

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KUALITAS KERJA ABK
GUNA KELANCARAN BONGKAR MUAT
DI MV. OCEAN AMAZING**

Oleh :

WAHYU SUGIARTO

NIS. 02717/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2022

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KUALITAS KERJA ABK
GUNA KELANCARAN BONGKAR MUAT
DI MV. OCEAN AMAZING**

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

Oleh :

WAHYU SUGIARTO

NIS. 02717/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2022

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : WAHYU SUGIARTO
No. Induk Siswa : 02717/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KUALITAS KERJA ABK
GUNA KELANCARAN BONGKAR MUAT DI MV.
OCEAN AMAZING

Jakarta, Oktober 2022

Pembimbing I,

Pembimbing II,

A. Chalid Pasyah, Dipl.TESL. M.Pd.
NIP. 19600814 198202 1 001

Capt. Yusep Budiana
Dosen STIP

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

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

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : WAHYU SUGIARTO
No. Induk Siswa : 02717/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KUALITAS KERJA ABK
GUNA KELANCARAN BONGKAR MUAT DI MV.
OCEAN AMAZING

Penguji I

Capt. Bintang Novi, MMar, MMTr
NIP. 19721105 200212 1 001

Penguji II

Capt. Yusep Budiana
Dosen STIP

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

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

KATA PENGANTAR

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

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

“UPAYA MENINGKATKAN KUALITAS KERJA ABK GUNA KELANCARAN BONGKAR MUAT DI MV. OCEAN AMAZING”

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

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

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

1. Capt. Sudiono, M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Bhima Siswo Putro, S.Si.T., MM, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Dr. Ali Mukhtar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.

4. Bapak A. Chalid Pasyah, Dipl.TESL. M.Pd., sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi,ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Capt. Yusep Budiana, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi,ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Istri tercintayang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Anak tersayang yang telah memberikan semangat selama pengerjaan makalah.
9. Orang tua tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
10. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXIII tahun ajaran 2022 yang telah memberikan bimbingan,sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

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

Jakarta, Oktober 2022

Penulis,



WAHYU SUGIARTO

NIS. 02717/N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian.....	5
E. Waktu dan Ternpat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	7
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	9
B. Kerangka Pemikiran	20
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	21
B. Analisis Data	22
C. Pemecahan Masalah	26
 BABIV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	37
B. Saran	37
 DAFTAR PUSTAKA	38
DAFTAR ISTILAH	

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kapal curah adalah salah satu jenis kapal yang dirancang dan dibangun sebagai alat transportasi angkutan laut yang mengangkut muatan curah, dimana muatan itu dikapalkan tanpa adanya kemasan, misalnya biji besi, biji tembaga, batu bara, jagung, bauxite, dan lain - lain.

Kapal sebagai alat angkutan laut merupakan sarana transportasi dilaut dan perairan yang ada hubungannya dengan laut. Kapal-kapal tersebut memegang peranan penting dalam melancarkan transportasi di laut yang tepat guna dan aman. Selain itu kapal juga merupakan sarana transportasi yang sangat penting dalam tatanan perekonomian masa kini. Dengan sarana ini kapal dapat mengangkut semua jenis barang yang tidak dapat dilakukan oleh alat angkut antar pulau yang harus menyeberangi sungai atau laut. Dengan sarana ini juga kapal dapat mengangkut muatan curah kering baik pangan maupun non pangan, dimana dapat diangkut dari satu tempat ke tempat lain dengan biaya yang relatif murah dan dengan jumlah yang relatif banyak. Dengan kelebihan tersebut maka kapal menjadi hal yang sangat penting untuk dikembangkan dan ditingkatkan lagi pelayanannya agar dimasa yang akan datang dunia pelayaran semakin maju.

Penulis bekerja pada kapal dengan muatan curah, dimana muatan curah ini biasanya merupakan muatan yang *homogen*, yang berarti bahwa dalam 1 (satu) ruang muat hanya terdapat 1 (satu) jenis muatan curah. Oleh karena itu sebelum kegiatan pemuatan dimulai, Mualim I (satu) dan *surveyor* harus memastikan ruang muat dalam keadaan kering, bersih, tidak berbau, dan tidak ada sisa muatan sebelumnya.

Untuk jenis muatan curah batu bara diangkut dengan menggunakan tongkang kemudian ditransfer ke kapal dimana kapal berlabuh ditengah laut (*loading point*) yang lebih dikenal dengan istilah *transshipment* dan / atau langsung dari *jetty* ke kapal dengan memakai *floating crane* atau mempergunakan *conveyor*. Batu-bara merupakan muatan curah kering dan dipergunakan untuk bahan bakar industri hasil

tambang serta mempunyai karakteristik mudah terbakar, dimuat dikapalkan secara *bulk*, dan apabila diangkut menggunakan kapal curah maka harus diberi ventilasi secukupnya.

Dengan tersedianya ruang muat dalam kondisi yang bersih dan baik maka sudah tentu muatan akan aman dan terpelihara dengan baik. Hal ini dapat dicapai apabila pelaksanaan persiapan ruang muat berjalan dengan baik sesuai rencana. Hal ini sesuai dengan yang pernah penulis alami, saat itu penulis harus mempersiapkan ruang muat pada pelayaran dengan jarak yang dekat dan hanya memakan waktu 18 jam pelayaran, sehingga *Deck Rating* memiliki waktu yang sangat pendek dan hal ini menimbulkan keterlambatan dalam mempersiapkan ruang muat yang berjumlah 5 (lima) Palka, dimana palka no.1 berbeda dengan palka no. 2, 3, 4 dan palka 5 yang mempunyai ukuran Volume palka yang sama. Dalam pelaksanaannya kegiatan itu sangat menguras tenaga Anak Buah Kapal yang jumlahnya menjadi berkurang selama pelayaran karena sebagian melaksanakan tugas bernavigasi di anjungan. Seharusnya kapal sudah harus dalam keadaan siap untuk dimuati batu bara ketika kapal tiba di pelabuhan muat. Namun karena kondisi seperti yang penulis sampaikan diatas, kapal belum bisa menerima muatan dengan kondisi ruang muat masih terkontaminasi dengan muatan sebelumnya.

MV. Ocean Amazing dimana penulis bekerja sebagai Mualim 1 (satu) adalah kapal curah dengan 5 (lima) buah ruang muat dengan pelayaran dari dalam perjalanan dari Jakarta ke Australia. Dengan demikian sangatlah tidak mungkin untuk mempersiapkan ruang muat dalam waktu yang cukup singkat dengan pelayaran yang sangat pendek. Idealnya untuk mempersiapkan 1 (satu) ruang muat dengan jam kerja 10 (sepuluh) jam agar ruang muat siap dimuati kembali memerlukan waktu 1 (satu) hari.

Selain permasalahan di atas, faktor Sumber Daya Manusia tetap memegang peranan yang tidak kalah penting. Dapat dikatakan bahwa keterampilan dan pengetahuan Anak Buah Kapal tetap menjadi faktor utama dan mutlak yang harus ada dalam mengendalikan peralatan-peralatan modern yang tersedia di atas kapal tersebut. Sumber daya manusia yang potensial dan profesional dalam menjalankan tugas masing-masing sehingga pelaksanaan persiapan ruang muat dapat selesai dengan tepat waktu.

Sebagaimana yang penulis temui di kapal MV. Ocean Amazing bahwa dua dari tiga rating deck yang ada masih kurang terampil dalam melaksanakan tugasnya. Sebelum bekerja di kapal, rating deck sudah mendapatkan familiarisasi akan tetapi karena latar pendidikan yang kurang memadai sehingga pemahaman terhadap prosedur kerja masih terbilang rendah. Meskipun semua rating deck sudah memiliki sertifikat keterampilan akan tetapi tidak menjamin bahwa rating deck terampil dalam melaksanakan pekerjaan khususnya bongkar muat di kapal curah. Dengan demikian kualitas rating deck masih terbilang rendah, mengingat etos kerja yang kurang baik. Hal ini terlihat dari kurangnya integritas, kerja keras dan ketekunan dalam melaksanakan tugasnya. Etos kerja merupakan kemampuan akan sikap seseorang yang muncul atas kehendak dan kesadaran sendiri yang disertai komitmen total dan didasari oleh sistem orientasi nilai budaya terhadap kerja sehingga dapat menyelesaikan pekerjaan bongkar muat.

Dengan demikian berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis yang telah diuraikan diatas, maka penulis tertarik untuk membahasnya ke dalam sebuah makalah dengan judul : **“UPAYA MENINGKATKAN KUALITAS KERJA ABK GUNA KELANCARAN BONGKAR MUAT DI MV. OCEAN AMAZING”**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis mengidentifikasi permasalahan yang terjadi di MV. Ocean Amazing diantaranya yaitu :

- a. Kurangnya keterampilan *Deck Rating* dalam melaksanakan tugas bongkar muat.
- b. Kurang maksimalnya penerapan prosedur kerja bongkar muat
- c. Minimnya kedisiplinan rating dalam menggunakan waktu pada saat proses pembersihan palka
- d. Rating belum memahami prosedur penggunaan peralatan untuk membersihkan palka
- e. Kerja sama antar rating dengan perwira belum terjalin dengan baik

2. Batasan Masalah

Mengingat banyaknya permasalahan yang terjadi dalam proses pemuatan batu bara di MV. Ocean Amazing, maka dalam penulisan makalah ini penulis membatasi pembahasan hanya:

- a. Kurangnya keterampilan *Deck Rating* dalam melaksanakan tugas bongkar muat
- b. Kurang maksimalnya penerapan prosedur kerja bongkar muat

3. Rumusan Masalah

Dari identifikasi permasalahan dan batasan masalah diatas, maka dalam penulisan makalah ini penulis merumuskan masalah utama yaitu :

- a. Mengapa *Deck Rating* kurang terampil dalam melaksanakan tugas bongkar muat?
- b. Mengapa penerapan prosedur kerja bongkar muat kurang maksimal ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penulisan makalah ini diantaranya yaitu :

- a. Untuk mencari penyebab kurangnya keterampilan *Deck Rating* dalam melaksanakan tugas bongkar muat di atas MV.Ocean Amazingkurang efektif sekaligus mencari pemecahan masalah yang tepat.
- b. Untuk menganalisis penyebab kurang maksimalnya penerapan prosedur kerja bongkar muat di MV.Ocean Amazing dan mencari pemecahan masalahnya.

