

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



MAKALAH

**PENERAPAN PROSEDUR KERJA MEMUAT GUNA
KELANCARAN OPERASIONAL DI KAPAL LANDING
CRAFT TOYOOF**

Oleh :

CATUR RIAUNO

NIS. 02852 / N-1

PROGAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT -1

JAKARTA

2023

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



**M A K A L A H
PENERAPAN PROSEDUR KERJA MEMUAT GUNA
KELANCARAN OPERASIONAL DI KAPAL
LANDING CRAFT TOYOOF**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diklat Pelaut - I**

Oleh :

CATUR RIAUNO

NIS. 02852 / N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I

J A K A R T A

2 0 2 3

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



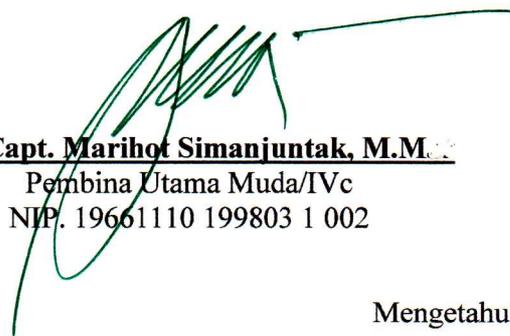
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : CATUR RIAUNO
No. Induk Siswa : 02852/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : PENERAPAN PROSEDUR KERJA MEMUAT
GUNA KELANCARAN OPERASIONAL DI KAPAL
LANDING CRAFT TOYOOF

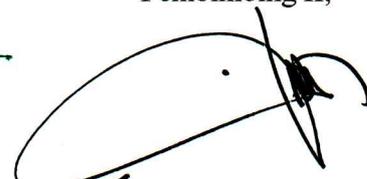
Jakarta, 14 Juni 2023

Pembimbing I,

Pembimbing II,


DR. Capt. Marihot Simanjuntak, M.M.

Pembina Utama Muda/IVc
NIP. 19661110 199803 1 002


Drs. M. Nurdin, S.E,MM

Pembina / IV a
NIP. 19590814 198302 1 001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika


Meilinasari N.H., S.Si.T., M.MTr

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : CATUR RIAUNO
No. Induk Siswa : 02852 / N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : PENERAPAN PROSEDUR KERJA
MEMUAT GUNA KELANCARAN OPERASIONAL
DI ATAS KAPAL LANDING CRAFT TOYOOF

Ketua Penguji

Dr. Capt. Damayanto Purba. M.Mar. M.Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19730919 201012 1 001

Penguji I

Dr. Capt. Marihot Simanjuntak. MM.
Pembina Utama muda (IV/c)
NIP. 19661110 199803 1 002

Penguji II

Derma Watty Sihombing., SE., MM.
Penata (III/c)
NIP. 19840316 201012 2 002

Mengetahui:
Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari N.H., S.SiT., M.Mtr
Penata TK. I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karunia yang telah dilimpahkan sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini dengan berjudul : “PENERAPAN PROSEDUR KERJA MEMUAT GUNA KELANCARAN OPERASIONAL DI KAPAL *LANDING CRAFT* TOYOOF”

Sebagai persyaratan untuk memenuhi Kurikulum Program Upgrading ANT-I yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Penulis menyadari akan keterbatasan waktu dan kemampuan di dalam penyusunan kertas makalah ini, sehingga masih banyak kekurangan dan hasilnya belum sempurna. Oleh karena itu penulis membukakan diri untuk menerima kritik dan saran-saran yang bersifat positif guna perbaikan makalah ini.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu, sehingga makalah ini dapat terwujud terutama kepada yang terhormat :

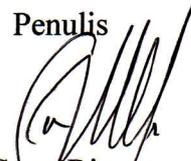
1. H. Ahmad Wahid, S.T., M.T., M.Mar.E, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Ibu Meilinasari N H., S.SiT., M.MTr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Capt. Suhartini, S.SiT., M.M., M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.
4. Dr. Capt. Marihot Simanjuntak M.Mar, selaku Pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. Yth. Bapak M. Nurdin SE. MM. selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah.
6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.
7. Seluruh rekan-rekan Perwira Siswa ANT-I angkatan LXVI dan semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu.
8. Keluarga besar, istri dan anak-anak saya yang telah memberikan motivasi selama penyusunan makalah.

9. Seluruh rekan-rekan Perwira Siswa ANT-I angkatan LXVI dan semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu.
10. Keluarga besar, istri dan anak-anak saya yang telah memberikan motivasi selama penyusunan makalah.

Akhir kata, semoga makalah ini dapat membawa manfaat bagi penulis dan para pembaca yang berkenan membacanya.

Jakarta, 14 Juni 2023

Penulis



Catur Riauno

NIS. 02852/N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
BAB I PENDAHULUAN	
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI	3
C. BATASAN MASALAH.....	3
D. RUMUSAN MASALAH.....	3
E. TUJUAN PENULISAN.....	4
F. MANFAAT PENULISAN.....	4
G. SISTEMATIKA PENULISAN.....	5
BAB II LANDASAN TEORI	
A. TINJAUAN PUSTAKA	7
B. KERANGKA PEMIKIRAN.....	26
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. DESKRIPSI DATA	27
B. ANALISIS DATA	30
C. PEMECAHAN MASALAH.....	33
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. KESIMPULAN	43
B. SARAN	43
DAFTAR PUSTAKA	45
LAMPIRAN	

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan sarana/alat/kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari, dan transportasi bisa digunakan melalui, transportasi darat, laut, sungai dan udara.

LCT (*landing craft tank*) adalah salah satu jenis kapal yang berfungsi untuk angkutan di laut dan perairan yang dangkal. *Landing Cratf Tank (LCT)* biasanya digunakan untuk pengiriman antar pulau atau antar lokasi dengan jenis muatan (*cargo*) berupa barang berukuran besar dan alat berat. Penggunaan *Landing Cratf Tank (LCT)* untuk mengangkut barang ke daerah-daerah pertambangan, terutama yang terletak di pulau atau daerah terpencil akan lebih efisien daripada menggunakan kapal tongkang. Hal ini disebabkan karena *Landing Cratf Tank (LCT)* tidak memerlukan pelabuhan yang besar untuk mendaratkan barang yang diangkutnya karena *Landing Cratf Tank (LCT)* dapat melakukan bongkar muat hampir di area mana saja.

Kapal-kapal ini beroperasi di perairan dan jalur sungai Indonesia sebagai kapal-kapal komersial mengangkut berbagai muatan atau jenis barang yang berukuran besar dan berbobot besar (misalnya *dump truck, dozer, escavator*, alat konstruksi, *steel structure, boiler*, mesin turbin, *rig equipment, transformer*, material project, dan lain-lain) ke berbagai penjuru Indonesia, terutama ke daerah pertambangan atau lokasi proyek yang berada di pulau atau pantai dan jalur sungai.

