagai referensi saja. Maka dari itu, sangat penting bagi seorang Nakhoda untuk memahami materi yang akan ia bahas pada *safety meeting*

- i) Apakah menggunakan alat bantu visual dalam penyampaian materi dibolehkan?

Tentu saja. Alat bantu visual dalam sebuah presentasi bisa menjadi sarana yang ampuh dan efektif untuk meningkatkan dampak atau pengaruh terhadap audiensi awak kapal. Penggunaan kata dan visual yang sesuai bisa menguatkan pesan yang ingin disampaikan dalam presentasi. Untuk *safety talk*, Anda dapat menggunakan alat bantu visual berupa gambar, grafik, video, atau peralatan pendukung yang berhubungan dengan topik *safety talk*.

Misalnya, jika Anda berbicara tentang perkakas tangan yang rusak atau berbahaya, Anda bisa menunjukkan contohnya kepada pekerja. Jika topik pertemuan membahas tentang cara mengoperasikan *forklift*, ada baiknya Anda menunjukkan bagaimana hal itu harus dilakukan.

- j) Apakah nakhoda harus mengajak para awak kapal terlibat dalam diskusi?

Ya, nakhoda harus mengajak para awak kapal untuk lebih aktif menyampaikan pendapat dan mengajukan pertanyaan dalam *safety meeting*. Nakhoda bisa meminta pendapat awak kapal mengenai topik yang dibahas. Selalu respons setiap pertanyaan yang diajukan oleh awak kapal. Ini penting, bagaimanapun keaktifan awak kapal dalam *safety meeting* dapat mencerminkan kepedulian mereka mengenai penerapan sistem prosedur diatas kapal.

- k) Apa yang harus dilakukan nakhoda untuk menanggapi pertanyaan yang diajukan awak kapal?

Jika pertanyaan yang mereka ajukan relevan dengan topik yang dibahas dan Nakhoda mengetahui jawabannya, berikanlah respons terbaik untuknya. Namun, jika nakhoda tidak mengetahui jawabannya, katakan padanya bahwa akan mencari tahu terkait pertanyaan tersebut dan akan memberikan jawaban pada *safety meeting* berikutnya.

Lain halnya jika pertanyaan tidak relevan dengan topik bahasan, katakan pada awak kapal tersebut bahwa akan dibahas secara pribadi setelah *safety meeting* selesai.

- l) Haruskah Nakhoda mendokumentasikan pelaksanaan dan kehadiran awak kapal dalam pelaksanaan *Safety meeting*?

Ya, setiap awak kapal yang menghadiri pertemuan harus menandatangani formulir *safety meeting* yang telah disediakan. Nakhoda sebagai *supervisor* juga harus membuat MOM (*Minutes of Meeting*) dari topik yang didiskusikan, termasuk keluhan, permasalahan, dan saran dari audiensi, serta pastikan Anda menindaklanjutinya.

Follow up pertanyaan yang tidak bisa dijawab saat *safety meeting*. Pastikan *safety meeting* terdokumentasikan dengan baik, seperti foto pelaksanaan dan absensi awak kapal yang hadir. Dokumentasi pelaksanaan *safety meeting* dapat digunakan sebagai bukti bahwa awak kapal telah mendapatkan informasi tentang SISPRO tugas jaga secara spesifik, juga sebagai pedoman memberikan pelatihan kepada awak kapal.

- m) Adakah saran agar *safety meeting* lebih efektif?

Berikut adalah teknik yang dapat digunakan Nakhoda agar pelaksanaan *safety meeting* lebih efektif, antara lain:

- (1) *Prepare* (Lakukan persiapan sebaik mungkin, cari referensi sebanyak-banyaknya dan pahami materi *safety meeting* yang akan disampaikan)
- (2) *Pinpoint* (Fokuslah pada tujuan dan tetapkan sederhana, berikan poin-poin kunci. Jangan membuat bosan audiensi dengan memberi penjelasan yang menyeluruh dalam satu sesi. Fokus pada satu topik pembahasan)
- (3) *Personalize* (Jalin komunikasi dua arah antara Nakhoda dengan awak kapal dan sesekali menggunakan humor. Ini akan menjadikan pertemuan lebih akrab dan hangat serta menjaga audiensi tetap memperhatikan. Hal ini juga memungkinkan awak kapal untuk lebih mengingat apa yang telah dibahas)
- (4) *Pictorialize* (Sajikan materi *safety meeting* tidak hanya secara lisan, namun dalam bentuk visual juga. Gunakan alat bantu visual, berupa gambar, grafik, video, atau peralatan pendukung lainnya bila memungkinkan)
- (5) *Prescribe* (Pastikan Nakhoda menyampaikan topik pembahasan secara tepat kepada awak kapal tentang apa yang seharusnya dan tidak seharusnya dilakukan agar mereka dan rekan kerjanya bekerja dengan aman dan selamat)

Sebagai Nakhoda, pastikan dapat memahami poin-poin penting mengenai *safety meeting* di atas. Meski hanya berlangsung dalam hitungan menit, pelaksanaan *safety meeting* harus dipersiapkan sebaik dan se-efektif mungkin. Pastikan para awak kapal yang terlibat memahami penjelasan Anda pada *safety meeting*.

b. Kurang maksimalnya pengawasan kinerja awak kapal dalam tugas jaga Pelabuhan bongkar-muat bagi awak kapal bagian *deck*.

