

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



**MAKALAH**

**UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ABK UNTUK  
MENUNJANG KELANCARAN BONGKAR MUAT  
DI KAPAL SPOB SEROJA XVII**

Oleh :

**IMAM FAHRUDI**

**NIS. 02795/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2023**

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



**MAKALAH**

**UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ABK UNTUK  
MENUNJANG KELANCARAN BONGKAR MUAT  
DI KAPAL SPOB SEROJA XVII**

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

**Oleh :  
IMAM FAHRUDI  
NIS. 02795/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2023**

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : IMAM FAHRUDI  
No. Induk Siswa : 02795/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ABK UNTUK  
MENUNJANG KELANCARAN BONGKAR MUAT DI  
KAPAL SPOB SEROJA XVII

Jakarta, Februari 2023

Pembimbing I,

Pembimbing II,

**Capt. Indra Muda**

**Laila Puspitasari Anggraini, M.Pd.**

Penata (III/c)

Penata (III/c)

NIP. 19711114 201012 1 001

NIP. 19830801 200912 2 004

Mengetahui  
Kepala Jurusan Nautika

**Meilinasari N. H.Si.T.,M.M.Tr**

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

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



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : IMAM FAHRUDI  
No. Induk Siswa : 02795/N-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ABK UNTUK  
MENUNJANG KELANCARAN BONGKAR MUAT DI  
KAPAL SPOB SEROJA XVII

Penguji I

**Capt. Indra Muda**

Penata (III/c)

NIP. 19711114 201012 1 001

Penguji II

**Titis Ari Wibowo, S.ST, M.MTr**

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19820306 200212 2 001

Penguji III

**Capt. Rudi Yulianto**

Mengetahui

Ketua Jurusan Nautika

**Meilinasari N. H, S.Si.T.,M.M.Tr**

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

## 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 KINERJA ABK UNTUK MENUNJANG KELANCARAN BONGKAR MUAT DI KAPAL SPOB SEROJA XVII”**

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. Ibu Meilinasari N. H,S.Si.T.,M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

4. Capt. Indra Muda, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Ibu Laila Puspitasari Anggraini, M.Pd, 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 tercinta yang 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 LXV 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, Februari 2023  
Penulis,

IMAM FAHRUDI  
NIS. 02795/N-I

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH</b> .....	ii
<b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH</b> .....	iii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	iv
<b>DAFTAR ISI</b> .....	vi
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	viii
 <b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah .....	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	4
D. Metode Penelitian .....	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian .....	7
F. Sistematika Penulisan .....	7
 <b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	9
B. Kerangka Pemikiran .....	18
 <b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	19
B. Analisis Data .....	20
C. Pemecahan Masalah .....	24
 <b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	38
B. Saran .....	38
 <b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	40
 <b>LAMPIRAN</b>	
 <b>DAFTAR ISTILAH</b>	

## **DAFTAR LAMPIRAN**

- Lampiran 1. Ship Particular
- Lampiran 2. Crew List
- Lampiran 3. Gambar Kapal SPOB SEROJA XVII
- Lampiran 4. Proses Bongkar Muat



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Kapal merupakan sarana transportasi laut yang mempunyai peranan penting terutama dalam industri transportasi. Seiring dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi modern, maka kapal SPOB juga mengalami perkembangan sehingga dalam pengoperasiannya semakin kompleks. Untuk itu diperlukan juga Sumber Daya Manusia yang mampu menunjang dalam pengoperasian kapal SPOB. Namun pada kenyataannya di kapal SPOB SEROJA XVII sering terjadi masalah-masalah yang sangat mempengaruhi kelancaran operasional kapal yang disebabkan oleh kurangnya kinerja dan disiplin dari Anak Buah Kapal.

SPOB SEROJA XVII yang keseharian operasinya adalah melayani suplai bahan bakar minyak seperti solar, biodiesel dan untuk keperluan Indonesia bagian timur. Untuk itu diperlukan Anak Buah Kapal yang berkualitas yang tahu kerja yang mempunyai kinerja dan disiplin yang tinggi guna memperlancar kelancaran operasi kapal.

Untuk Perwira kapal harus mengerti dan memahami tanggung jawab pekerjaannya dengan penuh rasa disiplin. Memahami karakter kapal dan sistem yang ada. Hal tersebut sangat diperlukan agar Perwira kapal mampu mengoperasikan alat-alat dengan baik. Kapal membutuhkan ABK Rating yang produktif. Hal yang paling penting adalah setiap ABK Rating harus mengerti dan memahami serta mentaati peraturan-peraturan yang berlaku, baik peraturan nasional maupun Internasional. Oleh karena itu kapal SPOB harus memenuhi persyaratan yang layak sebagai angkutan laut.

Kegiatan bongkar muat minyak di kapal tanker maupun kapal SPOB memiliki potensi bahaya yang besar, mengingat muatan minyak untuk itu harus ditangani dengan baik sesuai prosedur yang berlaku. Potensi bahaya dalam kegiatan bongkar

muat minyak seperti pencemaran laut dan kebakaran. Salah satu contoh kebakaran saat bongkar muat minyak yaitu terjadi pada kapal SPOB Srikandi 511 pada tanggal 25 Mei 2018 di Jetty I Pertamina Banjarmasin saat membongkar muatan Peralite. (sumber : <http://knkt.dephub.go.id>)

Sebuah kapal dapat ditolak untuk sandar di terminal muat jika diketahui tidak memenuhi syarat dari standar keselamatan *ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tanker and Terminals)* karena dapat membahayakan diri sendiri, orang lain dan lingkungan laut setempat. Kelayakan kapal dapat diketahui setelah *loading master* naik ke kapal untuk mengisi *form checklist* antara terminal dan kapal dimana di dalamnya ada hal yang harus sesuai standar keselamatan terminal tersebut. *Checklist* yang dimaksud yaitu terkait persiapan sebelum kegiatan bongkar muat dilakukan, mulai dari pengecekan pompa kargo dan pipa-pipa.

Berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal SPOB. SEROJA XVII menemukan beberapa masalah seperti kurangnya keterampilan ABK Rating dalam melaksanakan tugasnya. Fakta ini terjadi saat kapal sedang berlabuh di pelabuhan Gresik untuk kegiatan bongkar muat, terjadi kebocoran pada saat pertama kali minyak dipompa. Minyak keluar dari sambungan antara selang bongkar muat terminal dengan *manifold* kapal. Hal ini disebabkan karena tidak terpasangnya *gasket* karet pada *manifold* dan kurang kencang dalam pemasangan mur dan baut sehingga minyak yang bertekanan tinggi menyembur.

Kegiatan bongkar muat sering mengalami hambatan, seperti saat kegiatan bongkar dimulai, Bosun dan anak buah yang bertugas jaga diberitahu oleh Mualim I untuk mengawasi tekanan (*pressure*) yang terdapat di *manifold* jangan sampai melebihi batas maksimal yaitu 3 bar. Kemudian Mualim I mengontrol para anak buah yang sedang bertugas jaga sekaligus melihat keadaan di dek dan muatan dan juga tekanan yang masuk, ternyata tekanan sudah mencapai 3.5 bar. Ini sangat berbahaya karena bisa menyebabkan pipa pecah.

Masalah lainnya yang penulis temukan yaitu hubungan kerja di atas kapal yang kurang kompak sehingga kerjasama antar ABK Rating belum terjalin dengan baik. Terjadinya miskomunikasi antara perwira dengan rating, sehingga pekerjaan tidak terlaksana dengan baik. Adanya masalah-masalah tersebut menyebabkan kegiatan bongkar muat di kapal SPOB SEROJA XVII tidak berjalan lancar.

Penulis ingin mengangkat berbagai permasalahan-permasalahan yang terjadi di kapal dimana penulis bekerja, yaitu di kapal SPOB. SEROJA XVII dari perusahaan PT. USDA SEROJA JAYA. Harapan dari penelitian ini adalah agar permasalahan tersebut dapat terselesaikan dengan berbagai solusi agar seluruh aktivitas di kapal SPOB dapat berjalan dengan optimal.

Dari uraian diatas, maka dalam penyusunan makalah ini penulis memilih judul **“UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ABK UNTUK MENUNJANG KELANCARAN BONGKAR MUAT DI KAPAL SPOB SEROJA XVII”**

## **B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH**

### **1. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, penulis dapat mengidentifikasi permasalahan-permasalahan yang terjadi di atas kapal SPOB SEROJA XVII, sebagai berikut :

- a. Kurangnya keterampilan ABK dalam melaksanakan tugas bongkar muat
- b. Rendahnya kedisiplinan ABK dalam menerapkan prosedur bongkar muat
- c. Hubungan kerja di atas kapal yang kurang kompak
- d. Terjadinya miskomunikasi antara perwira dengan rating
- e. Belum terjalin koordinasi antar ABK dalam pelaksanaan bongkar muat

### **2. Batasan Masalah**

Mengingat banyaknya permasalahan yang timbul dari operasional kapal SPOB SEROJA XVII. Sesuai dengan judul yang dipilih, maka penulis membatasi ruang lingkup bahasan dari makalah ini hanya difokuskan pada :

- a. Kurangnya keterampilan ABK dalam melaksanakan tugas bongkar muat
- b. Rendahnya kedisiplinan ABK dalam menerapkan prosedur bongkar muat

### **3. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian identifikasi masalah dan batasan masalah di atas, maka penulis dapat merumuskan masalah yang akan dibahas sesuai dengan tujuan pembahasan sebagai berikut :

- a. Apa yang menyebabkan kurangnya keterampilan ABK dalam melaksanakan tugas bongkar muat?
- b. Apa yang menyebabkan rendahnya kedisiplinan ABK dalam menerapkan prosedur bongkar muat?