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penulisan makalah ini yaitu :

a. Aspek Teoritis (Keilmuan)

- 1) Sebagai tambahan referensi bagi perpustakaan STIP mengenai teknis

pelaksanaan persiapan ruang muat yang harus dilakukan dan untuk menunjang kelancaran proses pembersihan ruang muat sebelum melakukan proses pemuatan batu bara di MV. Ocean Amazing sehingga dapat menghindari terjadinya keterlambatan pada saat pemuatan.

- 2) Sebagai sumber pengetahuan bagi rekan - rekan pasis di STIP Jakarta tentang pentingnya Anak Buah Kapal yang terampil dalam mempersiapkan ruang muat dan peralatan yang dalam kondisi baik saat dipergunakan untuk menunjang kelancaran proses pemuatan batu bara.

b. Aspek Praktis

- 1) Berbagi pengalaman dengan rekan seprofesi terutama yang belum pernah bekerja di atas kapal yang memuat muatan curah batu bara.
- 2) Diharapkan hasil penelitian ini dapat meningkatkan keterampilan *Deck Rating* dan Perwira Jaga dalam menerapkan prosedur pemuatan batu bara.

D. METODE PENELITIAN

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

1. Metode Pendekatan

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

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam melaksanakan pengumpulan data yang diperlukan sehingga selesainya penulisan makalah ini, digunakan beberapa metode pengumpulan data. Data

dan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggung jawabkan data agar dapat diolah dan disajikan menjadi gambaran dan pandangan yang benar. Untuk mengolah data empiris diperlakukan data teoritis yang dapat menjadi tolak ukur oleh karena itu agar data empiris dan data teoritis yang diperlakukan untuk menyusun makalah ini dapat terkumpul peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa :

a. Teknik Observasi (Berupa Pengamatan)

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan proses pemuatan batu bara di atas MV. Ocean Amazing.

b. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan suatu tehnik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen di atas kapal. Dokumen yang telah diperoleh kemudian dianalisis, dibandingkan dan dipadukan membentuk satu hasil kajian yang sistimatis. Jadi studi dokumen tidak hanya sekedar mengumpulkan dan menulis atau melaporkan dalam bentuk kutipan-kutipan tentang sejumlah dokumen yang akan dilaporkan dalam penelitian adalah hasil analisis terhadap dokumen-dokumen tersebut.

c. Studi Kepustakaan

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

3. Teknik Analisis Data

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

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

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

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan saat penulis bekerja sebagai Mualim I di atas MV. Ocean Amazing sejak Maret 2021 sampai dengan Februari 2022.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di atas MV. Ocean Amazing berbendera Singapore dengan isi kotor 25.967T milik perusahaan MSI Management Pte.Ltd yang beroperasi di alur pelayaran *Near Coastal Voyage* (NCV)

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan dibutuhkan dalam penyusunan makalah guna menghasilkan suatu bahasan yang sistematis dan memudahkan dalam pembahasan maupun pemahaman makalah yang disusun, adapun sistematika penulisan adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Menjelaskan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian dan teknik pengumpulan data, waktu dan tempat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Tinjauan pustaka membahas beberapa teori yang berkaitan dengan rumusan masalah dan dapat membantu untuk mencari solusi atau pemecahan yang tepat. Kerangka Pemikiran merupakan skema atau alur inti dari makalah ini yang bersifat argumentatif, logis dan analisis berdasarkan kajian teoritis, terkait dengan objek yang akan dikaji.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Deskripsi data merupakan data yang diambil dari lapangan berupa spesifikasi kapal dan pekerjaannya, pengamatan pada fakta-fakta yang terjadi di atas kapal sesuai dengan permasalahan yang dibahas. Fakta dan kondisi meliputi kejadian nyata disertai waktu dan tempat kejadian yang sebenarnya terjadi di atas kapal berdasarkan pengalaman penulis.

Analisis data adalah hasil analisis faktor-faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah. Pemecahan masalah di dalam penulisan makalah ini mendeskripsikan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur-unsur positif dari penyebab masalah.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan faktor penyebab pada rumusan masalah. Saran merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sebagai solusi dari rumusan masalah yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan tercapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Berdasarkan pembahasan pada bab sebelumnya maka penulis mencari beberapa landasan teori untuk mencari pemecahan dalam mencegah keterlambatan proses pemuatan batu bara di MV. Ocean Amazing, diantaranya yaitu sebagai berikut:

1. Upaya

Menurut Poerwadarminta (2011:574) bahwa upaya adalah usaha untuk menyampaikan maksud, akal dan ikhtisar. Upaya merupakan segala sesuatu yang bersifat mengusahakan terhadap sesuatu hal supaya dapat lebih berdaya guna dan berhasil guna sesuai dengan maksud, tujuan dan fungsi serta manfaat suatu hal tersebut dilaksanakan.

Sedangkan menurut Muhammad Ali (2015:605) dalam buku yang berjudul Penelitian Pendidikan Prosedur dan Strategi, mendefinisikan upaya adalah usaha daya upaya, berusaha mencari sesuatu untuk mencari jalan, mengambil tindakan untuk berusaha. Lebih lanjut menurut Soekamto (2014:237) bahwa upaya adalah aspek yang dinamis dalam kedudukan (status) terhadap sesuatu. Apabila seseorang melakukan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka menjalankan suatu upaya.

2. Meningkatkan

Menurut Poerwadarminta (2011:474) bahwa meningkatkan berasal dari kata tingkat. Tingkat dapat berarti pangkat, taraf, dan kelas, sedangkan meningkatkan berarti memajukan. Secara umum, meningkatkan merupakan upaya untuk menambah derajat, tingkat, dan kualitas maupun kuantitas. Meningkatkan juga dapat berarti penambahan kemampuan agar menjadi lebih baik. Selain itu, meningkatkan juga berarti pencapaian dalam proses, ukuran, sifat, hubungan dan sebagainya.

3. Kualitas Kerja

a. Definisi Kualitas Kerja

Kualitas kerja memiliki definisi yang sama dengan kinerja yaitu merupakan suatu tingkat pencapaian hasil atas pelaksanaan tugas tertentu. Dalam konteks pengembangan sumber daya manusia, kinerja seorang ABK dalam sebuah perusahaan sangat dibutuhkan untuk mencapai prestasi kerja bagi ABK itu sendiri dan juga untuk keberhasilan perusahaan.

Istilah kinerja berasal dari *job performance* atau *actual performance* (prestasi kerja atau prestasi sesungguhnya yang dicapai oleh seseorang), atau juga hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang ingin dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya. (Anwar Prabu Mangkunegara, 2011:67).

Berdasarkan definisi di atas bahwa kinerja merupakan suatu konsep yang strategis dalam rangka menjalin hubungan kerja sama antara pihak manajemen dengan ABK untuk mencapai kinerja yang baik, unsur yang paling dominan adalah sumber daya manusia, walaupun perencanaan telah tersusun dengan baik dan rapi tetapi apabila orang atau personil yang melaksanakan tidak berkualitas dengan tidak memiliki semangat kerja yang tinggi, maka perencanaan yang telah disusun tersebut akan sia-sia.

b. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kualitas Kerja

Menurut Anwar Prabu Mangkunegara, (2011:67) bahwa kualitas sumber daya manusia memiliki manfaat ditinjau dari pengembangan perusahaan yaitu:

- 1) Perbaikan kinerja.
- 2) Penyesuaian kompensasi.
- 3) Keputusan penempatan.
- 4) Kebutuhan pelatihan.
- 5) Perencanaan dan pengembangan karier.
- 6) Efisiensi proses penempatan staf.
- 7) Kesempatan kerja yang sama.

4. Deck Rating

Sesuai dengan (MLC, 2006 point 2) jam istirahat minimum untuk semua pelaut adalah: 10 jam dalam periode 24 jam, dan 77 jam dalam periode 7 hari jam istirahat dapat di bagi menjadai tidak lebih dari 2 periode yang salah satunya harus paling sedikit 6 jam lamanya.

Adapun syarat-syarat wajib yang harus dipenuhi untuk dapat bekerja sebagai Anak Buah Kapal sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, antara lain:

- a. Memiliki sertifikat keahlian pelaut dan atau sertifikat keterampilan pelaut
- b. Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun
- c. Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu.

