

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



**MAKALAH  
OPTIMALISASI PELAKSANAAN TOWING UNTUK  
MENINGKATKAN PELAYANAN JACK UP OLEH AH  
PLATFORM SUPPLY VESSEL JASCON 69**

**Disusun Oleh :**

**Iwan  
02800/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – I  
JAKARTA  
2023**

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



**MAKALAH  
OPTIMALISASI PELAKSANAAN TOWING UNTUK  
MENINGKATKAN PELAYANAN JACK UP OLEH AH  
PLATFORM SUPPLY VESSEL JASCON 69**

**Diajukan Guna Memenuhi Peryaratan  
Untuk Menyelesaikan program ANT - I**

**Disusun Oleh :**

**Iwan**

**02800/N-I**

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : Iwan  
NIS : 02800 / N-I  
Program Pendidikan : Diklat Pelaut – I  
Jurusan : Nautika  
Judul : Optimalisasi Pelaksanaan Towing Untuk  
Meningkatkan Pelayanan Jack Up Oleh AH  
Platform Supply Vessel Jascon 69

Jakarta,..... Februari 2023

**Pembimbing I**

Capt. Bintang Novi M.Mar, MMTr

**Pembina (IV/a)**

**Nip. 19721105200212 1 001**

**Pembimbing II**

Drs. Tigor Siagian MM

**Nip. 19570320 198202 1001**

Mengetahui :

**Ketua Jurusan Nautika**

Melinasari Nurhasanah Hutagaol, S.Si.T, M.M.Tr

**Penata Tk. I (III/d)**

**Nip. 19810583 200212 2 001**

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



**TANDA TANGAN PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : Iwan  
NIS : 02800 / N-I  
Program Pendidikan : Diklat Pelaut – I  
Jurusan : Nautika  
Judul : Optimalisasi Pelaksanaan Towing Untuk  
Meningkatkan Pelayanan Jack Up Oleh AH  
Platform Supply Vessel Jascon 69

Jakarta, Maret 2023

**Penguji I**

**Capt. Sajim Budi Setiawan, MM**

Penata Tk.I (III/d)

Nip. 19690616 199903 1 001

**Penguji II**

**Capt. Indra Muda, MM.**

Penata Tk.I (III/c)

Nip. 19711114 201012 1 001

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

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat Menyusun dan menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang ditentukan, Dengan judul :

“ OPTIMALISASI PELAKSANAAN TOWING UNTUK MENINGKATKAN PELAYANAN JACK UP OLEH MV. JASCON 69 ”

Penulisan makalah ini disusun dengan maksud untuk memenuhi persyaratan untuk penyelesaian Program Diklat Pelaut Tingkat -1 di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Penulis berusaha Menyusun makalah ini sebaik mungkin dengan keadaan yang sebenar-benarnya berdasarkan penelitian yang pernah dilakukan.

Dalam Menyusun makalah ini penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, saran serta bantuan dari berbagai pihak yang telah membantu menyelesaikan makalah ini. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada :

1. Bapak Capt. Sudiono, M.Mar selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Capt. Suhartini, MM,MMTr selaku Ketua Divisi Pengembangan Usaha.
3. Ibu Melinasari Hasanah N.H.,S.Si.T.,M,MTTr selaku Ketua Jurusan Nautika.
4. Bapak Capt. Bintang Novi, M.Mar., M.MTr selaku Dosen Pembimbing Materi.
5. Bapak Drs. Tigor Siagian, MM selaku Dosen Pembimbing Penulisan.
6. Seluruh Dosen Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat.
7. Kedua orang tua beserta keluarga penulis yang telah memberikan kasih sayang, doa, dukungan dan kepercayaan.
8. Seluruh jajaran direksi dan staff West African Ventures LTD. Khususnya MV.Jascon 69 yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melaksanakan penelitian selama bekerja di kapal.
9. Rekan-rekan Pasis ANT-1 angkatan LXV STIP Jakarta yang telah membantu menyumbangkan dukungan dan pemikirannya untuk menyelesaikan makalah ini.
- 10.Seluruh pihak yang telah membantu dan mendukung baik secara moril maupun materil yang tidak dapat penulis sebut satu-persatu sehingga makalah ini dapat terselesaikan.

Penulis berharap semoga makalah ini dapat bermanfaat dan berguna untuk menambah wawasan dan menjadi sumbangan pemikiran kepada pembaca, Apabila terdapat kesalahan dan

kekurangan dalam penulisan makalah ini penulis menyampaikan permohonan maaf. Penulis menyadari bahwa makalah ini masih kurang sempurna, Untuk itu penulis mohon pembaca berkenan memberikan kritik dan saran yang bersifat membangun.

Jakarta, Februari 2023

Iwan  
**NIS. 02800 / N-1**

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	ii
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH .....	iii
TANDA PENGESAHAN .....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
BAB I PENDAHULUAN	
Latar Belakang .....	1
A. Identifikasi Masalah.....	2
B. Batasan Masalah.....	2
C. Rumusan Masalah.....	3
D. Tujuan dan Pemanfaatan Penulis .....	3
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	6
B. Kerangka Pemikiran .....	23
BAB III ANALISA DAN PEMBAHASAN	
E. Deskripsi Data .....	24
F. Analisa Data.....	27
G. Pemecahan Masalah.....	31
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan.....	39
B. Saran- Saran .....	39
DAFTAR PUSTAKA.....	40
LAMPIRAN – LAMPIRAN.....	41-49

## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar. 1 DP SYSTEM WACTHKEEPING.....	1
Gambar. 2 ENTERING CHANNEL ONNE PORT .....	2
Gambar. 3 APPROACHED ALONGSIDE TO JETTY .....	3
Gambar. 4 COMPLETED ALONGSIDE .....	4
Gambar. 5 LAUNCHED FAST RESCUE BOAR (FRC) DRILL .....	5
Gambar. 6 TOWING JACK UP RIG OPEARATION .....	6

## DAFTAR ISTILAH

- Controlling*** : Pengawasan merupakan fungsi manajemen dimana ABK yang sudah memiliki tugas, wewenang dan menjalankan pelaksanaannya perlu dilakukan pengawasan agar berjalan sesuai dengan tujuan dan target kerja yang telah ditentukan.
- Corrective Maintenance*** : Kegiatan pemeliharaan dan perawatan yang dilakukan setelah terjadi kerusakan, kegagalan, atau kelainan peralatan sehingga tidak dapat berfungsi dengan baik.
- Nakhoda*** : Salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpi tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan perundang-undangan (UUD 17 / 2008).
- On Board Training*** : Sebuah kegiatan pelatihan yang dilakukan di atas kapal agar meningkatkan kemampuan dan keterampilan crew dalam melaksanakan suatu pekerjaan atau tugasnya di atas kapal.
- Planned Maintenance System*** : Perawatan terencana yang dilakukan secara terjadwal / rutin termasuk pada pemeliharaan, perbaikan dan pengecekan

suatu peralatan di atas kapal untuk menunjang kelancaran operasional.

***Platform*** : Anjungan lepas pantai yaitu struktur atau bangunan yang dibangun di lepas pantai untuk mendukung proses eksplorasi atau eksploitasi bahan tambang (minyak dan gas bumi). Biasanya anjungan lepas pantai memiliki sebuah rig pengeboran yang berfungsi untuk menganalisa sifat geologis reservoir maupun untuk membuat lubang yang memungkinkan pengambilan cadangan minyak bumi atau gas alam dari reservoir tersebut.

***Preventive Maintenance*** : Kegiatan pemeliharaan dan perawatan untuk mencegah kerusakan yang tak terduga dan menemukan kondisi atau keadaan yang menyebabkan fasilitas operasi lebih tepat.

***Punishment*** : Sanksi merupakan hukuman atau perlakuan tertentu yang sifatnya tidak mengenakan atau menimbulkan penderitaan yang diberikan kepada pihak pelaku pelanggaran.

***Reward*** : Imbalan yang diberikan dalam bentuk material dan non material yang diberikan oleh pihak perusahaan kepada ABK agar mereka dapat bekerja dengan motivasi

yang tinggi dan berprestasi dalam mencapai tujuan-tujuan perusahaan.

- Towing Bridle*** : Suatu rangkaian alat – alat yang terdiri dari *schackle, wire, rantai* dan *delta plate* yang di gunakan dalam pelaksanaan kegiatan *towing barge*.
- Towing Equipment*** : Alat – alat yang di gunakan dalam pelaksanaan kegiatan *towing operation*.
- Jack Up Rig** : Rig dengan platform yang dapat mengapung dan memiliki yang memiliki tiga atau empat kaki yang dapat di naik-turunkan. Untuk dapat di operasikan, semua kakinya harus diturunkan sampai menginjak dasar laut. Selanjutnya badan rig akan di angkat sampai di atas permukaan air sehingga bentuknya menjadi semacam platform tetap.
- Kapal DP sistim** : Metode positioning Kapal laut yang di rancang khusus dalam batas yang telah ditentukan dilaut dengan menggunakan kombinasi computer, pendorong dan sistim sistim referensi posisi / unit. Dynamic Positioning sistim bekerja berdasarkan prinsip penggunaan propulsi untuk bekerja melawan efek gaya pengungsian seperti angin, arus, dan aksi gelombang.



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG

Untuk memenuhi kebutuhan transportasi, perusahaan pelayaran tidak cukup dengan menyediakan kapal-kapal dalam jumlah yang banyak saja, tetapi kapal-kapal tersebut haruslah mempunyai armada yang tangguh yang dilengkapi dengan tenaga- tenaga pelaut yang potensial, terampil dan bertanggung jawab dalam upaya pencegahan kecelakaan pada saat mengoperasikan kapal. Dalam menjalankan setiap pekerjaan di atas kapal, maka dibutuhkan kedisiplinan dan kecakapan pada saat menjalankan prosedur kerja yang berlaku. Peran Anak Buah Kapal (ABK) sangat penting dalam menunjang kelancaran operasional kapal. Setiap ABK memiliki tugas dan tanggung jawab seseuai dengan jabatannya. Penulis mengamati beberapa ABK yang ada di atas kapal memiliki pengalaman minim bekerja di atas kapal karena setiap prosedur kerja di tiap kapal sangat berbeda. Karakteristik kapal yang berbeda juga menentukan spesifikasi pekerjaan dari kapal itu sendiri, terutama kapal yang dirancang khusus untuk pelaksanaan *towing*.

Dalam pelaksanaan *towing* harus memprioritaskan dan fokus terhadap target kerja yang direncanakan. Pada saat melakukan pekerjaan *towing*, penulis mengamati permasalahan yang terjadi yaitu peralatan yang tidak siap atau tidak dalam kondisi yang baik pada saat dipergunakan. Hal ini dikarenakan kurangnya perawatan pada peralatan tersebut. Pengertian pemeliharaan atau perawatan (*maintenance*) adalah suatu kombinasi dari berbagai tindakan yang dilakukan untuk menjaga suatu peralatan atau memperbaikinya sampai pada suatu kondisi yang bisa diterima. Perawatan merupakan kegiatan menjaga fasilitas-fasilitas dan peralatan serta mengadakan perbaikan atau penyesuaiannya yang diperlukan agar tercapai suatu keadaan operasional yang memuaskan dan sesuai dengan yang direncanakan.

Perawatan peralatan *towing* menjadi terhambat dikarenakan kurang tersedianya suku cadang yang berkualitas dan memadai di atas kapal sehingga perawatan menjadi tertunda. Dampak dari adanya gangguan pada peralatan kerja maka terjadinya keterlambatan dalam pelaksanaan *towing* dan tidak sesuai dengan target kerja yang telah disepakati dengan pihak pencharter. Hal ini disebabkan karena rendahnya kedisiplinan ABK dalam menjalankan prosedur kerja di AH Platform Supply Vessel dan pengawasan yang tidak efektif pada saat kegiatan pelaksanaan *towing* sedang berlangsung. Untuk menghasilkan pelayanan kerja yang baik kapal AH Platform Supply Vessel maka diperlukan kerja sama yang baik dari berbagai pihak yang terkait, khususnya lebih ditekankan kepada pihak kapal yang harus dapat mengoperasikan kapalnya dengan lancar sehingga komplain yang datang dari pihak pencharter dapat diperkecil.

Berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja sebagai Nahkoda, maka penulis tertarik untuk membahasnya ke dalam makalah dengan judul :  
***“OPTIMALISASI PELAKSANAAN TOWING UNTUK MENINGKATKAN PELAYANAN JACK UP OLEH AH PLATFORM SUPPLY VESSEL JASCON 69”***

## **B. IDENTIFIKASI MASALAH**

Berdasarkan pembahasan pada latar belakang tersebut di atas, maka penulis mengidentifikasi masalah dalam mengoptimalkan pelaksanaan *towing* untuk meningkatkan pelayanan *jack up* oleh AHTS. Jascon, yaitu sebagai berikut :

1. Peralatan yang tidak berfungsi dengan baik.
2. Keterlambatan dalam pelaksanaan *towing*.
3. Minimnya pengalaman dan kedisiplinan ABK dalam melaksanakan pekerjaan *towing*
4. Koordinasi yang kurang efektif saat pelaksanaan *towing*.
5. Tidak dipahaminya order yang diterima pihak kapal dari pencharter sehingga terjadi kesalahan dalam *towing operation*.

## **C. BATASAN MASALAH**

Mengingat banyaknya permasalahan yang terjadi di atas kapal selama penulis bekerja sebagai Nahkoda, maka penulis membatasi pembahasan hanya pada permasalahan :

1. Peralatan tunda (towing equipment) yang tidak bekerja atau berfungsi dengan baik.
2. Keterlambatan dalam pelaksanaan *towing*.

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

Berdasarkan batasan masalah tersebut di atas, maka penulis merumuskan masalah untuk mencari analisis data yaitu sebagai berikut :

1. Apa penyebab beberapa peralatan tidak bekerja atau berfungsi dengan baik ?
2. Mengapa terjadi keterlambatan dalam pelaksanaan *towing* ?

#### **E. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN**

##### **1. Tujuan Penulisan**

Adapun tujuan penulisan makalah ini yaitu sebagai berikut :

- a. Untuk mengidentifikasi masalah dalam mengoptimalkan pelaksanaan *towing* untuk meningkatkan pelayanan jack up oleh Jascon 69
- b. Untuk mencari penyebab dari permasalahan peralatan yang tidak bekerja atau berfungsi dengan baik dan Keterlambatan dalam pelaksanaan *towing*.
- c. Untuk mencari solusi yang tepat atau pemecahan dari permasalahan tersebut di atas.

##### **2. Manfaat Penulisan**

Adapun manfaat dari penulisan makalah ini yaitu :

###### **a. Manfaat Bagi Dunia Akademis**

- 1) Sebagai sumber referensi bagi perpustakaan STIP mengenai cara pelaksanaan *towing* dan hal-hal yang perlu diperhatikan agar pelaksanaan *towing* dapat berjalan dengan lancar.

- 2) Sebagai sumber pengetahuan bagi rekan-rekan pasis diklat STIP tentang pentingnya kecakapan sumber daya manusia di atas kapal dalam mendukung kegiatan kerja *towing* di kapal AHTS.

**b. Manfaat Bagi Dunia Praktis**

- 1) Sebagai sumbang saran bagi Perusahaan Pelayaran agar lebih selektif dalam merekrut ABK yang akan ditempatkan di atas kapal. Diutamakan ABK yang memiliki pengalaman, pendidikan yang memadai dan berkompeten di bidangnya.
- 2) Berbagi pengalaman dengan rekan seprofesi terutama yang belum pernah bekerja di kapal AH PLATFORM SUPPLY VESSEL dan menangani pekerjaan *towing*. Informasi dan pengetahuan mengenai hal-hal yang menjadi kendala dalam meningkatkan kinerja dalam menunjang pekerjaan *towing* dan cara untuk mengatasinya.

**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**

Latar belakang sebagai alasan penulis memilih judul tersebut dan mendeskripsikan beberapa permasalahan yang terjadi berkaitan dengan judul. Identifikasi Masalah yang menyebutkan point-point permasalahan di atas kapal. Batasan Masalah, menetapkan batas-batas permasalahan dengan jelas dan menentukan ruang lingkup pembahasan di dalam makalah. Rumusan masalah merupakan permasalahan yang paling dominan terjadi di atas kapal dalam bentuk kalimat tanya. Tujuan dan manfaat merupakan sasaran yang

akan di capai atau diperoleh beserta gambaran kontribusi dari hasil penulisan makalah ini.