Jenis *Landing Cratf Tank (LCT)* biasa juga digunakan sebagai sarana kapal *ferry* untuk jalur penyebrangan antar pulau di Indonesia. Fungsi lainnya dari

Landing Cratf Tank (LCT) adalah sebagai sarana angkut bahan cairan untuk *supply* kebutuhan air bersih dan bahan bakar minyak di lokasi proyek pertambangan atau untuk distribusi ke berbagai wilayah terpencil di Indonesia. Tiga dari fitur utama dalam struktur sebuah *Landing Cratf Tank (LCT)* adalah pintu jalan, ruang geladak terbuka dan *draft* rendah. Pintu *ramp* memungkinkan alat berat seperti *mobile crane*, *excavator* dan *dump* truk naik ke *Landing Cratf Tank (LCT)* di tempat pemuatan dan keluar dari *Landing Cratf Tank (LCT)*. Terbukanya ruang dek memungkinkan *Landing Cratf Tank (LCT)* untuk membawa berbagai jenis kargo yang berat dan besar. Fungsi *Landing Cratf Tank (LCT)* yang berfungsi untuk mengangkut *Grid* Pengeboran Minyak atau kapal lain. Rancangan dengan *draft* rendah memungkinkan *Landing Cratf Tank (LCT)* untuk mengirimkan barang ke tempat tujuan yang airnya dangkal sebagaimana dibuktikan di pelabuhan banyak daerah terpencil di Indonesia. *Landing Cratf Tank (LCT)* juga memiliki dek yang luas dan rata sehingga cocok untuk mengangkut tank, prajurit atau bahan logistik.

Prosedur kerja merupakan suatu rangkaian tata kerja yang saling berkaitan sehingga menunjukkan adanya suatu urutan tahap demi tahap yang harus dikerjakan dalam rangka penyelesaian suatu pekerjaan. Untuk menunjang kelancaran pengoperasian kapal, awak kapal wajib menjalankan prosedur kerja yang berlaku terutama di atas *Landing Cratf Tank (LCT)*. Setiap pekerjaan memiliki tata cara atau petunjuk agar berjalan secara terencana dan sistematis dalam suatu sistem kerja.

Sistem kerja adalah rangkaian tata kerja dan prosedur kerja yang membentuk satu kebulatan pola dalam rangka melaksanakan satu pekerjaan. Gabungan dari tata kerja dan prosedur sehingga membentuk suatu pola tertentu dalam menyelesaikan suatu pekerjaan.

Pada tanggal 1 Desember 2022, ketika LCT. TOYOOF akan melakukan bongkar muat di Musafah port Abu Dhabi penulis mengamati ABK yang bertugas dalam mengoperasikan *ramp door* tidak sesuai dengan prosedur. Dalam menurunkan *ramp door* menggunakan *wire* yang digerakkan dengan *winch ramp door*. Akan tetapi pada proses penurunannya, ABK yang bertugas melakukan penurunan *ramp door* dengan tidak seimbang. Dalam artian seimbang disini yaitu sisi kanan dan sisi kiri *ramp door* bergerak turun bersamaan. Jika proses penurunan *ramp door* tidak sesuai dengan prosedur dapat mengakibatkan kerusakan pada *wire ramp door*. Apabila *wire ramp door* rusak atau putus maka proses bongkar muat

akan terhambat bahkan dapat terhenti. Selain itu, jika *ramp door* sudah diturunkan di *ro-ro* Jetty akan tetapi posisinya dalam keadaan miring atau tidak rata dengan permukaan jetty dan proses bongkar muat tetap dilanjutkan, maka akan berpotensi menimbulkan kerusakan pada engsel *ramp door*.

Penulis mengamati, di atas kapal prosedur kerja masih belum sepenuhnya dijalankan. Hal ini dikarenakan beberapa ABK yang bertugas memiliki pengetahuan yang minim mengenai peraturan dan prosedur kerja yang berlaku di kapal *landing craft*. Keterbatasan pengalaman ABK yang bertugas untuk bekerja di kapal jenis ini menjadi salah satu faktor ABK yang bertugas tersebut tidak cakap dalam menjalankan kegiatan kerja di atas kapal. Selain itu kurangnya koordinasi pada saat pelaksanaan kerja di kapal *landing craft* membuat pekerjaan menjadi terhambat. Komunikasi yang efektif sangat dibutuhkan dalam setiap pekerjaan agar tidak terjadi kesalahan dalam menanggapi perintah atau arahan terkait masalah yang menghambat memuat.

Berdasarkan pengalaman penulis pada saat bekerja di atas kapal sebagai Mualim I, maka penulis tertarik untuk membahasnya ke dalam makalah dengan judul :

“PENERAPAN PROSEDUR KERJA MEMUAT GUNA KELANCARAN OPERASIONAL DI KAPAL *LANDING CRAFT* TOYOOF”

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan pembahasan pada latar belakang tersebut di atas, maka penulis mengidentifikasi masalah dalam meningkatkan pelaksanaan prosedur kerja di kapal LCT. TOYOOF, yaitu sebagai berikut :

1. Pelaksanaan Prosedur kerja memuat *roro cargo* di atas kapal belum optimal.
2. Terjadinya *misscommunication* pada saat proses memuat di kapal *landing craft*.
3. Menurunnya kinerja pada Anak Buah Kapal.
4. Kurangnya kemampuan Nakhoda dalam memotivasi ABK yang bertugas untuk mencapai hasil kerja yang maksimal .
5. Pengawasan yang kurang efektif pada kegiatan kerja di atas kapal.

C. BATASAN MASALAH

Mengingat banyaknya masalah yang terjadi di atas kapal selama penulis bekerja sebagai Mualim I pada bulan November 2018 sampai dengan 20 Januari 2023 di area *oil field* Abu Dhabi, maka penulis membatasi pembahasan hanya pada permasalahan :

1. Pelaksanaan prosedur kerja memuat *roro cargo* di atas kapal belum optimal.
2. Terjadinya *misscommunication* pada saat proses memuat di kapal *Landing Craft*.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan batasan masalah tersebut di atas, maka penulis mencari penyebab dengan merumuskan masalah, yaitu sebagai berikut :

1. Apa penyebab pelaksanaan prosedur kerja memuat *roro cargo* di atas kapal belum optimal ?
2. Apa penyebab terjadinya *miscommunication* pada saat proses memuat *roro cargo* di kapal *Landing Craft* ?

E. TUJUAN PENULISAN

Adapun tujuan dari penulisan makalah ini yaitu sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui penyebab pelaksanaan prosedur memuat di atas kapal yang belum optimal.
- b. Untuk mencari penyebab dan pemecahan dari permasalahan *miscommunication* pada saat proses memuat *roro cargo* di kapal *Landing Craft*.

Sehingga dapat mencari solusi yang tepat sebagai pemecahan masalah agar prosedur kerja dan komunikasi pada saat memuat di atas kapal dilaksanakan dengan tepat.