Pemecahannya sebagai berikut :

1) Melakukan Pengawasan Terhadap penerapan sistem prosedur tugas jaga diatas kapal.

Pengawasan terhadap awak kapal dalam melaksanakan pekerjaan sesuai dengan prosedur yang benar penting untuk dilakukan setiap saat dan

bekesinambungan. Dengan pengawasan yang baik diharapkan membawa perubahan yang signifikan terhadap perkembangan awak kapal dalam pemahamannya terhadap prosedur yang benar. Disamping adanya penghargaan dan sanksi kepada awak kapal fungsi pengawasan kepada awak kapal dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya harus dilakukan secara terus menerus oleh perwira senior yang membawahi departemennya masing-masing untuk menjamin tugas itu dilaksanakan dengan baik.

Seorang pemimpin di atas kapal dalam hal ini Nahkoda dan Perwira Senior yang berorientasi pada pekerjaan, dimana tindakan para pemimpin ini dalam menyelesaikan tugasnya memberikan tugas kepada bawahannya atau rating, mengatur pelaksanaan kerja, mengawasi dan mengevaluasi kinerja rating sebagai hasil pelaksanaan tugas. Hal ini baik untuk perwira senior agar lebih mudah mengontrol sampai sejauh mana perkembangan pengajaran dan pelatihan maupun motivasi-motivasi yang diberikan selama ini memberikan efek *positif* kepada perkembangan pemahaman rating tentang prosedur pengerukan yang benar maupun kepribadian rating yang semakin baik dan kompak dalam bekerja.

Untuk dapat melakukan pengawasan secara konsisten maka perlu memperhatikan beberapa hal sebagai berikut :

a) Prinsip dasar pengawasan

Agar pengawasan itu berhasil sesuai dengan yang diharapkan, maka diperlukan prinsip-prinsip dalam pengawasan, yaitu :

- (1) Adanya rencana tertentu dalam pengawasan. Rencana yang matang dan menjadi standar atau alat pengukur, akan menjadikan pengawasan itu menjadi efektif.
- (2) Adanya pemberian instruksi atau perintah dan wewenang kepada bawahan.
- (3) Dapat merefleksikan berbagai sifat dan kebutuhan dari berbagai kegiatan yang diawasi, sebab masing-masing kegiatan seperti kegiatan pengerukan, perawatan dan yang lainnya memerlukan pengawasan tertentu sesuai dengan bidangnya.

- (4) Dapat segera dilaporkan adanya berbagai bentuk penyimpangan.
- (5) Pengawasan haruslah bersifat fleksibel, dinamis dan ekonomis.
- (6) Dapat merefleksikan pola organisasi. Setiap kegiatan ABK haruslah tergambar dalam struktur organisasi, dan setiap bagian harus ada standar prosedur, sehingga apabila terjadi penyimpangan yang melebihi standar maka akan mudah terdeteksi.
- (7) Dapat menjamin diberlakukannya tindakan korektif, yaitu segera mengetahui apa yang salah, dimana letak kesalahan dan siapa yang bertanggung jawab.

b) Tahap-tahap dalam Pengawasan

Pengawasan yang efektif dilakukan dengan proses yang baik dan melalui tahapan-tahapan yang terstruktur. Setidaknya tahap-tahap dalam pengawasan itu ada lima, yaitu:

(1) Penetapan standar

Tahap pertama dalam pengawasan adalah penetapan standar. Standar dalam pengertian ini adalah satuan pengukuran yang digunakan sebagai patokan untuk menilai hasil. Dalam hal ini, tujuan, sasaran dan target pelaksanaan dapat digunakan sebagai standar. Bentuk standar yang lebih khusus adalah seperti target waktu pekerjaan kegiatan pengerukan dan lainnya.

(2) Penentuan pengukuran pelaksanaan kegiatan

Penetapan *standart* akan menjadi sia-sia apabila tidak disertai dengan berbagai cara untuk mengukur kegiatan secara nyata. Beberapa pertanyaan bisa digunakan sebagai standar yaitu "Berapa kali pelaksanaan seharusnya diukur, setiap jam, setiap hari, dalam satu minggu atau bulan?", "Dalam bentuk apa pengukuran akan dilakukan, dalam bentuk tertulis atau yang lain?", "Siapa saja yang akan terlibat, Mualim I atau Mualim II?".

(3) Pengukuran pelaksanaan kegiatan

Dalam tahap ini, pengukuran pelaksanaan kegiatan dilakukan secara terus-menerus dan berulang-ulang. Pengukuran pelaksanaan kegiatan ini bisa dilakukan dengan pengamatan, laporan-laporan baik secara lisan maupun tertulis, metode-metode otomatis, inspeksi, pengujian dan pengambilan sampel. Saat ini, banyak perusahaan yang menggunakan *internal auditor* sebagai pelaksana pengukuran.

(4) Perbandingan pelaksanaan dengan *standard* dan analisa penyimpangan

Tahap berikutnya adalah membandingkan pelaksanaan nyata dengan pelaksanaan yang direncanakan atau dengan standar yang telah ditetapkan. Ada kompleksitas dalam tahap ini yaitu ketika menafsirkan adanya penyimpangan yang terjadi. Penyimpangan-penyimpangan harus dianalisa untuk menentukan mengapa standar yang telah ditentukan tidak dapat dicapai.