5. Bongkar Muat

a. Definisi Bongkar Muat

Menurut PP nomor 20 tahun 2010 tentang angkutan diperairan pasal 1 ayat 14: Usaha bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal dipelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargo doring*, dan *receiving / delivery*.

b. Prinsip pemuatan

Menurut Istopo (2009:201) prinsip pemuatan antara lain :

- 1) Melindungi kapal artinya menciptakan suatu keadaan dimana dalam melaksanakan kegiatan penanganan dan pemuatan, kapal senantiasa tetap dalam kondisi yang baik, aman serta layak laut. Yang perlu diperhatikan adalah pembagian muatan secara tegak, melintang, membujur dan secara khusus pada geladak.
- 2) Melindungi muatan berarti menyangkut tanggung jawab pihak pengangkut (*carrier*) terhadap keselamatan muatan yang dimuat dari

pelabuhan ke pelabuhan tujuannya dengan aman sebagaimana kondisi muatan seperti saat penerimaannya.

- 3) Bongkar muat secara cepat, teratur dan sistimatis artinya menciptakan suatu proses kegiatan bongkar muat yang efisien dan efektif dalam penggunaan waktu serta biaya.
- 4) Pemanfaatan ruang muat semaksimal mungkin, menyangkut penguasaan ruang rugi (*broken stowage*), pengaturan muatan yang dilakukan sedemikian rupa sehingga ruang muat yang tersedia dapat diisi dengan muatan sebanyak mungkin dan ruang muat yang tidak terpakai dapat ditekan sekecil mungkin.
- 5) Melindungi *Deck Rating* dan buruh artinya menyangkut atas keselamatan jiwa *Deck Rating* dan buruh yang mana bahwa selama *Deck Rating* dan buruh/pekerja melaksanakan kegiatannya senantiasa selalu terhindar dari segala bentuk resiko-resiko yang mungkin / dapat terjadi yang berasal dari pelaksanaan bongkar muat.

c. **Persiapan Ruang Muat**

Ruang muat (palka) adalah ruangan di bawah geladak yang berguna sebagai tempat penyimpanan muatan kapal. (Didik Purwiyanto Vay, www.slidshare.com).

Menurut Istopo (2009:247) dalam buku Kapal Dan Muatannya, terdapat 3 (tiga) tahap dalam mempersiapkan ruang muat muatan curah seperti dibawah ini :

1) Tahap *Cleaning*

Cleaning adalah membersihkan ruang muat muatan curah dari sisa muatan dan kotorannya, dimana sisa muatan tersebut disapu (*sweeping*) dan di sekop (*scraping*), kemudian sisa muatan dan kotoran tersebut dikumpulkan dan diangkut untuk dipindahkan ke *main deck*. Pembersihan ruang muat tersebut merupakan tanggung jawab Mualim I (satu), dengan demikian pelaksanaan pembersihan ruang muat langsung dibawah pengawasan dari Mualim I (satu) atau perwira kapal yang ditugaskan untuk mengawasi pekerjaan tersebut.

Secara umum pelaksanaan pembersihan ruang muat dapat dilakukan dengan mengeluarkan sisa dan bekas muatan yang sebelumnya, menyapu kotoran dan debu yang masih tersisa di dinding dan *tank top* palka, membersihkan got-got, kemudian diangkat ke *main deck*.

2) Tahap *Washing*

Washing adalah membersihkan ruang muat muatan curah dengan cara menggunakan bahan kimia yang berbahan dasar air seperti *aquaclean*, dengan campuran komposisi yang tepat kemudian disemprotkan ke dinding- dinding ruang muat atau palka. Setelah didiamkan kira - kira 15 (lima belas) menit, kemudian disemprot dengan menggunakan air laut dan dilanjutkan pembilasan dengan menggunakan air tawar. Sangat disarankan bila harus menggunakan bahan kimia agar menggunakan bahan kimia yang berbahan dasar air, ramah lingkungan dan tidak membahayakan Anak Buah Kapal (ABK).

3) Tahap *Drying*

Drying adalah mengeringkan ruang muat dari genangan air cucian dengan menggunakan pompa *bilge* yang dihisap melalui got palka sampai kering. Air cucian yang masih tertinggal dimana pompa *bilge* tidak mungkin lagi untuk digunakan maka harus dikeringkan dengan cara dipel (*mopping*) bersamaan dengan membersihkan sisa muatan yang mengendap. Kemudian ruang muat ditutup dengan peranganin ruang muat dibiarkan dalam keadaan terbuka. Persiapan tersebut sangat tergantung dari jenis dan sifat muatan yang akan dimuati serta bentuk dan keadaan ruang muat.

4) Pemeriksaan, pengetesan ruang muat

Pemeriksaan, pengetesan ruang muat dilakukan oleh Mualim I atau kalau perlu dibantu dengan seorang surveyor. Hal-hal yang harus diperhatikan antara lain :

- a) Kebersihan ruang muat secara keseluruhan. Bukan saja bersih, tetapi juga harus kering.

- b) Dunnage (penerapan) tetap harus dalam keadaan baik, jumlahnya harus cukup. Yang rusak diperbaiki atau diganti baru.
- c) Drainase (pembuangan / got-got) harus bersih. Saringan baik dan tidak tersumbat oleh kotoran atau karat. Ditest dengan memasukkan air ke dalam got, lalu dipompa. Bila tidak memakai air cukup dengan menadah telapak tangan di bawah lobang hisap. Bila telapak tangan kesedot, berarti baik.
- d) Penerangan palka dicek, apakah jumlahnya cukup atau tidak. Bila ada yang padam atau rusak, agar segera dibetulkan / diganti.
- e) Tangga di dalam palka terutama trap-trap dan pemegangnya diperiksa demi keselamatan ABK dan buruh.
- f) Alat penemu asap (*smoke detector*) yang ujungnya berada di dalam palka. Ditest dengan memberikan asap di dalam palka. Setelah alat smoke detector dianjungkan di “on” kan maka akan berbunyi alarm dari alat tersebut, berarti baik. Demikian pula pipa-pipa CO₂ yang menuju ruang palka harus dicek secara visual, apakah ada pipa-pipa yang bocor / tidak. Bila ada yang bocor segera dibetulkan.
- g) Man holes (lobang lalu orang ke/dari tangki) di cek apakah dalam keadaan baik terutama baut–baut dan packingnya.
- h) Lobang ventilasi (peranginan) dicek apakah tidak tersumbat oleh kotoran-kotoran. Jalankan ventilasi palka untuk mengetahui apakah salurannya tersumbat atau lancar.
- i) Tutup palka (*hatch cover*) apakah masih kedap air atau tidak. Cara pengetesannya ialah dengan cara menyemprot air dengan tekanan tinggi di atas tutup palka, lalu dilihat dari dalam, baik pemeriksaan maupun checking palka diumumkan.

d. Peralatan Bongkar Muat

Menurut Martopo dan Soegiyanto peralatan bongkar muat yaitu suatu tingkatan dari dan kedalam kapal. Adapaun susunan tersebut terdiri dari:

- 1) Batang pemuat (*Boom*)
- 2) Tiang muat (*Mast*)
- 3) Mesin Derek (*Derrick winch*)

Dilengkapi dengan berbagai jenis *block* dan tali temali untuk kapal cargo modern, Deck crane biasanya digunakan sebagai alat bongkar muat, Sedangkan untuk kapal khusus alat bongkar muat yang digunakan sesuai dengan jenis barang yang akan diangkut, Berat beban dituliskan pada bilah beban sehingga dapat diangkut dengan aman oleh pemuat. Panjang batang pemuatan harus bias membawa kargo kesisi lambung kapal. Panjang batang pemuatan harus memastikan bahwa jika diturunkan hingga sudut 25 derajat dari bidang datar, Tali pemuatan dan pengait harus mencapai 2,5 Meter lambung-lambung kapal.

Wire adalah kawat sebagai penerus dari gerakan yang dihasilkan oleh winch Motor penggerak atau winch adalah penggerak utama dari setiap gerakan yang ada, seperti menarik turunkan beban

Penggaruk atau grab adalah alat untuk mengambil muatan dengan mengaruk dan mengcurahkan kedalam palka.

Wire drum adalah tempat untuk melilitnya wire.

Kerek muat atau cargo block adalah jalur wire untuk bergerak yang berada diujung batang pemuat.

- 4) *Loader/Unloader Vehicle*

Adalah kendaraan yang di pakai dalam pemuatan curah batu bara yang berfungsi mengumpulkan muatan yang bersebaran yang ada di dalam tongkang sehingga muatan dapat terjangkau oleh *crane* untuk di muat ke kapal. Dan kendaraan ini juga berfungsi untuk meratakan

muatan yang ada di dalam palka agar ruang muat dapat digunakan secara optimal.

5) Sling Baja

Digunakan untuk mengangkat *loader/unloader vehicle* (kendaraan yang di pakai dalam proses muat curah batu bara yang berfungsi mengumpulkan muatan yang bersebaran yang ada di dalam tongkang sehingga muatan dapat terjangkau oleh *crane* untuk di muat ke kapal ke dalam palka ketika muatan sudah siap untuk *trimming*. *Trimming* adalah penyetaraan permukaan muatan, dengan kata lain bahwa *trimming* disini adalah membuat permukaan muatan batu bara menjadi rata.

6) *Winchlass*

Winchlass di kapal merupakan sebuah motor yang berfungsi untuk menggerakkan pontoon dengan menggunakan minyak hidrolik yang dihubungkan menggunakan pipa-pipa ke pontoon kapal.