## **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 analitis berdasarkan kajian teoritis, terkait dengan objek yang akan di kaji.

## **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 di bahas. Fakta dan kondisi disini meliputi waktu kejadian dan tempat kejadian yang sebenarnya terjadi di atas kapal berdasarkan pengalaman penulis. Analisis data adalah hasil analisa 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 dicapai.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

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

Pada bab ini, penulis membahas beberapa landasan teori yang berkaitan dengan masalah utama untuk membantu mencari pemecahan masalah dalam dalam mengoptimalkan pelaksanaan *towing* untuk meningkatkan pelayanan *jack up* oleh AH Platform Supply Vessel. Jascon 69, yaitu sebagai berikut:

##### **1. Pengertian Optimalisasi**

Menurut Kamus Pusat Bahasa Department Nasional Jakarta (2008 : 1021), optimalisasi berasal dari kata dasar optimal yang berarti yang terbaik, tertinggi jadi optimalisasi berarti meninggikan atau meningkatkan.

Jadi Optimalisasi adalah proses pencapaian suatu pekerjaan dengan hasil dan keuntungan yang besar tanpa harus mengurangi kualitas atau mutu suatu konstruksi. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan. Menurut Muhammad nurul huda (2018: 30) Optimalisasi merupakan ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan. Secara umum optimalisasi adalah pencarian nilai terbaik dari yang tersedia dari beberapa fungsi yang diberikan pada suatu konteks.

##### **2. Pelaksanaan**

Pelaksanaan adalah usaha-usaha yang dilakukan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijakan yang telah dirumuskan dan di tetapkan dengan melengkapi segala kebutuhan alat-alat yang di perlukan, siapa yang akan melaksanakan, dimana tempat pelaksanaannya dan kapan waktu di mulainya. Secara sederhana pelaksanaan bisa diartikan penerapan. Wiestra (2014 : 12)

##### **3. Prosedur *Towing***

Dalam pelaksanaan *towing* selain memprioritaskan dan fokus terhadap target kerja yang direncanakan, maka setiap personil harus mengetahui definisi *towing* beserta fungsi dan manfaatnya.

Adapun pengertian, fungsi dan peran *towing* yaitu sebagai berikut :

**a. Pengertian *Towing***

Menurut *Oxford Dictionary*, *towing* adalah “(of a motor vehicle or boat) pull (another vehicle or boat) along with a rope, chain, or tow bar”, yang berarti kendaraan bermotor atau perahu yang menarik kendaraan atau perahu lain menggunakan tali, rantai atau *tow bar*. *Towing* merupakan kegiatan menarik tongkang dari suatu tempat (misalnya dari pelabuhan, *anchor area* dan lain-lain) menuju suatu tempat yang telah targetkan dengan bantuan kapal tunda atau kapal yang digerakkan oleh mesin.

**b. Fungsi *Towing***

Fungsi dari pelaksanaan *towing* ini yaitu untuk memindahkan tongkang dari suatu tempat (tempat semula) ke tempat tujuan. Sebelum kegiatan *towing* dilaksanakan agar berjalan dengan lancar sesuai fungsinya, maka beberapa hal yang harus diperhatikan yaitu :

1) Kondisi Kapal Tunda Atau Tug Boat

Pastikan kondisi kapal penarik atau tug boat dalam keadaan laik laut, periksa secara menyeluruh keadaan terkini badan kapal atau lambung kapal (*hull*) termasuk *shell plate*, *deck plate*, *crew cabin*, *air pipe*, *manhole*, *engine room*, *side scuttles*, *sky lights*, *deck accessories*, serta kekedapan *watertight door opening*.

2) Kondisi Kapal Tongkang

Begitu juga dengan kapal tongkang, pastikan lambung (*hull*) tongkang dalam keadaan baik termasuk *draft mark* dan *plimsoll mark*, memeriksa kondisi ruang muat atau main *deck space* apakah rusak, bergelombang atau bahkan keropos. Periksa juga *manhole*, *tyre fender* dan *side board* beserta *stanchion* sebagai penahan muatan diatas kapal.

### 3) Peralatan *Towing* (*Towing Equipment*)

Setidaknya harus tersedia sedikitnya 2 *coil tali towing* (*towing line*) termasuk untuk cadangan ketika menemui kondisi darurat, panjang *tali towing* antara 50 sampai dengan 300 meter tergantung lokasi, arus laut dan gelombang. Periksa juga *towing braidles*, *towing braidles* ini dipasang pada tongkang yang ditunda dan diikat pada *towing chock* (*smith pad eye/smith bracket*) dan dalam kondisi baik serta belum terdapat serat-serat baja yang terputus.

#### c. Peran *Towing*

Dalam hal ini peran pelaksanaan *towing* adalah untuk memudahkan pemindahan tongkang untuk beroperasi di area yang telah ditentukan. Selain itu apabila pelaksanaan *towing* ini dapat dilakukan dengan tepat dan cepat akan menguntungkan pihak pencharter karena tongkang yang di *towing* berupa akomodasi tempat dimana para pekerja. Apabila pelaksanaan *towing* dilakukan sesuai dengan prosedur dan permintaan dari pihak pencharter maka akan memudahkan pencharter untuk melakukan pekerjaan berikutnya.

## 4. Teori Kedisiplinan

### a. Pengertian disiplin

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2014 : 345), disiplin berarti Tata tertib, ketaatan atau kepatuhan kepada peraturan, mengusahakan supaya menaati dan mematuhi tata tertib. Disiplin diri berarti melatih diri melakukan segala sesuatu dengan tertib dan teratur secara berkesinambungan untuk meraih impian dan tujuan yang ingin dicapai dalam hidup.

Kata disiplin mengalami perkembangan makna dalam beberapa pengertian. Pertama, disiplin diartikan sebagai kepatuhan terhadap peraturan atau tunduk pada pengawasan, dan pengendalian. Kedua disiplin sebagai latihan yang bertujuan mengembangkan diri agar

dapat berperilaku tertib. Perkataan disiplin mempunyai arti latihan dan ketaatan kepada aturan. Dengan melaksanakan disiplin, berarti semua pihak dapat menjamin kelangsungan hidup dan kelancaran kegiatan belajar, bekerja, dan berusaha. Kemauan kerja keras yang kita peroleh dari disiplin, akan melahirkan mental yang kuat dan tidak mudah menyerah walaupun dalam keadaan sulit. Disiplin merupakan perasaan taat dan patuh terhadap nilai-nilai yang dipercaya termasuk melakukan pekerjaan tertentu yang menjadi tanggung jawabnya.

Kedisiplinan menjadi suatu syarat untuk mencapainya hasil yang optimal dalam organisasi baik organisasi dalam bentuk formal maupun non formal, sehingga dalam setiap peraturan di instansi atau perusahaan apapun mengenai kedisiplinan pasti selalu ada, hal ini disebabkan karena pentingnya pengaruh kedisiplinan dalam pencapaian standar-standar organisasi. Dalam bahasa disiplin berasal dari bahasa latin, yaitu dari kata *discipline* yang artinya latihan atau pendidikan kesopanan dan kerohanian serta pengembangan tabiat. Kata disiplin sering menjadi suatu ukuran yang bernilai positif dan biasanya dijadikan indikasi seseorang yang sukses dalam mencapai cita-citanya dan mencapai tujuan organisasinya.

Pengertian disiplin yang dikemukakan oleh para ahli diantaranya adalah : “Disiplin kerja adalah suatu alat yang digunakan para manager untuk melakukan komunikasi dengan tenaga kerja agar mereka bersedia untuk mengubah suatu perilaku serta sebagai upaya untuk meningkatkan kesadaran dan kesediaan seseorang mentaati semua peraturan” (Rivai, 2010 : 825). Mondy (2008 : 162) Disiplin adalah kondisi kendali diri pegawai atau karyawan dan perilaku tertib yang menunjukkan tingkat kerja sama yang sesungguhnya dalam suatu organisasi, “Daya pendorong yang mengakibatkan seseorang anggota organisasi mau dan rela untuk mengerahkan kemampuan, peranan dalam bentuk keahlian dan keterampilan, tenaga dan waktu

untuk menyelenggarakan berbagai kegiatan yang menjadi tanggung jawab dan menunaikan kewajibannya dalam rangka pencapaian”. “Disiplin kerja dapat diartikan sebagai pelaksanaan manajemen untuk memperteguh pedoman-pedoman organisasi.

Dari pendapat diatas dapat diambil kesimpulan : bahwa kedisiplinan atau organisasinya, baik yang tertulis maupun tidak tertulis sehingga diharapkan pekerjaan yang dilakukan efektif dan efisien. Disiplin kerja pegawai merupakan sikap atau tingkah laku yang menunjukkan kesetiaan dan ketaatan seseorang atau sekelompok orang terhadap peraturan yang telah ditetapkan oleh instansi

#### **b. Persyaratan Kedisiplinan Kerja**

Agar disiplin kerja menjadi efektif dan dapat mencapai sasaran yang diinginkan maka suatu disiplin kerja harus mempunyai persyaratan tertentu diantaranya sebagai berikut :

- 1) Adanya peraturan atau tata tertib perusahaan.
- 2) Adanya tindakan korektif atau hukuman bagi pelanggaran tata tertib.
- 3) Adanya rasa tanggung jawab seseorang terhadap tugas-tugas yang diberikan kepadanya.
- 4) Harus adanya tujuan dan kemampuan, tujuan ini harus dinyatakan dengan jelas dan ditetapkan secara ideal dan cukup menantang bagi kemampuan karyawan. Pekerjaan yang dibebankan harus disesuaikan dengan kemampuan karyawan yang bersangkutan.
- 5) Harus adanya keteladanan pimpinan, sangat berperan dalam menentukan kedisiplinan karyawan, karena pemimpin dijadikan contoh keteladanan dan panutan oleh bawahannya.
- 6) Harus adanya balas jasa, hal ini ikut mempengaruhi kedisiplinan karyawan, karena balas jasa akan memberikan kepuasan dan kecintaan karyawan terhadap pekerjaannya.

- 7) Harus adil, karena dengan keadilan akan mendorong terwujudnya kedisiplinan karyawan hal ini disebabkan ego dan sifat manusia yang selalu merasa dirinya penting dan minta diperlakukan sama dengan manusia lainnya.
- 8) Waskat (pengawasan melekat) yaitu suatu tindakan nyata dan efektif untuk mencegah atau mengetahui kesalahan, membetulkan kesalahan, memelihara kedisiplinan, menjadi sistem-sistem kerja yang paling efektif dan menciptakan sistem internal kontrol yang terbaik dalam pencapaian tujuan perusahaan.
- 9) Ketegasan, dalam menegur dan menghukum setiap karyawan yang indisipliner akan mewujudkan kedisiplinan yang baik pada perusahaan tersebut.
- 10) Hubungan terhadap manusia yaitu hubungan yang harmonis ikut menciptakan kedisiplinan yang baik pada suatu perusahaan.

##### **5. *International Safety Management Code (ISM Code)***

Di dalam buku kodifikasi manajemen keselamatan internasional, Capt. Rozaimi Jatim (2003 : 21), ISM Code merupakan kodifikasi manajemen keselamatan internasional tentang pengoperasian aman kapal dan tentang pencegahan polusi yang disahkan. Tujuan dari kodifikasi ini adalah untuk memastikan keselamatan di laut, mencegah cedera atau hilangnya jiwa manusia serta menghindari kerusakan lingkungan, khususnya lingkungan laut dan kerusakan harta benda. Selain itu, tujuan dari ISM Code ini diantaranya yaitu :

- a. Menyiapkan bagi pelaksanaan yang aman dalam pengoperasian kapal dan keselamatan lingkungan kerja.
- b. Menciptakan perlindungan terhadap semua resiko kecelakaan yang diketahui.
- c. Meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan dari personil baik di darat maupun di kapal, termasuk kesiapan dalam keadaan

darurat yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Supaya terwujudnya pelaksanaan manajemen keselamatan kerja di atas kapal secara efektif, hendaknya perusahaan memilih sumber daya manusia

yang akan bekerja di atas kapal secara selektif dan harus memenuhi syarat.

Hal tersebut tercantum dalam *International Safety Management*

Part A – Implementation 6 Resource and personnel

Code 6, mengenai sumber daya personil, diantaranya yaitu :

- 6.1 Perusahaan harus memastikan bahwa Nakhoda :
  - a. Memenuhi syarat untuk menjadi pimpinan kapal
  - b. Sepenuhnya memahami sistem manajemen keselamatan Perusahaan
  - c. Mendapatkan dukungan yang diperlukan sehingga tugas Nakhoda dapat dilaksanakan dengan baik.
- 6.2 Perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh Pelaut-Pelaut yang memenuhi syarat bersertifikasi dan secara medis sehat sesuai persyaratan baik nasional maupun international.
- 6.3 Perusahaan harus menyusun prosedur yang memastikan agar personil baru atau personil yang dipindahkan ke tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan penjelasan atau pembiasaan yang cukup (*proper familiarization*) terhadap tugas-tugasnya. Petunjuk penting yang disiapkan sebelum berlayar harus disampaikan setelah sebelumnya diteliti dan didokumentasikan.

Ketentuan familiarisasi yang disyaratkan oleh ISM Code :

- a. Bahwa setiap pelaut harus mengenal sebelum diberikan tugas-tugas.
- b. Bahwa dokumentasi dari familiarisasi ini harus dipelihara.

- c. Prosedur pengenalan kapal harus dikembangkan oleh perusahaan dan diberikan kepada Nakhoda.
  - d. Prosedur - prosedur harus mengalokasikan cukup waktu untuk pengenalan.
  - e. Prosedur memasukkan ketentuan – ketentuan bahwa familiarisasi diselenggarakan oleh personil sesuai dan memenuhi kualifikasi yang melanggar cukup.
  - f. Bahasa yang dipakai dapat dimengerti oleh ABK yang baru bergabung.
- 6.4 Perusahaan harus memastikan agar seluruh personil yang terlibat dalam SMS (*Safety Management System*) perusahaan memiliki pengertian yang cukup luas atas aturan dan peraturan code dan garis panduan yang berkaitan.
- 6.5 Perusahaan harus menyusun dan memelihara prosedur agar dapat ditentukan pada setiap pelatihan yang diperlukan dalam menunjang pelaksanaan SMS (*Safety Management System*) dan meyakini bahwa latihan dimaksud diberikan kepada seluruh personil terkait.

Untuk menjamin keselamatan dan kehandalan pengoperasian kapal diperlukan langkah-langkah dasar dalam pelaksanaan perawatan yang merupakan siklus yang berkesinambungan dan cenderung lebih menekankan analisa dan perencanaan dengan memperhitungkan berbagai hambatan operasional kapal. Pelaksanaan sistem perawatan terencana (*Planned Maintenance System*) yang telah ditentukan oleh perusahaan mengacu pada isi dari Manajemen Keselamatan Internasional (*ISM Code*) yaitu :

(Elemen 10) Pemeliharaan Kapal dan Perlengkapannya

Perusahaan harus menyusun prosedur untuk memastikan bahwa kapal dipelihara sesuai dengan ketentuan aturan dan peraturan yang terkait dan dengan setiap persyaratan tambahan yang mungkin dibuat oleh Perusahaan.

Setiap peralatan di atas kapal harus memiliki sertifikat dan dalam kondisi baik agar menunjang kegiatan kerja khususnya dalam pelaksanaan *towing*. Maka, untuk menjaga kualitas dari setiap peralatan maka harus dilakukan perawatan atau pemeliharaan. Waktu pemeliharaan harus terukur atau terencana setiap minggu. Dalam pelaksanaan perawatan oleh ABK, harus dalam pengawasan oleh Nakhoda dan Perwira.

Perusahaan harus menyusun prosedur dalam sistem manajemen keselamatannya untuk mengenali sistem perlengkapan dan teknik dimana kegagalan pengoperasian mendadak dapat menimbulkan situasi rawan. Sistem manajemen keselamatan tersebut harus menyediakan untuk langkah-langkah khusus yang di arahkan guna mempromosikan keandalan perlengkapan atau sistemnya. Langkah-langkah ini harus mencakup pengujian secara reguler, pengaturan dan perlengkapan yang siap atau sistem teknik yang digunakan secara *continue*.