(5) Pengambilan tindakan koreksi apabila diperlukan

Apabila hasil analisa menunjukkan perlunya tindakan koreksi, tindakan ini harus diambil. Tindakan koreksi dapat diambil dalam berbagai bentuk, apakah dalam bentuk perubahan standar, perbaikan dalam pelaksanaan atau keduanya dilakukan secara bersama.

2) Meningkatkan pemberian Motivasi bagi awak kapal diatas kapal.

Sumber Daya Manusia (SDM) dapat menjadi modal utama dalam menunjang keberhasilan organisasi apabila dikelola dengan baik dan pengelolaan tersebut sudah dimulai semenjak mereka akan dibutuhkan, dipekerjakan, sampai dengan diberhentikan. Sebagaimana diketahui bahwa Manajemen Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan suatu proses perencanaan, pengorganisasian, pengkoordinasian, pelaksanaan, dan pengawasan terhadap pengadaan, pengembangan, pemberian balas

jasa, pengintegrasian, pemeliharaan, dan pemisahan tenaga kerja dalam rangka mencapai tujuan organisasi. Untuk meningkatkan motivasi kerja awak kapal di atas kapal maka sumber daya manusia harus diberikan setiap haknya dan harus diperhatikan pemenuhannya, salah satunya adalah kompensasi. Kompensasi terdiri dari kompensasi finansial dan non finansial. Kompensasi finansial berupa uang dalam bentuk gaji, tunjangan dan bonus sedangkan kompensasi non finansial berupa cuti, liburan dan dispensasi waktu.

Program penghargaan penting bagi sumber daya manusia karena mencerminkan upaya organisasi untuk mempertahankan sumber daya manusia sebagai komponen utama dan merupakan komponen biaya yang paling penting. Disamping pertimbangan tersebut, penghargaan juga merupakan salah satu aspek yang berarti bagi pegawai, karena bagi individu atau pegawai besarnya penghargaan mencerminkan ukuran nilai karya mereka diantara para pegawai itu sendiri.

Tindakan perusahaan yang tepat untuk meningkatkan motivasi kerja awak kapal diantaranya memberikan bonus kepada awak kapal yang berprestasi dibidangnya atau yang telah memberikan kinerja yang baik di atas kapal. Penghargaan dalam bentuk kompensasi merupakan keseluruhan balas jasa yang diterima oleh pegawai sebagai akibat dari pelaksanaan pekerjaan di organisasi dalam bentuk uang atau lainnya, yang dapat berupa gaji, upah, bonus, insentif dan tunjangan lainnya seperti tunjangan kesehatan, tunjangan hari raya, uang makan, uang cuti dan lain-lain.

Kompensasi terdiri dari kompensasi finansial dan non finansial. Kompensasi finansial terbagi menjadi dua. Pertama, kompensasi finansial langsung, terdiri dari bayaran pokok (*basic payment*) yang diperoleh dari gaji atau upah, bayaran prestasi (*achievement payment*), bayaran insentif (*insentif payment*) dan bayaran tertangguh (*suspended payment*). Kedua, kompensasi finansial tidak langsung, terdiri dari program perlindungan, bayaran di luar jam kerja dan fasilitas.

Dalam proses kerja di atas kapal, nakhoda mengamati dan memberikan penilaian terhadap awak kapal berdasarkan usaha dan kinerja yang

diberikan. Setelah itu melaporkan kepada perusahaan awak kapal yang telah bekerja dengan maksimal dan yang berprestasi di atas kapal, maka layak mendapatkan penghargaan, promosi jabatan, maupun kompensasi secara khusus. Bentuk penghargaan berupa uang, atau berupa penambahan gaji atau penghargaan karena performa (kinerja) masih menjadi alat paling populer untuk memaksimalkan kinerja awak kapal, bertujuan memotivasi dan meningkatkan minat mereka untuk melaksanakan pekerjaan lebih baik lagi. Alasannya sederhana saja, lebih banyak uang yang ditawarkan, maka akan lebih giat dalam bekerja. Penulis mengamati penghargaan dalam bentuk uang cukup dapat memberikan kebahagiaan dan kepuasan kepada awak kapal sehingga performa (kinerja) tinggi dapat diharapkan dari mereka.

Tujuan yang ingin dicapai dalam pemberian *reward* adalah untuk lebih meningkatkan motivasi intrinsik dari motivasi ekstrinsik, dalam artian awak kapal harus melakukan suatu pekerjaan, maka perbuatan itu timbul dari kesadaran awak kapal itu sendiri. Adanya pemberian *reward* itu, juga diharapkan dapat membangun suatu hubungan yang *positif* antara pemimpin dan anak buahnya, karena *reward* itu adalah bagian dari pada rasa perhatian dari seorang pemimpin terhadap anak buahnya.

2. Evaluasi terhadap alternative pemecahan masalah

a. Kurang maksimalnya penerapan sistem prosedur tugas jaga dipelabuhan saat bongkar-muat bagi awak kapal bagian *deck*.

Hal ini dapat diatasi dengan cara:

- 1) Meningkatkan pengawasan terhadap penerapan sistem prosedur tugas jaga diatas kapal.

Keuntungannya:

Awak kapal akan lebih disiplin dalam menerapkan sistem prosedur tugas jaga.

Kerugiannya:

Memerlukan waktu lebih untuk mengawasi para awak kapal.

2) Meningkatkan pemberian motivasi bagi awak kapal diatas kapal.