## **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

### **1. Tujuan Penelitian**

- a. Untuk mengetahui faktor apa saja yang menyebabkan keterampilan ABK Rating dalam melaksanakan tugas-tugas di kapal SPOB dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.
- b. Untuk menganalisis penyebab rendahnya kedisiplinan ABK dalam menerapkan prosedur bongkar muat dan mencari alternatif pemecahannya sehingga kegiatan bongkar muat di atas kapal SPOB SEROJA XVII berjalan lancar.

### **2. Manfaat Penelitian**

#### **a. Aspek Teoritis**

- 1) Diharapkan dapat menambah pengetahuan bagi penulis dan dapat menuangkan pemikiran tersebut dalam bentuk makalah.
- 2) Diharapkan dapat bermanfaat sebagai acuan dalam pembuatan makalah, serta untuk menambah kelengkapan literatur bacaan di perpustakaan dan diharapkan dapat bermanfaat bagi rekan-rekan pasis yang juga melakukan penelitian yang sama.

#### **b. Aspek Praktis**

- 1) Sebagai sumbang saran kepada perusahaan pelayaran akan pentingnya kinerja ABK rating dalam menunjang kelancaran bongkar muat.
- 2) Selain itu untuk memberikan pemahaman kepada para ABK rating tentang kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan bongkar muat di kapal SPOB.

## **D. METODE PENELITIAN**

### **1. Metode Pendekatan**

Dalam metode pendekatan yang digunakan dalam penulisan kertas kerja ilmiah ini menggunakan metode pendekatan, sebagai berikut :

#### **a. Studi Kasus**

Dalam melakukan pembahasan makalah ini dilakukan metode pendekatan dengan studi kasus yaitu kasus yang ditemui pada saat bekerja yang diamati dalam beberapa kejadian permasalahan yang terjadi di atas kapal sehubungan dengan penanganan pembongkaran muatan. Peneliti menjelaskannya dan mencari jalan keluar agar tidak menimbulkan kerugian pada perusahaan, dan dilakukan penyelesaian melalui pendekatan secara deskriptif kualitatif.

#### **b. Studi Lapangan**

Pengamatan lapangan yang dilakukan secara langsung pada suatu objek masalah, dipelajari dan di cari akar permasalahannya.

#### **c. Deskriptif kualitatif**

Deskriptif kualitatif merupakan salah satu dari jenis penelitian yang termasuk dalam jenis kualitatif. Metode deskriptif adalah suatu metode yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas. Adapun tujuan dari metode deskriptif kualitatif ini adalah untuk mengungkapkan kejadian atau fakta, keadaan, fenomena, variable, dan keadaan yang terjadi saat penelitian berlangsung dengan menyungguhkan apa yang sebenarnya terjadi.

### **2. Teknik Pengumpulan Data**

Data, informasi, dan semua keterangan yang lengkap agar dapat dijadikan bahan dasar, diolah dan disajikan menjadi suatu gambaran dan acuan dalam penyusunan makalah ini, maka penulis menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

a. Teknik Observasi

Dalam melaksanakan metode observasi ini, penulis lakukan pada saat bekerja sebagai Nakhoda di atas SPOB SEROJA XVII. Penulis melakukan pengamatan yang sistematis terhadap masalah penelitian, berdasarkan pelaksanaannya dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) yaitu:

- 1) Teknik pengamatan langsung.
- 2) Teknik pengamatan tak langsung.
- 3) Teknik pengamatan partisipasi.

Dari ketiga teknik pengamatan tersebut penulis melakukan metode pendekatan dan pengumpulan data yang dilakukan yaitu penulis mengamati secara langsung pada kejadian-kejadian yang sering menimbulkan masalah keterlambatan proses pembongkaran dan pendekatan penelitian menggunakan teknik pengamatan partisipasi yang mana penulis juga turut mengambil bagian dalam situasi nyata dalam objek penelitian atau juga dapat diartikan penulis masuk kedalam situasi pengamatan dan ikut aktif melakukan kegiatan dalam sistem tersebut.

b. Studi 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 SPOB.

c. Studi kepustakaan

Studi kepustakaan adalah penelitian yang 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 SPOB.

## **E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian ini diambil pada saat penulis bekerja sebagai Nakhoda di SPOB SEROJA XVII sejak 10 Maret 2022 - 23 November 2022. Pada penulisan makalah ini dilakukan pengkajian dengan menggunakan fakta-fakta dari pengalaman juga pengetahuan yang telah dipadukan dari permasalahan yang penulis alami saat bekerja.

### **2. Tempat Penelitian**

Tempat penelitian dilakukan di atas SPOB SEROJA XVII berbendera Indonesia, armada milik perusahaan PT. Usda Seroja Jaya, yang beroperasi di alur pelayaran Indonesia (Gresik - Sorong).

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Untuk mempermudah didalam penulisan makalah, tulisan disajikan dalam sistematika penulisan yang diawali dengan halaman judul, halaman pengesahan, kata pengantar dan daftar isi. Penulisan selanjutnya di bagi menjadi 4 (empat) bab, antara lain :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Di dalam bab ini diuraikan tentang latar belakang penulisan judul, yang dilanjutkan dengan Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah, Tujuan dan Manfaat Penelitian, uraian dari Metode Penelitian, Penentuan Waktu dan Tempat Penelitian serta Sistematika Penulisan yang sistematis.

### **BAB II LANDASAN TEORI**

Dalam bab ini berisikan tentang Tinjauan pustaka yang menguraikan mengenai ilmu dan teori-teori yang terdapat dalam pustaka, mengenai kinerja ABK dalam kegiatan bongkar muat serta kerangka pemikiran yang berisi bagian yang berasal dari berbagai teori yang relevan dengan masalah yang diteliti sehingga mendapatkan asumsi-asumsi.

### **BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini terdiri dari Deskripsi data yang berisi tentang data yang diperoleh dari lapangan tentang fakta-fakta yang didapat di kapal. Analisis Data yang merupakan hasil analisa faktor-faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah. Pemecahan Masalah berisi Alternatif pemecahan masalah dan evaluasi pemecahan masalah serta pemecahan masalah yang dipilih sehingga ditemukan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur-unsur positif dari penyebab masalah itu terjadi.

### **BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN**

Pada bab ini menguraikan tentang kesimpulan yang membahas uraian dan bahasan pada bab-bab sebelumnya yaitu merupakan jawaban hasil analisis masalah penelitian yang ada dan Saran yang berisikan tentang saran-saran dari hasil yang telah penulis susun dan diharapkan agar dapat bermanfaat.



## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

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

Dalam bab ini akan dibahas mengenai teori yang berkenaan dengan permasalahan yang akan dibahas, sebagai berikut :

##### **1. Kinerja**

###### **a. Definisi Kinerja**

Menurut Anwar Prabu Mangkunegara, (2017:67) 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.

Berdasarkan definisi diatas bahwa kinerja merupakan suatu konsep yang strategis dalam rangka menjalin hubungan kerja sama antara pihak manajemen dengan ABK Rating 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.

Menurut Hasibuan, (2016:126) bahwa upaya peningkatan kinerja ABK Rating merupakan salah satu faktor utama bagi perusahaan dalam mencapai tujuan perusahaan. Ada beberapa faktor yang dapat meningkatkan kinerja karyawan, diantaranya yaitu pelatihan, familiarisasi dan lingkungan kerja yang kondusif. Dengan demikian, diharapkan mampu meningkatkan kemampuan dan keterampilan pegawai dalam melaksanakan tugas-tugas yang diberikan perusahaan. Kinerja menunjukkan kemampuan ABK Rating dalam meningkatkan

produktivitas kerjanya, dapat diartikan atau dirumuskan sebagai perbandingan antara keluaran (*output*) dengan masukan (*input*). Apabila produktivitas naik hanya dimungkinkan oleh adanya peningkatan efisiensi (waktu, bahan, tenaga), dan sistem kerja, teknik produksi, dan adanya peningkatan keterampilan tenaga kerja.

#### **b. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja**

Menurut Anwar Prabu Mangkunegara (2017:67), faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pencapaian kinerja adalah faktor kemampuan (*ability*) dan faktor motivasi (*motivation*).

##### **1) Faktor Kemampuan**

Secara psikologis, kemampuan terdiri dari kemampuan potensi dan kemampuan realita, artinya karyawan yang memiliki kemampuan lebih, maka ia akan lebih mudah mencapai kinerja yang diharapkan oleh karena itu karyawan perlu ditempatkan pada pekerjaan yang sesuai dengan keahliannya.

##### **2) Faktor Motivasi**

Motivasi terbentuk dari sikap (*Attitude*) seorang karyawan dalam menghadapi situasi kerja. Motivasi merupakan kondisi yang menggerakkan diri karyawan yang terarah untuk mencapai tujuan organisasi (tujuan kerja). Sikap mental merupakan kondisi mental yang mendorong diri pegawai untuk berusaha mencapai prestasi kerja secara maksimal. (Sikap mental yang siap secara *psikofisik*) artinya, seorang karyawan harus siap mental, mampu secara fisik, memahami tujuan utama dan target kerja yang akan dicapai, mampu memanfaatkan dalam mencapai situasi kerja.