## **6. Pemeliharaan atau Perawatan Peralatan**

### **a. Definisi Pemeliharaan atau Perawatan**

Menurut Lasse (2012 : 45), “Pemeliharaan meliputi segala aktifitas yang terlibat dalam penjagaan peralatan sistem dalam aturan kerja. *Maintenance* merupakan kegiatan untuk memelihara atau menjaga fasilitas atau peralatan dengan mengadakan perbaikan atau penyesuaian atau penggantian yang diperlukan. Bertujuan agar suatu keadaan operasional yang memuaskan sesuai dengan apa yang direncanakan”. Oleh karena itu, sangat dibutuhkan kegiatan pemeliharaan yang meliputi kegiatan pemeliharaan dan perawatan digunakan dalam menunjang kelancaran operasional kapal.

Apa itu pemeliharaan. Kata pemeliharaan diambil dari bahasa Yunani *terein* artinya merawat, menjaga dan memelihara. Pemeliharaan adalah suatu kombinasi dari berbagai tindakan yang dilakukan untuk menjaga suatu barang dalam, atau memperbaikinya sampai suatu kondisi yang bisa diterima. Untuk pengertian

pemeliharaan lebih jelas adalah tindakan merawat mesin atau peralatan dengan memperbaharui umur masa pakai dan kegagalan atau kerusakan mesin. (Setiawan F.D, 2008).

Pengertian pemeliharaan (*maintenance*) menurut para ahli :

- 1) Menurut Ashari (2013), “Suatu usaha yang dilakukan secara sengaja dan sistematis terhadap peralatan hingga mencapai hasil atau kondisi yang dapat diterima dan diinginkan”.
- 2) Menurut Daji (2012), “Suatu kegiatan untuk memelihara dan menjaga fasilitas yang ada serta memperbaiki, melakukan penyesuaian atau penggantian yang diperlukan untuk mendapatkan suatu kondisi operasional agar sesuai dengan perencanaan yang ada”.
- 3) Menurut Endang (2012), “Maintenance merupakan suatu perawatan atau pemeliharaan yang dilakukan pada selang waktu yang telah ditentukan sebelumnya”

Dari beberapa pendapat di atas bahwa dapat disimpulkan bahwa kegiatan pemeliharaan dilakukan untuk merawat ataupun memperbaiki peralatan perusahaan agar dapat melaksanakan operasional kapal dengan efektif dan efisien sesuai dengan pesanan yang telah direncanakan dengan hasil produk yang berkualitas. Kurang diperhatikannya Pemeliharaan (*maintenance*) diantaranya disebabkan oleh banyaknya dana yang dibutuhkan, dan rumitnya tugas Pemeliharaan (*maintenance*) Namun bagi kegiatan operasi perusahaan, *maintenance* sudah menjadi dwi fungsi, yaitu pelaksanaan dan kesadaran untuk melakukan pemeliharaan terhadap fasilitas-fasilitas penunjang operasional kapal.

#### **b. Tujuan Pemeliharaan (*Maintenance*)**

Menurut Sudrajat (2011), Tujuan *maintenance* ialah pendukung bagi kegiatan komersil, *maintenance* harus dilakukan secara efektif, efisien dan berbiaya rendah. Dengan adanya biaya *maintenance* ini,

maka mesin mesin dapat digunakan sesuai dengan rencana dan tidak mengalami kerusakan selama jangka waktu tertentu yang telah di rencanakan tercapai, Beberapa

tujuan maintenance yang utama adalah :

1. Kemampuan mesin dapat memenuhi kebutuhan sesuai dengan rencana produksi.
2. Menjaga kualitas pada tingkat yang tepat untuk memenuhi apa yang dibutuhkan oleh mesin itu sendiri dan kegiatan operasional yang tidak terganggu.
3. Untuk memebantu mengurangi pemakain dan penyimpangan yang diluar batas dan menjaga modal yang di investasikan dalam perusahaan selama waktu yang ditentukan sesuai dengan kebijakan perusahaan mengenai investasi tersebut.
4. Untuk mencapai tingkat biaya maintenance secara efektif dan efisien keseluruhannya.
5. Untuk menjamin keselamatan orang yang menggunakan sarana tersebut.
6. Memaksimalkan kesediaan semua peralatan sistim operasional (mengurangi downtime).
7. Untuk memperpanjang masa pakai dari mesin tersebut.

Sedangkan menurut Ansori dan Mustajib (2013 : 55), perawatan atau pemeliharaan memiliki tujuan sebagai berikut :

- 1) Pemakaian fasilitas mesin lebih lama
- 2) Ketersediaan optimum dari fasilitas operasional
- 3) Menjamin kesiapan operasional seluruh fasilitas yang diperlukan pada saat pemakaian darurat.
- 4) Menjamin keselamatan operator dan pemakaian fasilitas.
- 5) Membantu kemampuan mesin dapat memenuhi kebutuhan sesuai dengan fungsinya.

- 6) Memendukung pengurangan pemakaian dan penyimpangan yang diluar batas dan menjaga modal yang diinvestasikan dalam perusahaan selama waktu yang ditentukan sesuai dengan kebijakan perusahaan.
- 7) Melaksanakan kegiatan maintenance secara efektif dan efisien agar tercapai tingkat biaya perawatan serendah mungkin (Lowest maintenance coast).
- 8) Kerja sama yang kuat dengan fungsi-fungsi utama dalam perusahaan untuk mencapai tujuan utama perusahaan untuk mendapatkan keuntungan sebesar-besarnya.

**c. Fungsi Pemeliharaan (*maintenance*)**

Fungsi Pemeliharaan atau perawatan (*maintenance*) adalah serangkaian aktivitas untuk menjaga fasilitas dan peralatan agar senantiasa dalam keadaan siap pakai untuk melaksanakan operational secara efektif dan efisien sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan dan berdasarkan standar (fungsional dan kualitas).

Menurut pendapat Agus Ahyari (2002 : 23), “Fungsi pemeliharaan adalah agar dapat memperpanjang umur ekonomis dari mesin dan peralatan yang ada serta mengusahakan agar mesin dan peralatan tersebut selalu dalam keadaan optimal dan siap pakai untuk pelaksanaan proses pekerjaan”

Keuntungan - keuntungan yang akan diperoleh dengan adanya pemeliharaan yang baik terhadap mesin, adalah sebagai berikut :

- 1) Mesin dan peralatan yang ada dalam perusahaan yang bersangkutan akan dapat dipergunakan dalam jangka waktu panjang.
- 2) Pelaksanaan proses operasional berjalan dengan lancar.
- 3) Dapat menghindarkan diri atau dapat menekan sekecil mungkin terdapatnya kemungkinan kerusakan-kerusakan berat dari mesin dan peralatan selama proses operasional berjalan.

- 4) Peralatan yang digunakan dapat berjalan stabil dan baik, maka proses dan pengendalian kualitas proses harus dilaksanakan dengan baik pula.
- 5) Dapat dihindarkannya kerusakan-kerusakan total dari mesin dan peralatan yang digunakan.
- 6) Apabila mesin dan peralatan berjalan dengan baik, maka penyerapan bahan baku dapat berjalan normal.

**d. Jenis-Jenis Pemeliharaan**

Menurut Robert L Mort (2009 : 45), mengelompokan pemeliharaan menjadi dua jenis yaitu :

1) *Preventive Maintenance*

*Preventive Maintenance* disebut juga tindakan pencegahan atau *overhaul*, yaitu kegiatan pemeliharaan dan perawatan untuk mencegah kerusakan yang tak terduga dan menemukan kondisi atau keadaan yang menyebabkan fasilitas operasi lebih tepat. Pemeliharaan *Preventive* apabila direncanakan dengan baik dapat mencegah terjadinya kegagalan atau kerusakan, sebab apabila terjadi kerusakan peralatan operasi dapat berakibat kemacetan secara total.

Alternatif dalam *Preventive Maintenance* adalah :

- a) Berdasarkan waktu, yaitu melakukan pemeliharaan pada periode secara teratur, misalnya penggantian oli mesin setiap 90 Hari tanpa dilihat jam kerjanya.
- b) Berdasar pekerjaan, yaitu pemeliharaan setelah sejumlah jam operasi atau volume operasi tertentu, misalnya setelah mesin Utama (Main Engine) berjalan 1000 Jam kerja dan mesin pembantu (Auxiliary Engine) bekerja selama 250 jam kerja, Maka akan di adakan pergantian oil mesin.

- c) Berdasarkan kesempatan, yaitu pemeliharaan yang dilakukan apabila ada kesempatan untuk itu, misalnya pada saat kapal di Pelabuhan, atau Off Charter.
- d) Berdasar kondisi terencana, yaitu tergantung pada hasil pemantauan kondisi peralatan dan *Preventive Maintenance* sangat tepat dilakukan, karena kegunaannya sangat efektif dalam menghadapi fasilitas-fasilitas yang termasuk dalam *critical unit*, yaitu peralatan atau fasilitas yang membahayakan kesehatan dan keselamatan kerja, mempengaruhi produk yang dihasilkan, dapat menyebabkan kemacetan seluruh proses operasional, dan apabila modal yang ditanam untuk fasilitas ini relatif rebih mahal.

## 2) *Corrective Maintenance*

Disebut juga *break down maintenance*, yaitu kegiatan pemeliharaan dan perawatan yang dilakukan setelah terjadi kerusakan, kegagalan, atau kelainan peralatan sehingga tidak dapat berfungsi dengan baik.

## 7. Pengawasan dan Pemeliharaan

Hasibuan (2006 : 25) Pengawasan pada dasarnya diarahkan sepenuhnya untuk menghindari adanya kemungkinan penyelewengan atau penyimpangan atas tujuan yang akan dicapai. melalui pengawasan diharapkan dapat membantu melaksanakan kebijakan yang telah ditetapkan untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan secara efektif dan efisien. Bahkan, melalui pengawasan tercipta suatu aktivitas yang berkaitan erat dengan penentuan atau evaluasi mengenai sejauhmana pelaksanaan kerja sudah dilaksanakan. Pengawasan juga dapat mendeteksi sejauhmana kebijakan pimpinan dijalankan dan sampai sejauhmana penyimpangan yang terjadi dalam pelaksanaan kerja tersebut.

Menurut Winardi (2004 : 35) “Pengawasan adalah semua aktivitas yang dilaksanakan oleh pihak manajer dalam upaya memastikan bahwa hasil aktual sesuai dengan hasil yang direncanakan”. Sedangkan menurut Basu Swasta “Pengawasan merupakan fungsi yang menjamin bahwa kegiatan-kegiatan dapat memberikan hasil seperti yang diinginkan”. Sedangkan menurut Komaruddin “Pengawasan adalah berhubungan dengan perbandingan antara pelaksana aktual rencana, dan awal Unk langkah perbaikan terhadap penyimpangan dan rencana yang berarti”.

Pengawasan merupakan salah satu fungsi dalam manajemen suatu organisasi. Dimana memiliki arti suatu proses mengawasi dan mengevaluasi suatu kegiatan. Suatu Pengawasan dikatakan penting karena tanpa adanya pengawasan yang baik tentunya akan menghasilkan tujuan yang kurang memuaskan, baik bagi organisasinya itu sendiri maupun bagi para pekerjanya. Pengawasan itu dapat dilakukan secara intern ataupun ekstern. Pengawasan intern melalui disiplin diri dan latihan tanggung jawab individual atau kelompok. Pengawasan ekstern secara langsung oleh Perwira langsung atau penerapan system administrative seperti aturan dan prosedur. 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 intern maupun ekstern di kapal. Pengawasan menjadi sangat dibutuhkan karena dapat membangun suatu komunikasi yang baik antara Perwira dengan ABK. 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 dari yang baik menjadi lebih baik lagi. Sedangkan, pelaksanaan sistem perawatan terencana *Plan Maintenance*

*System(PMS)* yang diterbitkan oleh perusahaan tempat penulis bekerja sebelumnya.

Tujuan dari penggunaan PMS di antaranya:

1. Memastikan semua pemeliharaan kapal dilakukan dengan interval waktu yang sesuai dengan jadwal yang dibuat oleh sistem.
2. Untuk memelihara dan menjaga semua pemesinan dan komponen di kapal tetap berfungsi dengan baik setiap saat.
3. Untuk menghindari adanya gangguan saat kapal beroperasi
4. Meminimalkan downtime dari kemungkinan terjadinya kerusakan.

Perawatan dan pengawasan merupakan di atas kapal bagian yang penting di atas kapal seperti yang penulis kutip dari Jatim (2003 : 21), elemen 7 mengenai pengembangan rancangan untuk pengoperasian kapal yaitu sebagai berikut :

Perusahaan harus menyusun prosedur untuk penyiapan rancangan dan instruksi termasuk daftar periksa yang sesuai untuk pengoperasian kunci di kapal mengenai keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran. Berbagai tugas terkait harus ditentukan dan diserahkan kepada personil yang memenuhi persyaratan.

Hasil pengawasan ini harus dapat menunjukkan sampai di mana terdapat kecocokan dan ketidakcocokan dan menemukan penyebab ketidakcocokan yang muncul. Dalam konteks membangun manajemen pemerintahan publik yang bercirikan *good governance* (tata kelola pemerintahan yang baik), pengawasan merupakan aspek penting untuk menjaga fungsi pemerintahan berjalan sebagaimana mestinya. Dalam konteks ini, pengawasan menjadi sama pentingnya dengan penerapan *good governance* itu sendiri.

a. Sasaran Pengawasan

Nitisemito (2002 : 101), sasaran pengawasan adalah temuan yang menyatakan terjadinya penyimpangan atas rencana atau target. Sementara itu, tindakan yang dapat dilakukan adalah :

- 1) Mengarahkan atau merekomendasikan perbaikan
- 2) Menyarankan agar ditekan adanya pemborosan
- 3) Mengoptimalkan pekerjaan untuk mencapai sasaran rencana

b. Jenis Pengawasan

Pada dasarnya ada beberapa jenis pengawasan yang dapat dilakukan, yaitu sebagai berikut:

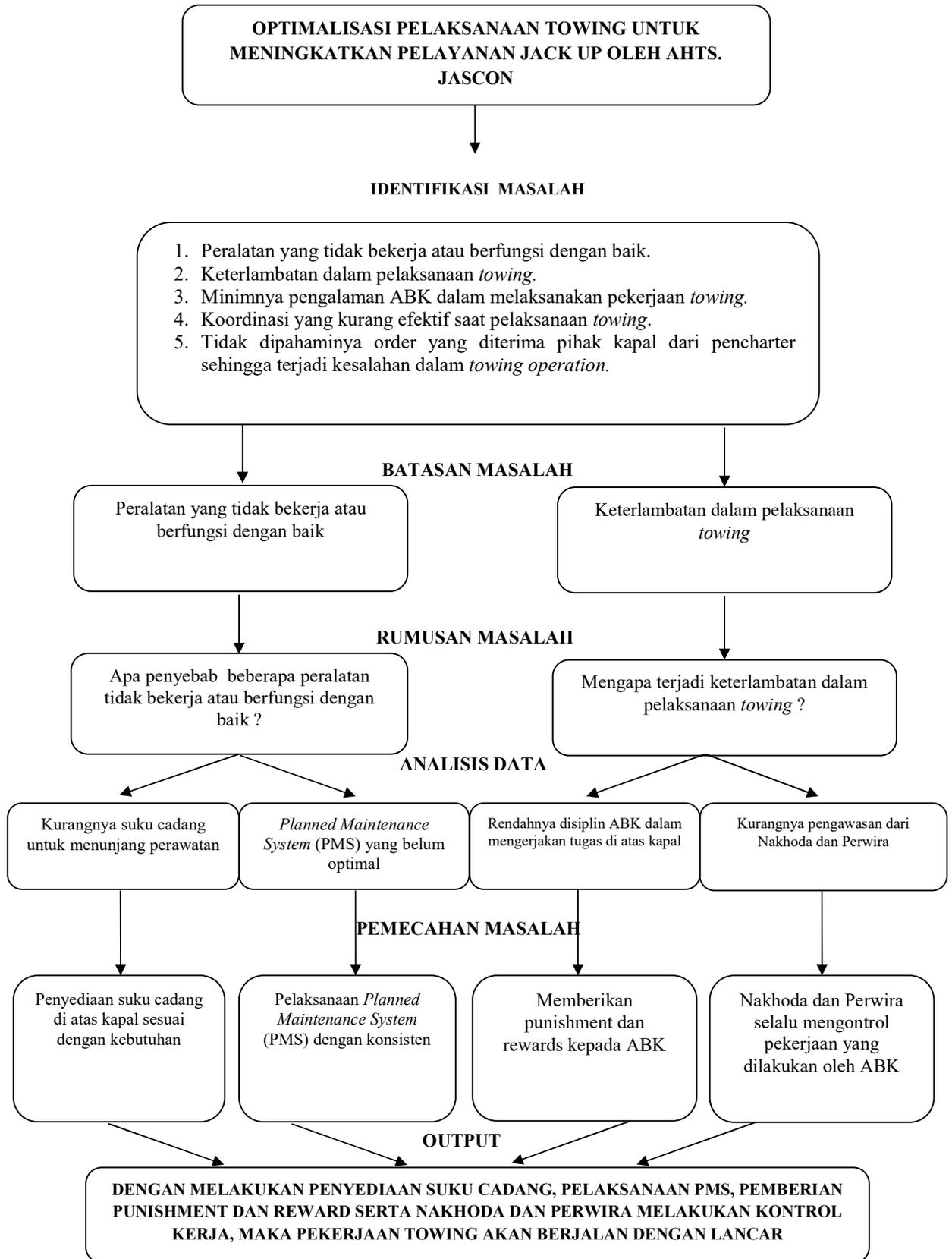
1) Pengawasan Intern dan Ekstern

Pengawasan intern adalah pengawasan yang dilakukan oleh orang atau badan yang ada di dalam lingkungan unit organisasi yang bersangkutan.” Pengawasan dalam bentuk ini dapat dilakukan dengan cara pengawasan atasan langsung atau pengawasan melekat (*built in control*) atau pengawasan yang dilakukan secara rutin”

2) Pengawasan Preventif dan Represif

Pengawasan preventif lebih dimaksudkan sebagai, “pengawasan yang dilakukan terhadap suatu kegiatan sebelum kegiatan itu dilaksanakan, sehingga dapat mencegah terjadinya penyimpangan.” Lazimnya, pengawasan ini dilakukan pemerintah dengan maksud untuk menghindari adanya penyimpangan.