Keuntungannya:

Awak kapal akan lebih semangat dalam menerapkan sistem program tugas jaga.

Kerugiannya:

Memerlukan dana tambahan untuk pemberian *reward* untuk menyemangati para awak kapal.

b. Kurang maksimalnya pengawasan kinerja awak kapal dalam tugas jaga pelabuhan bongkar-muat bagi awak kapal bagian *deck*.

1) Meningkatkan pelaksanaan familiarisasi sistem prosedur tugas jaga diatas kapal.

Keuntungannya:

Awak kapal akan lebih memahami sistem prosedur tugas jaga diatas kapal.

Kerugiannya:

Memerlukan waktu lebih untuk sering melaksanakan familiarisasi.

2) Meningkatkan pelaksanaan *safety meeting* diatas kapal.

Keuntungannya:

Awak kapal akan lebih mengingat sistem prosedur tugas jaga diatas kapal.

Kerugiannya:

Memerlukan waktu lebih untuk sering melakukan *safety meeting* diatas kapal.

3. Pemecahan masalah yang dipilih

- a. Meningkatkan pengawasan terhadap penerapan sistem prosedur tugas jaga pelabuhan diatas kapal.
- b. Meningkatkan pemberian motivasi bagi awak kapal diatas kapal.
- c. Meningkatkan pelaksanaan familiarisasi sistem prosedur tugas jaga pelabuhan diatas kapal.
- d. Meningkatkan pelaksanaan *safety meeting* diatas kapal.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari uraian dan pembahasan yang telah penulis uraikan pada Bab-bab sebelumnya mengenai “UPAYA PENERAPAN SISTEM PROSEDUR TUGAS DINAS JAGA DI PELABUHAN BONGKAR-MUAT BAGI AWAK KAPAL BAGIAN *DECK* DI ATAS MT.MERBAU”. Penulis dapat mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Kurang maksimalnya penerapan sistem prosedur tugas jaga dipelabuhan saat bongkar-muat bagi awak kapal bagian *deck*.
2. Kurang maksimalnya pengawasan kinerja awak kapal dalam tugas jaga Pelabuhan bongkar-muat bagi awak kapal bagian *deck*.

B. SARAN

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

1. Kurang maksimalnya penerapan sistem prosedur tugas jaga dipelabuhan saat bongkar-muat bagi awak kapal bagian *deck*.
 - a. Meningkatkan pengawasan nakhoda terhadap awak kapal dalam penerapan sistem prosedur tugas jaga diatas kapal secara terjadwal dan dievaluasi secara berkala.
 - b. Meningkatkan pemberian motivasi oleh nakhoda kepada awak kapal dengan memberi apresiasi bagi awak kapal yang bekerja dengan baik,

dan memberikan sanksi atau teguran bagi awak kapal yang membuat kesalahan.

2. Kurang maksimalnya pengawasan kinerja awak kapal dalam tugas jaga Pelabuhan bongkar-muat bagi awak kapal bagian *deck*.
 - a. Meningkatkan pelaksanaan familiarisasi kepada awak kapal tentang sistem prosedur tugas jaga yang sudah dibuat diatas kapal secara berkala dan dievaluasi setiap bulannya.
 - b. Meningkatkan pelaksanaan *safety meeting* di atas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Adi S. (2000) Pengertian meningkatkan (online)
- Anwar Prabu Mangkunegara. (2007). Kamus Umum Bahasa Indonesia. Jakarta : Balai Pustaka
- Baptist, C. (1991) Tanker Handbook For Deck Officers : England
- Batti, Pieter. (1995) dasar-dasar peraturan keselamatan pelayaran dan pencegahan pencemaran dari kapal : Jakarta
- Dewi (2007) Menjalin Team Work dalam Organisasi. Jakarta : Salemba Empat
- Efendi, Usman. (2014). *Asas Manajemen*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- International chamber of shipping (ICS). Oil Companies International Marine forum (OCIMF) (1994): England*
- International Safety Management Code (ISM Code) Edisi 2010, IMO Publications*
- Malayu S.P Hasibuan, (2012), Manajemen Sumber Daya Manusia. Jakarta
- Maritime Labour Convention (MLC) 2006, IMO Publications*
- Nawawi. (2003). *Menjadi Guru Professional*, Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Robbin Stephen P & Mary Coulter (1999) *Manajemen, diterjemahkan oleh Bob Sabran, Wibi Hardani*. Jakarta : Erlangga
- Rois Arifin dan Helmi Muhammad (2016) *Pengantar Manajemen*. Malang : Empat Dua
- Simamora, (2003), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Edisi Ke-3. STIE YKPN, Yogyakarta.
- SOLAS (1974) dan pembaharuan-pembaharuannya.
- Standar Training and Certification of Watchkeeping (STCW) 1978 Amandement 2010, IMO Publications*
- Suwandi. (2006:23,77,80,83,90,94,100,115,122) definisi istilah Tanker : Jakarta
- T Hani Handoko. (2000:3) sumber daya manusia : BPFE Yogyakarta
- Tim penyusun kamus pusat bahasa. (2008)
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