## **2. Anak Buah Kapal (ABK)**

Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku siji dan atau perjanjian kerja laut

(Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, Pasal 1 ayat 5). Sedangkan Anak Buah Kapal adalah Awak kapal selain Nakhoda (Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 ayat 42). Sedangkan rating adalah semua awak kapal selain Nakhoda dan Perwira.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, Pasal 13 ayat 1 bahwa Awak kapal yang dapat direkrut dan ditempatkan oleh perusahaan keagenan awak kapal adalah pelaut:

- a. Berusia minimum 18 (delapan belas) tahun kecuali Praktek Laut (PraLa);
- b. Mempunyai kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan jabatan di atas kapal;
- c. Yang ditempatkan di bagian *food and catering* wajib memiliki *ship's cook certificate* yang dikeluarkan oleh lembaga sertifikasi profesi di bidang pendidikan pariwisata atau maritim;
- d. Memenuhi standar kesehatan untuk melakukan pekerjaan di atas kapal dan khusus wanita tidak diperkenankan dalam keadaan hamil;
- e. Memiliki buku pelaut dan dokumen kepelautan yang dipersyaratkan untuk bekerja di atas kapal.

### **3. Bongkar Muat**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal Pasal 2 (ayat 1) menerangkan kegiatan bongkar muat barang merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan sebagaimana di atur dalam pasal 2 di angka 8,9,dan 10 yaitu ;:

- 1) *Stevedoring*, (Kegiatan menurunkan atau menaikkan barang dari kapal ke dermaga)
- 2) *Cargodoring*, (Proses pemindahan barang dari Kapal ke dermaga atau sebaliknya).

- 3) *Receiving*, (Proses Penerimaan barang dari luar ke dalam pelabuhan atau sebaliknya).

Menurut Dirk Koleangan (2018:23), pengertian kegiatan bongkar muat adalah sebagai berikut: Kegiatan Bongkar Muat adalah kegiatan memindahkan barang-barang dari alat angkut darat, dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu cara atau prosedur pelayanan.

Menurut F.D.C. Sudjarmiko (2017:77) bongkar muat adalah pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri.

#### **4. Keterampilan**

Pengertian keterampilan, terampil atau cekatan adalah kepandaian melakukan sesuatu 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 (Soemarjadi, Muzni Ramanto, Wikdati Zahri, 2018:2).

Dampak positif atau manfaat seseorang yang terampil adalah sangat berguna bagi dirinya dan berguna bagi orang lain, berguna bagi organisasi dimana dia bekerja. Seseorang dalam suatu organisasi, meskipun dimotivasi dengan baik, tetapi tidak semua memiliki kemampuan untuk bekerja dengan baik. Kemampuan dan keterampilan memainkan peranan utama dalam perilaku dan kinerja individu. Keterampilan adalah kecakapan yang berhubungan dengan tugas yang dimiliki dan dipergunakan oleh seseorang pada waktu yang tepat.

Menurut Ike Kusdyah Rachmawati, SE, MM (2017:117) mengatakan pendidikan dan pelatihan adalah unsur sentral dalam pengembangan crew. Pelatihan dalam bentuk yang kompleks diberikan untuk membantu crew mempelajari keterampilan yang akan meningkatkan kinerja mereka dimana akan membantu perusahaan atau organisasi mencapai sasarannya”.

Samsudin (2015:111) pengetahuan keterampilan dan sikap kerja yang mutlak diperlukan dalam melaksanakan tugas sesuai dengan tuntutan pekerjaan yang meliputi :

- a. Keterampilan melaksanakan pekerjaan individual (*task skill*)
- b. Keterampilan mengelola sejumlah tugas yang berbeda dalam satu pekerjaan (*task management skill*)
- c. Keterampilan merespon dan mengelola kejadian / masalah kerja yang berbeda (*kontingency management skill*)
- d. Keterampilan khusus yang diperlukan untuk melaksanakan pekerjaan tertentu di tempat tertentu sesuai dengan tuntutan lingkungan kerja (*job / role environment skill*)
- e. Keterampilan beradaptasi dalam melaksanakan pekerjaan yang sama di tempat / lingkungan kerja yang berbeda (*transfer skill*)

## **5. Pengawasan**

### **a. Definisi Pengawasan**

Rois Arifin dan Helmi Muhammad (2016:138) menyatakan bahwa pengawasan dapat diartikan sebagai usaha menentukan apa yang sedang dilaksanakan dengan cara menilai hasil/prestasi yang dicapai dan kalau terdapat penyimpangan dari standar yang telah ditentukan, maka segera diadakan usaha perbaikan, sehingga semua hasil/prestasi yang dicapai sesuai dengan rencana.

Usman Effendi (2017:224) bahwa pengawasan yaitu proses yang memastikan bahwa aktivitas actual sesuai dengan aktivitas yang direncanakan. Pengawasan sama dengan pengendalian sebagai proses memantau kegiatan-kegiatan untuk memastikan bahwa kegiatan-kegiatan itu diselesaikan sebagaimana telah direncanakan dan proses mengoreksi setiap penyimpangan yang berarti.

## **b. Macam-Macam Pengawasan**

Usman Effendi (2017:225) menyatakan bahwa pengawasan dapat dibagi menjadi 2 (dua) macam yaitu :

### **1) Pengawasan langsung**

Pengawasan langsung adalah pengawasan yang langsung dilakukan oleh pimpinan suatu organisasi seperti Nakhoda terhadap kegiatan yang sedang dijalankan oleh anak buahnya seperti saat melakukan tugas jaga.

### **2) Pengawasan tidak langsung**

Pengawasan yang dilakukan dari jarak jauh, pengawasan ini dilakukan melalui laporan yang disampaikan oleh para anak bawahan.

## **c. Fungsi Pengawasan**

Pengawasan merupakan salah satu fungsi dari manajemen, Erni Tisnawati (2017:11) menyatakan bahwa fungsi pengawasan (*Controlling*) menurut Nickel Mc Hugh and McHugh, adalah sebagai berikut :

- 1) Mengevaluasi keberhasilan dalam pencapaian tujuan dan target bisnis sesuai dengan indikator yang telah ditetapkan.
- 2) Mengambil langkah klarifikasi dan koreksi atas penyimpangan yang mungkin ditemukan.
- 3) Melakukan berbagai alternatif solusi atas berbagai masalah yang terkait dengan pencapaian tujuan dan target bisnis.

Kegiatan pengendalian dan pengawasan meliputi , misalnya kegiatan pengecekan apakah para pegawai kita telah melayani pelanggan dengan baik, apakah makanan yang disajikan tidak basi dan sebagainya.

## **6. Familiarisasi**

Menurut Hasibuan (2017:16), menyatakan bahwa familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi ABK Rating yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini agar berjalan dengan efektif

sesuai dengan prosedur perusahaan. Keselamatan di atas kapal erat kaitannya dengan *International Safety Management (ISM) Code*, yaitu panduan yang berisi petunjuk pengoperasian kapal untuk menyusun sistem manajemen keselamatan pelayaran. Keseluruhan manualnya harus mencakup pengendalian kerja di kapal dan seluruh pendukungnya di darat. Sertifikat akan diterbitkan untuk setiap kapal bila pelaksanaan sudah diverifikasi memenuhi persyaratan standar *International Safety Management (ISM) Code*. Sertifikat ini berlaku 5 tahunan dan selama masa tersebut akan dilakukan audit oleh penerbit sertifikat.

Awak kapal yang bekerja di atas kapal haruslah memenuhi syarat dan memiliki spesifikasi yang baik seperti yang tercantum dalam *International Safety Management (ISM) Code* elemen 6. Sumber daya dan personil yaitu:

- a. Perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang memenuhi syarat bersertifikasi dan secara medis sehat sesuai persyaratan baik nasional maupun internasional.
- b. Perusahaan harus menyusun prosedur yang memastikan agar personil baru atau personil yang dipindahkan ketugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan penjelasan yang cukup terhadap tugas-tugasnya. Petunjuk penting yang disiapkan sebelum berlayar, harus disampaikan setelah sebelumnya diteliti dan didokumentasikan.
- c. Perusahaan harus memastikan agar seluruh personil yang terlibat dalam *Safety Management System (SMS)* perusahaan memiliki pengertian yang cukup luas atas aturan dan peraturan code dan garis panduan yang berkaitan.
- d. Perusahaan harus menyusun dan memelihara prosedur agar dapat ditentukan pada setiap pelatihan yang diperlukan dalam menunjang pelaksanaan *Safety Management System (SMS)* dan meyakini bahwa latihan dimaksud diberikan kepada seluruh personil terkait.

## **7. STCW 1978 Amandemen 2010**

Berdasarkan *Standard Training and Certification of Watchkeeping for Seafarer (STCW)* Amandemen Manila 2010, Chapter I Regulation 1/1.4

dijelaskan bahwa Perwira berarti seorang awak kapal, selain nakhoda, yang ditunjuk oleh hukum atau peraturan nasional atau, jika tidak ada penunjukan tersebut, dengan kesepakatan bersama atau kebiasaan. Sedangkan Perwira dek adalah seorang perwira yang memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan bab II Konvensi (Chapter I Regulation 1/1.5) dan *rating* adalah bagian dari awak kapal selain nakhoda atau perwira (Chapter I Regulation 1/1.13)

STCW Amandemen 2010 Seksi A-VI/1.1 : setiap awak kapal harus mendapat pelatihan pengenalan dasar keselamatan sesuai dengan seksi A-VI/1 dari peraturan-peraturan STCW Amandemen 2010 sesuai dengan standar kompetensinya.