F. MANFAAT PENULISAN

Adapun manfaat dari penulisan makalah ini yaitu sebagai berikut :

1. Manfaat Bagi Dunia Akademis

- a. Sebagai bahan referensi bagi perpustakaan STIP hal-hal yang harus diperhatikan pelaksanaan prosedur kerja di atas *Landing Craft* yang berpengaruh pada kelancaran operasional kapal.
- b. Sebagai sumber pengetahuan bagi pasis diklat STIP mengenai pentingnya kedisiplinan ABK yang bertugas dalam menjalankan prosedur kejadian pengarahan untuk meningkatkan koordinasi di atas kapal.

2. Manfaat Bagi Dunia Praktis

- a. Sebagai sumbang saran bagi Perusahaan agar lebih selektif dalam merekrut ABK yang bertugas yang akan ditempatkan di atas kapal. Penerimaan ABK yang bertugas berdasarkan pendidikan, pengalaman dan terutama yang berkompeten dibidangnya.
- b. Berbagi pengalaman dengan rekan seprofesi terutama yang belum pernah bekerja di kapal *landing craft*. Pengetahuan mengenai hal-hal kendala yang dihadapi pada operasional kapal dan cara untuk mengatasinya.

G. 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 dikaji.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Deskripsi data merupakan data yang diambil dari lapangan berupa spesifikasi kapal dan pekerjaannya, pengamatan pada fakta-fakta yang terjadi di atas kapal sesuai dengan permasalahan yang dibahas. Fakta dan kondisi 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 makalah untuk mencari pemecahan dalam meningkatkan pelaksanaan prosedur kerja di kapal LCT TOYOOF, yaitu sebagai berikut :

1. *Landing Craft Tank*

Landing Craft Tank (LCT) adalah sebuah jenis kapal laut yang pada awalnya dirancang untuk keperluan militer. Setelah mengalami kekalahan besar di Dunkirk, pasukan sekutu menyadari bahwa tidak ada jalan lain untuk memenangkan perang selain mendaratkan mesin-mesin perang mereka di Eropa daratan. Winston Churchill, Perdana Menteri Inggris waktu itu mengusulkan untuk merancang suatu jenis kapal yang bisa mengangkut dan mendaratkan beberapa tank sekaligus di pantai-pantai Eropa. Kemudian dari kejadian itu *Landing Craft Tank* yang disebut Kapal LCT.

Kini Kapal LCT dipergunakan untuk mengangkut cargo, alat-alat berat dan bahan-bahan konstruksi. Dengan LCT, alat-alat dan bahan-bahan itu dapat diangkut hingga ke daerah-daerah terpencil yang sulit dicapai kapal pengangkut biasa. Kapal jenis ini memiliki dek yang luas dan rata sehingga cocok untuk mengangkut *tank*, prajurit atau bahan logistic. Dalam perkembangannya, dek kapal ini juga bisa dipasang senjata anti serangan udara, meriam dan juga peluncur roket. Beberapa kapal ini juga digunakan sebagai penyapu ranjau. Kapal LCT banyak digunakan untuk tujuan komersial karena kapal ini sangat efisien untuk pengangkutan *heavy cargo*, *bulldozer*,

excavator, dump truck, loader dan alat berat lainnya yang sangat diperlukan untuk pekerjaan pertambangan dan proyek konstruksi. Selain itu bahan-bahan konstruksi berukuran besar seperti pipa besi, lembaran baja, tanki air dan sebagainya juga dapat diangkut dengan LCT.

Menggunakan kapal LCT untuk mengangkut barang ke daerah-daerah pertambangan terutama yang terletak di pulau atau daerah terpencil lebih efisien daripada menggunakan kapal tongkang. Hal ini disebabkan karena LCT tidak memerlukan pelabuhan yang besar untuk mendaratkan barang yang diangkutnya dan bisa melakukan bongkar muat hampir di mana saja.

Saat ini LCT telah dimanfaatkan di berbagai negara kepulauan di dunia, khususnya di Indonesia, sebagai transportasi antarpulau yang digunakan untuk mengangkat kargo dan alat berat lainnya yang besar. Meskipun desain dasar masih tergolong sama, ada beberapa modifikasi dalam produksi LCT terbaru untuk dapat membawa muatan yang lebih besar dan lebih berat. Hal ini penting untuk LCT yang beroperasi di Indonesia untuk melayani perusahaan pertambangan, minyak & gas yang beroperasi di daerah terpencil dan pulau-pulau negara.

2. Disiplin

a. Pengertian Disiplin

Disiplin berasal dari bahasa latin *Discere* yang berarti belajar. Dari kata ini timbul kata *Disciplina* yang berarti pengajaran atau pelatihan. Disiplin berasal dari bahasa Inggris yaitu "*disciple*" yang berarti pengikut atau murid. Dan sekarang 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.

Menurut kamus umum Bahasa Indonesia, disiplin berarti melatih batin dan watak supaya perbuatannya menaati 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.

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.

Siagian SP (1995 : 130), menyatakan bahwa : “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”.

Keith David (2001 :129), “Disiplin kerja dapat diartikan sebagai pelaksanaan manajemen untuk memperteguh pedoman-pedoman organisasi”.

Siswanto Sastrohadwiryo (2003 : 291), “Disiplin kerja dapat didefinisikan sabagai suatu sikap menghormati, menghargai, patuh, dan taat terhadap peraturan-peraturan yang berlaku baik yang tertulis maupun tidak tertulis serta sanggup menjalankannya dan tidak mengelak untuk

menerima sanksi-sanksinya apabila ia melanggar tugas dan wewenang yang diberikan kepadanya”.

Malayu S.P Hasibuan (2003 : 193-194) menjelaskan bahwa kedisiplinan adalah kesadaran dan kesediaan seseorang mentaati semua peraturan perusahaan dan norma-norma sosial yang berlaku. Kesadaran disini merupakan sikap seseorang yang secara sukarela mentaati semua peraturan dan sadar akan tugas dan tanggung jawabnya. Jadi, dia akan mematuhi atau mengerjakan semua tugasnya dengan baik, bukan atas paksaan. Sedangkan kesediaan adalah suatu sikap, tingkah laku, dan perbuatan seseorang yang sesuai dengan peraturan perusahaan, baik yang tertulis maupun tidak.

Dari pendapat-pendapat diatas penulis dapat menyimpulkan bahwa disiplin merupakan suatu bentuk kegiatan yang dilakukan oleh manajemen perusahaan agar para karyawannya dapat bekerja dengan baik dengan mengikuti aturan yang berlaku sehingga karyawan dapat menghindari bentuk tindakan yang negatif.

Dari pendapat di atas 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

Sadili (2010 : 23) mengatakan bahwa 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 korektip 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 di perlakukan 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.

c. Tujuan dan Manfaat Disiplin

1) Tujuan Disiplin

Kedisiplinan diartikan bilamana karyawan selalu datang dan pulang tepat pada waktunya, mengerjakan semua pekerjaannya dengan baik, mematuhi semua peraturan perusahaan dan norma-norma sosial yang berlaku. Dengan dilakukan pembinaan disiplin kerja

karyawan yang baik maka semangat kerja , moral kerja, efisiensi dan efektifitas kerja karyawan akan meningkat.