## B. KERANGKA PEMIKIRAN



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

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

Kapal Jascon 69 merupakan kapal jenis AH PLATFORM SUPPLY VESSEL milik West African Ventures Ltd yang menggunakan sistem *Dynamic Positioning*. Pekerjaan kapal Jascon yaitu melayani *bunker fuel oil*, *fresh water* dan *pot water* untuk *platform*. Selain itu melaksanakan pekerjaan Jack Up Rig Coastal Hunter, *offload* and *backload materials (deck cargo)*. Kapal Jascon berbendera Saint Vincent and Grenadines dan memiliki Tonnage 1922 GRT. Pekerjaan kapal Jascon diantaranya mensupply semen, *mud*, *barite* untuk kebutuhan rig juga material seperti *casing*, *pipe* dan *small container*. Jascon beroperasi di daerah perairan West African, Nigeria dan di charter oleh Perusahaan minyak dunia, CHEVRON (CNL).

Pekerjaan di kapal *supply* adalah suatu jenis pekerjaan yang memerlukan keterampilan khusus, sehingga pekerjaan di kapal *supply* perlu ditunjang oleh beberapa faktor yang akan memperlancar pekerjaan. Faktor-faktor tersebut antara lain faktor dari dalam kapal dan faktor dari luar kapal. Selain itu, di lapangan banyak dihadapkan pada situasi-situasi sulit misalnya pada saat menyandarkan kapal di platform atau rig dimana kapal harus dapat melakukan kegiatan dan harus menyelesaikan pekerjaan tersebut dengan aman dan selamat.

Pada saat bekerja di atas kapal penulis mengamati beberapa fakta yang terjadi yaitu sebagai berikut :

#### **1. Menurunnya Kualitas Pelayanan Kerja**

Pada tanggal 07 January 2020 di Chevron Field Nigeria adanya komplain dari pihak pencharter karena pekerjaan tidak sesuai dengan *order* dan target kerja sehingga mengakibatkan terjadinya keterlambatan dalam pelaksanaan *towing* dalam melayani *jack up*. Menurunnya kualitas pelayanan kerja ini dikarenakan menurunnya semangat atau motivasi kerja ABK. Kurangnya motivasi ABK dalam melaksanakan prosedur kerja yang berlaku di atas kapal karena menjalankan suatu pekerjaan

hanya mengikuti rutinitas dan tugas yang ada. Tidak ada inisiatif kreatifitas dan gairah untuk memfokuskan diri dalam bekerja, sehingga mengakibatkan menurunnya semangat dalam melaksanakan setiap pekerjaannya. Hal ini dapat diketahui dari perubahan sikap yang dapat diamati dari ABK yaitu sulit untuk diajak bekerja sama, selalu mengeluh tentang hal sepele, saling menyalahkan, tidak mematuhi peraturan dan tidak mengikuti standar yang ditetapkan atau prosedur kerja di atas kapal. Kurangnya Motivasi ABK berpengaruh pada kinerja mereka akan kewajiban menjalankan setiap prosedur kerja yang wajib dipatuhi dalam melaksanakan setiap pekerjaan ataupun perintah dari atasan. Meskipun ABK menilai pekerjaan ini sudah terbiasa dilakukan, bukan berarti mereka memiliki kebebasan untuk bekerja dengan caranya sendiri.

Kelalaian ini timbul karena beberapa faktor misalnya ABK tidak termotivasi sehingga menurunkan kinerjanya, ABK yang tidak sungguh-sungguh dalam bekerja, tidak disiplinnya ABK terhadap prosedur kerja di atas kapal. Dari semua itu menimbulkan hambatan yang menjadi kendala besar dalam suatu pekerjaan. Kelalaian ABK di dalam melaksanakan tugas kerja di atas kapal lebih dominan disebabkan karena rendahnya disiplin ABK dalam mengerjakan tugas di atas kapal dan kurangnya pengawasan dari Perwira kapal. Ada beberapa ABK dek yang bekerja semaunya sendiri, tidak mengindahkan prosedur yang ada sehingga kesalahan yang terjadi berulang kali karena kelalaiannya tersebut dan tidak jarang hal ini menimbulkan dampak negatif bagi rekan kerja lainnya. Prosedur pada dasarnya adalah suatu susunan yang teratur dari kegiatan yang berhubungan satu sama lainnya. Prosedur-prosedur yang berkaitan dengan pelaksanaan dan kemudahan kegiatan dan pekerjaan di atas kapal. Dapat diartikan pula prosedur adalah suatu rangkaian tugas-tugas yang saling berhubungan yang merupakan urutan-urutan menurut waktu dan tata cara tertentu untuk melaksanakan suatu pekerjaan yang dilaksanakan berulang-ulang. Maka dapat disimpulkan yang dimaksud dengan prosedur adalah suatu tata cara kerja atau

kegiatan untuk menyelesaikan pekerjaan dengan urutan waktu dan memiliki pola kerja yang tetap yang telah ditentukan.

## **2. Perlengkapan Peralatan *Towing* dan Lampu Navigasi Tidak Dapat Berfungsi dengan Baik**

Pada tanggal 20 February 2020 di Pelabuhan Port Harcourt. Dimana pada waktu OVID *Survey* yang di laksanakan oleh *American Bureau Surveyor* mendapati satu *shackle* (segel) SWL 85 Ton pada *gog eye* ternyata tidak dapat di pakai karena *shackle* tersebut sudah rusak (*poor condition*) sehingga *surveyor* tidak menyetujuinya dan dinyatakan tidak dapat difungsikan. Pada waktu yang bersamaan didapati lampu navigasi yang mati saat *surveyor* meminta untuk dihidupkan dan lampu navigasi harus diganti dengan yang baik (bisa berfungsi dengan baik). Selain itu pada tanggal 25 January 2020 setibanya kapal di lokasi Pennington *Oil Field*, di dapati *towing wire* rusak atau luka serta kelihatan berkarat.

Pada saat pelaksanaan pengoperasiannya sering mengalami hambatan-hambatan. Peralatan *towing* memegang peranan penting karena selain dari sumber daya manusia yang terampil, dibutuhkan peralatan kerja yang mendukung. Salah satu peralatan *towing* yang tidak dapat berfungsi dengan baik. Hal ini dikarenakan perawatan yang yang dilakukan tidak sesuai dengan *Planned Maintenance System* sehingga terjadi satu kejadian pada pelaksanaan *towing* yaitu atau putusnya *towing wire*. Begitupun alat-alat *towing* lainnya seperti *shackle* dapat macet sukar untuk dibuka karena karat serta *winch*nya macet atau lengket karena kering tidak diberi gemuk.

Kurang diperhatikannya dengan cermat setelah *towing wire* dari kapal dan *stretcher* apakah alat-alat *towing* sudah terpasang dengan baik, apakah alat-alat *towing* yang digunakan sudah lengkap, atau apakah alat-alat *towing* yang digunakan masih baik kondisinya serta sertifikat alat-alat *towing*. Begitu pula pada saat pelayaran *towing wire* kurang diperhatikan dan dijaga sehingga dapat mengalami kerusakan pula.

## B. ANALISIS DATA

### 1. Peralatan Yang Tidak Bekerja atau Berfungsi Dengan Baik

Dari permasalahan tersebut di atas, penulis mencari dua penyebab masalah yaitu sebagai berikut :

#### a. Kurangnya Suku Cadang Untuk Menunjang Perawatan

Dalam suatu perawatan maka tidak terlepas dari suku cadang sebagai penunjang dari perawatan tersebut. Suku cadang harus selalu tersedia di atas kapal. Apabila jumlah dan spesifikasinya tidak memadai maka perawatan tidak bisa dilakukan. Apalagi jika ada suatu kerusakan di atas kapal. Perbaikan tidak akan bisa dilakukan jika suku cadang yang dibutuhkan ternyata tidak tersedia di *store* kapal. Suku cadang merupakan suatu barang yang terdiri dari beberapa komponen yang membentuk satu kesatuan dan mempunyai fungsi tertentu. Atau dapat dikatakan komponen dari mesin yang dicadangkan untuk perbaikan atau penggantian. Suku cadang merupakan bagian penting dalam [manajemen logistik](#).

Masalah perawatan alat-alat perlengkapan peralatan *towing* tidak terlepas dari perawatannya. Kinerja peralatan *towing* tergantung dari pemeliharaan dan perawatan dari alat tersebut. Maka, suku cadang tidak memadai di atas kapal adalah suatu masalah yang tidak bisa dianggap remeh. Pihak kapal telah mengajukan permintaan ke pihak kantor untuk segera dikirim suku cadang dengan jumlah yang diminta. Namun lambatnya respon pihak kantor terhadap pengajuan suku cadang dari kapal membuat perawatan semakin tertunda. Keterlambatan pengiriman suku cadang merupakan suatu hal yang sangat menghambat operasional kapal. Beberapa kali penulis mengalami keterlambatan pengiriman suku cadang, ternyata barang yang dikirim tidak sesuai dengan jumlah, spesifikasi dan merk yang diminta oleh pihak kapal. Hal ini sangat mempengaruhi perawatan dan perbaikan peralatan *towing* di atas kapal. Pengiriman yang tidak tepat waktu ditambah dengan

spesifikasi barang yang kurang berkualitas bukanlah suatu jalan keluar yang baik untuk perawatan dan perbaikan peralatan *towing* yang rusak atau yang harus segera diganti. Dalam hal ini dibutuhkan perhatian khusus dari pihak perusahaan karena berkaitan dengan kelancaran operasional kapal.

**b. *Planned Maintenance System (PMS) yang Belum Optimal***

Kegiatan perawatan (*maintenance*) merupakan kegiatan untuk memelihara atau menjaga fasilitas atau peralatan dan mengadakan perbaikan atau penyesuaian penggantian yang diperlukan agar operasional kapal berjalan dengan efektif. Selain itu memeriksa bagian-bagian dari peralatan yang dianggap perlu. Pemeriksaan terhadap unit instalasi perlu dilakukan secara teratur mengikuti pola jadwal tertentu. Tindakan selanjutnya adalah memperbaiki bila terdapat kerusakan-kerusakan pada peralatan atau mengganti bagian yang sudah tidak bisa diperbaiki.

Namun penulis mengamati di atas kapal, perawatan tidak dilakukan secara rutin dan berikut juga perbaikan bagi peralatan-peralatan yang rusak bahkan harus segera diganti dengan yang baru. Perawatan yang tidak dilakukan secara rutin ini menyebabkan kerusakan pada perlengkapan dan peralatan alat-lat *towing* tersebut. Selain jadwal operasional yang padat, ABK kurang terampil dalam melakukan perawatan mengakibatkan perawatan dilaksanakan tidak sesuai dengan jadwal. Selain itu dikarenakan belum adanya pengenalan mengenai prosedur pemeliharaan alat-alat *towing* pada ABK. Khususnya pada perawatan *shackle*, *wire bridle pennant wire* dan *towing wire*, yang dapat mengganggu kelancaran pelaksanaan *towing* tersebut setiap saat.

Akibat dari kurangnya perawatan pada peralatan dan perlengkapan kerja tersebut maka alat-alat tidak dalam kondisi yang baik pada saat akan dipergunakan dalam pelaksanaan operasi *towing*. Kadang mengalami gangguan karena peralatan tidak dapat bekerja

secara maksimal. Hal ini justru akan menghambat pekerjaan dan mengakibatkan keterlambatan dalam pelaksanaan *towing*.

## 2. Keterlambatan Dalam Pelaksanaan *Towing*

Dari permasalahan tersebut di atas, penulis mencari dua penyebab masalah yaitu sebagai berikut :

### a. Rendahnya Disiplin ABK dalam Mengerjakan Tugas Di Atas Kapal

Berdasarkan fakta, ABK di atas kapal memiliki kepedulian yang kurang akan tugas dan kewajiban mereka sesuai dengan jabatan di atas kapal. Peristiwa yang terjadi, beberapa alat tidak dapat berfungsi dengan baik pada saat digunakan pada pelaksanaan *towing*. Setelah penulis amati, ternyata peralatan tersebut tidak dilakukan perawatan dan pengecekan oleh ABK, selain itu beberapa alat kerja, tidak lengkap atau tidak baik kondisinya. Hal ini dikarenakan pada saat selesai melaksanakan pekerjaan, alat-alat kerja tersebut tidak dikembalikan lagi ke tempat semula oleh ABK sehingga terbengkalai dan dalam keadaan yang kurang layak pakai.

Seharusnya menurut *Standart Operating Procedure* (SOP), peralatan kerja *towing* harus dilakukan pengecekan sebelum pelaksanaan kerja, dilakukan pemeliharaan dan perawatan secara berkala sesuai dengan *Planned Maintenance System* (PMS). Selain itu, setelah menyelesaikan pekerjaan, seharusnya ABK meletakkan kembali peralatan kerja ditempat penyimpanan yang telah ditentukan. Hal ini harus dilakukan agar peralatan kerja tersebut dalam keadaan lengkap, menghindari kerusakan dan kehilangan komponen alat kerja. Tercantum di dalam checklist mengenai perawatan dan pemeliharaan alat-alat sesuai dengan PMS, akan tetapi *checklist* tersebut tetap terisi tanpa dilakukan tindakan perawatan serta pemeliharaan secara berkala oleh ABK.

Beberapa disiplin merupakan proses pelatihan pikiran dan karakter, yang meningkatkan kemampuan untuk mengendalikan diri

sendiri dan menumbuhkan ketaatan atau kepatuhan terhadap tata tertib atau nilai tertentu. Disiplin berhubungan dengan pengendalian diri supaya dapat membedakan mana hal yang benar dan mana hal yang salah sehingga dalam jangka panjang diharapkan bisa menumbuhkan perilaku yang bertanggung jawab. Namun kelalaian yang terjadi di atas kapal sebagian besar disebabkan karena kurang disiplin ABK dalam mengerjakan tugas, misalnya ketidaktepatan waktu ABK, ABK mengabaikan prosedur kerja padahal ABK sudah mengetahui secara rinci prosedur dan peraturan yang berlaku di atas kapal. Secara garis besar, disiplin merupakan perasaan taat dan patuh terhadap nilai-nilai yang dipercaya termasuk melakukan pekerjaan tertentu yang menjadi tanggung jawabnya. Jadi tanpa disiplin terhadap peraturan dalam menjalankan tugas yang diberikan, maka pekerjaan tidak akan berjalan dengan baik dan akan menimbulkan masalah yang menghambat selesainya pekerjaan di atas kapal.