STCW Amandemen 2010 Chapter II tentang *Master and Deck Departmet*, Regulation II/1

- a. Setiap perwira yang bertanggung jawab atas jaga navigasi yang bertugas di kapal laut seberat 500 gross tonnage atau lebih harus memiliki sertifikat kompetensi.
- b. Setiap calon sertifikasi harus:
  - 1) Tidak kurang dari 18 tahun;
  - 2) Telah menyetujui layanan pelayaran laut tidak kurang dari 12 bulan sebagai bagian dari program pelatihan yang disetujui yang mencakup pelatihan di atas kapal yang memenuhi persyaratan bagian A-II / 1 dari Kode STCW Amandemen 2010 dan didokumentasikan dalam buku catatan pelatihan yang disetujui, atau sebaliknya telah menyetujui layanan pelayaran tidak kurang dari 36 bulan;
  - 3) Telah melakukan, selama layanan pelayaran yang disyaratkan, tugas jaga jembatan di bawah pengawasan nakhoda atau petugas yang memenuhi syarat untuk jangka waktu tidak kurang dari enam bulan;
  - 4) Memenuhi persyaratan yang berlaku dari peraturan dalam bab IV, yang sesuai, untuk melaksanakan tugas radio yang ditunjuk sesuai dengan Peraturan Radio;



- 5) Telah menyelesaikan pendidikan dan pelatihan yang disetujui dan memenuhi standar kompetensi yang ditentukan dalam bagian A-II/1 dari Kode STCW; dan
- 6) Memenuhi standar kompetensi yang ditentukan pada bagian A-VI/1, paragraf 2, bagian A-VI / 2, paragraf 1 sampai 4, bagian A-VI/3, paragraf 1 sampai 4 dan bagian A-VI / 4, paragraf 1 sampai 3 dari Kode STCW.

## B. KERANGKA PEMIKIRAN



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

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

Kapal SPOB. Seroja XVII adalah kapal berbendera Indonesia milik perusahaan, armada milik perusahaan PT. Usda Seroja Jaya, yang beroperasi di alur pelayaran Indonesia (Gresik - Sorong). Adapun kejadian-kejadian yang seringkali terjadi di atas kapal SPOB. Seroja XVII, diantaranya adalah :

##### **1. Kurangnya Keterampilan ABK Dalam Melaksanakan Tugas Bongkar Muat**

Pada tanggal 10 Juli 2022 saat kapal SPOB. Seroja XVII sedang melakukan pembongkaran muatan fame di pelabuhan Gresik. Pada saat itu kapal sedang bongkar muatan, terjadi kebocoran pada saat pertama kali minyak dipompa. Setelah diselidiki minyak keluar dari sambungan antara selang bongkar muat terminal dengan *manifold* kapal. Hal ini terjadi karena kurang terampilnya para ABK dalam mempersiapkan alat bongkar muat dengan benar yaitu tidak terpasangnya *gasket* karet pada *manifold* dan kurang kencang dalam pemasangan mur dan baut sehingga minyak yang bertekanan tinggi menyembur. Untung pada saat itu tidak terjadi pencemaraan laut dikarenakan pihak terminal langsung memberhentikan *cargo pump* sehingga tidak banyak minyak yang terbuang dan main deck kapal sudah terpasang *scupper plug*. Meskipun belum terjadi *oil spill* tetapi kejadian tersebut mengakibatkan bertambahnya waktu untuk melakukan muat di terminal tersebut hal ini mengakibatkan dikeluarkannya *Notice Of Protest* dari pihak terminal sehingga menjadikan kerugian bagi pemilik kapal dikarenakan bertambahnya waktu bongkar di terminal.

## **2. Rendahnya Kedisiplinan ABK Dalam Menerapkan Prosedur Bongkar Muat**

Pada waktu yang sama yaitu pada tanggal 10 Juli 2022, saat kapal melakukan bongkar di pelabuhan pelabuhan Gresik. Sebelum kegiatan dimulai, Master mengadakan *safety meeting* dengan maksud agar segala ketentuan dan peraturan baik di kapal maupun di terminal. Selanjutnya Bosun dan Rating yang bertugas jaga diberitahu oleh Mualim I untuk mengawasi *pressure* (tekanan) yang terdapat di *manifold* kapal jangan sampai melebihi batas maksimal yaitu 3 bar. Jika melebihi batas, segera memberitahu Mualim Jaga. Setelah selesai penandatanganan dokumen dan *checklist*, selanjutnya proses bongkar muatan dimulai. Setelah proses bongkar berlangsung sekitar 2 (dua) jam, Mualim I mengontrol para anak buah yang sedang bertugas jaga, sekaligus melakukan pengecekan kondisi muatan dan juga tekanan yang masuk. Disini Mualim I menemukan bahwa tekanan sudah melebihi batas maksimal, yaitu 3.5 bar. Ini sangat berbahaya, dikarenakan dapat menyebabkan kebocoran akibat sambungan pipa yang tidak kuat dan dapat menyebabkan pipa pecah. Akibatnya kegiatan pembongkaran muatan diberhentikan sementara, sehingga menyebabkan kegiatan pembongkaran terhambat.

## **B. ANALISIS DATA**

### **1. Kurangnya Keterampilan ABK dalam Melaksanakan Tugas Bongkar Muat**

Kurangnya keterampilan ABK dalam melaksanakan tugas-tugas di kapal SPOB yang memabawa muatan minyak (fame) disebabkan oleh beberapa faktor, diantaranya yaitu :

#### **a. Kurangnya Familiarisasi**

Untuk mengoperasikan kapal dengan aman dan selamat, maka ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan di dalam *Safety Management System* (SMS) harus diterapkan dalam bentuk implementasi di atas kapal. Namun pada prakteknya pelatihan seringkali tidak dapat dilakukan secara maksimal karena padatnya jadwal bongkar muat. Untuk melakukan

pelatihan tiap bulannya harus memilih waktu yang tepat yaitu pada waktu kapal berlabuh dan itupun cuma beberapa jam.

Setiap bulannya, Perusahaan selalu meminta dokumentasi pelatihan dalam *monthly report*, akan tetapi tidak memberikan toleransi, misalnya dengan memberi jadwal bongkar muat yang pasti agar kita bisa mengatur waktu untuk menjalankan pelatihan bagi ABK. Hal ini menjadi suatu masalah pada saat ada inspeksi terminal karena inspektur selalu meminta semua bukti dokumentasi kapal seperti pelatihan, *familiarization record*, *checklist*. Perusahaan hanya berpikir bagaimana kapalnya banyak beroperasi untuk mendapatkan keuntungan yang lebih banyak tanpa memikirkan waktu pelatihan, padahal pelatihan adalah dasar tindakan yang dilakukan untuk menunjang kelancaran operasional kapal.

## **2. Rendahnya Kedisiplinan ABK Dalam Menerapkan Prosedur Bongkar Muat**

Kegiatan bongkar muat dapat terlaksana dengan baik jika rangkaian prosedur dilaksanakan secara maksimal. hal ini disebabkan oleh :

### **a. Kurangnya Pengawasan Pada Saat Bongkar Muat**

Pengawasan yang lemah terhadap penerapan *standard operating procedure* menyebabkan sistem tidak bekerja dengan baik. Kurangnya pengawasan dilakukan oleh kedua belah pihak, baik pihak kapal maupun pihak kantor. Hal ini dikarenakan kedua belah pihak belum memahami arti penting dari SOP, masih memandang SOP sebagai aturan kaku yang akan mengganggu fleksibilitas kerja mereka. Kurangnya pengawasan terhadap SOP mengakibatkan pengoperasian dan *maintenance* peralatan khusus mopping tidak berjalan dengan baik. Pengoperasian dan perawatan yang tidak berjalan baik dan tidak sesuai dengan SOP mengakibatkan terjadi kesalahan dalam pengoperasian peralatan tersebut dan waktu *maintenance* peralatan khusus mopping tidak sesuai dengan *operation manual* yang berasal dari *maker*. Hal ini berakibat tidak optimalnya pengoperasian dan perawatan peralatan khusus nya untuk muat bongkar dan *tank cleaning*.

Peranan perusahaan untuk mendapatkan dan menempatkan pelaut yang

berkemampuan sangat diperlukan, keadaan dilapangan yang terjadi adalah banyak sekali ABK yang naik dan bekerja di atas kapal tidak familiar dengan sistem kerja yang ada. ABK yang baru naik membutuhkan bimbingan dan familiarisasi yang agak lama. Untuk itu ABK yang baru naik biasanya disuruh jaga dulu oleh ABK yang sudah lama di kapal. Hal ini kadang mengganggu waktu kerja dan juga waktu istirahat ABK yang disuruh membimbing, karena tidak jarang dalam pelaksanaan kegiatan muat atau bongkar, ABK yang baru tersebut harus selalu didampingi oleh ABK yang sudah lama di kapal. Persoalan di atas disebabkan perusahaan belum memiliki prosedur yang jelas dalam hal penerimaan ABK. Perusahaan hanya menyerahkan perekrutan ABK untuk kapalnya kepada *crew agency* tertentu, dimana tidak jarang *crew agency* lebih mengutamakan besarnya nilai nominal yang dapat mereka peroleh dari para calon ABK tersebut dan mengesampingkan pengalaman yang ABK miliki. Hal yang biasa juga terjadi yaitu perusahaan langsung menerima seorang ABK karena ABK tersebut adalah keluarga dari nahkoda atau Perwira yang ada di kapal. ABK tersebut langsung diterima tanpa melalui proses seleksi dulu. ABK inilah yang biasa menyulitkan di kapal, sehingga bisa menghambat operasional kapal.