2) Manfaat Disiplin

Sutrisno (2009 : 18) mengatakan bahwa disiplin kerja dapat dilihat sebagai sesuatu yang besar manfaatnya, baik bagi kepentingan organisasi maupun bagi para pegawainya. Bagi organisasi adanya disiplin kerja akan menjamin terpeliharanya tata tertib dan kelancaran pelaksanaan tugas, sehingga diperoleh hasil yang optimal. Sedangkan bagi pegawai akan diperoleh suasana kerja yang menyenangkan sehingga akan menambah semangat kerja dalam melaksanakan pekerjaannya. Dengan demikian, pegawai dapat melaksanakan tugasnya dengan penuh kesadaran serta dapat mengembangkan tenaga dan pikirannya semaksimal mungkin demi terwujudnya tujuan organisasi.

3. Koordinasi

a. Pengertian Koordinasi

Koordinasi adalah kegiatan yang dilakukan oleh berbagai pihak yang sederajat untuk saling memberikan informasi dan bersama mengatur atau menyepakati sesuatu, sehingga di satu sisi proses pelaksanaan tugas dan keberhasilan pihak yang satu tidak mengganggu proses pelaksanaan tugas dan keberhasilan pihak yang lainnya. Sementara pada sisi lain yang satu langsung atau tidak langsung mendukung pihak yang lain.

Menurut James G March & Herben A Simon(1958 : 28), Koordinasi adalah suatu proses untuk mencapai kesatuan tindakan di antara kegiatan yang saling bergantung.

Terry (2010 : 35) menjelaskan bahwa koordinasi adalah suatu sinkronisasi yang tertib dalam upaya untuk memberikan jumlah yang tepat, waktu dan mengarahkan pelaksanaan yang mengakibatkan harmonis dan

tindakan terpadu untuk tujuan lain. Pandangan mengenai koordinasi ini menarik perbedaan antara koordinasi dengan kerja sama. Kerja sama diartikan sebagai aksi kolektif satu orang dengan yang lain atau orang lain menuju tujuan bersama.

Jika dilihat dari sudut normatifnya, maka koordianasi diartikan sebagai kewenangan untuk menggerakkan, menyelaraskan, menyasikan dan menyeimbangkan kegiatan-kegiatan yang spesifik atau berbeda, agar nantinya semua terarah pada pencapaian tujuan tertentu pada waktu yang telah ditetapkan. Dari sudut fungsionalnya, koordinasi dilakukan guna mengurangi dampak negatif spesialisasi dan mengefektifkan pembagian kerja.

Dari pengertian koordinasi yang diungkapkan di atas, dapat disimpulkan bahwa pengertian koordinasi adalah proses penyepakatan bersama yang mengikat berbagai kegiatan atau unsur yang berbeda-beda sedemikian rupa, sehingga di sisi yang satu semua kegiatan atau unsur tersebut terarah pada pencapaian suatu tujuan yang telah ditetapkan dan di sisi lain keberhasilan kegiatan yang satu tidak merusak keberhasilan kegiatan yang lain.

b. Tujuan Koordinasi

Tujuan koordinasi sebagai berikut :

- 1) Tujuan koordinasi untuk menciptakan dan memelihara efektivitas organisasi setinggi mungkin melalui sinkronisasi, penyerasian, kebersamaan dan keseimbangan antara berbagai kegiatan dependen suatu organisasi.
- 2) Tujuan koordinasi untuk mencegah konflik dan menciptakan efisiensi setinggi-tingginya di setiap kegiatan interdependen yang berbeda-beda melalui kesepakatan yang mengikat semua pihak yang bersangkutan.
- 3) Tujuan koordinasi untuk menciptakan dan memelihara iklim dan sikap saling responsif-antisipatif di kalangan unit kerja interdependen dan independen yang berbeda-beda, agar keberhasilan unit kerja yang satu

tidak dirusak oleh keberhasilan unit kerja yang lainnya, melalui jaringan informasi dan komunikasi efektif.

4. Keselamatan Pengoperasian Kapal

ISM Code (*International Safety Management*) berarti kode untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran sebagaimana diadopsi oleh Majelis, sebagaimana dapat diubah oleh Organisasi. Kode Manajemen Keselamatan Internasional (ISM) semenjak 1 Juli 2002 wajib bagi semua jenis kapal, termasuk semua kapal penumpang, kapal kargo dan unit pengeboran lepas pantai yang lebih besar dari 500 GT. Semua perusahaan manajemen kapal yang mengelola kapal yang terlibat dalam pelayaran internasional harus mengimplementasikan, mendokumentasikan dan mengelola SMS agar memenuhi persyaratan ISM Code. Tujuan diselenggarakannya ISM Code adalah:

- a. Menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan dan hilangnya jiwa manusia serta menghindari terjadinya kerusakan lingkungan laut.
- b. Membentuk dan membiasakan sikap peduli dan bertanggung jawab terhadap terwujudnya fungsi keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran;
- c. Meningkatkan efisiensi, efektivitas, kehandalan dan kinerja perusahaan serta kapal, khususnya pada aspek keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran. Pencapaian tujuan ini sangat tergantung pada unsur manusia yaitu orang-orang yang mengoperasikan sistem. Pengetahuan dan pengalaman para perwira dan awak kapal, keakraban mereka dengan SMS Perusahaan, pelatihan dan catatan mereka daripadanya harus diperiksa dengan observasi dan interview.

Mengapa ada ISM Code Asal-usul dari ISM berawal dari tahun 1980-an ketika ada kekhawatiran tentang standar manajemen yang buruk dalam pengiriman. Diperkirakan bahwa persentase tinggi kecelakaan maritim (80% - 90%) adalah disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*). Penyelidikan

terhadap kecelakaan menyoroti kekurangan pada bagian dari manajemen kapal baik di laut maupun darat. Hilangnya *Herald of Free Enterprise* pada tahun 1987 adalah katalis dalam proses ini. Setelah itu, Inggris secara sepihak mengeluarkan Peraturan 1988, yang berlaku untuk kapal penumpang Inggris Kelas II dan IIA, yang disebut *The Merchant Shipping (Operation Book)*. Berisi dua prinsip utama bahwa kapal tersebut membawa sebuah buku (disebut buku operasi) yang berisi instruksi dan informasi untuk operasi yang aman dan efisien dan pemilik kapal mencalonkan seseorang (yang dikenal sebagai orang yang ditunjuk) untuk mengawasi pengoperasian kapal mereka dan untuk memastikan ketentuan yang tepat dibuat sehingga persyaratan dari buku operasi dipenuhi. Persyaratan ini juga ketentuan mendasar dari ISM.

Alasan Perusahaan menerapkan ISM Code :

- a. Untuk memperbaiki sistem kerja.
- b. Untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan yang diakui secara internasional.
- c. Untuk kesiapan menghadapi persaingan pasar.
- d. Untuk meningkatkan kepercayaan pelanggan terhadap keamanan muatan
- e. Untuk memuaskan pelanggan.

Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan, membutuhkan persiapan pembuatan sistem dokumen-tasi yang memenuhi persyaratan ISM Code. ISM Code yang diterapkan oleh suatu perusahaan dijelaskan di bawah ini; Dokumentasi Sistem Manajemen Keselamatan dibagi dalam 4 tingkatan dengan istilah:

- a. Pedoman Mutu, Mengapa ?
- b. Prosedur Operasi, Siapa, Apa, Kapan, Dimana ?
- c. Instruksi kerja dan Dokumen Pendukung, Bagaimana ?
- d. Catatan Mutu (Laporan) serta Buktinya.

Hal tersebut tercantum dalam *International Safety Management Code*

Part A – *Implementation 6 Resource and personnel*

Elemen 6, mengenai sumber daya personil, diantaranya yaitu :

- a. Perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang memenuhi syarat bersertifikasi dan secara medis sehat sesuai persyaratan baik nasional maupun internasional.
- b. Perusahaan harus menyusun prosedur yang memastikan agar personil baru atau personil yang dipindahkan 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 :

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

5. Prosedur Kerja

a. Pengertian Prosedur Kerja

Menurut sistem manajemen keselamatan kerja (SMK) perusahaan Prosedur operasinal pekerjaan pada *ramp door* dan *roro cargo* operasional. *Ramp door operation checklist & roro cargo operation checklist*. (dapat dilihat di lampiran 5 dan lampiran 6)

Menurut Mulyadi (2009 : 5) yang dimaksud dengan prosedur adalah suatu kegiatan klerikal, biasanya melibatkan beberapa orang dalam suatu department atau lebih, yang dibuat untuk menjamin penanganan secara seragam transaksi perusahaan yang terjadi berulang.

Sedangkan menurut Rudi M tambunan dalam buku yang berjudul “Pedoman penyusunan *standard operating prosedur*” (2013 : 84) mendefinisikan prosedur sebagai pedoman yang berisi prosedur operasional yang ada didalam suatu organisasi untuk memastikan bahwa semua keputusan dan tindakan, serta penggunaan fasilitas-fasilitas proses yang dilakukan oleh orang-orang dalam organisasi yang merupakan anggota organisasi berjalan efektif dan efisien, konsisten, standar dan sistematis.

Senada dengan itu, Juan Kasma dalam bukunya yang berjudul “*Standard operating procedure perpajakan perusahaan jasa*” (2012:13) menyatakan bahwa prosedur adalah suatu standar atau pedoman tertulis yang dipergunakan untuk mendorong dan menggerakkan suatu kelompok untuk mencapai tujuan organisasi.

Dari pengertian prosedur yang diungkapkan di atas dapat disimpulkan bahwa prosedur kerja adalah suatu rangkaian dari tata kerja yang saling berhubungan satu sama lain dimana terlihat adanya suatu urusan tahap demi tahap dan jalan yang harus ditempuh dalam rangka menyelesaikan suatu bidang tugas.

b. Tujuan dan Manfaat Prosedur

1) Tujuan Prosedur

- a) Agar petugas pegawai menjaga konsistensi dan tingkay kinerja petugas pegawai atau tim dalam organisasi atau unit kerja.
- b) Mengetahui dengan jelas peran dan fungsi tiap-tiap posisi dalam organisasi.
- c) Memperjelas alur tugas, wewenang dan tanggung jawab dari petugas pegawai terkait.
- d) Melindungi organisasi unit kerja dan petugas pegawai dari malpraktek atau kesalahan administrasi lainnya.
- e) Untuk menghindari kegagalan, kesalahan, keraguan, duplikasi dan inefisiensi.

2) Manfaat Prosedur

Suatu prosedur dapat memberikan beberaoat manfaat diantaranya :

- a) Lebih memudahkan dalam langkah-langkah kegiatan yang akan datang.
- b) Mengubah pekerjaan yang berulang-ulang menjadi rutin dan terbatas, sehingga menyederhanakan pelaksanaan dan unuk selanjutnya mengerjakan yang perlunya saja.
- c) Adanya suatu petunjuk atau program kerja yang jelas dan harus dipatuhi oleh seluruh pelaksana.
- d) Membantu dalam suatu usaha meningkatkan produktifitas kerja yang efektif dan efisien.
- e) Mencegah terjadinya penyimpangan dan memudahkan dalam pengawasan, bila terjadi penyimpangan akan dapat segera diadakan perbaikan-perbaikan sepanjang dalam tugas dan fungsinya masing-masing.

Prosedur merupakan suatu rangkaian kegiatan dan yang biasanya melibatkan beberapa orang untuk mendapatkan keseragaman dalam melakukan transaksi yang terjadi. Melalui prosedur data tersebut, dikumpulkan dan disampaikan kepada yang memerlukan.

6. Kinerja

a. Pengertian Kinerja

Menurut Rahardjo (2013 : 56), manajemen kinerja atau sering dikenal sebagai *performance management* adalah tentang bagaimana mengelola kegiatan dalam suatu organisasi untuk mencapai tujuan organisasi. Kelangsungan hidup sebagai organisasi ditentukan oleh keberhasilannya dalam mencapai tujuan organisasi. Dengan demikian, *manajemen kinerja* merupakan kebutuhan setiap organisasi karena ia berorientasi pada pengelolaan proses pelaksanaan kerja dan hasil atau prestasi kerja.

Kinerja adalah melakukan suatu kegiatan dan menyempurnakan sesuai dengan tanggung jawabnya dengan hasil seperti yang diharapkan. Sementara itu dalam praktek manajemen sumber daya manusia banyak terminologi yang muncul dengan kata kinerja yaitu evaluasi kinerja pada dasarnya merupakan proses yang digunakan perusahaan untuk mengevaluasi *job performance*.

Berdasarkan beberapa pendapat tentang kinerja dan prestasi kerja dapat disimpulkan bahwa pengertian kinerja maupun prestasi kerja mengandung substansi pencapaian hasil kerja oleh seseorang. Dengan demikian bahwa kinerja maupun prestasi kerja merupakan cerminan hasil yang dicapai oleh seseorang atau sekelompok orang untuk menunjukkan kualitas kerja yang baik.

b. Faktor – faktor yang Mempengaruhi Kinerja

- 1) Menurut Suma'mur (2001: 33) faktor – faktor yang mempengaruhi kinerja personel adalah :
 - a) Karakteristik pribadi, baik karakteristik yang dapat diubah seperti pengetahuan dan sikap maupun karakteristik yang tidak dapat dirubah seperti umur, jenis kelamin, lama kerja, dan pendidikan.
 - b) Motivasi.
 - c) Pendapatan dan gaji.
 - d) Keluarga.
 - e) Organisasi.
 - f) Supervisi.
 - g) Pengembangan karir

- 2) Kinerja tidak terjadi dengan sendirinya. Dengan kata lain, terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi kinerja. Adapun faktor-faktor tersebut menurut Armstrong (1998: 16-17) adalah sebagai berikut :
 - a) Faktor individu (*personal factors*). Faktor individu berkaitan dengan keahlian, motivasi, komitmen, dan lain-lain.
 - b) Faktor kepemimpinan (*leadership factors*). Faktor kepemimpinan berkaitan dengan kualitas dukungan dan pengarahan yang diberikan oleh pimpinan, manajer, atau ketua kelompok kerja.
 - c) Faktor kelompok/rekan kerja (*team factors*). Faktor kelompok/rekan kerja berkaitan dengan kualitas dukungan yang diberikan oleh rekan kerja.
 - d) Faktor sistem (*system factors*). Faktor sistem berkaitan dengan sistem/metode kerja yang ada dan fasilitas yang disediakan oleh organisasi.