**b. Kurangnya Pengawasan Dari Nakhoda dan Perwira**

Kelalaian dan pelanggaran kadang dianggap biasa oleh sebagian ABK, apalagi dengan adanya pelanggaran tersebut belum berdampak masalah yang serius dalam proses kerja. Pada kesempatan selanjutnya akan prosedur dianggap sesuatu yang tidak penting lagi. Maka diperlukan tindakan khusus yang untuk mencegah terjadinya sikap tidak disiplin tersebut.

Peraturan yang berlaku di atas kapal terkadang hanya menjadi suatu norma yang di ketahui oleh seluruh ABK namun belum bisa di praktekkan pada saat menjalankan tugas dan tanggung jawab di atas kapal. ABK sebagai bawahan yang diberikan tugas oleh Perwira, tidak menutup kemungkinan untuk melakukan kesalahan atau kelalaian karena beberapa faktor. Namun sebagai satu kesatuan tim di atas kapal, hendaknya dapat saling mengingatkan satu sama lain. Ada beberapa ABK yang bekerja masih dengan peraturannya sendiri

atau semasanya, maka disini sangat dibutuhkan peran Nakhoda sebagai pemimpin tertinggi di atas kapal dan Perwira sebagai kepala kerja yang bertanggung jawab atas kelancaran pekerjaan di atas kapal. Terkadang mereka menjalankan prosedur kerja hanya pada saat diawasi oleh Nakhoda dan Perwira di atas kapal, sedangkan jadwal operasi yang padat membuat pengawasan menjadi kurang efektif dan ABK cenderung membiarkan kelalaian terjadi.

### **C. PEMECAHAN MASALAH**

#### **1. Peralatan Yang Tidak Bekerja atau Berfungsi dengan Baik**

Dari permasalahan tersebut di atas, penulis mencari dua pemecahan masalah yaitu sebagai berikut :

##### **a. Penyediaan Suku Cadang di Atas Kapal Sesuai dengan Kebutuhan**

Persediaan suku cadang di atas kapal sangat penting untuk kelancaran operasional kapal. Persediaan diartikan sebagai barang-barang yang disimpan untuk digunakan pada masa atau periode yang akan datang. Kebutuhan suku cadang tidak dapat diperkirakan kapan waktu untuk menggunakannya. Untuk mendukung perawatan, maka ABK masih dapat menentukan jumlah dan jenis suku cadang yang dibutuhkan. Akan tetapi jika terjadi kerusakan secara tiba-tiba dan membutuhkan beberapa jenis suku cadang untuk memperbaiki, namun jenis serta jumlah suku cadang tersebut tidak tersedia, maka pekerjaan dapat tertunda atau terhenti

Pihak kapal hendaknya selalu mengingatkan kepada Perusahaan khususnya kepada bagian pengadaan segera mempelajari laporan permintaan suku cadang agar tersedia di kapal. Selain itu pihak kapal harus selalu aktif berkomunikasi kepada bagian pengadaan dan menjelaskan dampak apabila suku cadang tersebut tidak segera dikirim tepat pada waktunya.

Kemungkinan barang di *supply* tidak sesuai dengan permintaan disebabkan beberapa hal antara lain:

- 1) Dalam surat permintaan barang tidak dicantumkan nomor seri dari barang, ukuran dan nama pabrik yang memproduksinya.
- 2) Barang yang di *supply* tidak sesuai dengan permintaan menurut waktu yaitu surat permintaan barang sudah dikirim beberapa bulan lalu sedangkan barang belum di *supply* hal menyebabkan pelaksanaan perawatan perlengkapan peralatan *towing* menjadi tidak sesuai waktu bahkan tidak dikerjakan.
- 3) Barang sudah disiapkan sesuai surat permintaan tetapi kapal masih dalam pelayaran sehingga pihak kapal baru bisa menerimanya ketika kapal tiba di pelabuhan.

Maka di usahakan agar kesalahan tersebut tidak terulang lagi agar perusahaan membawa barang sesuai dengan permintaan dan pelaksanaan perawatan perlengkapan *towing* tepat waktu serta dapat langsung dikerjakan secara rutin.

Menurut Goenawan Danuasmoro (2003 : 89), Dalam melakukan perawatan kapal supaya tidak terjadi pemborosan waktu dan material maka setiap ABK perlu mengadakan :

- 1) Perencanaan pekerjaan pemeliharaan.
- 2) Di lakukannya inventarisasi alat yang digunakan.
- 3) Pengontrolan pelaksanaan pemeliharaan selama perawatan dilakukan.
- 4) Evaluasi hasil pekerjaan setelah selesai dilaksanakan.
- 5) Melakukan dokumentasi terhadap pekerjaan yang dilakukan (*maintenance record*)

Untuk menjamin terlaksananya hal diatas perusahaan hendaknya menyiapkan suku cadang yang cukup dan berkualitas agar ABK bisa melaksanakan perawatan secara terencana. Selain itu pengiriman tekhnisi ke kapal yang siap dikirim setiap saat apabila ada permintaan dari pihak kapal. Apabila ada permintaan suku cadang yang sifatnya mendesak dapat segera di berikan tepat waktu dan sesuai dengan spesifikasi.

**b. Pelaksanaan *Planned Maintenance System* (PMS) dengan Konsisten**

Perawatan ini dimaksudkan untuk menjaga keadaan peralatan sebelum peralatan itu menjadi rusak. Pada dasarnya perawatan dilakukan untuk mencegah timbulnya kerusakan - kerusakan yang tak terduga dan menentukan keadaan yang dapat menyebabkan fasilitas mengalami kerusakan pada waktu digunakan dalam proses pekerjaan. Perawatan peralatan sebelum dioperasikan bertujuan untuk menjamin peralatan agar dapat beroperasi dengan efektif. Untuk memudahkan pengecekan maka dibuat rencana perawatannya. Perawatan dapat berupa jadwal perbaikan, pembersihan, penggantian, pelumasan dan uji coba tanpa beban.

Untuk meningkatkan pengetahuan anak buah kapal hendaknya diberikan familiarisasi yang merupakan kegiatan yang berisi tentang pengenalan dan pengarahan yang sangat penting bagi anak buah kapal. Familiarisasi adalah pengenalan yang mencakup prosedur kerja dan keselamatan kerja dan untuk mengetahui serta memahami tugas dan tanggung jawab masing-masing ABK.

Familiarisasi yang efektif yaitu dilaksanakan dalam waktu 24 jam setelah anak buah kapal naik ke atas kapal. Nakhoda menugaskan seorang ABK (yang akan turun) untuk memberikan familiarisasi sebelum yang bersangkutan turun dari kapal dan Nakhoda harus memastikan bahwa ABK baru telah benar-benar memahami tugas dan tanggung jawabnya. Beberapa ABK yang bekerja di AH Platform Supply Vessel memiliki pengalaman dan pengetahuan yang kurang mengenai perawatan peralatan kerja *towing*. Mereka memiliki pengalaman bekerja selain dari kapal AH Platform Supply Vessel sehingga pada saat ditugaskan untuk melakukan peralatan kerja *towing* tersebut mereka kurang terampil.

Hendaknya familiarisasi dilaksanakan secara efektif untuk dapat meningkatkan pengetahuan ABK yang baru *sign on*.

Familiarisasi terhadap ABK yang baru naik lebih efektif dilakukan oleh ABK yang akan turun dengan memberikan semua informasi yang diketahui mengenai cara mengoperasikan peralatan kerja *towing* dengan baik dan benar serta prosedur perawatan sesuai dengan PMS. Contohnya dalam melakukan *greasing* menunjukkan jenis *grease* yang akan digunakan dan tempat penyimpanannya. Kemudian secara langsung menunjukkan cara menghidupkan dan mematikan alat-alat kerja di kapal AH Platform Supply Vessel saat akan dan selesai digunakan.

Diharapkan dari familiarisasi yang efektif ini, dapat meningkatkan pengetahuan ABK yang baru bergabung. Hal ini dilakukan agar tidak terjadi kesalahan khususnya dalam mengoperasikan maupun melakukan perawatan agar pengoperasian peralatan kerja *towing* berjalan dengan baik sehingga keselamatan kerja ABK terjamin.

## **2. Keterlambatan Dalam Pelaksanaan *Towing***

Dari permasalahan tersebut di atas, maka penulis mencari dua pemecahan masalah yaitu sebagai berikut :

### **a. Memberikan Punishment dan Rewards Kepada ABK**

Untuk mengurangi pelanggaran, biasanya pihak yang melakukan pelanggaran diberikan sanksi yang seimbang atau sesuai dengan pelanggaran yang telah dilakukannya. Dalam hal ini, Perwira yang berhak memberikan sanksi apabila ada ABK deck yang dengan sengaja atau tidak sengaja melanggar peraturan, tidak menjalankan prosedur kerja dan keselamatan kerja serta tidak mengimplementasikan manajemen keselamatan kerja dalam pekerjaan *towing*, seperti yang telah disosialisasikan di atas kapal. Sanksi merupakan hukuman atau perlakuan tertentu yang sifatnya tidak mengentak atau menimbulkan penderitaan yang diberikan kepada pihak pelaku pelanggaran. Hukuman semestinya diberikan sebanding dengan kualitas penyimpangan, apalagi jika

penyimpangan tersebut dapat merugikan atau mencelakakan orang disekitarnya. Sanksi ini diberikan untuk menyadarkan pelaku dan tidak dilakukan lagi olehnya dikemudian hari serta tidak terjadi atau tidak dilakukan lagi oleh pihak lain.

Sebagai pelaksana dan pengawas Nakhoda dan Perwira harus menjelaskan kepada ABK dan menganalisis faktor yang mempengaruhi kelancaran kerja. Dalam melakukan pekerjaan perlu dipertimbangkan berbagai potensi bahaya serta resiko yang bisa terjadi akibat sistem kerja atau cara kerja, penggunaan alat dan bahan serta lingkungan disamping faktor manusianya lainnya pada saat pelaksanaan *towing*.

Jenis-jenis *punishment* dapat diuraikan seperti berikut :

- 1) Hukuman ringan, dengan jenis: teguran lisan kepada ABK yang bersangkutan, teguran tertulis dan pernyataan tidak puas secara tidak tertulis.
- 2) Hukuman sedang, dengan jenis: penundaan kenaikan gaji yang sebelumnya telah direncanakan. Sebagaimana ABK lainnya, penurunan gaji yang besarnya disesuaikan dengan peraturan perusahaan dan penundaan kenaikan pangkat atau promosi.
- 3) Hukuman berat, dengan jenis: Penurunan pangkat atau *demosi*. pembebasan dari jabatan, pemberhentian kerja atas permintaan ABK yang bersangkutan dan pemutusan hubungan kerja atau pemutusan kontrak kerja sebagai karyawan di perusahaan.

Suatu *reward* (penghargaan) adalah imbalan yang diberikan dalam bentuk material dan non material yang diberikan oleh pihak perusahaan kepada ABK agar mereka dapat bekerja dengan motivasi yang tinggi dan berprestasi dalam mencapai tujuan-tujuan perusahaan, dengan kata lain pemberian penghargaan dimaksudkan untuk meningkatkan produktivits dan mempertahankan ABK yang berprestasi agar tetap berada dalam perusahaan. Pemberian sistem

penghargaan dimaksudkan sebagai dorongan agar ABK mau bekerja dengan lebih baik dan membangkitkan motivasi sehingga dapat mendorong kinerja karyawan menjadi lebih baik.

Pemberian *reward* merupakan salah satu tindakan untuk motivasi melalui kompensasi. Sebagian besar orang akan termotivasi oleh uang. Karena itu, motivasi ABK melalui kompensasi, bisa dalam bentuk kenaikan gaji, pemberian bonus kinerja, komisi dan pembagian hadiah lain seperti, hadiah hiburan laptop, jam tangan atau barang-barang lainnya yang dapat digunakan sebagai hadiah. Selain itu dapat juga hadiah berupa motor, mobil dan hadiah liburan bagi ABK yang telah memberikan kinerja yang baik dan telah mengabdikan lama di Perusahaan. Apapun metode yang dipilih, harus memiliki sistem yang baik di tempat orang atau manager yang membangun motivasi kerja ABK. Namun, tidak semua orang dapat termotivasi oleh faktor yang sama, atau harus ada kombinasi faktor.

**b. Nakhoda Dan Perwira Selalu Mengontrol Pekerjaan yang Dilakukan oleh ABK**

Tindakan yang tepat untuk mengatasi kelalaian ABK yaitu hendaknya pengawasan Nakhoda dan Perwira selalu mengontrol pekerjaan yang dilakukan oleh ABK sehingga disaat ada ABK yang melanggar prosedur kerja dan peraturan di atas kapal, Nakhoda dan Perwira dapat segera menegur atau memperingati ABK tersebut. Teguran itu bersifat mengingatkan dan apabila masih tetap diabaikan maka Nakhoda dan Perwira berhak memberikan sanksi.

Pengawasan adalah proses untuk mengamati secara terus menerus pelaksanaan kegiatan sesuai dengan rencana kerja yang sudah di susun dan mengadakan koreksi jika terjadi. *Controlling* atau pengawasan merupakan fungsi manajemen dimana ABK yang sudah memiliki tugas, wewenang dan menjalankan pelaksanaannya perlu dilakukan pengawasan agar berjalan sesuai dengan tujuan dan target kerja yang telah ditentukan.

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 ABK. 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 dari yang baik menjadi lebih baik lagi.

Setiap pengawasan terdiri atas tindakan meneliti apakah segala sesuatu dapat tercapai atau dapat berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan berdasarkan instruksi yang telah dikeluarkan. Dengan memperhatikan faktor-faktor diatas dapat mencapai sasaran-sasaran atau tujuan dari pada pengawasan, yaitu :

- 1) Meningkatkan disiplin dan prestasi kerja
- 2) Menekan sekecil mungkin pelanggaran atau penyimpangan
- 3) Meningkatkan kinerja sumber daya manusia
- 4) Memperlancar segala kegiatan pekerjaan yang telah disusun di dalam rencana kerja

Pada dasarnya tujuan pengawasan secara tidak langsung dapat dicermati dari batasan pengertian pengawasan tersebut, yakni suatu upaya melakukan perbaikan-perbaikan terhadap pelaksanaan pekerjaan yang tidak sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan guna mencapai tujuan yang diinginkan. Namun secara rinci tentang tujuan dari kegiatan pengawasan dalam melaksanakan pekerjaan *towing* di atas kapal adalah :

- 1) Pelaksanaan tugas sesuai dengan ketentuan, prosedur dan perintah yang telah ditetapkan.
- 2) Hasil yang dicapai sesuai dengan tujuan atau target yang ditetapkan.
- 3) Sarana yang ada dapat didayagunakan secara efektif dan efisien untuk memudahkan pekerjaan
- 4) Diketahui kelemahan dan kesulitan yang menjadi kendala di proses pelaksanaan kerja dan mencari pemecahan untuk mengatasinya

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan pembahasan pada Bab III, maka penulis mencari beberapa kesimpulan yang menjadi kendala dalam pelaksanaan towing, yaitu sebagai berikut:

1. Terbatasnya suku cadang untuk menunjang perawatan sehingga perawatan towing equipments menjadi tertunda.
2. Rendahnya disiplin ABK dalam mengerjakan tugas di atas kapal sehingga tugas yang dikerjakan tidak sesuai dengan perintah yang diberikan dan terjadi keterlambatan dalam pelaksanaan towing.
3. Masih kurangnya familiarisasi dan pelatihan-pelatihan untuk meningkatkan ketrampilan anak buah kapal (ABK) dalam bertugas di Atas kapal yang akan menunjang kelancaran operasional.