Kedisiplinan ABK yang rendah menyebabkan kegiatan bongkar muat sering mengalami hambatan. Hal ini dikarenakan kurangnya pengawasan dari perwira jaga saat proses bongkar muat berlangsung. Pengawasan yang lemah terhadap penerapan prosedur kerja menyebabkan sistem tidak bekerja dengan baik. Kurangnya pengawasan dilakukan oleh kedua belah pihak, baik pihak kapal maupun pihak kantor. Hal ini dikarenakan kedua belah pihak belum memahami arti penting dari SOP, masih memandang SOP sebagai aturan kaku yang akan mengganggu fleksibilitas kerjanya.

Kurangnya kedisiplinan ABK dalam melaksanakan prosedur kerja bongkar muat mengakibatkan pengoperasian peralatan khusus untuk bongkar muat tidak berjalan dengan baik. Pengoperasian peralatan bongkar muat yang tidak sesuai dengan SOP mengakibatkan terjadi kesalahan dalam pengoperasian peralatan tersebut. Sehingga menghambat kelancaran kegiatan bongkar muat.

**b. Familiarisasi Kepada ABK Tentang Peralatan Kerja di Atas Kapal**

Dalam proses muat bongkar, familiarisasi merupakan sebuah kegiatan yang sangat penting, sebab jika tanpa ada familiarisasi, maka para ABK tidak dapat melakukan proses muat bongkar dengan baik karena ABK tidak mendapat familiarisasi atau pengenalan tentang alat-alat muat bongkar, cara pemakaian, kegunaan serta cara perawatan dari peralatan muat bongkar tersebut.

Kurangnya pemahaman ABK dalam mengoperasikan alat-alat bongkar muat di atas kapal ada kaitannya dengan kemauan dari individunya sendiri dalam mempelajari karakteristik alat-alat yang digunakan di atas kapal dan kemauan untuk belajar. Peralatan bongkar atau muat yang sama mempunyai fungsi yang sama tetapi mungkin berbeda karakteristiknya. Sekalipun ABK sebelum naik ke kapal sudah mempunyai pengalaman kerja dari kapal lain, tetapi kenyataan di lapangan justru penggunaan alat bongkar muat kurang baik.

Di atas kapal tempat penulis bekerja, familiarisasi tidak dilaksanakan dengan baik, sehingga ABK yang baru bekerja atau naik ke atas kapal kurang mengetahui tugas dan tanggung jawab yang diberikan kepadanya. Sering ditemukan pada ABK, baik Perwira dan bawahan tidak paham akan tugas-tugas yang akan dikerjakan, misalnya persiapan tangki ruang muat yaitu pencucian tangki sampai pada proses pemuatan. Dilihat dari segi penggunaannya product oil harus benar-benar dijaga kualitasnya dalam hal ini kebersihan ruang muat.

ABK masih kelihatan bingung dan tidak mengetahui betul jalur pipa pemuatan yang akan digunakan. Kesalahan dalam menentukan jalur pipa muatan yang akan digunakan sangat membahayakan proses pemuatan yang dapat mengakibatkan salah pemuatan. ABK tidak mengikuti *stowage plan* yang dibuat Mualim I dan tidak mengetahui diagram pipa pemuatan sehingga sering salah dalam membuka dan menutup valve/kran yang ada di dek, hal ini dapat menyebabkan kontaminasi atau bercampurnya muatan di dalam satu tangki.

## **C. PEMECAHAN MASALAH**

Dalam analisis pemecahan masalah yang dipecahkan adalah penyebab dari masalah yang timbul, sehingga dengan dipecahkannya penyebab maka permasalahan akan hilang. Dari penyebab tersebut akan diuraikan pemecahan yang dapat diterapkan pada kapal SPOB Seroja XVII sebagai berikut :

### **1. Alternatif Pemecahan Masalah**

#### **a. Kurangnya Keterampilan ABK dalam Melaksanakan Tugas Bongkar Muat**

Untuk meningkatkan keterampilan ABK dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal SPOB. Seroja XVII diantaranya yaitu:

##### **1) Memberikan Pelatihan Kepada ABK Tentang Prosedur Bongkar Muat**

Sumber daya manusia yang perlu dibenahi dan ini menjadi tanggung jawab perusahaan yang telah mengirim ABK tanpa proses seleksi yang ketat. Selain itu pihak kapal khususnya Nakhoda juga harus berperan aktif dalam usaha meningkatkan kualitas kerja anak buahnya. Sosialisasi tentang peralatan yang ada harus lebih sering dilaksanakan, termasuk pentingnya kerjasama di atas kapal harus lebih ditekankan.

Sosialisasi adalah suatu kegiatan yang bermaksud untuk dapat mengembangkan sikap, tingkah laku, ketrampilan dan pengetahuan karyawan, sesuai dengan keinginan dari perusahaan yang bersangkutan (Suyono, 2005:379). Dengan demikian sosialisasi yang dimaksudkan adalah dalam pengertian yang luas, sehingga tidak terbatas hanya untuk mengembangkan keterampilan semata-mata, bimbingan dan lain-lain.

Proses sosialisasi dilaksanakan setelah terjadi penerimaan ABK baru. Memang sosialisasi adakalanya diberikan setelah ABK tersebut ditempatkan dan ditugaskan. Nakhoda perlu memberikan sosialisasi kepada ABK secara berkala dan terus menerus seperti pada waktu berlabuh jangkar, waktu ada perbaikan agar ABK semakin mengenal, memahami serta terampil dalam menjalankan prosedur bongkar muat.



Proses sosialisasi di atas kapal terkadang sulit dilakukan karena padatnya jadwal pelayaran, untuk itu Nakhoda atau Perwira kapal harus jeli dalam memanfaatkan waktu untuk melakukan sosialisasi, misalnya :

- a) Pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan dan pada saat itu tidak ada kegiatan untuk bongkar atau muat, sehingga waktu tersebut dapat digunakan untuk melakukan sosialisasi kepada seluruh awak kapal. Jika waktu dan lokasi kapal berlabuh mengizinkan segera mungkin mengadakan pengenalan alat-alat pemuatan di atas kapal.
- b) Berlabuh jangkar lama untuk menunggu giliran kapal lain keluar pelabuhan, sehingga waktu bisa dipergunakan melaksanakan sosialisasi terhadap ABK. Dalam hal ini Nakhoda juga menerapkan hal yang sama yaitu memberikan sosialisasi terhadap ABK yang baru naik di atas kapal sesegera mungkin, tentang semua peralatan bongkar muat, alat-alat keselamatan kapal, tugas dan tanggung jawabnya jika dalam keadaan marabahaya sesuai dengan Sijil Darurat (*Muster List*). Tugas jaga (*Watchkeeping*) dan tugas tugas harian lainnya selalu diperhatikan.

Peranan sosialisasi saat ini makin menonjol setelah ada kecenderungan bagi perusahaan untuk menerima juga ABK yang belum berpengalaman. Setiap perusahaan yang menginginkan agar para ABK dapat bekerja secara lebih efektif dan efisien, maka sama sekali tidak boleh meremehkan masalah familiarisasi ini. Memang ada beberapa karyawan yang mampu memotivasi diri sendiri untuk dapat meningkatkan kemampuan dirinya tanpa campur tangan dari perusahaan yang bersangkutan. Tapi dalam praktek jumlah ABK yang mampu memotivasi diri sendiri adalah sangat kecil. Disamping itu kemungkinan familiarisasi yang dilakukan oleh pribadi-pribadi tidak sesuai dengan keinginan dari perusahaan.

Dengan sosialisasi diharapkan pengembangan dari mereka untuk dapat bekerja secara lebih efektif dan efisien. Apabila perusahaan

menerima ABK yang baru dan belum mengetahui pelaksanaan pemuatan, maka harus diberikan familiarisasi tentang peralatan-peralatan pemuatan secara teori maupun prakteknya, secara terus-menerus sampai ABK tersebut benar-benar mengerti apa yang menjadi tugasnya. Apabila sudah mengerti, Muallim satu melepaskannya di lapangan dan selalu dimonitor oleh perwira jaga.

Sosialisasi dimaksudkan juga untuk menyesuaikan dengan kebutuhan-kebutuhan di atas dari sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan sesuai dengan tuntutan perubahan. Misalnya perubahan-perubahan teknologi, perubahan-perubahan metode kerja dan sebagainya menuntut pula perubahan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan. Oleh karena itulah perusahaan yang bersangkutan harus tetap merupakan pelopor bagi pelaksanaan familiarisasi bagi para ABK yang tidak kecil tetapi hasil yang diperolehnya jauh lebih besar daripada pengorbanan tersebut. Hal ini disebabkan dengan dilaksanakan familiarisasi dapat diharapkan pekerjaan akan dapat dilakukan lebih cepat dan lebih baik, kerusakan dapat diperkecil, pemborosan dapat ditekan, peralatan dapat digunakan secara lebih baik, kecelakaan dapat diperkecil dan sebagainya. Hal ini semua merupakan keuntungan-keuntungan perusahaan yang dapat diperoleh dengan melaksanakan familiarisasi.

Dari penjelasan di atas, dapat dipahami bahwa kegiatan sosialisasi bagi ABK memiliki peran penting untuk meningkatkan keterampilan ABK dalam melaksanakan tugas bongkar muat.