Perawatan peralatan bongkar muat seperti *crane* secara spesifikasi perawatan dilakukan menurut buku pedoman atau *manual book*, yang sudah dikeluarkan dari pabrik atau *marker* dari *crane* tersebut, sehingga mempermudah perawatan itu sendiri, sebagai contoh, jadwal pelumasan, pergantian *crane wire*, sehingga *crane* siap untuk dipergunakan setiap waktu dan aman bagi penggunaanya di kapal.

e. Jenis keterlambatan pemuatan

Dalam proses pemuatan muatan curah batu bara tidak selalu berjalan dengan lancar. Ada beberapa hal yang menjadi hambatan sehingga menyebabkan keterlambatan dalam proses pemuatan tersebut. Hambatan-hambatan yang terjadi dalam proses pelaksanaan dalam hal kegiatan pengaturan pemuatan sedapat mungkin haruslah dihindari, demi untuk tercapainya salah satu aspek dari prinsip - prinsip penanganan dan pengaturan muatan yaitu muat secara cepat, teratur dan sistematis.

Jika terjadi keterlambatan dalam proses kegiatan pemuatan, maka dapat dipastikan kerugian yang sangat besar akan dialami oleh pihak pengusaha. Masalah ini juga akan berimbas pada pencairan *insetive* bonus kelancaran yang akan mempengaruhi motivasi kerja Anak Buah Kapal dalam melakukan kegiatan pembersihan ruang muat.

Menurut Istopo (2009:239) keterlambatan-keterlambatan (*delay*) lain yang biasa dapat ditemukan dalam suatu proses kegiatan penanganan pemuatan muatan curah adalah sebagai berikut :

1) *Technical Delay*

Technical Delay adalah kelambatan - kelambatan yang terjadi dikarenakan oleh masalah - masalah teknis diantaranya adalah kerusakan *winches* dan *deck crane* dimana *cargowire* dalam keadaan tidak diberi *greasing*, mesin bantu atau *generator break down*, kerusakan pada *grab*, keadaan ruang muat yang tidak bersih sehingga tidak lolos pemeriksaan oleh *surveyor*, dan masalah teknis lainnya.

2) *Operating Delay*

Operating Delay adalah kelambatan-kelambatan yang disebabkan oleh operasional yang berhubungan langsung dengan kegiatan muat / bongkar diantaranya adalah kerusakan *conveyor*, keterlambatan kereta yang membawa muatan batu bara, keterlambatan pemuatan pada tongkang, serta kerusakan yang terjadi pada *loader / dozer (heavy equipment)* yang berfungsi sebagai alat untuk meratakan (*triming*) muatan didalam ruang muat atau palka.

3) *Unskilled Labour*

Keterlambatan dapat pula terjadi disebabkan karena buruh tidak terampil dan *familiar* dalam mengoperasikan peralatan bongkar muat yang ada di atas kapal. Kebanyakan para buruh yang bekerja di atas kapal tidak mempunyai sertifikat untuk mengoperasikan

peralatan bongkar / muat dan kurang nya disiplin buruh pada jam kerja mereka sehingga banyak terjadi kejadian-kejadian yang dapat memperlambat kegiatan pemuatan batu bara.

4) Keadaan alam atau cuaca

Suatu keterlambatan dapat juga disebabkan karena keadaan alam seperti hujan, angin kencang, ombak besar, keadaan pasang surut didaerah setempat dan lain - lain.

5) Adanya pemogokan kerja (*strike*) dipelabuhan

Pemogokan kerja oleh buruh dapat mengakibatkan kerugian besar bagi pengusaha, dimana kapal tidak dapat dimuati ataupun dibongkar sehingga mengakibatkan keterlambatan.

6. Batu Bara

Batu bara adalah bahan tambang non logam yang sifatnya seperti arang kayu, tetapi panas yang dihasilkan lebih besar. Batubara adalah fosil dari tumbuh-tumbuhan yang mengalami perubahan kimia akibat tekanan dan suhu yang tinggi dalam kurun waktu lama. (Kamus Umum Bahasa Indonesia, 2008)

a. Proses pembentukan batu bara

Menurut Yunita (2000:35) pembentukan batu bara berasal dari sisa-sisa tumbuhan yang sudah menjadi fosil dan mengendap selama jutaan tahun. Secara umum, tahapan pembentukan batu bara yaitu:

- 1) Lapisan tumbuhan menyerap air dan tertekan, membentuk materi cokelat berpori yang disebut gambut.
- 2) Lapisan sedimen lain menumpuk di atas gambut, menguburnya makin dalam. Tekanan dan panas tinggi mengubah gambut menjadi batu bara cokelat (lignit).
- 3) Panas dan tekanan yang lebih besar mengubah lignit menjadi batu bara hitam yang halus (bitumen).
- 4) Bitumen akhirnya menjadi batu bara yang lebih keras dan berkilau (antrasit).

b. Klasifikasi batu bara

Menurut Yunita, (2000:45) terdapat 3 (tiga) jenis sulfur yang terdapat dalam batubara, yaitu :

1) Sulfur Pirit

Pirit dan markasit merupakan mineral sulfida yang paling umum dijumpai pada batubara. Kedua jenis mineral ini memiliki komposisi kimia yang sama (FeS_2) tetapi berbeda pada sistem kristalnya. Pirit berbentuk *isometrik* sedangkan Markasit berbentuk *orthorombik*.

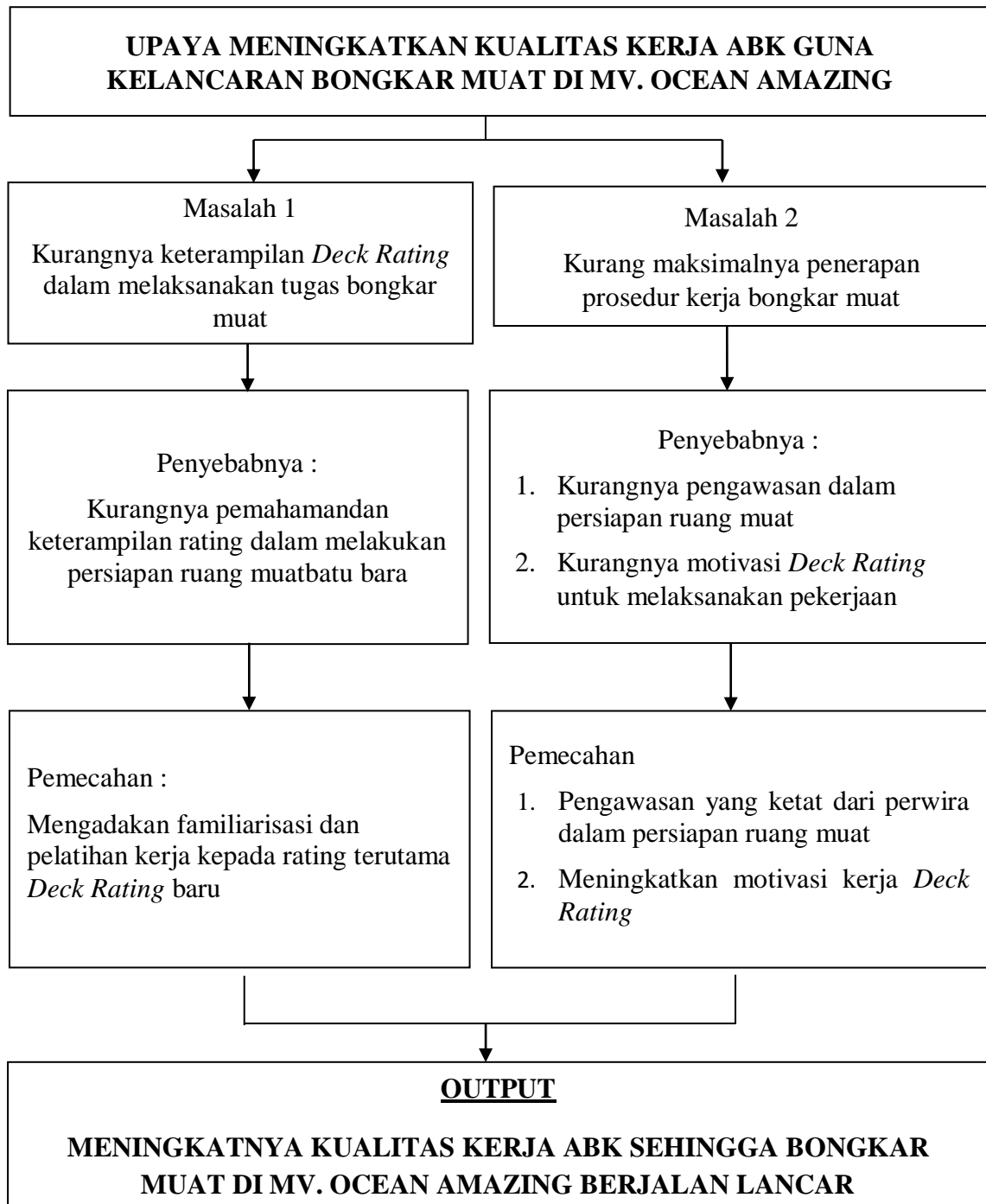
2) Sulfur Organik

Sulfur organik merupakan suatu elemen pada struktur makromolekul dalam batubara yang kehadirannya secara parsial dikondisikan oleh kandungan dari elemen yang berasal dari material tumbuhan asal. Dalam kondisi geokimia dan mikrobiologis spesifik, sulfur inorganik dapat berubah menjadi sulfur organik

3) Sulfur Sulfat

Kandungan sulfur sulfat biasanya rendah sekali atau tidak ada kecuali jika batubara telah terlapukkan dan beberapa mineral pirit teroksidasi akan menjadi sulfat. Pada umumnya kandungan sulfur organik lebih tinggi pada bagian bawah lapisan, sedangkan kandungan sulfur piritik dan sulfat akan tinggi pada bagian atas dan bagian bawah lapisan batubara.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam kegiatan bongkar muat banyak sekali terdapat permasalahan yang mana dapat mengganggu kelancaran proses bongkar muat, baik itu permasalahan yang timbul akibat kurangnya pengawasan yang ketat dari perwira dalam persiapan ruang muat, kurangnya pemahaman dan keterampilan rating dalam melakukan persiapan ruang muat, kurangnya perawatan terhadap alat bongkar muat yang ada di atas kapal maupun suku cadang yang tidak tersedia di atas kapal, jadi pembahasan di dalam makalah ini berdasarkan pengalaman penulis pada saat bekerja di MV.Ocean Amazing, diantaranya yaitu :

1. Fakta I

Pada umumnya perawatan ruang muat untuk menerima muatan hanya terbatas pada usaha perawatan atau pemeliharaan ruang muat yang hanya dapat dilakukan oleh awak kapal itu sendiri. Begitu pula dalam perawatan ruang muat tersebut hanya dilakukan sekedar agar muatan dapat dimuat pada saat itu saja tanpa menghiraukan kegiatan pemuatan berikutnya.