#### **B. SARAN**

Berdasarkan kesimpulan tersebut di atas, maka penulis mencari beberapa saran sebagai pemecahan atau solusi yang tepat dalam mengoptimalkan pelaksanaan towing untuk meningkatkan pelayanan jack up oleh AH Platform Supply Vessel Jascon 69, yaitu sebagai berikut:

1. Hendaknya ABK melaksanakan Planned Maintenance System (PMS) dengan konsisten pada peralatan towing agar peralatan towing tersebut dalam kondisi baik dan tidak mengalami gangguan pada saat pelaksanaan towing.
2. Nakhoda hendaknya memberikan sanksi berupa hukuman atau teguran bagi yang melanggar serta memberikan penghargaan berupa condite appraisal baik dan promosi jabatan bagi ABK yang memiliki kinerja yang baik. Selain itu, Nakhoda dan Perwira seharusnya mengadakan Safety meeting yang berfungsi untuk meningkatkan kedisiplinan ABK dalam melaksanakan tugas serta tanggung jawabnya di atas kapal dan mengevaluasi setiap hasil kerja.
4. Hendaknya crew departemen agar lebih selektif dan maksimal dalam menjalankan (SOP) prosedur penerimaan anak buah kapal (ABK).

## DAFTAR PUSTA

Buku Pedoman Penulisan Makalah Diklat Pelaut Tingkat 1, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, Jakarta, 2010.

Undang-Undang Tentang Pelayaran No.17 Tahun 2008.

SOLAS 1974 Chapter 2, Regulation 3,4 Emergency towing arrangement

Towing, Positioning and Hook- Up for Offshore Production, Volume 8 , The tow master Handbook by Michael Hancox ( Oilfield Seamanship).

ILO Convention No.152 and Recommendation No. 160 Test, Examination and Inspection Lifting Gear.

CHEVRON ( GOMO) Guidelines for Offshore Marine Operations, Revision: 0611-1401  
06/11/2013

Yuliaan, W. (2018) Metode penelitian descrifsi kualatif dalam perspektif bimbingan dan ko nseling. Quanta, 2(2), 83-91.

International Safety Management ( ISM ) Code & Guideline, 2018 Edition- Code IMOID117F

# JASCON 67 PRINT SCREEN

## PLAN MAINTENANCE SYSTEM

### MXSuite

**WAV**  
West African Ventures  
Jascon 69 IMO 9742845

refresh log off

Stepu, Rudy MXSuite

summary maintenance certificates safety documents FL60 crewing history

Overview  
 Work List  
 Counters  
 Docking  
 Tasks  
 Messenger  
 Warnings  
 Notes to do  
 About

**Vessel details**

Location name: Jascon 69	Company: West African Ventures	Vessel type: AH Platform Supply Vessels	Build year: 2014	Call sign: 9N2K7
Class: ABS	Length over all: 70.10M	Breadth: 15.80M	Depth: 6.50M	GT: 2,243
NT: 748	Dwt: 2,062	MMSI: 657122200	Builder: Guangxin Shipbuilding & Heavy Industry Co., Ltd.	Insurer: NMB Insurance and Reinsurance Brokers
Hull material: Steel	Place of build: China	Nationality: Lagos		

**Legend**

Counters	Maintenance	Certificates	Safety
● = On scheme (0)	● = On scheme (1087)	● = On scheme (50)	● = On scheme (44)
▲ = Due (9)	▲ = Due (160)	▲ = needs attention (18)	▲ = needs attention (15)
◆ = overdue (0)	◆ = overdue (0)	◆ = overdue (39)	◆ = overdue (0)
	⚙ = docking		
	⚠ = defect (0)		
	🚨 = critical		

Type here to search

11°C Cloudy 22:15 02/02/2023



summary maintenance certificates safety documents FLGO crewing history

- Overview
- Work List
- Counters
- Docking
- Tasks
- Messenger
- Warnings
- Notes to do
- About

Print Print work list Mark selection as completed

Next Week Search...

Due date X

Category path	Task id	Task name	Group name	Priority	Next maintenance	Due date	Last remark
06/02/2023							
86- Electric Pow...	866.50 - Battery Boxes - CH...	Check Battery Box - Weekly	Planned maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Task done
86- Electric Pow...	866.60 - Battery Chargers - ...	Check Battery Chargers - Weekly	Planned maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Task done
52- Internal Dec...	525 - Loose Plates, Platform...	Weekly Maintenance	Planned maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Task done
53- Ext. Deck Co...	534.16 - Wooden Grating	Weekly Maintenance	Planned maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Task done
52- Internal Dec...	524 - Loose Floor Plates, Pla...	Weekly Maintenance	Planned maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Task done
53- Ext. Deck Co...	534.21 - Steel Grating	Weekly Maintenance	Planned maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Task done
50- Lifesaving, P...	503.57.01 (Surveillance Sys...)	Time & Date Settings - Weekly	Additional Maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Checks carried out
41- Navigation &...	418 (Radar, Signal, Observa...	Check Radar Stock	Planned maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Task completed
50- Lifesaving, P...	503.57.01 (Surveillance Sys...)	Day/Night Recording - 2 Weekly	Additional Maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Task done
50- Lifesaving, P...	503.57.01 (Surveillance Sys...)	Camera Alignment - Weekly	Additional Maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Checks carried out
50- Lifesaving, P...	503.57.01 (Surveillance Sys...)	Brackets, Towers & Fixings - 2 Weekly	Additional Maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Task done
50- Lifesaving, P...	503.57.01 (Surveillance Sys...)	Glands & Seals - Weekly	Additional Maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Checks carried out
40- Manoeuvrin...	408.01 (Dynamic Positionin...	Cables & Connectors - Weekly	Weekly Maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Task done
41- Navigation &...	419-1 - IPT - 001 -	Navigation Equipment Function Test &...	Planned maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Task done
41- Navigation &...	419-2 - IPT - 001 -	Communication Equipment Function T...	Planned maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Task done
42- Communicat...	427 - IPT - 001 -	Navigation Lights Function Test & Elect...	Planned maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Task done
43- Anchoring M...	434.59 - LUB - 001 -	Mooring Equipment Capstans - Weekly	Planned maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Task done
81- Fire & Lifes...	814 - SRV - 001 -	Fire Flaps - Weekly	Planned maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Task done
40- Manoeuvrin...	404 - CHK - 001 -	Transvers Thruster - Weekly	Planned maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Task done
44- Rep./Maint./...	441.23 - IPT - 001 -	Gas Welding Equipment Electrical Con...	Planned maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Task done
44- Rep./Maint./...	441.25 - IPT - 001 -	Electric Welding Equipment Electrical C...	Planned maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Task done
44- Rep./Maint./...	442 - IPT - 001 -	Extension Leads Electrical Condition - ...	Planned maintenance		06/02/2023	06/02/2023	Task done

1 2 3 4 50 Items per page Results: 174



summary maintenance certificates safety documents FLGO crewing history

- Overview
- Work List
- Counters
- Docking
- Tasks
- Messenger
- Warnings
- Notes to do
- About

Print Print work list Mark selection as completed

Due date X

Category path	Task id	Task name
21/02/2023	43- Anchoring M...	437.01.01 (Anchor Handling... Winch Ope
22/02/2023	42- Communicat...	427 - IPT - 001 - Navigation
	40- Manoeuvrin...	403.01 (Steering Gear) - FSA... Oil Sample
	81- Fire & Lifebo...	812 - Emergency Shutdown... Lubricate a
	80- Ballast & Bilg...	803.10 - Emergency Bilge P... Check / Re
	40- Manoeuvrin...	403.01 (Steering Gear) - CH... Componen

50 items per page

### Maintenance Task completed

**437.01.01 (Anchor Handling Tow Winch) - TST - 001 - Winch Operation - Weekly** Print work order

43- Anchoring Mooring & Towing Equipment > 437- Towing Equipment > 437.01- Towing Winches > 437.01.01- AH - T...

Date and Week

Date: 16/02/2023

Week no: 7

User name and remarks

User name: Armido Siregar, Sanusi

Last remark: Winch tested and found satisfactory.

Remarks:  Remarks are required.

Task Description Documents

Actions to carry out:

- Test winch operation.

Task completed Save as Draft Cancel

Next Week chief engineer

Last remark
Winch tested and found s...
done
done
done
done
checked

Results: 56



**PROOFLOAD (Services) Limited** RC. 433639

**WEST AFRICAN VENTURES ONBOARD JASCON 23 SHACKLE INSPECTION REPORT FOR THE MONTH OF JANUARY, 2023.**

S/N	ID NO	DESCRIPTION OF EQUIPMENT	MAKE	SWL (TONS)	CERT. NO	INSPECTION DATE	NEXT DUE DATE	REMARK
1	20958-16	SAFETY PIN BOW SHACKLE	GREEN PIN	8.5	001	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
2	DTO-205-199	SAFETY PIN BOW SHACKLE	GREEN PIN	8.5	002	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
3	J23-29	SAFETY PIN BOW SHACKLE	GREEN PIN	9.5	003	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
4	J23-1C	SAFETY PIN BOW SHACKLE	GEORGE TAYLOR	9.5	004	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
5	J23-1R	SAFETY PIN BOW SHACKLE	GEORGE TAYLOR	9.5	005	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
6	J23-1A	SAFETY PIN BOW SHACKLE	GEORGE TAYLOR	9.5	006	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
7	J23-1K	SAFETY PIN BOW SHACKLE	GEORGE TAYLOR	9.5	007	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
8	J23-11	SAFETY PIN BOW SHACKLE	CROSBY	12	008	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
9	J23-13A	SAFETY PIN BOW SHACKLE	CROSBY	12	009	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
10	CSG1901025	SAFETY PIN BOW SHACKLE	CROSBY	12	010	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
11	J23-1M	SAFETY PIN BOW SHACKLE	GREEN PIN	12	011	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
12	J23-1G	SAFETY PIN BOW SHACKLE	GREEN PIN	12	012	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
13	55	SAFETY PIN BOW SHACKLE	GREEN PIN	17	013	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
14	J23-03	SAFETY PIN BOW SHACKLE	CROSBY	17	014	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE



**PROOFLOAD (Services) Limited RC. 433639**

**WEST AFRICAN VENTURES ONBOARD JASCON 23 SHACKLE INSPECTION REPORT FOR THE MONTH OF JANUARY, 2023.**

S/N	ID NO	DESCRIPTION OF EQUIPMENT	MAKE	SWL (TONS)	CERT. NO	INSPECTION DATE	NEXT DUE DATE	REMARK
15	J23-3A	SAFETY PIN BOW SHACKLE	GEORGE TAYLOR	17	015	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
16	J23-1V	SAFETY PIN BOW SHACKLE	GEORGE TAYLOR	17	016	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
17	J23-1Z	SAFETY PIN BOW SHACKLE	GREEN PIN	35	017	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
18	ROT10001001-91	SAFETY PIN BOW SHACKLE	GREEN PIN	35	018	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
19	J23-1	SAFETY PIN BOW SHACKLE	GREEN PIN	35	019	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
20	J23-3C	SAFETY PIN BOW SHACKLE	GREEN PIN	55	020	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
21	J23-3B	SAFETY PIN BOW SHACKLE	GREEN PIN	55	021	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
22	J23-3D	SAFETY PIN BOW SHACKLE	GREEN PIN	55	022	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
23	J23-55A	SAFETY PIN BOW SHACKLE	GREEN PIN	55	023	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
24	O15Y1	SAFETY PIN BOW SHACKLE	CROSBY	85	024	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
25	J23-05	SAFETY PIN BOW SHACKLE	CROSBY	85	025	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE
26	J66-26	SAFETY PIN DEE SHACKLE	DY	85	026	12.01.2023	11.07.2023	FIT FOR USE

PROOFLOAD SERVICES LTD  
Plot 240, 1st Floor, Road,  
Nairobi, Kenya  
12/01/23





**PROOFLOAD (Services) Limited** RC.433639

Office: Plot 23c Gbei Road, Nkpolu-Rumuigbo, Port Harcourt.  
Tel: +2348033100923, +2348033090238. [info@proofloadng.com](http://info@proofloadng.com)

**REPORT OF THOROUGH EXAMINATION OF LIFTING EQUIPMENT**

**CERTIFICATE No: PSL/SI/WAV/WW/J23/JAN.23/003**

**Client** : WEST AFRICAN VENTURES.  
**Address OF Client/Location DESCRIPTION** : West African Ventures. FOT Onne Port. Oil & Gas Free Zone, Onne Rivers State Nigeria/JASCON 23 (UPPER DRUM).  
**DESCRIPTION** : ONE PART WIRE ROPE FITTED WITH PLAIN BOTH ENDS (MAIN TOW WIRE)  
**MANUFACTURER** : EUROCABLE N.V  
**ID NO** : CSO-14309  
**Nominal Rope Diameter** : 52 MM  
**Length** : 1250 MTRS  
**Actual Breaking Load** : 1847.2kN  
**LAY** : RH/OL  
**Tensile Strength** : 1960 N/mm<sup>2</sup>  
**CONSTRUCTION** : 6 X 36 WS + IWRC

INSPECTION DATE: 12.01.2023			NEXT DUE DATE: 11.07.2023
GENERAL CONDITION OF	GOOD	BAD	REMARKS / RECOMMENDATIONS
Core	YES		
Entire length	YES		
Markings	YES		
Wire Termination (Socket)	YES		
Soft Eye			N/A
Thimble Eye			N/A
Diameter	YES		

I hereby declare on behalf of PROOFLOAD (Services) Limited that the above equipment has been inspected in accordance with **BS EN 13414/1-4:2003** and is therefore **certified fit for service** as at the time of inspection.

Name of Inspector: OSAYAMWEN, SOLOMON

Signature and Company Official Stamp:

Date of Issue: 12.01.2023

*PROOFLOAD SERVICES LTD.*  
 Plot 23c Gbei Road,  
 Nkpolu-Rumuigbo,  
 Port Harcourt






**PROOFLOAD (Services) Limited** RC. 433639

Office: Plot 23c Gbei Road, Nkpolu-Rumuigbo, Port Harcourt.  
Tel: +2348033100923, +2348033090238, info@proofloadng.com

**REPORT OF THOROUGH EXAMINATION OF LIFTING EQUIPMENT**

**CERTIFICATE No: PSL/SI/WAV/PW/J23/JAN.23/001**

**Client** : WEST AFRICAN VENTURES.  
**Address OF Client/Location DESCRIPTION** : West African Ventures. FOT Onne Port. Oil & Gas Free Zone, Onne Rivers State Nigeria/ONBOARD JASCON 23.  
**Serial No** : 45346B1  
**Nominal Rope Diameter** : 42 MM  
**Length** : 30 MTRS  
**SWL** : 22.6 TONS

INSPECTION DATE: 12.01.2023			NEXT DUE DATE: 11.07.2023
GENERAL CONDITION OF	GOOD	BAD	REMARKS / RECOMMENDATIONS
Core	YES		
Entire length	YES		
Markings	YES		
Wire Termination (Ferrule)	YES		
Soft Eye	YES		
Thimble Eye	YES		
Diameter	YES		

I hereby declare on behalf of PROOFLOAD (Services) Limited that the above equipment has been inspected in accordance with **BS EN 13414/1-4:2003** and is therefore **certified fit for service** as at the time of inspection.

Name of Inspector: OSAYAMWEN, SOLOMON

Signature and Company Official Stamp:

Date of Issue: 12.01.2023

PROOFLOAD SERVICES LTD  
 Plot 23c Gbei Road  
 Nkpolu-Rumuigbo  
 Port Harcourt





**PROOFLOAD (Services) Limited** RC. 433639

Office: Plot 23c Gbei Road, Nkpolu-Rumuigbo, Port Harcourt.  
Tel: +2348033100923, +2348033090238, info@proofloadng.com

**REPORT OF THOROUGH EXAMINATION OF LIFTING EQUIPMENT**

**CERTIFICATE No: PSL/SI/WAV/PW/J23/JAN.23/002**

Client : WEST AFRICAN VENTURES.  
 Address OF : West African Ventures. FOT Onne Port. Oil & Gas Free  
 Client/Location : Zone, Onne Rivers State Nigeria/ONBOARD JASCON 23.  
 DESCRIPTION : ONE PART PENNANT WIRE FITTED WITH THIMBLE EYE BOTH ENDS.  
 Serial No : KIM 49034  
 Nominal Rope  
 Diameter : 42 MM  
 Length : 30 MTRS  
 SWL : 25 TONS

INSPECTION DATE: 12.01.2023		NEXT DUE DATE: 11.07.2023	
GENERAL CONDITION OF	GOOD	BAD	REMARKS / RECOMMENDATIONS
Core	YES		
Entire length	YES		
Markings	YES		
Wire Termination (Ferrule)	YES		
Soft Eye			N/A
Thimble Eye	YES		
Diameter	YES		

I hereby declare on behalf of PROOFLOAD (Services) Limited that the above equipment has been inspected in accordance with **BS EN 13414/1-4:2003** and is therefore **certified fit for service** as at the time of inspection.