#### **b. Rendahnya Kedisiplinan ABK Dalam Menerapkan Prosedur Bongkar Muat**

Sebagaimana Peraturan Menteri perhubungan No PM 84 Tahun 2013, Pasal 13 menyatakan bahwa salah seorang pelaut harus memiliki sertifikat yang dipersyaratkan untuk bekerja di atas kapal. Namun yang faktanya, perusahaan sering kali menerima ABK yang tidak berpengalaman untuk bekerja di atas kapal. Langkah-langkah yang dapat dilakukan untuk meningkatkan kelancaran kegiatan bongkar muat diantaranya yaitu :

### 1) Meningkatkan Pengawasan Kegiatan Bongkar Muat

Nakhoda sebagai wakil perusahaan yang ada di atas kapal hendaknya memberikan sanksi kepada ABK yang kinerjanya kurang baik dan yang tidak disiplin dalam melaksanakan prosedur kegiatan loading di atas kapal.

Dalam menjalankan tugas / pekerjaan di atas kapal, sering kali ABK merasa jenuh / kurang semangat karena kurangnya perhatian dari perusahaan. Apabila hal ini dibiarkan saja, maka bukan tidak mungkin suatu saat timbul rasa malas dalam bekerja diluar jam kerja mereka yang akan dapat mengurangi waktu istirahat yang telah ditetapkan. Untuk itu Nakhoda hendaknya dapat memberikan pengertian yang baik kepada ABK serta memberikan contoh tauladan untuk jadi panutan ABK dalam melaksanakan prosedur kegiatan loading di atas kapal.

Sanksi yang diberikan kepada ABK yang tidak disiplin dalam melaksanakan prosedur kegiatan loading di atas kapal bisa berupa teguran langsung dari Nakhoda atau melalui surat peringatan. Ini penting sekali dilaksanakan untuk dapat meningkatkan keselamatan kerja ABK di kapal.

Perusahaan-perusahaan yang sudah memahami arti penting keberadaan SOP bagi bisnis mereka, sangat menyakini bahwa SOP akan memberikan manfaat yang sangat banyak bagi pertumbuhan bisnis mereka. SOP bermanfaat sebagai standar acuan yang digunakan oleh seluruh *crew*, baik atasan maupun bawahan dalam melakukan tugas-tugasnya sehingga lebih terarah dan tepat guna dan sebagai alat untuk mengurangi faktor kesalahan dan ketidak disiplin *crew* dalam melakukan proses kerja.

Pengawasan harus dilaksanakan terhadap penerapan SOP, penerapan SOP yang baik dan benar akan mempermudah dalam pelaksanaan kerja dalam mencapai tujuan yang telah ditentukan. Untuk mengatasi kurangnya pengawasan terhadap penerapan SOP dapat diatasi dengan cara sebagai berikut :

- a) Membuat *checklist* pengoperasian peralatan sebelum loading ini berasal dari SOP yang telah dibuat. *Checklist* merupakan satu kesatuan dengan SOP yang bertujuan untuk memudahkan *crew* dalam penanganan muatan. *Checklist* harus berisikan langkah – langkah pengoperasian peralatan khusus mopping mulai dari start sampai stop. *Checklist* pengoperasian harus selalu dilaksanakan setiap melakukan pengoperasian peralatan khusus mopping dengan cara mengisi kolom tanda yang telah disediakan. Hal ini bertujuan untuk memudahkan *crew* dalam mengidentifikasi apakah pengoperasian peralatan mopping tersebut telah sesuai dengan langkah-langkah pengoperasian peralatan yang bersumber dari buku operation manual.
- b) Pengawasan secara berkala dan berkesinambungan dilakukan oleh kedua belah pihak, baik pihak kapal maupun pihak *shore base*. Pengawasan di lakukan untuk menjamin SOP yang telah dibuat berjalan dengan baik serta sesuai dengan buku *operation manual* peralatan tersebut. SOP merupakan sebuah sistem dinamis yang harus selalu disesuaikan dengan perkembangan zaman. Pelaksanaan penerapan SOP harus secara terus-menerus dipantau sehingga proses penerapannya dapat berjalan dengan baik. Salah satu cara *monitoring* SOP adalah dengan melakukan audit, baik dilakukan oleh internal perusahaan ataupun eksternal. Hal ini bertujuan untuk memastikan SOP yang telah di buat oleh kantor di laksanakan oleh pihak kapal dan apabila ada kesalahan serta kekurangan dari SOP tersebut segera dilaporkan ke pihak kantor untuk ditindak lanjuti.

## **2) Memberikan Familiarisasi Kepada ABK tentang Penggunaan Peralatan Kerja Yang Benar**

Latihan / familiarisasi adalah suatu kegiatan dari perusahaan yang bermaksud untuk dapat memperbaiki dan memperkembangkan sikap, tingkah laku, Keterampilan dan pengetahuan dari para *crewnya*, sesuai dengan keinginan dari perusahaan yang bersangkutan. Dengan

demikian familiarisasi yang dimaksudkan adalah dalam pengertian yang luas, sehingga tidak terbatas hanya untuk mengembangkan keterampilan semata-mata, bimbingan dan lain-lain.

Familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi ABK yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan.

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.

a) Familiarisasi yang harus dilakukan meliputi hal-hal sebagai berikut:

- (1) Tugas-tugas rutin sesuai jabatannya di atas kapal.
- (2) Pengenalan alat-alat keselamatan dan pemadam kebakaran, letak dan cara pengoperasian peralatan tersebut, juga latihan-latihan yang pernah dijalankan di atas kapal.
- (3) Peralatan yang berkaitan dengan kegiatan pemuatan/ pembongkaran muatan, cargo tank cleaning, buang/isi ballast dan cara pengoperasiannya peralatan tersebut, baik yang tetap maupun yang dapat berpindah-pindah.
- (4) Pompa-pompa dan system pipa-pipa muatan berikut cara pengoperasikannya.

- (5) Peralatan pencegahan pencemaran berikut cara-cara menggunakannya.
- (6) Peralatan *gas free fan* dan *gas detector* serta cara-cara untuk mengoperasikannya.
- (7) Bahaya-bahaya gas dari minyak dan lain-lain yang dianggap perlu.

b) Familiarisasi tentang peralatan kerja bongkar muat

Pengenalan peralatan bongkar muat pada kapal SPOB untuk ABK sangat diperlukan sesuai dengan jenis dan jumlah muatan yang akan dimuat atau dibongkar. Hal yang paling utama bagi ABK baru harus mengenal tentang "*Cargo Pipe Line*" kapalnya. Sistem *Pipe Line* yaitu penatan pipa-pipa secara sederhana dimana pipa-pipa menghubungkan tangki-tangki dalam kelompok-kelompok tersendiri dalam satu sistem. Pada kapal SPOB. SEROJA XVII terdapat 3 (tiga) pompa yang diperuntukan masing-masing pompa untuk tiap *wing tank*. Disamping sistem pipa - pipa ABK juga harus mengenal sistem keran - keran yang digunakan. Banyak jenis keran yang digunakan di atas kapal yaitu keran yang dibuka secara otomatis dan secara manual untuk membuka maupun menutup.

Pengenalan mesti diikuti oleh pemahaman tentang fungsi atau kegunaan peralatan bongkar muat di kapal SPOB terutama dalam mempersiapkan pemuatan minyak dan pembongkaran minyak sangat diperlukan. Peralatan bongkar muat dari sebuah kapal pengangkut minyak sangat bervariasi dan banyak, serta fungsi dari masing-masing alat tidak sama yang perlu mendapatkan perhatian khusus sebelum operasi pemuatan ialah sebagai berikut :

- (1) Periksa dengan seksama semua lubang pembuangan air di dek apakah sudah tertutup rapat. Hal ini untuk menghindari terjadinya penyebaran minyak (*oil spill*).

- (2) Pastikan keran pembuangan ke laut /*overboard valve* dalam keadaan posisi tertutup.
- (3) Periksa juga sambungan pada *manifold* apakah sudah benar - benar kencang dan pastikan diantara sambungan tersebut diberi *packing* atau *gasket*.
- (4) Harus memasang bendera bravo pada siang hari dan malam hari menyalakan penerangan merah yang terlihat keliling.
- (5) Kran-kran harus pada posisi sesuai dengan stowage plan/ rencana muat Maksudnya keran mana yang harus di tutup dan mana yang harus dibuka sehingga siap untuk menerima muatan.
- (6) Periksa tanki-tanki yang akan diisi harus benar-benar dalam keadaan kering sehingga kapal berhak untuk menerbitkan "*dry tank certificate*" dan berhak menerima muatan.
- (7) Periksa semua *PV valve (Pressure/Vacuum valve)* dan pastikan semua bekerja dengan baik.
- (8) Kita harus memberi informasi masih kepada pihak terminal mengenai hal-hal sebagai berikut :
  - i. Bagaimana urutan pemuatan (terutama jika muat lebih dari satu jenis minyak).
  - ii. Berapa tekanan minyak yang akan diberikan oleh terminal (*loading rate*). Hal ini sangat penting karena tidak boleh melebihi dari kapasitas maksimum dari pipa - pipa di kapal
  - iii. Berapa jumlah yang akan dimuat.
  - iv. Berapa waktu yang diperlukan dan apa tandanya, jika kapal dalam keadaan darurat untuk memberhentikan pompa dalam waktu yang singkat / segera, perlu diketahui oleh pihak kapal maupun terminal.