- e) Faktor situasi (*contextual/situational factors*). Faktor situasi berkaitan dengan tekanan dan perubahan lingkungan, baik lingkungan internal maupun eksternal.

Dari uraian yang disampaikan oleh Armstrong, terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi kinerja seorang pegawai. Faktor-faktor ini perlu mendapat perhatian serius dari pimpinan organisasi jika pegawai diharapkan dapat memberikan kontribusi yang optimal.

c. Metode dan Unsur Penilaian Kinerja

Menurut Sumamur (2001: 36) Ada berbagai metode untuk menilai prestasi kerja karyawan. Hampir semua teknik-teknik tersebut merupakan suatu upaya langsung untuk meminimalkan berbagai masalah tertentu yang dijumpai dalam pendekatan-pendekatan lain. Tidak ada satupun teknik yang sempurna, masing-masing mempunyai kebaikan dan kelemahan. Mengenai metode penilaian yang digunakan dalam penilaian kinerja tidak ada kesepakatan antara ahli yang satu dengan yang lain, namun demikian pada dasarnya penilaian ini dapat dibedakan atas beberapa metode, yaitu :

- 1) Penilaian teknis essai
- 2) Penilaian komparasi
- 3) Penilaian daftar periksa
- 4) Penilaian langsung kelapangan
- 5) Penilaian didasarkan perilaku
- 6) Penilaian didasarkan insiden kritikal
- 7) Penilaian berdasarkan efektivitas
- 8) Penilaian berdasarkan peringkat

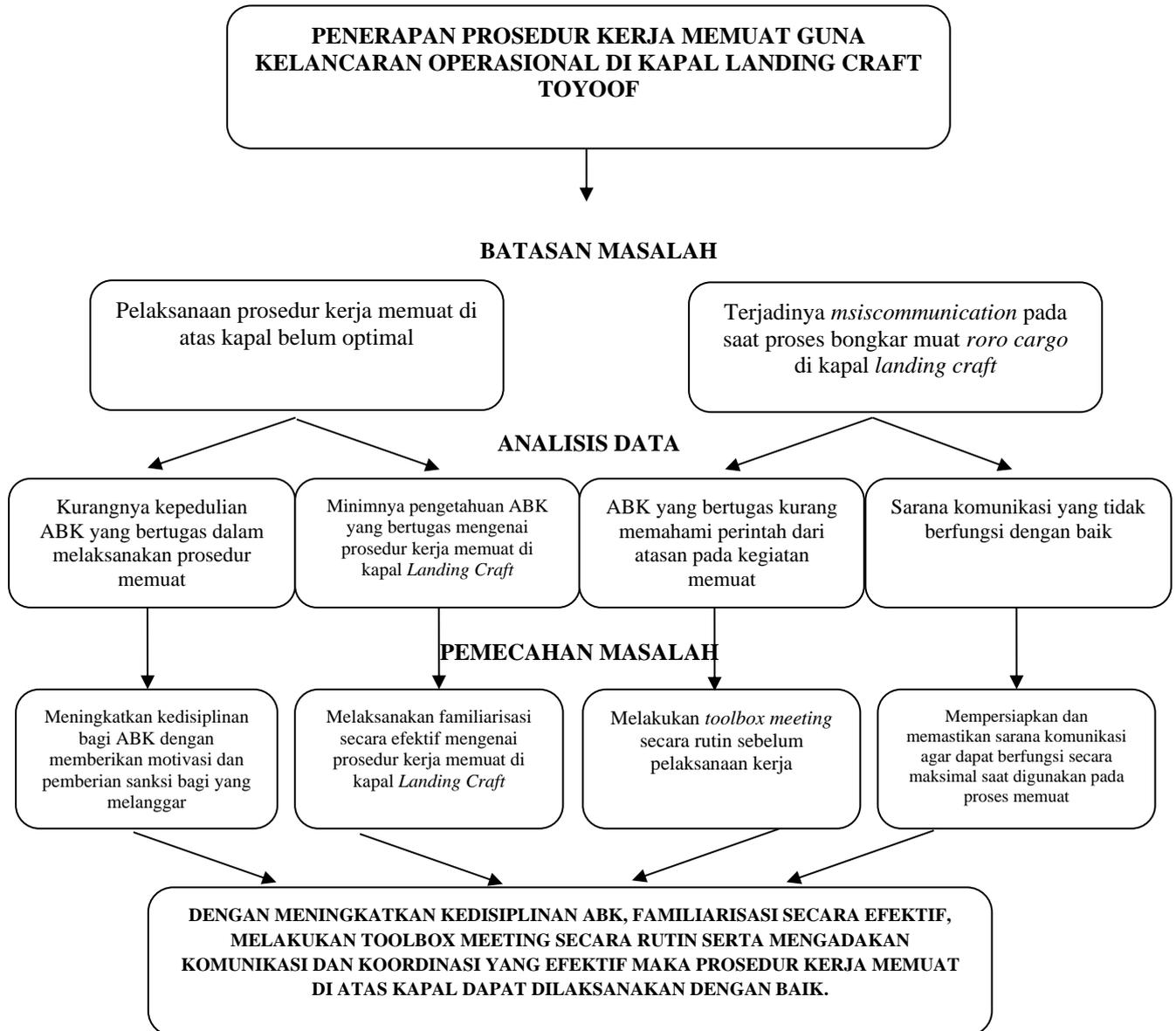
Unsur-unsur penilaian kinerja menurut pasal 4 PP No. 10 Tahun 1979 tentang Daftar Penilaian Pelaksanaan Pekerjaan (DP3), unsur-unsur dalam DP3 yang dinilai ada 7 macam, yaitu :

- 1) Kesetiaan
- 2) Prestasi kerja
- 3) Tanggung jawab
- 4) Ketaatan
- 5) Kejujuran
- 6) Kerjasama
- 7) Kepemimpinan

Sementara itu untuk melihat deskripsi perilaku individu secara spesifik, Gomes (2003:142) mengungkapkan beberapa dimensi atau kriteria yang perlu mendapat perhatian dalam mengukur kinerja, antara lain :