**PT. PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING
FLEET V MANAGEMENT DIRECTORATE
MT. MERBAU / P.37**



SHIP PARTICULAR

1	NAMA KAPAL	: MT. MERBAU P37			
2	OWNER	: PT. PERTAMINA (PERSERO)			
3	BUILDER	: PT. PELITA BAHARI			
4	PORT OF REGISTER	: JAKARTA			
5	CALL SIGN	: Y D M U			
6	OFFICIAL NUMBER	: 1985 BA NO. 7036 / L			
7	TANDA SELAR	: GT. 2660 NO. 135 / PPJ			
8	DELIVERY	: 30.05.1985			
9	CLASS	: BKI + A 100 (I) OIL TANKER ESP. & + SM			
10	IMO / MMSI NUMBER	: 8 2 1 1 2 2 7 / 525008005			
11	G.R.T	: 2660 T			
12	N.R.T	: 1208 T			
13	D.W.T	: 3500 T			
14	LIGHT SHIP	: 1530 T			
15	L.O.A	: 89.755 Mtr			
16	L.B.P	: 84.330 Mtr			
17	BREADTH MOULDED	: 15.00 Mtr			
18	DEPTH MOULDED	: 7.000 Mtr			
19	DESIGNED DRAFT	: 5.012 Mtr			
20	SCANTL DRAFT (MLD)	: 5.700 Mtr			
21	MAIN ENGINE	: 1 SET			
	ENGINE MANUFACTURE / BUILDER	: NIGATA ENGINEERING CO - JAPAN			
	STROKE / BORE	MCR	: 620 X 340 mm - 2000 PS X 290 RPM		
		NCR	: 1.700 PS X 275 RPM		
	ENGINE TYPE / NUMBER. CYLINDER	: 6 M 34 AT / 6			
22	AUX. DIESEL GEBERATOR	: 3 SET			
	MARKER	: DAIHATSU DIESEL ENGINE			
	POWER OUTPUT CAPACITY	: 360 PS ; 200 KW ; 1200 RPM			
	ENGINE TYPE	: 6 PK Tb - 16			
23	PROPELLER (1 SET, SPARE 1 SET)	: DIA 2.500 M, PITCH 1.55 M WORK			
24	CARGO PUMP (3 SET)	: HOR. CENT 150 M3/H, MOTOR 750 KW X 750 RPM			
25	STRIPPING PUMP (2 SET)	: VER. PISTON 50 M3 / H			
26	CLEANING PUMP (1 SET)	: HOR. CENT 25 M3/H, MOTOR 30 KW X 3500 RPM			
27	HEIGHT FROM KEEL LAID TO MAIN	: 26.20 Mtr			
		SUMMER	TROPICAL	F.WATER	WINTER
DRAUGHT	M	5,712	5,831	5,837	5,593
D.W.T	T	4,223	4,36	4,223	4,086
DISPLACEMENT	T	5,753	5,98	5,753	5,616
FREEBOARD	M	1,31	1,185	1,185	1,429