Selain hal-hal tersebut, perlu juga memeriksa faktor – faktor

keselamatan seperti :

- i. Semua alat navigasi elektronika dan radio harus dimatikan kecuali VHF yang *standby* pada channel tertentu harus di set ke arus tegangan yg rendah.
- ii. Semua jendela (kaca) dan pintu - pintu yang berhubungan dengan tangki muat harus di tutup rapat.
- iii. Tangga besar kapal (gangway) harus dipasang *safety net* / jaring pengaman dibawahnya, dan tangga pandu (*pilot ladder*) di sisi lambung harus dinaikkan.
- iv. Selang kebakaran di dek harus dalam keadaan terpasang, lengkap dengan kepala selang. Juga alat kebakaran jinjing harus tersedia di dek.
- v. *Safety wire* / *fire wire* yang panjangnya masing-masing 50 meter, harus dipasang di haluan dan di buritan kapal.
- vi. *Oil spill equipment* dan *wilden pumpha* harus dalam keadaan *standby* di dek dan siap digunakan sewaktu - waktu bila terjadi tumpahan minyak.
- vii. Faktor lain-lain keselamatan yang diisyaratkan dalam ISGOTT (*International Safety Guide for Oil SPOBs and Terminals*).

c) *Tool box meeting* secara rutin sebelum pelaksanaan kerja

*Tool box meeting* merupakan pertemuan singkat yang diadakan sebelum pekerjaan dimulai. Ini sejalan dengan pendapat M Ridwan (2014:144) yang menyatakan bahwa bahwa *tool box meeting* adalah rapat singkat yang dilakukan sebelum pekerjaan yang akan dilaksanakan, berkaitan dengan rencana kerja, peralatan yang akan digunakan, dan keselamatan.

*Tool box meeting* hendaknya dilakukan secara rutin atau sekali pada tiap akhir bulan dan bila perlu kapan saja bisa dilaksanakan tergantung pokok permasalahan yang dihadapi saat itu. tujuannya



adalah untuk membahas dan mencari pemecahan dari tiap-tiap persoalan yang sedang terjadi atau akan terjadi.

Pada setiap pertemuan (*tool box meeting*) yang diadakan, hal-hal yang dibahas atau dibicarakan adalah meliputi pekerjaan dan kondisi keseluruhan kapal, khususnya yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan pekerjaan diatas kapal serta permasalahan yang dianggap perlu dan mendesak untuk diselesaikan.

Setelah diadakan *tool box meeting*, dilanjutkan dengan pengenalan semua peralatan yang ada, baik peralatan yang menyangkut keselamatan kerja, peralatan yang berkaitan dengan kegiatan bongkar muat maupun peralatan yang berhubungan dengan kegizatan pemuatan atau pembongkaran.

Dari penjelasan di atas, kegiatan bongkar muat dapat berjalan dengan baik jika ditunjang pemahaman ABK tentang penggunaan alat kerja yang benar. Untuk itu diperlukan pemahaman ABK tentang prosedur tata cara penggunaan alat kerja. Dalam hal ini diperlukan familiarisasi secara rutin dan perlu diadakan *tool box meeting* sebeleum kegiatan bongkar muat dilaksanakan.

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

### **a. Kurangnya Keterampilan ABK Dalam Melaksanakan Tugas Bongkar Muat**

#### **1) Memberikan Pelatihan Kepada ABK Tentang Prosedur Bongkar Muat**

Keuntungannya :

Dengan sosialisasi kepada ABK tentang prosedur bongkar muat yang dilaksanakan secara rutin maka dapat meningkatkan pemahaman ABK tentang tugasnya sehingga lebih terampil dalam melaksanakan tugas bongkar muat.

Kerugiannya :

Terkadang ABK kurang memperhatikan materi yang disampaikan pada saat diberikan sosialisasi.

**b. Rendahnya Kedisiplinan ABK Dalam Menerapkan Prosedur Bongkar Muat**

**1) Meningkatkan Pengawasan Kegiatan Bongkar Muat**

Keuntungannya :

Dengan adanya pengawasan terhadap ABK sehingga tidak melakukan kesalahan yang sama di kemudian hari. Dengan demikian, ABK lebih disiplin dalam menerapkan prosedur bongkar muat.

Kerugiannya :

Diperlukan peran dari perwira dan Nakhoda agar lebih tegas dalam memberikan sanksi.

**2) Memberikan Familiarisasi Kepada ABK Tentang Penggunaan Peralatan Kerja Yang Benar**

Keuntungannya :

Dengan familiarisasi maka ABK memahami prosedur bongkar muat yang benar sehingga dengan sendirinya mampu menerapkan prosedur bongkar muat dengan maksimal.

Kerugiannya :

Dibutuhkan peran perwira jaga untuk familiarisasi secara rutin dan terjadwal

**3. Pemecahan Masalah yang Dipilih**

**a. Kurangnya Keterampilan ABK Dalam Melaksanakan Tugas Bongkar Muat**

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih yaitu meningkatkan pelaksanaan pelatihan dengan benar.

**b. Rendahnya Kedisiplinan ABK Dalam Menerapkan Prosedur Bongkar Muat**

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih yaitu meningkatkan pengawasan perwira jaga dan ABK dalam kegiatan bongkar muat.

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Dari uraian dan bahasan pada bab terdahulu, tentang kurangnya kinerja ABK dalam kelancaran bongkar muat di atas kapal SPOB Seroja XVII, Penulis dapat menarik sebuah kesimpulan sebagai berikut :

1. Kurangnya keterampilan ABK dalam melaksanakan tugas bongkar muat disebabkan kurangnya pelatihan ABK dan training.
2. Rendahnya Kedisiplinan ABK Dalam Menerapkan Prosedur Bongkar Muat disebabkan kurangnya pengawasan oleh perwira jaga dan kurangnya familiarisasi serta tanggung jawab ABK dalam melaksanakan tugasnya saat kegiatan bongkar muat.

#### **B. SARAN**

Berdasarkan kesimpulan diatas untuk meningkatkan keterampilan ABK dalam menunjang kelancaran operasional kapal, maka penulis menyarankan sebagai berikut :

1. Muallim I hendaknya memberikan pelatihan secara rutin kepada ABK tentang pelaksanaan prosedur bongkar muat dan pelaksanaan pekerjaan diatas kapal type SPOB spesifik lainnya yang dapat dilakukan saat kapal sedang sandar di pelabuhan atau tidak ada kegiatan bongkar muat atau saat kapal sedang berlabuh jangkar.
2. Dalam Pelaksanaan familiarisasi kepada terhadap kru yang baru naik kapal, perwira yang bertanggung jawab tentang familiarisasi harus melaksanakan dengan benar dan menyeluruh tentang penggunaan peralatan kerja yang benar, khususnya peralatan kerja untuk kegiatan bongkar muat sehingga kegiatan berjalan lancar.

## DAFTAR PUSTAKA

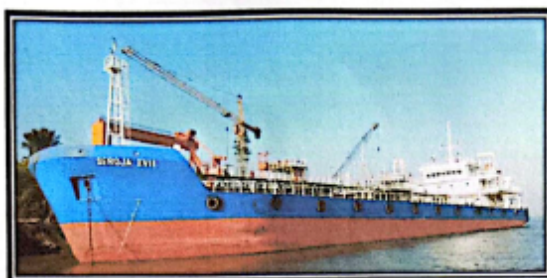
- Arifin, Rois dan Helmi Muhammad. (2016). *Pengantar Manajemen*. Malang: Empatdua
- Effendi, Usman. (2019). *Asas Manajemen*. Jakarta : Rajawali Pers
- Fahmi, Abu. (2019). *Pengembangan Sumber Daya Manusia Berbasis Syariah*. Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama
- Hasibuan, Malayu SP. (2016). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Raja Grafindo Persada
- IMO. (2014). *Internasional Safety management (ISM) Code*. London : IMO Publications
- IMO. (2014). *Standard Of Training And Watch Keeping (STCW) 1978 Amandemen 2010*. London : IMO Publications
- Koleangan, Dirk. (2018). *Sistem Petikemas (Container System)*. Jakarta : Pustaka Sinar Harapan
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal
- Prabu Mangkunegara, Anwar. (2019). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung: PT. Rosdakarya
- Rachmawati, Ike Kusdyah. (2019). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Balai Pustaka
- Samsudin. (2019). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung : Pustaka Setia
- Soemarjadi, Muzni Ramanto, Wikdati Zahri. (2019). *Pendidikan Keterampilan*. Jakarta: Depdikbud
- Sudjatmiko, F.D.C. (2019). *Pokok- Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: CV. Akademika Pressindo
- Suyono. (2019). *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta : PPM
- Tisnawati, Erni. (2019). *Pengantar Manajemen*, Jakarta. Kencana.
- Undang-Undang Republik Indonesia No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

**Lampiran 1**  
**Ship Particular**



## **PT. USDA SEROJA JAYA**

SIUPAL Nomor : BXXV-660/AL58  
ANGGOTA INSA No. 159/INSA/VIII/90



**PROVISIONAL**

### **SEROJA XVII**

(Self Propelled Oil Barge)

**OWNER'S :**  
**PT. USDA SEROJA JAYA**

#### **PRINCIPALS PARTICULAR**

Place/Year Built : Jiangsu Island Shipbuilding, China  
Year Built : 2015  
Class : RINA  
Registry : Jakarta  
Flag : Indonesia  
Call Sign : YCLA2  
MMSI : 525-200-832  
IMO : 8532853  
Mark of Tonnage : GT.2317 No. 5734/Pst

#### **DIMENSIONS**

LOA : 85.00 M  
Length : 81.91 M  
Breadth : 20.00 M  
Depth : 5.30 M  
GRT/NRT : **2317/950**