- 1) *Quantity of work*, yaitu jumlah kerja yang dilakukan dalam suatu periode waktu yang ditentukan.
- 2) *Quality of work*, yaitu kualitas kerja yang dicapai berdasarkan syarat-syarat kesesuaian dan kesiapannya.
- 3) *Job knowledge*, yaitu luasnya pengetahuan mengenai pekerjaan dan keterampilannya.
- 4) *Creativeness*, yaitu keaslian gagasan-gagasan yang dimunculkan dan tindakan-tindakan untuk menyelesaikan persoalan-persoalan yang timbul.
- 5) *Cooperation*, yaitu kesediaan untuk bekerja sama dengan orang lain sesama anggota organisasi.
- 6) *Dependability*, yaitu kesadaran dan dapat dipercaya dalam hal kehadiran dan menyelesaikan pekerjaan.
- 7) *Initiative*, yaitu semangat untuk melaksanakan tugas-tugas baru dan dalam memperbesar tanggung jawabnya.
- 8) *Personal qualities*, yaitu menyangkut kepribadian, kepemimpinan, keramahtamahan dan integritas pribadi.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Landing Craft Tank (LCT) dipergunakan untuk mengangkut *cargo*, alat-alat berat dan bahan-bahan konstruksi. Dengan *Landing Craft Tank (LCT)*, alat-alat dan bahan-bahan itu dapat diangkut hingga ke daerah-daerah terpencil yang sulit dicapai kapal pengangkut biasa.

Kapal jenis ini memiliki dek yang luas dan rata sehingga cocok untuk mengangkut bahan logistic. *Landing Craft Tank (LCT)* banyak digunakan untuk tujuan komersial karena kapal ini sangat efisien untuk pengangkutan *heavy cargo*, *bulldozer*, *excavator*, *dump truck*, *loader* dan alat berat lainnya yang sangat diperlukan untuk pekerjaan pertambangan dan proyek konstruksi . Selain itu bahan-bahan konstruksi berukuran besar seperti pipa besi, lembaran baja, tanki air dan sebagainya juga dapat diangkut dengan *Landing Craft Tank (LCT)*.

Menggunakan *Landing Craft Tank (LCT)* untuk mengangkut barang ke daerah-daerah pertambangan terutama yang terletak di pulau atau daerah terpencil lebih efisien daripada menggunakan kapal tongkang. Hal ini disebabkan karena *Landing Craft Tank (LCT)* tidak memerlukan pelabuhan yang besar untuk mendaratkan barang yang diangkutnya dan bisa melakukan bongkar muat hampir di mana saja.

Berdasarkan pembahasan pada bab sebelumnya, bahwa pembahasan pada makalah ini berdasarkan pengalaman penulis pada saat bekerja di atas LCT. TOYOOF milik Khalid Faraj Shipping sebagai Muallim I.

Adapun data kapal tempat penulis bekerja dan melakukan pengamatan yaitu sebagai berikut :

Nama kapal	: LCT. TOYOOF
Pemilik	: Khalid Faraj Shipping
<i>Call sign</i>	: A6E2536

<i>IMO Number</i>	: 9826914
<i>G.R.T.</i>	: 497 T
<i>N.R.T</i>	: 150 T
<i>L.O.A</i>	: 46.20 M
<i>Place of Build</i>	: Miri Malaysia
<i>Type</i>	: <i>Landing Craft</i>
<i>Breadth</i>	: 10.90 M
<i>Depth</i>	: 2.5 M

Kelengkapan bongkar muat pada kapal

Ramp door

Ramp door pada *Landing Craft Tank (LCT)* mempunyai dua tujuan : jalan masuk mudah dicapai (penanganan) dan kekedepan air (berlayar). *Landing Craft Tank (LCT)* sesungguhnya tidak mempunyai pintu kedap air (*watertight door*) untuk melindungi ruang kargo. Ketika sering digunakan untuk keperluan komersil, tidak adanya pintu kedap air (dalam istilah Konvensi Internasional LL tahun 1966 / Ch. 1 / lampiran I / aturan 3 – “tekanan cuaca”) bisa menimbulkan masalah di laut. Umumnya, “pintu depan” ini digerakkan dengan sistem kerek (hoist) dan mudah dikunci dengan stopper rantai. Cara penutupan ini tidak menjamin daya angkut batang kompresi yang terdapat pada sistem *cleat* hidrolis.

Berdasarkan pengalaman penulis pada saat bekerja di atas kapal, maka penulis mengamati beberapa fakta yang terjadi diantaranya yaitu :

1. Pelaksanaan prosedur kerja Memuat Ro Ro Cargo di Atas Kapal belum Optimal

Pada tanggal 1 Desember 2022, ketika LCT. TOYOOF akan melakukan bongkar muat di Musafah port Abu Dhabi penulis mengamati ABK yang bertugas dalam mengoperasikan *ramp door* tidak sesuai dengan prosedur. Dalam menurunkan *ramp door* menggunakan *wire* yang digerakkan dengan *winch ramp door*. Akan tetapi pada proses penurunannya, ABK yang bertugas melakukan penurunan *ramp door* dengan tidak seimbang. Dalam artian seimbang disini yaitu sisi kanan dan sisi kiri *ramp door* bergerak turun

bersamaan. Jika proses penurunan *ramp door* tidak sesuai dengan prosedur dapat mengakibatkan kerusakan pada *wire ramp door*. Apabila *wire ramp door* rusak atau putus maka proses bongkar muat akan terhambat bahkan dapat terhenti. Selain itu, jika *ramp door* sudah diturunkan di *ro-ro* Jetty akan tetapi posisinya dalam keadaan miring atau tidak rata dengan permukaan jetty dan proses bongkar muat tetap dilanjutkan, maka akan berpotensi menimbulkan kerusakan pada engsel *ramp door*.

2. *Misscommunication* Dalam Menanggapi Perintah Pada Saat Melakukan Persiapan Bongkar Muat

Pada tanggal 2 Mei 2022, ketika LCT TOYOOOF sudah sandar di Zirkhu field Abu Dhabi, Mualim I memerintahkan ABK yang bertugas untuk melakukan persiapan *ro-ro operation* (menurunkan *ramp door*) guna menurunkan alat berat. Akan tetapi ABK yang bertugas tidak melakukan persiapan *ro-ro operation*, melainkan ABK yang bertugas jaga tersebut mempersiapkan alat-alat bongkar muat *container foodstuff*. Hal tersebut menjadi kendala dalam proses bongkar muat. Seharusnya kapal sudah dapat melaksanakan pembongkaran alat berat, akan tetapi karena kesalahan ABK dalam menanggapi perintah yang diberikan oleh Mualim I maka proses pembongkaran alat berat mengalami keterlambatan. Sedangkan waktu sandar yang diberikan di Pelabuhan sangat singkat. Dengan adanya kejadian ini, pihak kapal mendapat teguran dari pencharter untuk melakukan persiapan dengan maksimal sebelum melakukan bongkar muat sesuai dengan perintah *Loading Master*.