CREW LIST

NAMA KAPAL : MT. MERBAU / P.37
 TYPE KAPAL : TANKER
 GT/HP : 2660 GT / 2000 HP
 BENDERA : INDONESIA

PELABUHAN BERANGKAT : PONTIANAK
 PELABUHAN TUJUAN :
 TANGGAL BERANGKAT :
 AGEN : PT. PERTAMINA

NO	NAMA	JABATAN	NO. PEK	SERTIFIKAT KEAHLIAN		BUKU PELAUT		TANGGAL SIGN ON	RENCANA SIGN OFF	NOMOR PERJANJIAN KERJA LAUT
				IJASAH	NOMOR	NOMOR	MASA BERLAKU			
01	Reno Kampai	Master	750029	ANT II	6200406648N20216	F 094302	03.01.23	17-Sep-21	16/Jan/22	AL.524 / 839/ 8 / SYB. TPK - 2021
02	Redith Setiawan	Ch.Officer	12391403	ANT I	6200390786N20115	E 141494	10.01.24	17-Nov-21	3/Jul/22	AL.524 / 252 / 11 / SYB. TPK - 2021
03	Baharuddin	2nd Officer	12391877	ANT III	62020033815M30419	F 320366	12.02.23	21-Dec-21	13/Aug/22	AL.524 / 807 / 12 / SYB. TPK - 2021
04	Daniel Leonardo Hutabarat	3rd Officer	12390683	ANT III	6200237209N30317	G 042312	27.01.24	27-Sep-21	23/May/22	AL.524 / 1407/9/SYB.TPK - 2021
05	Dadang Sopyan	Ch.Engineer	751578	ATT II	6201019060T2016	F 344491	11.06.23	9-Aug-21	5/Jan/22	AL.524/241/8/SYB. TPK - 2021
06	Agus Sarbito	2nd Engineer	12391897	ATT II	6201013919T20216	G 042736	04.02.24	17-Jan-22	5/Sep/22	AL.524/132/01/SYB. TPK - 2022
07	Meri Haryanto	3rd Engineer	12391370	ATT II	6201591720T20219	F 153093	30.04.22	25-Okt-21	19/Jun/22	AL.524 / 119/10/ SYB. TPK - 2021
08	Ferdian Hasanudin	4th Engineer	12391648	ATT III	6201641499T30114	F 219017	15.02.24	17-Nov-21	9/Jul/22	AL.524 / 616 / 11 / SYB.TPK - 2021
09	Ardiansyah Asri Lukmana	Electrician	12391324	ETO	6211585204E10518	F 031888	15.06.22	19-Oct-21	13/Jun/22	AL.524 / 708 /10/ SYB. TPK - 2021
10	Ayeng Surnyadi	Boatswain	12391404	RASD	6200074289340717	F 344082	03.06.23	17-Nov-21	3/Jul/22	AL.524 / 241 / 11 / SYB.TPK - 2021
11	Houdest Silalahi	Pumpman	12391330	RASD	6200160068340718	E 066064	25.02.23	19-Oct-21	14/Jun/22	AL.524 / 831 / 10 / SYB.TPK - 2021
12	Bony Fasius Lesawengen	Foreman	12391546	RASD	6200415942420616	E 033515	06.11.22	17-Nov-21	4/Jul/22	AL.524 / 365 / 11 SYB.TPK - 2021
13	Biant Tharita	Able Seaman	12390986	RASD	6201589226340716	F 088261	28.11.22	12-Sep-21	6/May/22	AL.524 / 282 / 9 / SYB. TPK - 2021
14	Edi Kurniawan	Able Seaman	12391566	RASD	62000262937340717	G 107571	04.11.24	17-Nov-21	4/Jul/22	AL.524 / 363 / 11 / SYB.TPK - 2021
15	Randie Setiawan	Able Seaman	12390987	ANT III	6211713797N32420	F 093106	14.12.22	12-Sep-21	6/May/22	AL.524 / 283 / 9 / SYB. TPK - 2021
16	Muhammad Ali Sodikin	Ordinary Seaman	12391665	BST	6200317947012421	G 041801	19.01.24	17-Nov-21	11/Jul/22	AL.524 / 819 / 11 / SYB.TPK - 2021
17	Maknun	Ordinary Seaman	1236984	RASD	6200079101340716	G 001496	07.09.23	27-Sep-21	23/May/22	AL.524 / 1406/9/SYB.TPK - 2021
18	Sarsono Sembiring	Oiler	12390974	ATT V	6202087023T55318	F 306360	18.12.22	12-Sep-21	2/May/22	AL.524 / 124 / 9 / SYB.TPK-2021
19	Bambang Dwiyanto	Oiler	12391363	RASE	6200093279420716	G 100893	21.09.24	19-Oct-21	15/Jun/22	AL.524 / 952 / 10 / SYB / TPK-2021
20	Mohamad Jamaludin Firdos	Oiler	12392107	RASE	6202088531350715	G 040655	23.12.23	17-Jan-22	11/Sep/22	AL.524 / 535 / 01 / SYB. TPK - 2022
21	Wansyah Putra	Cook	12391899	RASD	6200072340340216	G 079069	10.08.24	17-Jan-22	5/Sep/22	AL.524 / 151 / 01 / SYB. TPK - 2022
22	Sudradjat	Messboy	12391458	BST	6201010916010720	E 066891	06.03.23	17-Nov-21	3/Jul/22	AL.524 / 242 / 11 / SYB.TPK - 2021
23	Timotius Andrian Rakasiwi	Deck Cadet	20210170	BST	6212016678010320	G 059339	19.04.24	21-Dec-21	21/Dec/22	0170/R20360/2021-58
24	Juan Antonio Karoma P	Deck Cadet	20220028	BST	6211936022012519	G 035847	21.01.24	18-Mar-22	18-Mar-23	PM-0028/PI54240/2021-58
25	Rafiq Khairi	Engine Cadet	20210057	BST	6212015622010120	G 040430	15.12.23	12-Sep-21	12/Sep/22	0057/R20360/2021-58

Jumlah Anak Buah Kapal : 25 (Dua Puluh Lima) orang termasuk Nakhoda

MT. Merbau, 18 March 2022



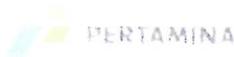
(Capt. Reno Kampai)



GAMBAR KAPAL MT.MERBAU



SAFETY MEETING BY CREW



MEMORIAL DE RESPONSABILIDADE & ENVOLVIMENTO PROCD. DE INICIATIVA COMMITTEE MEETING

Prepared: HPSQ/DPA

Approved: Director of Fleet Management

Date: 15/01/2022

Page: 1/1

No. of Near Miss reports in the month 2

No. of Accidents

No. of Reported Incidents

No. of Reported Safety Incidents

No. of Losses

No. of Reported Incidents with Losses

No. of Reported Incidents with Losses in the current year 2

No. of Reported Incidents with Losses in the current year 2

No. of Reported Incidents with Losses in the current year 2

No. of Near Miss reports in the month 2

No. of Near Miss reports in the current year 2

0

Make sure you are not in a hurry when you are working. Check the area you are working in before you start.

Before you start work, make sure you are not in a hurry when you are working. Check the area you are working in before you start. Be careful when carrying slippery liquid. Re-check its can or bottle to make sure no leakage found (closed).