Adapun fakta dan kondisi yang terjadi di MV. Ocean Amazing yang penulis dapati pada tanggal 21 Maret 2021 adalah banyaknya sisa muatan batu bara yang tersisa dalam ruang muat. Kemudian pompa tidak dapat bekerja dengan maksimal yang disebabkan adanya sisa muatan dan sisa air di dalam got tidak terhisap.

Untuk diketahui bahwa setiap kali selesai pembongkaran pada tiap ruang muat, maka pekerja dari darat akan membersihkan ruang muat tersebut sampai sisa-sisa muatan habis. Namun hal ini tidak dapat membantu pihak kapal terutama rating yang langsung melakukan pekerjaan pembersihan dalam ruang muat dimana dalam ruang muat tersebut masih banyak tersisa muatan sebelumnya

yang belum atau tidak dapat dibersihkan oleh pihak pekerja dari darat. Hal ini terlihat masih banyaknya sisa muatan yang terdapat pada dinding dan gading - gading kapal, serta pada tangga turun kedalam ruangmuat.

Di MV. Ocean Amazing terdapat 2 (dua) jenis tangga turun kedalam ruang muat yaitu *Australian ladder* dan *Vertical ladder*. Didalam tangga turun pada *australian ladder* terdapat banyak muatan batu bara sebelumnya yang tersisa, sehingga menyulitkan rating untuk turun. Kemudian didalam got palka juga banyak tersisa genangan air dan sisa batu bara yang tidak terhisap oleh pompa. Sisa sisa dari muatan batubara ini yg harus di bersikan oleh rating dalam perjalanan kapal dari pelabuhan bongkar ke pelabuhan muat yg waktu nya tidak sampai 3 hari akibat jarak pelayaran yang tidak jauh.

2. Fakta II

Seperti kejadian yang dialami oleh penulis pada tanggal 21Maret 2021, saat MV. Ocean Amazin gsedang dalam pelayaran. Tetapi terdapat kendala rusaknya *Portable Derrick Crane* yang mengakibatkan proses *cleaning* ruang muat menjadi terhambat. Adapun hal ini langsung kami laporkan kepada nahkoda dan kepala kamar mesin (KKM). Oleh KKM segera di perintahkan Masinis 1 dan elektrisen untuk memeriksa kerusakan mesin *Portable Derrick Crane* tersebut. Jika terjadi kerusakan pada crane sering membuat waktu pemuatan di pelabuhan muat sering tidak tercapai dari perkiraan waktu muat yaitu 3 x 24 jam.

B. ANALISIS DATA

Dari deskripsi data yang telah diuraikan di atas maka penulis menganalisis data dan mencari penyebab permasalahan yaitu :

1. Kurangnya Keterampilan *Deck Rating* Dalam Melaksanakan Tugas Bongkar Muat

Penyebabnya yaitu kurangnya pemahaman dan keterampilan *Deck Rating* dalam melakukan persiapan ruang muat batu bara

Keterampilan merupakan kemampuan untuk melakukan sesuatu dengan baik,

cepat dan tepat. Keterampilan akan dapat dicapai atau ditingkatkan dengan latihan tindakan secara berkesinambungan. Di atas kapal diperlukan rating yang cekatan dalam melakukan persiapan ruang muat batu bara, yang dapat menjalankan prosedur persiapan ruang muat dengan cepat dan benar. Seseorang yang dapat melakukan sesuatu dengan cepat tetapi salah tidak dapat dikatakan terampil. Demikian pula apabila seseorang dapat melakukan sesuatu dengan benar tetapi lambat, juga tidak dapat dikatakan terampil. Namun pada kenyataannya rating kurang terampil dalam melakukan persiapan ruang muat batu bara sehingga persiapan ruang muat dilaksanakan tidak optimal.

Pengalaman rating dalam melaksanakan tugas di atas kapal sangat mendukung setiap keberhasilan operasional suatu kapal. Tetapi pada kenyataannya, ada rating yang bekerja di atas kapal belum mempunyai pengalaman yang cukup di kapal muatan curah batu bara. Hal ini bisa terjadi pada saat adanya rating yang baru pertama kali bekerja di atas kapal terutama apabila pergantian rating lebih dari satu orang dan waktu tidak cukup untuk serah terima pergantian tugas. proses persiapan ruang muat termasuk pembersihan ruang muat dilakukan selama 8 (delapan) jam setiap hari.

Keterbatasan waktu yang dimiliki ini sangat berpengaruh dalam proses persiapan ruangan muatan karena untuk 1 (satu) *shift team* yang mempersiapkan ruangan muatan minimal memerlukan 5 (lima) orang (tidak termasuk ABK mesin), kendalanya karena kapal dalam pelayaran maka Perwira Deck dan 1 (satu) orang Juru Mudi harus bertugas di anjungan untuk bernavigasi. Hal inilah yang membuat waktu istirahat menjadi tidak cukup dan menjadikan kondisi fisik kurang bugar. Sesuai dengan tujuan MLC 2006 point 2 bahwa waktu istirahat yang cukup adalah 14 jam dalam sehari atau 72 jam dalam seminggu atau jam istirahat minimal adalah 10 jam dalam sehari atau 77 jam dalam seminggu. Selanjutnya waktu istirahat tidak boleh dibagi menjadi lebih dari 2 periode dimana setidaknya 6 jam waktu istirahat harus diberikan secara berurutan dalam satu dari 2 periode. hal ini sangat penting untuk diperhatikan guna menghindari kelelahan (*fatigue*), karena kebugaran dan kondisi rating menjadi salah satu faktor yang paling penting dalam melaksanakan tugas-tugas di atas kapal demi menunjang kelancaran operasional kapal terutama dalam mempersiapkan ruang muat untuk pemuatan muatan curah batu bara dalam

waktu yang sangat pendek karena jarak pelayaran yang dekat.

Kejadian tersebut akan menimbulkan masalah dalam pengoperasian peralatan pendukung dalam proses persiapan ruang muat yang ada di atas kapal. Hal ini tentunya menjadi hambatan dalam pembersihan ruang muat. Banyaknya rating yang berpengalaman keluar dan mencari perusahaan yang memberikan insentif lebih tinggi, sehingga menyulitkan sebagian perusahaan dalam mencari pengganti rating dengan pengalaman yang sama. Perusahaan sering tidak selektif dalam perekrutan dan hanya mengirim rating berdasarkan hubungan kekerabatan dengan mengabaikan pengalaman yang dimiliki.

Adapun kesalahan dalam prosedur ini diakibatkan beberapa hal yaitu :

- a. Adanya sebagian rating yang terburu-buru sehingga ada prosedur yang terlewatkan dalam pekerjaan.
- b. Kurang terampilnya menggunakan peralatan pendukung
- c. Kurangnya disiplin dan kerjasama sesama rating di atas kapal
- d. Kurangnya pembiasaan pelatihan.
- e. Adanya sebagian rating tidak mau bertanya dan berpura-pura sudah mempunyai pengalaman.

2. Kurang Maksimalnya Penerapan Prosedur Kerja Bongkar Muat

Analisis penyebabnya yaitu :

a. Kurangnya Pengawasan dalam Persiapan Ruang Muat

Secara garis besar perawatan ruang muat dapat diartikan sebagai usaha atau kegiatan yang dilakukan untuk mempersiapkan ruang muat demi kelancaran pada saat pemuatan. Kegiatan tersebut dapat berupa perawatan yang dilakukan terhadap peralatan yang ada hubungannya dengan ruang muat maupun terhadap persiapan ruang muat untuk menerima muatan. Hal yang tidak kalah pentingnya dalam mempersiapkan ruang muat adalah koordinasi antara pihak kapal dan pihak perusahaan dalam upaya persiapan bahan dan peralatan yang menunjang dalam pelaksanaan pembersihan dan perawatan ruang muat tersebut.

Masalah pengawasan terhadap persiapan ruang muat kadang sering terabaikan, ini disebabkan dengan padatnya jadwal operasional sehingga tidak adanya waktu yang cukup untuk melakukan persiapan mengingat jarak dari pelabuhan muat dengan pelabuhan bongkar yang pendek sehingga banyak pekerjaan yang tertunda.