#### **MACHINERY**

Main Engine : 2xMITSUBISHI, S6R2-T2MPTK3L-1  
759KW, 1406Rpm, Japan

Auxiliary Engine : 2xDongfeng Cummin  
83KW 1500 Rpm

#### **SPEED & CONSUMPTION**

Max Speed : 12.00 Knot (F) @ 1200Rpm  
Consumption : M/E @ 197ltrs/hrs  
A/E 1 @ 30.00 ltrs/hrs  
A/E 2 @ 30.00 ltrs/hrs  
Type of fuel : HSD/Solar

#### **CARGO PUMP CAPABILITY**

Pump : Twin Screw Pump, 350 M<sup>3</sup>/h

#### **GS/FIRE PUMP**

Electromotor : 65 CWY-30, 25 m<sup>3</sup>/h  
4KW 3600 RPM  
Jiangsu Zhenhua Pump Industry

#### **OWS**

YSZ-0.5, ≤15 ppm, ≤0.3 Mpa, 0.5 m<sup>3</sup>/h  
Man. Wuhan Zhongzhou env. Protection Equipment Inc

#### **MSI**

WCBX -20 C, 1,4 m<sup>3</sup>/h  
Man. Wuhan Zhongzhou env. Protection Equipment Inc

#### **CARGO CAPACITIES**

Cargo Oil Tank : 1P/S 325.641/325.641  
2P/S 439.665/439.665  
3P/S 439.683/439.683  
4P/S 736.726/736.726  
5P/S 417.699/417.699  
Hull Type : Double bottom, double hull

#### **RADIO & NAVIGATION**

VHF Radio : 2XFURUNO, FM 8900S  
Echo Sounder : NINGU, DC 2008  
Radar 36NM : FURUNO, FR 8065  
GPS : FURUNO GP -170  
Two Way Radio : 3x SAMYUNG STV-160  
Compass : LILLEY, MK 2000  
Public Adrs : TOA VM-2120  
EPIRB : SAMYUNG SEP-500  
SART : 2x SAMYUNG SAR-9  
AIS : SAMYUNG SI-30  
NAVTEX : SAMYUNG SNX 300  
HT : 3x ICOM M34  
Marine Telephone : SCB-401, SCW-301  
Sea Area : A1 + A2

#### **SURVIVOR EQUIPMENT**

Liferaft : 2 unit @ 16 Persons  
SHANGHAI youlung, KHA-16  
Life boat : 1 Unit Close type, 20 Persons  
Fire Extinguisher: 20 bottles

## Lampiran 2

### Crew List



**PT. USDA SEROJA JAYA**

**GRESIK AGENCY**  
Jl. Bangka B4, Perumahan Sidorukun Indah, Gresik  
Jawa Timur 61112 - Indonesia  
☎ +62 31 3991846  
✉ usda.gresik@usdaseroja.com  
🌐 www.usdaseroja.com

BRANCHES: KUALA TANJUNG – DUMAI – PADANG – BATAM – PALEMBANG – MERAK – GRESIK – BALIKPAPAN – SAMPIT – KUMAI – PONTIANAK – BITUNG

#### PENGESAHAN AWAK KAPAL NOMOR : SL019.IDGRE.1022.000238

NAMA KAPAL : SEROJA XVI NAMA PERUSAHAAN : PT. USDA SEROJA JAYA TANGGAL KEBERANGKATAN : 2022-10-09 23:00:00  
ASAL : MAKASSAR TUJUAN : MAKASSAR JUMLAH AWAK : 15 ORANG

DATA AWAK KAPAL										
NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	IMAM FAHRUDI	M	30-10-1988	INDONESIA	6200353082	F 340520	27-10-2023	NAKHODA	Ahli Nautika Tingkat II	6200353082N20116
2.	SAFRIZAL TS.	M	11-04-1989	INDONESIA	6200387107	F 066242	29-09-2023	MUALIM I	Ahli Nautika Tingkat II	6200387107N20419
3.	DEW' SAGITARIA BR. SIAHAAN	F	08-12-1998	INDONESIA	6211847224	F 223082	01-03-2024	MUALIM II	Ahli Nautika Tingkat III	6211847224N33820
4.	YOHANES FERY	M	19-02-1980	INDONESIA	6201034167	F 162209	10-08-2023	K K M	Ahli Tehnika Tingkat III Manajemen	6201034167S30318
5.	AGUS SALIM	M	17-08-1973	INDONESIA	6200060697	G 029911	12-01-2024	MASINIS II	Ahli Tehnika Tingkat III Manajemen	6200060697S32417
6.	SYAHIDAN MUHAMMAD	M	01-01-1997	INDONESIA	6211760741	F 069279	13-02-2023	MASINIS III	Ahli Tehnika Tingkat III Manajemen	6211760741S33822
7.	SUGENG RYANTO	M	07-04-1974	INDONESIA	6200069143	H 056102	26-07-2025	BOSUN	Ratings As Able Seafarer Deck	6200069143S40717
8.	BILAWAL KURNIAWAN	M	06-05-1991	INDONESIA	6211442922	G 125963	27-01-2025	JURU MUDI	RATINGS AS ABLE SEAFARER DECK	6211442922S40519
9.	EKA HADI SUSANTO	M	07-02-1987	INDONESIA	6211537605	F 279140	27-09-2024	JURU MUDI	Ratings As Able Seafarer Deck	6211537605S40219
10.	MUHAMMAD GUNAWAN	M	22-12-1983	INDONESIA	6201324249	F 165715	04-02-2024	JURU MUDI	Ratings As Able Seafarer Deck	6201324249S42416
11.	RESKI	M	26-10-1997	INDONESIA	6211603223	E 125345	06-10-2023	JURU MINYAK	BASIC SAFETY TRAINING	6211603223S10120
12.	SIGIT RUSLAN	M	26-06-1996	INDONESIA	6211538803	G 127319	04-10-2025	JURU MINYAK	Ratings As Able Seafarer Engine	6211538803S40219
13.	M. YUSUF NASUTION	M	27-04-1979	INDONESIA	6200500663	F 315163	09-03-2023	JURU MASAK	Ratings As Able Seafarer Deck	6200500663S43816
14.	AGUNG KRISTIAN MANURUNG	M	15-12-1998	INDONESIA	6211909254	G 038024	03-02-2024	CADET DECK	Basic Safety Training	6211909254S13619
15.	LUCKY ARI WIBOWO	M	12-04-2000	INDONESIA	6212019221	G 115211	06-10-2024	CADET MESIN	Basic Safety Training	6212019221S10320



**DIKELUARKAN : GRESIK**  
**PADA TANGGAL : 09 OCT 2022**  
**AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II**  
**GRESIK**

**Lampiran 3**  
**Gambar Kapal SPOB Seroja XVII**





#### Lampiran 4

#### Proses Bongkar Muat



## DAFTAR ISTILAH

- ABK* : (Anak Buah Kapal) Semua orang kecuali Nakhoda yang bekerja di atas kapal yang memiliki PKL, buku pelaut dan masuk dalam daftar siji.
- Cargo pump* : Pompa yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat.
- Gas free fan* : Alat yang digunakan untuk menghilangkan sisa gas di dalam tangki.
- HSD* : High Speed Diesel merupakan bahan bakar minyak (BBM) jenis solar yang memiliki angka performa cetane number 45, jenis BBM ini umumnya digunakan untuk mesin transportasi mesin diesel yang umum dipakai dengan sistem injeksi pompa mekanik (*injection pump*) dan electronic injection.
- Hose* : Selang karet yang dapat menahan tekanan tinggi, panas dan mempunyai kawat grounding, digunakan untuk menghubungkan mesin pembersih tangki dengan tank cleaning line yang berada di atas deck.
- Manifold* : Ujung dari pipa muatan atau cargo line utama, di mana ujung dari pipa ini digunakan sebagai sambungan dari pipa darat untuk kegiatan bongkar muat.
- Oil Spil* : Salah satu kejadian pencemaran laut dapat diakibatkan dari hasil operasi kapal tanker, perbaikan dan perawatan kapal (*docking*), terminal bongkar muat tengah laut, air bilg (saluran buangan air, minyak dan pelumas hasil proses mesin), *scrapping* kapal, dan yang banyak terjadi adalah kecelakaan/tabrakan kapal tanker.

<i>Oxygen meter</i>	: Alat yang digunakan untuk memeriksa konsentrasi oksigen dalam suatu ruangan, untuk dapat dimasuki dan dapat bernafas dengan baik dalam ruangan tersebut.
SPOB	: <i>Self Propelled Oil Barge</i> yaitu jenis kapal khusus untuk muatan minyak yang didesain khusus untuk muatan minyak dengan mesin yang terletak dibagian depan atau haluan.
<i>Tank cleaning</i>	: Pembersihan tangki muatan menggunakan air (panas/ dingin) yang bertekanan tinggi dengan suatu alat yaitu butterworth.
<i>Terminal</i>	: Suatu tempat dimana tanker-tanker disandarkan untuk tujuan muat atau bongkar muatan minyak bumi.
<i>Tool box meeting</i>	: Pertemuan ( <i>meeting</i> ) yang diadakan, hal-hal yang dibahas atau dibicarakan adalah meliputi pekerjaan dan kondisi keseluruhan kapal.
<i>Valve</i>	: Katup pipa-pipa muat dan bongkar biasanya untuk membuka dan menutup dengan cara memutar <i>fly wheel</i> atau secara elektro hidrolik dengan memutar atau menekan tombol di <i>cargo control panel</i> di dalam <i>cargo control room</i> .