D	ACCIDENT / INCIDENT REPORTS (All incidents fully reported from office)	CORRECTIVE ACTION REQUIRED	RESPONSIBILITY
E	AUDITS / INSPECTIONS		
	Internal Audit		
	07 November 2021	Closed	Fleet V
	External Audit		
	SMC Interim 24 September 2021	Closed	Fleet V
	ISPS Interim 25 October 2021		
	Port State Control Inspections		
	Vetting Inspections		
	PSA 16 January 2022	N/A On Progress	Fleet V
	Flag State Inspection		
F	DRILLS AND TRAINING		
	(List the topics on which these have been carried out in the month)	(mention areas for improvement)	RESPONSIBILITY
	Drills conducted during the month		
	- Abandon ship		
	- Lifeboat Lowering		
	- Fire in Engine room		
	- Toxic Vapour Release		
	- Pipeline Leakage		
	- Collision		
	- Emergency Towing		
	- Man Overboard & Recovery person from water		
	- Use of real Robertson stretcher		
	- Handling sickness pandemic onboard		
	Training conducted during the month		
	Reflective Learning / Resilience training		
G	SUGGESTIONS FOR IMPROVEMENT OF HSE (Can be made by any member of committee or any seafarer)	ACTION REQUIRED	RESPONSIBILITY
	Health		
	Safety		
	Environment		
	Working & Living Conditions		
H	ANY OTHER MATTERS	SUPPORT REQUIRED	RESPONSIBILITY
	(List further information that is a requirement of the office)		



PT PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING

FORM 122

MONTHLY HEALTH SAFETY & ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE MEETING

Prepared: LPSQ/DPA

Approved: Director of Fleet Management

Page: 1 of 1

Revision: 0 Date: 18 Dec 2017

NA
No further additional comments
Name & Signature

Chair: Rudi Kambor

M5-10

Rep. Officer

Chair, Officer

Rep. Representative



Ship Name:
MT. MERBAU/P 37

Safety Meeting

Date:
30 Januari 2022

No	Name	Rank	Remarks	Signature
1	Caet Reng Hanza	Master		
2	Reom Setiawan	Chief Officer		
3	Baharuddin	2nd Officer		
4	Dante Leonardo H.	3rd Officer		
5	Dadang Sofyan	Chief Eng		
6	Agus Sarbita	2nd Eng		
7	Men Haryanto	3rd Eng		
8	Ferdian Hasanudin	4th Eng		
9	Ardiansyah Asri Lukmana	Electrician		
10	Ayeng Sumyadi	Boatswain		
11	Houdest Silalahi	Pumpman		
12	Biant Tharita	AB-1		
13	Edi Kurniawan	AB-2		
14	Randie Setiawan	AB-3		
15	Muhammad Ali Sodikin	OS-1		
16	Maknun	OS-2		
17	Bony Fasius Lesawengen	Foreman		
18	Sarsono Sembiring	Oiler-1		
19	Bambang Dwiyanto	Oiler-2		
20	Mohamad Jamaludin Firdos	Oiler-3		
21	Sudiro	Cook	ONDUTY	
22	Sudradjat	Messboy		
23	Timotius Andrean R	Deck cadet		
24	Rafiq Khanu	Engine cadet		

Name of Employee

BAYARUDDIN

Name of Supervisor

REDITH SETIAWAN

Title

SECOND OFFICE

Date of Joining

22 / 12 / 2021

A. Company Policies

YES, CREW HAS UNDERSTOOD COMPANY POLICES

B. HSSQE Objectives relevant to the role

C. Procedures relevant to their role

- USE PPE
- ALWAYS - COMPLY WITH COMPANY POLICE

D. Documents relevant to their role

- ANT III
- AOT
- BST

E. Records of activities / operations relevant to their role

- MAINTENANCE NAVIGATION EQUIPMENT
- ASSIST C/O ON CARGO OPERATION

F. Non-Conformity and its implication on the Company

G. Action to be taken in case of non-conformity or potential non-conformity



Capt. Keno Kampai

H. List of equipment available to employee

YES, ACCOMODATION EQUIPMENT

I. Training in use of software & hardware

YES, CREW TRAINING IN USE OFF HARDWARE
(MANUAL BOOK)