Deck Rating dek merupakan salah satu personil yang turut berperan dalam meningkatkan kelancaran pada proses persiapan ruang muat di MV. Ocean Amazing. Setiap *Deck Rating* dek memiliki tugas dan tanggung jawab masing-masing sesuai dengan jabatan di atas kapal dan wajib menjalankan prosedur kerja serta peraturan yang berlaku dari Perusahaan. Namun ada sebagian *Deck Rating* yang masih kurang memahami fungsi dan tugasnya dalam menjalankan prosedur persiapan ruang muat sehingga hasilnya menjadi tidak maksimal

Kurangnya pengawasan oleh *Chief Officer* terhadap *Deck Rating* pada saat proses *cleaning* palka dikerjakan mengakibatkan masih banyak terjadi ketidaksesuaian dengan apa yang menjadi harapan. Hal ini akan berdampak pada pelaksanaan pembersihan ruang muat yang tidak berjalan dengan baik. *Deck Rating* yang baru biasanya mengalami kesulitan saat harus berhadapan dengan lokasi kerja yang baru di MV. Ocean Amazing, yang berbeda dengan kapal lain. Hal ini mengakibatkan pembersihan ruang muat harus dilakukan berulang-ulang dan menyebabkan proses *cleaning* berjalan lambat. *Deck Rating* baru juga mengalami banyak kendala dalam mempersiapkan ruang muat di atas kapal. Selain itu, ada yang *Deck Rating* terlihat tidak dengan sungguh-sungguh dalam menjalankan tugasnya, yaitu ada *Deck Rating* yang bergurau pada saat kerja dan tidak mempunyai rasa tanggung jawab karena tidak mendapatkan pengawasan khusus.

b. Kurangnya Motivasi *Deck Rating* Untuk Melaksanakan Pekerjaan

Faktor utama untuk meningkatkan kedisiplinan *Deck Rating* adalah kurangnya motivasi *Deck Rating* dalam melaksanakan pekerjaannya. Tanpa adanya semangat dan motivasi, usaha apapun yang dilakukan pihak luar tidak akan bisa merubah keadaan untuk meningkatkan kinerja dari

Deck Rating tersebut. Motivasi merupakan dorongan yang dapat membangkitkan semangat, kemauan dan kesungguhan kerja *Deck Rating* untuk melaksanakan pekerjaan sesuai tugas dan tanggung jawabnya. Motivasi bertujuan untuk membantu perusahaan mencapai tujuannya dengan peningkatan prestasi kerja dari *Deck Rating*.

Kurangnya motivasi kerja *Deck Rating* di atas kapal terlihat waktu mereka melaksanakan latihan-latihan di atas kapal, mereka kadang-kadang terlihat tidak bersungguh-sungguh dalam berlatih dan tidak bersemangat dalam menjalankan perintah yang diinstruksikan oleh Perwira. Pada umumnya kinerja yang tinggi dihubungkan dengan motivasi yang tinggi. Sebaliknya, motivasi yang rendah dihubungkan dengan kinerja yang rendah. Kinerja seseorang kadang-kadang tidak berhubungan dengan kompetensi yang dimiliki, karena terdapat faktor diri dan lingkungan kerja yang mempengaruhi kinerja.

Demikian juga apabila ada pekerjaan ekstra atau lembur, beberapa *Deck Rating* lebih sering menolak dengan berbagai macam alasan yang dibuat-buat, seperti sudah bukan jam jaganya lagi, tidak ada tambahan uang lembur atau tidak mengerti cara mengerjakan, padahal pekerjaan itu harus diselesaikan dengan segera. Salah satu contoh lainnya yaitu jika ada kekurangan sewaktu di adakan pemeriksaan. Dengan adanya penolakan pekerjaan, secara otomatis operasi kapal menjadi terganggu dan tidak tepat waktu seperti yang direncanakan sehingga pencharter komplain ke pihak kapal.

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Alternative Pemecahan Masalah

a. Kurangnya Keterampilan *Deck Rating* Dalam Melaksanakan Tugas Bongkar Muat

Alternatif pemecahannya sebagai berikut :

1) Memberikan Familiarisasi Bongkar Muat kepada *Deck Rating* yang Baru Bergabung

Familiarisasi merupakan proses pengenalan yang dilakukan pada saat *Deck Rating* baru bekerja di atas kapal sebelum kapal berlayar untuk menggantikan *Deck Rating* yang *sign off* atau habis masa kontraknya. Pentingnya familiarisasi terhadap pengetahuan *Deck Rating* mengenai fungsi dari jenis kapal tempatnya bekerja dan kondisi kapal khususnya alat bongkar muat kondisi bilge/tangga/palka, jenis alat-alat *Lashing* maupun pekerjaan dan tugas yang menjadi tanggung jawabnya merupakan suatu kewajiban yang harus dijalankan. Di dalam proses pengenalan ini harus terjadi komunikasi yang baik terutama rasa ingin tahu mengenai informasi yang belum diketahui mengenai sistem kerja maupun keseluruhan komponen kapal.

Cara penyampaian yang mudah dipahami mempunyai peranan besar dan penting dalam menciptakan kelancaran familiarisasi terutama mengenai pekerjaan penanganan muatan. Untuk mencapai maksud atau rencana-rencana tersebut, maka komunikasi harus baik karena komunikasi merupakan pemberitahuan atau penyampaian pemikiran atau perasaan kepada orang lain. Familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi *Deck Rating* yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan. Pentingnya familiarisasi tercantum di dalam ISM Code elemen 6, sumber daya dan personil 6.3 yaitu perusahaan harus menyusun prosedur untuk memastikan agar personil baru atau personil yang dipindah tugaskan. Pengarahan yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan berupa familiariasasi (pengenalan) yang efektif terhadap tugas-tugasnya. Instruksi yang penting harus disiapkan sebelum berlayar dan harus diberikan pengenalan dan harus didokumentasikan.

Pengarahan dan pengenalan dalam sebuah familiarisasi bertujuan agar tugas-tugas dapat terselesaikan dengan baik. Para ahli banyak berpendapat kalau suatu pengarahan merupakan fungsi terpenting

dalam manajemen. Karena merupakan fungsi terpenting maka hendaknya pengarahan ini benar-benar dilakukan dengan baik oleh seorang pemimpin atau atasan di atas kapal. Konsep dasar dari familiarisasi adalah suatu proses pengenalan, pembimbingan, pemberian petunjuk, dan instruksi kepada bawahan agar mereka bekerja sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Dalam melakukan familiarisasi, Perwira memberikan pengarahan melalui beberapa proses standar dibantu dengan pedoman dan buku panduan.

2) Mengadakan Pelatihan Bersama *Deck Rating*

Rating yang baru bekerja di atas kapal dengan muatan curah biasanya kurang mengerti akan tugas yang diberikan kepadanya, serta tanggung jawab yang diembannya. Selain itu biasanya bagi mereka yang baru naik kurang memiliki keterampilan yang memadai untuk melaksanakan pekerjaan khususnya dalam pemuatan curah batu bara ke atas kapal. Untuk itu perlu dilaksanakan pelatihan kerja agar mereka, khususnya yang baru naik, akan mudah mengerti dan memahami apa yang harus dilakukan pada saat pelaksanaan pekerjaan pembersihan ruang muat dan bagaimana pemuatan curah batu bara ke atas kapal.

Adapun tujuan utama diadakan pelatihan di atas kapal terutama bagi rating yang baru bekerja di atas kapal curah dan rating yang telah lama bekerja pada umumnya diantaranya yaitu :

- a) Untuk membantu dan mengatasi masalah yang terjadi dalam operasional di atas kapal.
- b) Untuk memberi orientasi kepada rating agar lebih mengenal ruang lingkup kerja dan jenis pekerjaannya yang dikerjakan.
- c) Untuk meningkatkan ketrampilan rating sesuai dengan jenis pekerjaan yang dikerjakan.
- d) Memperoleh kemajuan sebagai kekuatan yang produktif dalam

perusahaan.

b. Kurang Maksimalnya Penerapan Prosedur Kerja Bongkar Muat

Alternatif pemecahan masalahnya yaitu :

1) Pengawasan yang Ketat dari Perwira Dalam Persiapan Ruang Muat

Pengawasan merupakan salah satu fungsi dalam manajemen suatu organisasi, dimana memiliki artisuatu proses mengawasi dan mengevaluasi suatu kegiatan. Suatu pengawasan dikatakan penting karena tanpa adanya pengawasan yang baik briefing/meeting sebelum bongkar muat pemahaman dan prosedur yang ada. Pengawasan tersebut dapat dilakukan secara internal ataupun eksternal. Pengawasan internal melalui disiplin diri dan latihan tanggung jawab individual atau kelompok. Pengawasan eksternal secara langsung oleh Perwira langsung atau penerapan sistem administratif seperti aturan dan prosedur. Penulis, yang bekerja sebagai Mualim I sebagai atasan, selalu melakukan pengawasan yang ketat terhadap jam kerja bawahan, sehingga jika jam kerja salah seorang rating sudah selesai, maka penulis sebagai Mualim I segera memanggil yang lain untuk melanjutkan pekerjaan persiapan ruang muat untuk muatan curah batu bara ke ruang muat berikutnya di atas kapal. Jika pengawasan dari Mualim I dilaksanakan dengan ketat, maka mereka dapat melaksanakan pekerjaan dengan baik sehingga tujuan dari pekerjaan akan tercapai.

Dalam proses pengawasan kerja *Deck Rating* dibutuhkan langkah-langkah seperti berikut ini :

- 1) Menentukan standar-standar yang akan digunakan menjadi dasar pengendalian.
- 2) Mengukur pelaksanaan atau hasil yang telah dicapai.
- 3) Membandingkan pelaksanaan atau hasil dengan standar dan menentukan penyimpangan bila ada.

- 4) Melakukan tindakan perbaikan, jika terdapat penyimpangan agar pelaksanaan dan tujuan sesuai dengan rencana.