Name of Inspector: OSAYAMWEN, SOLOMON

Signature and Company Official Stamp:

Date of Issue: 12.01.2023

PROOFLOAD SERVICES LTD  
 Plot 23c Gbei Road  
 Nkpolu-Rumuigbo  
 Port Harcourt






# PROOFLOAD (Services) Limited RC. 433639

Office: Plot 23c Gbei Road, Nkpolu-Rumuigbo, Port Harcourt.

Tel: +2348033100923, +2348033090238, [info@proofloading.com](mailto:info@proofloading.com)

## REPORT OF THOROUGH EXAMINATION OF LIFTING EQUIPMENT

CERTIFICATE No: PSL/SI/WAV/PW/J23/JAN.23/003

**Client** : WEST AFRICAN VENTURES.  
**Address OF Client/Location** : West African Ventures. FOT Onne Port. Oil & Gas Free Zone, Onne Rivers State Nigeria/ONBOARD JASCON 23.  
**DESCRIPTION** : ONE PART PENNANT WIRE FITTED WITH THIMBLE EYE BOTH ENDS.  
**Serial No** : J23-01  
**Nominal Rope Diameter** : 52 MM  
**Length** : 25 MTRS  
**SWL** : 34.8 TONS

INSPECTION DATE: 12.01.2023			NEXT DUE DATE: 11.07.2023
GENERAL CONDITION OF	GOOD	BAD	REMARKS / RECOMMENDATIONS
Core	YES		
Entire length	YES		
Markings	YES		
Wire Termination (Ferrule)	YES		
Soft Eye			N/A
Thimble Eye	YES		
Diameter	YES		

I hereby declare on behalf of PROOFLOAD (Services) Limited that the above equipment has been inspected in accordance with **BS EN 13414/1-4:2003** and is therefore **certified fit for service** as at the time of inspection.

Name of Inspector: OSAYAMWEN, SOLOMON

Signature and Company Official Stamp:

Date of Issue: 12.01.2023

PROOFLOAD (SERVICES) LIMITED  
 Plot 23c Gbei Road,  
 Nkpolu-Rumuigbo,  
 Port Harcourt





DATE: 12 / 09 / 2022  
 TIME: 09.00 LT

WORKSITE: MAIN DECK

**1. Description of the work to be undertaken**

CONNECT TOW GEAR TO JACK UP RIG PENNANT BRIDLE

**2. Documents completed or reviewed**

Task Risk Assessment NUMBER J69-22-D-TRA-17-2022  
 Lift Plan NUMBER N/A  
 Working at Height NUMBER N/A

**3. Comments and discussion points**

1 <input type="checkbox"/> GOOD COMMUNICATION	6 <input type="checkbox"/> SLIP, TRIP AND FALL
2 <input type="checkbox"/> CORRECT TOOLS	7 <input type="checkbox"/>
3 <input type="checkbox"/> CORRECT PPE	8 <input type="checkbox"/>
4 <input type="checkbox"/> SNAP BACK ZONE	9 <input type="checkbox"/>
5 <input type="checkbox"/> STOP WORK AUTHORITY	10 <input type="checkbox"/>

**4. Checklist**

<input checked="" type="checkbox"/> 4.1 Procedures to be followed	<input checked="" type="checkbox"/> 4.9 Contingency plans	<input checked="" type="checkbox"/> 4.17 Location of safety equipment
<input checked="" type="checkbox"/> 4.2 Permit to work	<input checked="" type="checkbox"/> 4.10 Crane / lifting requirements	<input type="checkbox"/> 4.18 Isolations required
<input checked="" type="checkbox"/> 4.3 Individual responsibilities	<input checked="" type="checkbox"/> 4.11 Confined space requirements	<input type="checkbox"/> 4.19 Waste management
<input checked="" type="checkbox"/> 4.4 Access	<input checked="" type="checkbox"/> 4.12 Manual handling	<input checked="" type="checkbox"/> 4.20 Environmental conditions
<input checked="" type="checkbox"/> 4.5 Correct tools	<input checked="" type="checkbox"/> 4.13 Conflicting activities	<input type="checkbox"/> 4.21 Hazardous substances
<input checked="" type="checkbox"/> 4.6 Communications	<input checked="" type="checkbox"/> 4.14 Potential hazards	<input checked="" type="checkbox"/> 4.22 Testing / monitoring
<input checked="" type="checkbox"/> 4.7 Correct PPE	<input checked="" type="checkbox"/> 4.15 Environmental risks	<input checked="" type="checkbox"/> 4.23 Work equipment
<input checked="" type="checkbox"/> 4.8 Weather Forecast	<input checked="" type="checkbox"/> 4.16 Materials	<input type="checkbox"/> 4.24 Other (specify):

Name	Signature	Name	Signature
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

## TRA Signature Sheet

1. TRA No: J69-TRA-D-017

2. Date: 28/09/2022

**3. Task Description**

RIG Move Operation OF RIG TRIDENT XIV from INIM West to UBIT Field

**4. Task Risk Analysis Team**

Name	Signature	Name	Signature
Iwan		Enoch Kelechi	
Eguye Onajite		Egoh Amonena Emmanuel	
Talick Uche Ekpuk		Nwankwo Martins Nwaeze	
Olugbodi Oluwasegun Emmanuel		Yoki Jhon Ebimene	
Dokubo Awo-Ere		Omatsola Kingsley Oritsebemigho	

**NOTE: The following section only requires to be completed if there are any changes / remarks to the generic TRA.**

**5. TRA Modification Remarks:**

NIL

**6. Acceptance by Person in Charge of Work Team:**

Print Name:

Signature:

Date:

**7. Approval by Area Authority:**

Print Name:

Signature:

Date:

8. Task: RIG Move Operation	9. Department / Area: Deck / Main Deck	10. Location / Vessel INIM West	11. TRA No: J46-TRA-D-017
			12. Project: Mobile Exxon

13. STEP NO	14. JOB STEP List the steps required to perform the task in the sequence they are carried out.	15. JOB STEP HAZARD Against each step list the potential hazards that could cause injury/damage when the task is performed.	LIKELIHOOD OF TASK HAZARD(S) OCCURRING	SEVERITY OF HAZARD(S) OCCURRING	16. INITIAL RISK RATING	17. JOB STEP CONTROL. MITIGATION / RISK REDUCING MEASURES (ALARP) For each hazard identified list the control measures required to eliminate or minimise the risk of injury or damage.	18. RESPONSIBILITY Nominate the person who will be required to action the control measures.	REVISED LIKELIHOOD OF TASK HAZARD(S) OCCURRING	REVISED SEVERITY OF HAZARD(S) OCCURRING	19. REVISED RISK RATING
1.	Inspection of all Towing Gears	Faulty / defective equipment; Uncertified Equipment; Incorrect equipment for task in hand; Crew unaware of correct operating of equipment.	C	3	3C	All equipment thoroughly checked for cracks, parted wire strands, defective shackle points, etc. prior to use; All gear required for the task made available with sufficient spares for the length of the operation; All gear checked against original certification. Crew all competent in the use of all equipment. Any defective gear to be taken out of service and replaced with other equipment.	Master; Chief Officer; Bosun; Deck Crew. Rigging Crew	B	3	3B
2.	Preparation of Main deck of Jascon XX for carrying out Rig move operations. <b>Determine the vessel stability and its water tight integrity.</b>	Personnel Injury; Slip, trip & falls; Damage or faulty equipment; Conflicting activities; Restricted access; Snap back zones; Defective equipment; Pinch Points; Parting of wire/ropes; <b>Damage or lost of the vessel and crew.</b>	C	3	3C	Discuss arranged towing plan between bridge and deck, to be recorded on tool box talk form. All capstans, other mechanical equipment tested prior to use and maintained as per the vessel's PMS. Only competent persons to operate equipment. All items of loose lifting gear shackles, wires etc. inspected prior to use and all original certificates available for all equipment. Any defective gears to be colour coded red and discarded.	Master; Chief Officer; Bosun; Deck Crew.	B	3	3B

## Task Risk Assessment Form (TRA)

SBMS-WAV-HSE-FRM-009

13. STEP NO	14. JOB STEP List the steps required to perform the task in the sequence they are carried out.	15. JOB STEP HAZARD Against each step list the potential hazards that could cause injury/damage when the task is performed.	LIKELIHOOD OF TASK HAZARD(S) OCCURRING	SEVERITY OF HAZARD(S) OCCURRING	16. INITIAL RISK RATING	17. JOB STEP CONTROL. MITIGATION / RISK REDUCING MEASURES (ALARP) For each hazard identified list the control measures required to eliminate or minimise the risk of injury or damage.	18. RESPONSIBILITY Nominate the person who will be required to action the control measures.	REVISED LIKELIHOOD OF TASK HAZARD(S) OCCURRING	REVISED SEVERITY OF HAZARD(S) OCCURRING	19. REVISED RISK RATING
						<p>All crew aware of snap back zones and made as a discussion point at TBT, no one to stand near any tensioned equipment. <b>To ensure that stability of the vessel is good. Water tight doors and Hatches are properly lock integrity determine.</b></p> <p>Only required number of personnel on deck; Good communications between captains, winch &amp; Shark Jaws operators at all times. All movements to have clearance from the bridge prior to taking place. Full PPE to be worn by deck crews.</p>				
3.	Weather conditions	<p>Too much wind, current, sea state. Poor visibility. Assisting Tugs requiring too much power settings to carry out task; Squalls.</p>	B	3	3B	<p>Long range weather forecast to be known prior to commencing operations; Both Masters and RIG Master to discuss and ensure that window is adequate to carry out operations, including some time for contingency if operations runs over estimated time. Constant checks to be made on conditions and operations suspended if vessel needs to operate over safe power to hold station. Checks to be made on squalls and certain stages to be suspended until conditions are favourable. All personnel to use the <b>Stop Work Authority To ensure that stability of the vessel is good. Water tight doors and hatches are properly lock integrity is</b></p>	<p>Master; Chief Officer; Person in Charge of Deck.</p>	A	3	3A

## Task Risk Assessment Form (TRA)

SBMS-WAV-HSE-FRM-009

13. STEP NO	14. JOB STEP	15. JOB STEP HAZARD	LIKELIHOOD OF TASK HAZARD(S) OCCURRING	SEVERITY OF HAZARD(S) OCCURRING	16. INITIAL RISK RATING	17. JOB STEP CONTROL. MITIGATION / RISK REDUCING MEASURES (ALARP)	18. RESPONSIBILITY	REVISED LIKELIHOOD OF TASK HAZARD(S) OCCURRING	REVISED SEVERITY OF HAZARD(S) OCCURRING	19. REVISED RISK RATING
	List the steps required to perform the task in the sequence they are carried out.	Against each step list the potential hazards that could cause injury/damage when the task is performed.				For each hazard identified list the control measures required to eliminate or minimise the risk of injury or damage.	Nominate the person who will be required to action the control measures.			
						<b>determined</b> if situation is deemed unsafe to continue current operations. Master to liaise with other vessels involved in operation to ensure that all can safely carry out proposed operations.				
4.	Moving Jascon XX into position to retrieve tow bridle from RIG TRIDENT XIV.	Equipment Failure. Poor Communication between Jascon XX, pilot and RIG Master. Adverse Sea Condition. Poor manoeuvring of the Vessel. Colliding with the Barge.	C	3	3C	Use only Experienced Personnel. Ensure good communication between Jascon XX, pilot and Rig Master Ensure Close Monitoring of the Equipment & Machineries. Wear relevant PPEs To ensure that stability of the vessel is good. And water tight doors and Hatches are properly lock integrity determine.	Vessel Master; Rig Master; All Personnel.	B	3	3B
5.	Jascon XX receiving tow bridle from the RIG to be Towed.	Failure of equipment / Parting of Ropes / lines. Poor Communication Between the RIG & the Deck. Fouling of the Propeller. Man overboard. Towing Wire. Poor Communication between the, Jascon XX, pilot and RIG Master	B	2	2B	Proper body positioning. Ensure effective communication with all Parties involved. Competent Personnel. Close monitoring of Equipment / Machineries; ensure that all equipment is being used within limits. Only required number of personnel on deck; Permission obtained from bridge prior to going on deck. Wear relevant PPEs.	Captain C/Mate Engine Room Dept. Bosun A/Bs Riggers	B	2	2B
6.	Connection of the towing bridle to Jascon XX.	Failure of equipment; Loss of propulsion; Snap back zones; Equipment under tension; Loss of vessels position;	C	3	3C	All equipment checked prior to use and all certified with original certificates available;	Master; C/Mate Bosun; Deck Crew.	B	3	3B

## Task Risk Assessment Form (TRA)

SBMS-WAV-HSE-FRM-009

13. STEP NO	14. JOB STEP List the steps required to perform the task in the sequence they are carried out.	15. JOB STEP HAZARD Against each step list the potential hazards that could cause injury/damage when the task is performed.	LIKELIHOOD OF TASK HAZARD(S) OCCURRING	SEVERITY OF HAZARD(S) OCCURRING	16. INITIAL RISK RATING	17. JOB STEP CONTROL. MITIGATION / RISK REDUCING MEASURES (ALARP) For each hazard identified list the control measures required to eliminate or minimise the risk of injury or damage.	18. RESPONSIBILITY Nominate the person who will be required to action the control measures.	REVISED LIKELIHOOD OF TASK HAZARD(S) OCCURRING	REVISED SEVERITY OF HAZARD(S) OCCURRING	19. REVISED RISK RATING
		Poor communications.				No one on deck whilst gear is under tension, permission from the Master needed prior to going near back deck; All personnel familiar with snap back zones; No personnel to stand aft of the pins during connection; Constant communication between bridge and deck required, if it's seen that vessel is losing position for any reason, PA to be used and back deck to be cleared until such time the Master is happy that he has regained full control / position of the vessel; Only required amount of personnel to be involved in this process. Competent deck crew at all times.				
7.	Required adjustments by Rig Master	Equipment Failure. Poor Communication between Jascon XX, pilot and Rig Master. Parting of the Pennant/ Towing Wire. Failure to use Stretcher. Adverse Sea Condition. Poor manoeuvring of the Vessel.	C	3	3C	Use only Experienced Personnel Ensure good communication between Jascon XX, pilot and Rig Master. Ensure Close Monitoring of the Equipment & Machineries Wear Relevant PPEs; To ensure that stability of the vessel is good. And water tight doors and Hatches are properly lock integrity determine.	Vessel Master; Rig Master; All Personnel.	B	3	3B
8.	Commence Rig move operation.	Equipment Failure Poor Communication b/w, Jascon XX, and Rig Master. Parting of the Pennant/ Towing Wire	D	3	3D	Use only Experienced Personnel. Ensure good communication between Jascon XX, pilot and Rig Master. Ensure Close Monitoring of the Equipment & Machineries.	Vessel Master; Rig Master; All Personnel.	B	3	3A