J. HSSE induction – exit points, first aid box, fire warden, first aider

YES, CREW HAS UNDERSTOOD OFFICE ORIENTATION

K. Office orientation – introduce to all, pantry, stationery, server room, toilets, office timings, etc.



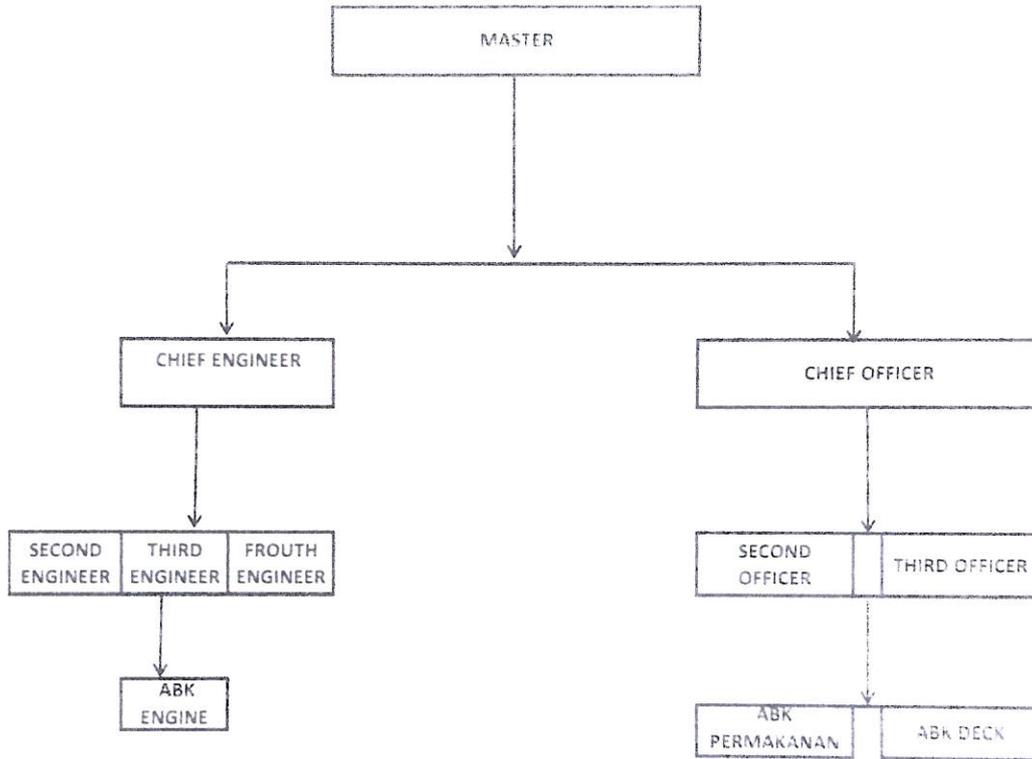
Sign – Employee

Date:



Sign – Person(s) providing familiarization

**ORGANISASI KAPAL
MT. MERBAU / PERTAMINA 37**





KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
PROGRAM DIKLAT PELAUT
JAKARTA



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : RENO KAMPAI
NIS : 02702 / N-I
Bidang Keahlian : ANT - 1
Program Diklat : DIKLAT PELAUT - I

Mengajukan Sinopsis Makalah Sebagai Berikut

A. Judul : 1). OPTIMALISASI PENERAPAN SISTEM PROSEDUR TUGAS JAGA BAGIAN DECK
UNTUK MENINGKATKAN KINERJA AWAK KAPAL DIATAS MT.MERBAU
2).
.....
3).
.....

B. Masalah Pokok :
1.Kurang maksimalnya disiplin ABK dalam menerapkan SISPRO tugas jaga diatas kapal.
2.Kurang maksimalnya penerapan SISPRO tugas jaga diatas kapal

Pendekatan Pemecahan Masalah
1.Meningkatkan pengawasan terhadap penerapan SISPRO tugas jaga diatas kapal.

C. 2.Meningkatkan pemberian motivasi bagi ABK diatas kapal.
3.Meningkatkan pelaksanaan familiarisasi SISPRO tugas jaga diatas kapal.
4.Meningkatkan pelaksanaan safety meeting diatas kapal.

Jakarta, 15 Agustus 2022

Menyetujui :

Pembimbing I

Drs. Sugiyanto, MM
Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19620715 198411 1 001

Pembimbing II

Agus Widodo, MM
Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19730402 199808 1 001

Peserta Diklat Pelaut (DP-I)

Reno Kampai

NIS. 02702/N-I

Ka. Div. Pengembangan Usaha

DR. ALI MUKTAR SITOMPUL, MT

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19730331 200604 1 001

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

JUDUL MAKALAH : OPTIMALISASI PENERAPAN SISPRO TUGAS JAGA BAGIAN DECK
UNTUK MENINGKATKAN KINERJA ABK DIATAS MT.MERBAU

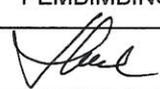
.....

.....

.....

DOSEN PEMBIMBING II : Agus Widodo, MM

MATERI BIMBINGAN :

NO	TANGGAL	URAIAN MATERI	TANDA TANGAN PEMBIMBING
1.	11/08 ²²	Pengajuan Sinopsis. Perbaiki penulisan ringkasan. (SISPRO)	
2	15/08 ²²	Pengajuan Bab I (Revisi: mulai dari Latar Belakang hingga Latar Belakang Masalah)	
3	30/08 ²²	Bab II Urutkan Landasan Teori sesuai dengan urutan masalah Bab III perbaiki pada Analisa Data, serta dengan bukti	
4	31/08 ²²	Bab IV. Pada kesimpulan harus bisa menjawab apakah penerapan sispro optimal/ideal	

Catatan :

Kejadian pembimbingan telah selesai. Selanjutnya mahasiswa agar sudah di sidangkan.

.....

.....

.....

NB : MINIMAL 5 (LIMA) KALI TATAP MUKA / BIMBINGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

JUDUL MAKALAH : OPTIMALISASI PENERAPAN SISPRO TUGAS JAGA BAGIAN DECK
UNTUK MENINGKATKAN KINERJA ABK DIATAS MT.MERBAU

.....

.....

.....

DOSEN PEMBIMBING I : Drs. Sugiyanto, MM

MATERI BIMBINGAN :

NO	TANGGAL	URAIAN MATERI	TANDA TANGAN PEMBIMBING
1	10-8-22	Pengajaran Sinopsis	<i>[Signature]</i>
2	15.8.22	Pengajaran bab I	<i>[Signature]</i>
3	23/8-22	Pengajaran bab II	<i>[Signature]</i>
4	25/8-22	Pengajaran bab III	<i>[Signature]</i>
5	29/8-22	Pengajaran bab IV	<i>[Signature]</i>
6	31/8-22	Perbaikan bab I sd IV	<i>[Signature]</i>
7	02-09-22	pasir YBS. siap untuk diujikan	<i>[Signature]</i>

di siapkan

- Catatan :
1. Cover
 2. Lembar Persetujuan
 3. " Pengesahan
 4. Nota Pengantar
 5. Daftar Isi
 6. Daftar Pustaka

[Signature] 3/9-22

NB : MINIMAL 5 (LIMA) KALI TATAP MUKA / BIMBINGAN