Pengawasan sangat dibutuhkan dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal, karena jika tidak ada pengawasan maka akan menimbulkan banyaknya kesalahan-kesalahan yang terjadi baik yang berasal dari ruang lingkup internal maupun eksternal di kapal. Pengawasan menjadi sangat dibutuhkan karena dapat membangun suatu komunikasi yang baik antara Perwira dengan rating. Selain itu pengawasan dapat memicu terjadinya tindak pengoreksian yang tepat dalam merumuskan suatu masalah. Pengawasan lebih baik dilakukan secara langsung oleh atasan di atas kapal diantaranya Nakhoda dan Perwira. Perlu adanya hak dan wewenang ketegasan seorang Nakhoda dan Perwira dalam menjalankan pengawasan yang efektif. Pengawasan disarankan dilakukan secara rutin karena dapat merubah suatu sistem kerja yang lebih baik.

Untuk mencapai tujuan tersebut diperlukan tanggung jawab dari Muallim Jaga dan pelaksanaan persiapan ruang muat sesuai dengan prosedur yang benar, sebagai berikut :

- a) Tugas dan tanggung jawab Muallim Jaga saat kapal muat di kondisikan dengan loading sequence.
 - (1) Membaca stowage plan muatan yang dimuat, memperhatikan azas-azas pemuatan.
 - (2) Mengontrol kerja operator crane dan operator loader buruh dari pihak perusahaan bongkar muat (PBM), agar bekerja sesuai dengan aturan pemuatan yang baik dan mengutamakan keselamatan kerja.
 - (3) Membaca draft dan membuat ship's condition.
 - (4) Mengecek *anchor position* dan pastikan kapal aman, tidak bergeser dari posisi pertama pada saat kapal berlabuh jangkar.

- (5) Meronda keliling palka sehubungan dengan stowage, pencurian lashing, tali maupun pemasangan alat-alat keselamatan seperti jala-jala pada accommodation ladder.
 - (6) Mengikuti instruksi Nakhoda dan Mualim I.
- b) Langkah-langkah yang dilakukan untuk persiapan ruang muat agar siap untuk menerima muatan, antara lain :
- (1) Mengeluarkan sisa-sisa / bekas-bekas muatan yang terdahulu, demikian pula sisa-sisa / bekas-bekas terapan-terapan.
 - (2) Menyapu (*broom cleaning*) ruang tersebut sampai bersih. Kalau perlu pakailah serbuk gergaji agar sisa-sisa muatan yang terdahulu yang melekat di atas palka, dinding-dinding bisa tersapu semuanya.
 - (3) Terapan-terapan yang masih baik dikumpulkan disatu tempat, dan sisa-sisa kotoran dikumpulkan di atas dek. Kalau ada tongkang kotoran, dibuang ke dalam tongkang.
 - (4) Setelah selesai di sapu bersih, lalu dibersihkan dengan air tawar agar debu-debu sapuan turun. Saat membersihkan jangan lupa agar sisa kotoran yang mungkin masuk ke dalam got palka juga ikut dibersihkan. Air cucian ini dihisap keluar palka dengan memakai pompa got. Perhatikan saringan got jangan sampai tersumbat. Kalau perlu saringan got diangkat keluar untuk dibersihkan, dimeni lalu dicat kembali.
 - (5) Setelah dibersihkan dengan air tawar, jalankan ventilasi palka agar palka tersebut cepat kering.
 - (6) Jika ruangan tersebut berbau, maka air pencuci diberi sedikit bahan kimia untuk menghilangkan bau tersebut.
 - (7) Jika dianggap palka tersebut masih ada hama tikus atau hama-hama lainnya, sebaiknya diadakan pembasmian hama tikus atau fumigasi.
 - (8) Kalau perlu palka tersebut dicat kembali agar kutu-kutu, lipas dll mati.

- (9) Khusus untuk ruangan dingin: dibersihkan, geladaknya digosok, disemprot dan dirawat dengan kapur putih. Untuk menghilangkan bau-baunya disemprot dengan air yang dicampur dengan bahan kimia. Kalau perlu pembersihannya di bawah petunjuk seorang surveyor.

2) Meningkatkan Motivasi Kerja *Deck Rating*

Motivasi merupakan faktor pendorong yang berasal dalam diri manusia yang akan mempengaruhi cara bertindak seseorang. Dengan demikian, motivasi kerja akan berpengaruh terhadap performa *Deck Rating*. Motivasi di sini sangat penting untuk merangsang atau mendorong dan mempengaruhi pola pikir dan kepribadian *Deck Rating* kearah yang diharapkan lebih baik khususnya dalam lingkungan pekerjaan

Untuk meningkatkan kedisiplinan dan kinerja *Deck Rating* maka Perwira memberikan motivasi serta pengarahan kerja. Motivasi dapat berupa pujian dan masukan positif secara langsung kepada *Deck Rating*. Pujian langsung yang tulus kepada *Deck Rating* jika mereka telah melakukan pekerjaannya dengan baik dan sesuai dengan prosedur kerja, sehingga *Deck Rating* merasa bahwa apa yang telah dilakukannya dihargai oleh pemimpinnya dan menjadi contoh yang baik buat *Deck Rating* lain untuk meniru hal baik tersebut.

Motivasi juga dapat diberikan dengan menanamkan suatu doktrin, bahwa *Deck Rating* harus memiliki perasaan bangga pada tempatnya bekerja, termasuk juga pada pekerjaan dan jabatannya, menunjukkan bahwa *Deck Rating* apapun jabatannya mereka sangat berperan terhadap kelancaran pengoperasian kapal. Diharapkan dengan motivasi yang baik para *Deck Rating* bisa meningkatkan kesadarannya akan pentingnya bersungguh-sungguh dalam melaksanakan semua pekerjaan di atas kapal sesuai dengan kapasitasnya masing-masing, serta menjalankan prosedur kerja yang benar dalam melakukan pekerjaan diatas kapal.

Sebagai dorongan untuk bekerja itu sendiri, motivasi kerja

berpengaruh langsung terhadap semangat kerja seseorang. Orang yang memiliki motivasi untuk bekerja akan lebih berkomitmen didalam pekerjaan. Secara langsung, semangat kerja tersebut akan meningkatkan kinerja seseorang. Semakin besar kinerja seorang *Deck Rating*, maka produktivitas mereka akan meningkat. Hal ini tentu berpengaruh secara langsung terhadap kemampuan seseorang, terutama dalam memenuhi kebutuhan dan keinginan mereka. Dapat disimpulkan bahwa motivasi itu penting karena memengaruhi semangat kerja, produktivitas *Deck Rating*.pendapatan kerja, dan terjaminnya kesejahteraan *Deck Rating*.

Motivasi sangat penting artinya bagi perusahaan karena motivasi merupakan bagian dari kegiatan perusahaan dalam proses pembinaan, pengembangan dan pengarahan manusia dalam bekerja. Dalam melaksanakan suatu pekerjaan seorang pegawai harus memiliki motivasi sehingga dapat memberikan dorongan agar pegawai dapat bekerja dengan giat dan dapat memuaskan kepuasan kerja.

Adapun tujuan dan manfaat dari peningkatan motivasi *Deck Rating*, diantaranya sebagai berikut :

- a) Mendorong gairah dan semangat kerja
- b) Meningkatkan moral dan kepuasan kerja *Deck Rating*
- c) Meningkatkan produktifitas kerja *Deck Rating*
- d) Mempertahankan loyalitas dan kestabilan *Deck Rating* terhadap tugas dan tanggung jawabnya
- e) Meningkatkan kedisiplinan dan menurunkan tingkat pelanggaran *Deck Rating*
- f) Menciptakan hubungan kerja dan suasana yang baik
- g) Meningkatkan kreatifitas dan semangat kerja *Deck Rating*
- h) Mempertinggi rasa tanggung jawab karyawan terhadap tugas-tugasnya

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya Keterampilan *Deck Rating* Dalam Melaksanakan Tugas Bongkar Muat

1) Memberikan Familiarisasi kepada *Deck Rating* yang baru bergabung

Keuntungannya :

Pentingnya familiarisasi terhadap pengetahuan *Deck Rating* mengenai fungsi dari jenis kapal tempatnya bekerja dan kondisi kapal khususnya alat bongkar muat kondisi bilge/tangga/palka.

Kerugiannya :

- a) Tingkat pemahaman *Deck Rating* yang berbeda-beda.
- b) Dibutuhkan peran dari Perwira untuk melaksanakan sosialisasi, familiarisasi dan pelatihan agar mendapatkan hasil yang maksimal.

2) Mengadakan Pelatihan Bersama *Deck Rating*

Keuntungannya :

- a) Dengan pelatihan secara rutin dapat meningkatkan keterampilan *Deck Rating* dalam melaksanakan tugas saat kegiatan bongkar muat.
- b) Pelatihan dapat dilakukan di atas kapal.

Kerugiannya :

- c) Jadwal operasional yang padat sehingga pelatihan seringkali tidak terlaksana sesuai jadwal.
- d) Dibutuhkan peran dari Perwira untuk melaksanakan sosialisasi, familiarisasi dan pelatihan agar mendapatkan hasil yang maksimal.

b. Kurang Maksimalnya Penerapan Prosedur Kerja Bongkar Muat

1) Pengawasan yang Ketat dari Perwira Dalam Persiapan Ruang Muat

Keuntungannya :

- a) *Deck Rating* lebih disiplin dalam melaksanakan pekerjaan.
- b) Penerapan prosedur pembersihan ruang muat dapat dilaksanakan secara maksimal.
- c) Jika terjadi kesalahan Perwira dapat langsung memberi tahu kepada *Deck Rating* sehingga tidak terjadi kesalahan yang berakibat fatal.