## Task Risk Assessment Form (TRA)

SBMS-WAV-HSE-FRM-009

13. STEP NO	14. JOB STEP List the steps required to perform the task in the sequence they are carried out.	15. JOB STEP HAZARD Against each step list the potential hazards that could cause injury/damage when the task is performed.	LIKELIHOOD OF TASK HAZARD(S) OCCURRING	SEVERITY OF HAZARD(S) OCCURRING	16. INITIAL RISK RATING	17. JOB STEP CONTROL. MITIGATION / RISK REDUCING MEASURES (ALARP) For each hazard identified list the control measures required to eliminate or minimise the risk of injury or damage.	18. RESPONSIBILITY Nominate the person who will be required to action the control measures.	REVISED LIKELIHOOD OF TASK HAZARD(S) OCCURRING	REVISED SEVERITY OF HAZARD(S) OCCURRING	19. REVISED RISK RATING
		Adverse Sea Condition. Poor manoeuvring ability. Snap back zones;				Wear Relevant PPEs. All personnel familiar with snap back zones; announcement should be made over the PA system, and the bow area should be barricaded.				
9.	Positioning Rig on arrival to Ubit location	Colliding with other vessels. Equipment Failure. Poor Communication between the Jascon XX, Rig Master and assisting tugs. Parting of the Pennant/ Towing Wire. Running aground.	C	3	3C	Use only Experienced Personnel. Ensure good communication between Jascon XX, Rig Master and assisting tugs. Ensure Close Monitoring of the Equipment & Machineries. Wear Relevant PPEs.	Vessel Master; Rig Master; All Personnel.	B	3	3B
10.	Disconnection of towing bridle from RIG TRIDENT XIV	Failure of equipment; Loss of propulsion; Snap back zones; Equipment under tension; Loss of vessels position; Poor communications.	C	3	3C	All equipment checked prior to use and all certified with original certificates available; No one on deck whilst gear is under tension, permission from the Master needed prior to going near back deck; All personnel familiar with snap back zones; No personnel to stand aft of the pins during disconnection. Constant communication between bridge and deck required, if it seen that vessel is losing position for any reason, PA to be used and back deck to be cleared until such time the Master is happy that he has regained full control / position of the vessel; Only required amount of personnel to be involved in this process. Competent deck crew at all times.	Master; Chief Officer; Bosun; Deck Crew.	B	3	3B

13. STEP NO	14. JOB STEP List the steps required to perform the task in the sequence they are carried out.	15. JOB STEP HAZARD Against each step list the potential hazards that could cause injury/damage when the task is performed.	LIKELIHOOD OF TASK HAZARD(S) OCCURRING	SEVERITY OF HAZARD(S) OCCURRING	16. INITIAL RISK RATING	17. JOB STEP CONTROL. MITIGATION / RISK REDUCING MEASURES (ALARP) For each hazard identified list the control measures required to eliminate or minimise the risk of injury or damage.	18. RESPONSIBILITY Nominate the person who will be required to action the control measures.	REVISED LIKELIHOOD OF TASK HAZARD(S) OCCURRING	REVISED SEVERITY OF HAZARD(S) OCCURRING	19. REVISED RISK RATING
								A	2	2A
11.	Retrieving and securing Tow bridle to bow of the Barge, and demobilising of equipment.	Equipment Failure. Fall Overboard. Slippery Deck. Pinch Points.	B	2	2B	Ensure Proper Rigging Wear Relevant PPEs Practice Good House Keeping Stow Away tow bridle and working equipment.	Master Rigging Crew.	A	2	2A

Hazard Severity (S)	Likelihood Of Occurrence (L)				
	Very Low (A)	Low (B)	Medium (C)	High (D)	Very High (E)
Negligible (1)	1A	1B	1C	1D	1E
Moderate (2)	2A	2B	2C	2D	2E
Serious (3)	3A	3B	3C	3D	3E
Major (4)	4A	4B	4C	4D	4E
Catastrophic (5)	5A	5B	5C	5D	5E

## Task Risk Assessment Form (TRA)

SBMS-WAV-HSE-FRM-009

<b>20. Type of Permit To Work (If Applicable):</b> (please indicate by ticking box)				<b>Permit No.: 0239</b>					
Hot Work (specify below if applicable)	<input type="checkbox"/>	Cold Work	<input checked="" type="checkbox"/>	Confined Space Entry	<input type="checkbox"/>	Handling Dangerous Goods Or Chemicals	<input type="checkbox"/>	Work On Critical Equipment	<input type="checkbox"/>
Welding	<input type="checkbox"/>	Working Over The Side	<input type="checkbox"/>	Gas Test Required	<input type="checkbox"/>	Heavy Or Unusual Lifts	<input checked="" type="checkbox"/>	Working In / Around Radars (Radiation)	<input type="checkbox"/>
Burning Or Cutting	<input type="checkbox"/>	Working At Height	<input type="checkbox"/>	Electrical / Mechanical Isolation	<input type="checkbox"/>	Personnel Transfer By Basket	<input type="checkbox"/>	Pressure Testing	<input type="checkbox"/>
Other – Please Specify	<input type="checkbox"/>								
<b>21. Safety Requirements:</b> (please indicate by ticking box)									
Safety Glasses / Goggles	<input checked="" type="checkbox"/>	Dust Masks	<input type="checkbox"/>	Barriers/Signs	<input checked="" type="checkbox"/>	Height Safety	<input type="checkbox"/>	Emergency Response / Standby Man	<input type="checkbox"/>
Face-shield	<input type="checkbox"/>	Safety Harness	<input type="checkbox"/>	Fire Blankets / Spark Containment / Flame Shield	<input type="checkbox"/>	Electrical Safety	<input type="checkbox"/>	Equipment Condition	<input checked="" type="checkbox"/>
Respirator	<input type="checkbox"/>	Gloves	<input checked="" type="checkbox"/>	Extinguishers	<input type="checkbox"/>	Material Safety Data Sheets	<input type="checkbox"/>	Specific PPE Training Induction	<input type="checkbox"/>
Boilersuit	<input checked="" type="checkbox"/>	Chemical Apron	<input type="checkbox"/>	Safety Footwear	<input checked="" type="checkbox"/>	Hearing Protection	<input type="checkbox"/>	Other (Specify Below)	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Details of Extra Safety Requirements:</b> <b>All Lifting tools and tackles used must be colour coded with the current colour code</b> <b>Crew working at or near open stern area of the vessel to be wearing work vests.</b>									
<b>22. Environmental Requirements:</b> (is there a possibility of the following - indicate by ticking box)									
Air Pollution (dust, fumes, vapour, gas)	<input type="checkbox"/>	Noise Pollution	<input type="checkbox"/>	Hazardous Materials (oils, chemicals)	<input type="checkbox"/>	Water Pollution	<input type="checkbox"/>	Other (Specify):	<input type="checkbox"/>
<b>NOTE 1:</b> Copy to be attached to PTW. <b>NOTE 2:</b> This checklist is a guide only and does not seek to identify all potential hazards.									
<b>23. Acceptance by Person In Charge of the Work Team (PICWT) (Sign):</b> Enoch Kelechi							<b>Date:</b> 28/09/2022		
<b>24. Approved by Area Authority (Sign):</b> Iwan							<b>Date:</b> 28/09/2022		

# SHIPS PARTICULAR JASCON-69

- ◆ Vessel Name: Jascon 69
- ◆ Type of Vessel: 70m PSV
- ◆ Call Sign: 5NZX7
- ◆ IMO No: 9742845
- ◆ Hull No: GS12147
- ◆ Official No: SR 2501
- ◆ MMSI No: 657132200
- ◆ INM No: 465713220 - 465713221
- ◆ Mail: master.jascon69@gtmailplus.com
- ◆ Sat-Phone: +870 773 168 369 Mobile / GSM: +234 7059 245 088
- ◆ Classification: ABS ✕A1,AH,FFV (1) Offshore Support Vessel, SPS, Supply-HNLS,TOW, ✕AMS, ✕DPS-2
- ◆ Flag: Nigeria
- ◆ Port of Registry: Lagos
- ◆ Builder Completion: Guangxin Shipyard Guangzhou – China – 2015.
- ◆ Owner: Sienna Overseas LTD. (IMO.5875607) Road Town. Tortola – B.V.I.
- ◆ Operating Company: West African Ventures LTD. (IMO.5690879). 11 Oba Adeyinka Oyekan Avenue (Former 2<sup>nd</sup> Avenue)|Ikoyi, Lagos |Nigeria..
- ◆ Length Overall: 70.10 M
- ◆ Length Waterline: 67.81 M
- ◆ Breadth (Mould): 15.80 M
- ◆ Depth (Mould): 6.50 M
- ◆ Design Max. Draft: 5.20 M
- ◆ Air Draft Max.: 26.5 M
- ◆ Free Deck Space: 480 M2. (Deck Load: 7.T/M2) 750.T. Main Deck Cargo Area Only.
- ◆ Gross Tonnage: 2243 MT
- ◆ Net Tonnage: 748 MT
- ◆ DWT: 2062 MT
- ◆ Accommodation: Total: 34 Persons (14.crew + 20.special personnel )
- ◆ Speed: 12.5 Knots
- ◆ Bollard Pull: ~66.61 Metric Tonnes. M/Es @ 100% Load
- ◆ Main Propulsion Engine: 2x2575 BHP.CAT 3516C,@1600RPM, by Caterpillar
- ◆ FiFi Pump: x2, PTO Pump@1725 Cubic Meter/Hour, by FSS
- ◆ Fuel Oil Tank: 590.00 Cubic Meter
- ◆ Fresh Water Tank: 450 Cubic Meter
- ◆ Drill Water / WB Tank: 850 Cubic Meter
- ◆ Mud/Brine Water Tank: 520 Cubic Meter
- ◆ Cement Bulk Tank: 212.5 Cubic Meter

# JASCON 68/69

## 5150 HP AH Platform Supply Vessels



### SPECIFICATIONS

#### GENERAL

- **Classification** ABS ✕ A1 (E) Offshore Support Vessel (SUPPLY, FFV1, AH, TOW) ✕ AMS, DPS-2, SPS
- **Flag** St. Vincent & The Grenadines
- **Port of Registry** Kingstown
- U

#### DIMENSIONS

- **Length (overall)** 70.10 m
- **Breadth (moulded)** 15.80 m
- **Depth (moulded)** 6.50 m
- **Draft (moulded)** 5.20 m

#### TONNAGE

- **Gross tonnage** 2090 t
- **Loading capacity** 7 t / m<sup>2</sup>

#### MACHINERY

- **Main engines** 2 x 2575 HP
- **Propulsion system** controllable pitch propeller

- **Generating sets** 3 x 550 kW diesel driven
- **Shaft generator** 2 x 1000 kW main engine driven

#### THRUSTER

- **Bow thrusters** 2 x 10 t electric driven
- **Stern thruster** 1 x 10 t electric driven

#### PERFORMANCE

- **Speed** 12.5 knots
- **Bollard pull** 65 t approx. with main engine at 100% MCR

#### DECK EQUIPMENT

- **Anchor Handling / Towing winch** 1 x 150 t line pull, brake holding 200 t
- **Shark jaw & towing pins** 200 t hydraulic operated type
- **Tuggers** 2 x 10 t @ 15 m / min
- **Capstan** 2 x 5 t @ 15 m / min
- **Deck crane** 3 t SWL @ 9 m

#### DYNAMIC POSITIONING SYSTEM

DPS-2 Class

#### TANK CAPACITIES

- **Fuel oil** 590 m<sup>3</sup>
- **Fresh water** 450 m<sup>3</sup>
- **Drill water / water ballast** 850 m<sup>3</sup>
- **Foam** 13 m<sup>3</sup>
- **Detergent** 13 m<sup>3</sup>
- **Mud** 520 m<sup>3</sup>
- **Cement tanks** 5 x 42.5 m<sup>3</sup>

#### DISCHARGE RATES

- **Fuel oil cargo pump** 1 x 150 m<sup>3</sup> / hr @ 75 m head
- **Fresh water cargo pump** 1 x 100 m<sup>3</sup> / hr @ 75 m head
- **Drill water cargo pump** 1 x 100 m<sup>3</sup> / hr @ 75 m head
- **Mud pump** 2 x 70 m<sup>3</sup> / hr @ 75 m head
- **Mud agitator** 8 x electrically operated

#### ACCOMMODATION

42 Persons

#### ADDITIONAL DATA

- **Clear deck area** approx. 480 m<sup>2</sup>

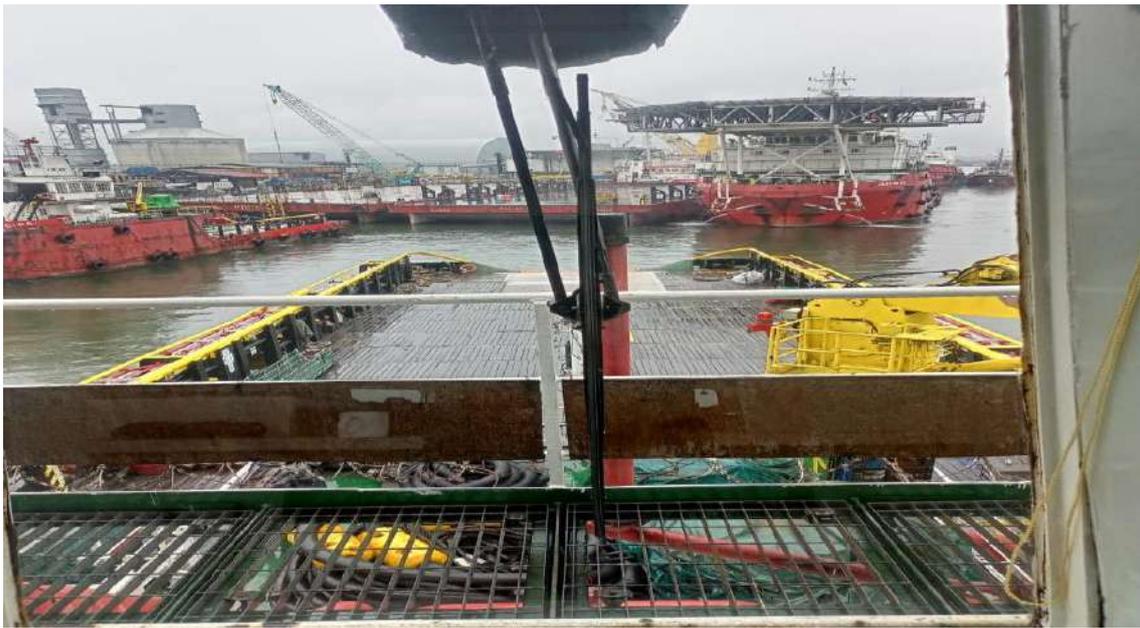




GAMBAR. 1 PENGOPERASIAN DP SYSTEM PADA SAAT BONGKAR MUATAN



GAMBAR.2 CAPTAIN TAKE OVER PADA SAAT OVER TAKING DI ALUR PELAYARAN SEMPIT



GAMBAR. 3 JASCON 69 MANOUVER SANDAR



GAMBAR.4 SELESAI SANDAR



GAMBAR.5 LATIHAN MENURUNKAN FAST RESCUE BOAT (FRC)



GAMBAR.5 TOWING JACK UP RIG OPERATION



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



**PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH**

NAMA : IWAN  
NIS : 02800 / N-1  
Bidang Keahlian : NAUTIKA  
Program Diklat : DIKLAT PELAUT - I

**Mengajukan Sinopsis Makalah Sebagai Berikut**

**A. Judul :**

Optimalisasi pelaksanaan towing untuk meningkatkan pelayanan jack up oleh AH Platform Supply Vessel Jascon 69

**B. Masalah Pokok :**

1. Peralatan yang tidak berfungsi dengan baik
2. Keterlambatan dalam pelaksanaan towing
3. Minimnya pengalaman dan kedisiplinan ABK dalam pelaksanaan pekerjaan towing
4. Koordinasi yang kurang efektif saat pelaksanaan pekerjaan towing
5. Tidak di pahami order yang di terima pihak kapal dari pencharter sehingga terjadi kesalahan Dalam towing operation

**C. Pendekatan Pemecahan Masalah :**

1. Penyediaan suku cadang di atas kapal sesuai dengan kebutuhan
2. Pelaksanaan Planned Maintenance System ( PMS) dengan konsisten
3. Memberikan punishment dan rewards kepada ABK
4. Nahkoda dan perwira selalu mengontrol pekerjaan yang dilakukan oleh ABK

Jakarta, February 2023

Menyetujui :

Pembimbing I

Capt. Bintang Novi. M.Mar. M.M.Tr  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19721105 200212 1 001

Pembimbing II

Drs. Tigor Siagian. M.M  
19570320 198202 1 001

Peserta Diklat Pelaut ( DP-I )

Iwan  
NIS. 02800 / N-1

Ka. Div. Pengembangan Usaha

Capt. Suhartini, S.Si.T., M.M., M.M.Tr.  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19800307 200502 2 002