Kerugiannya :

- a) Terkadang *Deck Rating* hanya disiplin saat ada yang mengawasi saja.
- b) Pengawasan membutuhkan waktu dan tanggung jawab dari seorang perwira yang terkadang perwira kurang memperhatikan hal tersebut.
- c) Waktu kerja perwira terlalu banyak tertuju pada pengawasan pekerjaan dimaksud.

2) Meningkatkan Motivasi Kerja *Deck Rating*

Keuntungannya :

- a) Dapat meningkatkan semangat kerja *Deck Rating* dalam melaksanakan tugasnya
- b) *Deck Rating* yang termotivasi akan melaksanakan tugas sesuai dengan prosedur kerja yang benar

Kerugiannya :

- a) Diperlukan sarana untuk memberikan motivasi kerja kepada *Deck Rating*
- b) Perlu adanya peran perwira

3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

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

a. Kurangnya Keterampilan *Deck Rating* Dalam Melaksanakan Tugas Bongkar Muat

Pemecahan masalah yang dipilih untuk meningkatkan keterampilan *Deck Rating* dalam melaksanakan tugas bongkar muat yaitu dengan memberikan Familiarisasi kepada *Deck Rating* yang baru bergabung.

Solusi ini dipilih karena lebih efektif dari pelatihan mengingat jadwal operasional kapal yang padat.

b. Kurang Maksimalnya Penerapan Prosedur Kerja Bongkar Muat

Pemecahan masalah yang dipilih untuk memaksimalkan penerapan prosedur kerja bongkar muat yaitu dengan cara meningkatkan pengawasan kedisiplinan *rating* dalam persiapan ruang muat.

Pengawasan yang ketat dalam penerapan prosedur mempersiapkan ruang muat menjadi sangat dibutuhkan karena untuk mencapai tujuan maksimal yaitu saat kapal tiba di pelabuhan muat, ruangan muat sudah siap menerima muatan. Kemudian pengawasan juga dapat membangun suatu komunikasi yang baik antara Perwira dengan Anak Buah Kapal, dengan begitu Anak Buah Kapal akan lebih dipilin .Selain itu pengawasandapat memicu terjadinya tindak pengoreksian yang tepat dalam menyelesaikan suatu masalah. Pengawasan lebih baik dilakukan secara langsung oleh atasan di atas kapal diantaranya Nakhoda dan Perwira sehingga dapat langsung memberi tahu kepada *Deck Rating* jika terjadi kesalahan yg prosedur. Pengawasan yang dilakukan secara rutin akan dapat merubah suatu sistem kerja yang lebih baik sehingga kita dapat mengatasi keterlambatan muat muatan batubara.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari uraian pendahuluan dalam Bab 1, uraian landasan teori dalam Bab II dan uraian serta pembahasan dalam Bab III kemudian berdasarkan pengalaman Penulis selama bertugas dan bekerja di atas MV.Ocean Amazing, maka didapatkan beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Kurangnya keterampilan *Deck Rating* dalam melaksanakan tugas bongkar muat disebabkan kurangnya pemahamandan keterampilan rating dalam melakukan persiapan ruang muatbatu bara.
2. Kurang maksimalnya penerapan prosedur kerja bongkar muat disebabkan kurangnya pengawasan dalam persiapan ruang muat dan kurangnya motivasi *Deck Rating* untuk melaksanakan pekerjaan

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka penulis memberikan saran sebagai pemecahan dalam mengatasi masalah keterlambatan proses pemuatan batu bara di MV. Ocean Amazing, sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan keterampilan *Deck Rating* dalam melaksanakan tugas bongkar muat, penulis menyarankan agar program sosialisasi, familirisasi dan pelatihan di atas kapal harus tetap dilakukan terlebih mengenai prosedur persiapan ruang muat batu bara secara efektif agar meningkatkan pemahaman ABK dalam melakukan persiapan ruang muat batu bara sehingga pemuatan dapat dilaksanakan tepat waktu.
2. Untuk memaksimalkan penerapan prosedur kerja bongkar muatpenulis menyarankan agarNakhoda dan Perwira agar melakukan pengawasan dengan ketat terhadap pelaksanaan pembersihan ruang muat agar ruang muat siap pada waktu yang ditentukan dan tidak menghambat pemuatan.

DAFTAR PUSTAKA

Anwar Prabu Mangkunegara (2011:67) Kualitas sumber daya manusia.

Corder, Antony dan K. Hadi, (1992), Teknik Manajemen Pemeliharaan, Jakarta :
Erlangga

F.D.C. Sudjatmiko (2013:343) Definisi bongkar muat.

Istopo, Capt. M.Mar (2009) Kapal dan muatannya, Jakarta:BP3IP.

Menurut Martopo dan Soegiyanto, Penanganan dan pengaturan muatan (PIP semarang)
38-71

Muhammad Ali (2015:605) Penelitian pendidikan prosedur dan strategi.

Stephen, P.Robbin dan Timothy A Judge (2007), Organization Behavior, Jakarta :
Bhrata karya Aksara.

Undang Undang nomor 17 2008 tentang pelayaran

Poerwadarminta (2011:574) Defini

Yunita (2000:35) Proses pembentukan batu bara.

DAFTAR ISTILAH

Nakhoda	: Seorang awak kapal yang menjadi pimpinan umum di Atas kapal serta mempunyai wewenang dan tanggung Jawab tertentu sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku
Mualaim	: Perwira yang menjadi bawahan langsung dari Nakhoda
ABK (Anak Buah Kapal)	: Orang yang namanya tercantum dalam daftar anak buah kapal (sijil kapal), kecuali nakhoda
Awak Kapal	: Orang yang bekerja di kapal atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik kapal atau operator kapal (perusahaan) untuk tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil
Bulk Carrier	: Salah satu jenis kapal yang dirancang dan dibangun sebagai alat transportasi angkutan laut yang khusus mengangkut muatan curah
Cargo hold bilges	: Got palkah yang letaknya berada pada belakang kiri kanan tiap-tiap ruang muat yang digunakan untuk menampung sisa pembuangan air yang ada didalam ruang muat lalu kemudian dipompa keluar.
Cape Size	: Kapal curah dengan daya angkut muatan antara 100.000 ton-180.000 ton dengan sarat muat diatas 17.0 meters yang daerah pelabuhan muatnya terbatas/hanya sebagian pelabuhan saja,yang umumnya digunakan untuk mengangkut biji besi atau batu bara dalam jarak jauh.
Consignee	: Penerima barang orang atau badan hukum kepada siapa muatan dikapalkan
Conveyor	: Alat yang dipergunakan memindahkan muatan

dari darat ke kapal dengan sistem roda jalan yang umumnya menggunakan karet.

- MLC (Maritime Labour Convention)* : Konvensi yang menangani tentang buruh di laut
- Portable Hydraulic Winch* : Batang pemuat yang kecil dengan kapasitas yang terbatas yang biasanya digunakan untuk mengangkat sisa-sisa muatan dengan menggunakan tenaga angin.
- Safety Video* : Film tentang Keselamatan
- Shipper* : Pengirim barang orang atau badan hukum yang memiliki muatan kapal atau barang untuk dikirim dari suatu pelabuhan tertentu (pelabuhan muat) guna diangkut ke pelabuhan lainnya (pelabuhan tujuan)
- Stevedore* : Buruh / Pekerja yang bekerja dalam kegiatan bongkar muat dipelabuhan
- Sweeping* : Membersihkan kotoran dengan cara disapu
- Deck crane* : Salah satu alat bongkar muat dikapal atau alat angkat yang termasuk untuk beban menengah memiliki konstruksi lebih modern, tertumpu pada pedestal yang di atasnya dilengkapi dengan mekanisme mesin yang dapat menggerakkan derek berputar 360 derajat, dan juga dilengkapi lengan pengangkatnya disertai dengan mekanisme kawat baja yang digerakan dengan menggunakan motor. Derek seperti ini memiliki kapasitas angkat sampai dengan 50 ton, dan dipasang pada setiap antara dua palka yaitu dibelakang palka No.1 dan di depan palka terakhir.

<i>Jib crane</i>	: Batang atau lengan pemuat pada <i>crane</i> .
<i>Sheave block</i>	: Piringan <i>block</i> .
<i>SMS</i>	: Singkatan dari <i>Safety Management System</i> yaitu manajemen yang mengacu pada ISM CODE
<i>ISM Code</i>	: Sistem manajemen internasional yang mengatur untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dilaut.
<i>SOLAS</i>	: Singkatan dari <i>Safety of Life At Sea</i> yaitu peraturan International tentang keselamatan jiwa di laut.
<i>STCW 1978</i>	: Singkatan dari <i>Standard Training Certification and Watchkeeping</i> yaitu konvensi International mengenai ketentuan standar tentang keterampilan dan sertifikasi pelaut.
<i>Wire rope</i>	: Kawat baja yang sudah terpasang di <i>crane</i> yang berguna untuk mengangkat dan menurunkan cargo
<i>Grab</i>	: <i>Bucket</i> yang berguna untuk mengambil muatan dan dihubungkan dengan <i>cargo wire</i> yang dioperasikan dengan menggunakan <i>crane</i>
<i>Superintendent</i>	: Orang yang mengelola dan mengarahkan suatu organisasi dan bertanggung jawab di lapangan.