Penulis mengamati, *miscommunication* ini terjadi karena alat komunikasi di atas kapal yang tidak berfungsi dengan baik. Hal ini sangat menghambat proses bongkar muat. Dalam melaksanakan suatu pekerjaan di atas kapal *Landing Cratf Tank (LCT)*, termasuk pada kegiatan bongkar muat, komunikasi harus dilakukan dengan jelas dan berkesinambungan. Akan tetapi, penulis mengamati komunikasi yang tidak berjalan dengan baik dikarenakan beberapa sarana / alat komunikasi yang tidak terawat dengan baik sehingga tidak berfungsi secara maksimal.

B. ANALISIS DATA

1. Pelaksanaan prosedur kerja Memuat Ro Ro Cargo di Atas Kapal belum optimal

Berdasarkan masalah tersebut di atas, maka penulis mencari dua penyebab masalah yaitu sebagai berikut :

a. Kurangnya Kepedulian ABK Yang Bertugas Dalam Melaksanakan Pelaksanaan prosedur kerja Memuat Ro Ro Cargo

Kedisiplinan ABK yang bertugas di dalam menjalankan tugas-tugasnya di atas kapal merupakan syarat mutlak demi terciptanya kelancaran pengoperasian kapal secara menyeluruh. Banyak sekali manfaat yang dapat dipetik dari ABK yang bertugas mengenai disiplin di dalam bekerja, seperti pekerjaan yang dapat diselesaikan dengan efektif dan efisien.

Namun sikap disiplin ABK yang bertugas muncul dari kesadaran dan karakter tiap individu masing-masing. Dalam kehidupan sehari-hari di atas kapal dengan mobilitas kerja yang padat, kedisiplinan sangat dibutuhkan. Maka untuk menimbulkan kesadaran ABK yang bertugas akan kedisiplinan dalam menjalankan pelaksanaan prosedur kerja, perusahaan membuat peraturan mengenai disiplin dalam bekerja yang harus mentaati pelaksanaan prosedur kerja yang telah ditetapkan.

Untuk menjaga kelancaran operasional kapal dan tercapainya tujuan kerja maupun target yang sudah direncanakan, ABK yang bertugas diuntut untuk bekerja dengan disiplin dan sesuai prosedur. Ternyata di dalam melaksanakan tugas masing-masing di atas kapal, masih ada ABK yang bertugas yang tidak disiplin dan melanggar prosedur maupun aturan yang telah ditetapkan perusahaan. Pelanggaran dan sikap disiplin ABK yang bertugas seringkali dilakukan dengan kesalahan yang sama namun tidak ada tindakan tegas dari Nakhoda maupun perwira sehingga ABK yang bertugas semakin bersikap tidak peduli terhadap peraturan dan pelaksanaan prosedur kerja.

Apabila kejadian tersebut tidak segera diatasi pelanggaran dan sikap tidak disiplin di atas kapal akan menjadi suatu kebiasaan atau hal yang wajar dilakukan oleh ABK yang bertugas. Hal tersebut akan mengakibatkan pengoperasian kapal menjadi terhambat dan kualitas kerja ABK yang bertugas semakin menurun.

b. Minimnya Pengetahuan ABK Yang Bertugas Mengenai Pelaksanaan prosedur kerja Memuat Ro Ro Cargo di Kapal *Landing Craft*

Kapal *Landing Craft Tank (LCT)* ini memiliki spesifikasi yang khusus. Sebagai transportasi antarpulau yang digunakan untuk mengangkat kargo dan alat berat lainnya yang besar. Meskipun desain dasar masih tergolong sama, ada beberapa modifikasi dalam produksi *Landing Craft Tank (LCT)* terbaru untuk dapat membawa muatan yang lebih besar dan lebih berat. Hal ini penting untuk *Landing Craft Tank (LCT)* yang beroperasi di Indonesia untuk melayani perusahaan pertambangan, minyak & gas yang beroperasi di daerah terpencil dan pulau-pulau negara.

ABK yang bertugas di atas kapal memiliki kemampuan yang terbatas dalam menjalankan pelaksanaan prosedur kerja di atas kapal. Mereka memiliki pengalaman yang terbatas dalam menangani bongkar muat di kapal *Landing Craft Tank (LCT)*. Pengetahuannya yang minim dalam menjalankan pelaksanaan prosedur kerja membuat beberapa kendala terjadi dalam proses kerja. Dalam hal ini dibutuhkan peran Nakhoda dan Perwira untuk meningkatkan pemahaman dari ABK yang bertugas tersebut. Mengingat hal ini sangat berkaitan dengan kelancaran operasional kapal. Pengetahuan dari ABK yang bertugas mengenai pelaksanaan prosedur kerja harus diberikan mulai dari perencanaan, proses dan pelaksanaan bongkar muat di *Landing Craft Tank (LCT)*.

2. Terjadinya *Misscommunication* Pada Saat Proses Memuat Ro Ro Cargo di Kapal *Landing Craft*

Berdasarkan masalah tersebut di atas, maka penulis mencari dua penyebab masalah yaitu sebagai berikut :

a. ABK Yang Bertugas Kurang Memahami Perintah Dari Atasan Pada Kegiatan Memuat Ro Ro Cargo

Dalam proses bongkar muat penulis mengamati kadang terjadi beberapa permasalahan dikarenakan kurangnya koordinasi di atas kapal. Seharusnya pekerjaan dapat dilakukan dengan cepat justru akan memakan waktu yang cukup lama dikarenakan kesalahan informasi atau kekeliruan ABK yang bertugas dalam menanggapi perintah yang diberikan oleh Perwira. Setiap ABK yang bertugas memiliki pengetahuan dan pengalaman yang berbeda-beda. Maka pada prakteknya akan terlihat seberapa besar kemampuan setiap ABK yang bertugas dalam menerapkan pelaksanaan pelaksanaan prosedur kerja bongkar muat di kapal *Landing Cratf Tank (LCT)*. Sering penulis mengamati ABK yang bertugas kurang memahami perintah dari atasan pada saat kegiatan bongkar muat.

Pada kegiatan bongkar muat, setiap ABK yang bertugas yang memiliki bekal pemahaman prosedur mungkin tidak seluruhnya bagian tiap prosedur itu dimengerti. Terutama dalam rencana kerja yang telah dibuat. Sepertinya banyak hal yang masih menjadi tanda tanya bagi ABK yang bertugas mengingat jadwal operasi *Landing Cratf Tank (LCT)* yang padat. Penulis mengamati, sebelum melaksanakan pekerjaan bongkar muat di atas kapal, pengarahan yang diberikan oleh Perwira kepada ABK yang bertugas kurang maksimal. Hal ini mengakibatkan koordinasi kerja tidak terjalin dengan baik. Dalam kegiatan kerja tidak jarang terjadi *misscommunication* antara Perwira dengan ABK yang bertugas, maupun antara ABK yang menjalankan tugas.

b. Sarana Komunikasi Yang Tidak Berfungsi Dengan Baik

Alat komunikasi di atas kapal yaitu *handy talky (HT)* merupakan sarana yang sangat penting bagi ABK yang bertugas untuk melakukan komunikasi dengan Perwira maupun dengan *crew* di atas kapal. Dalam hal ini sarana tersebut dalam jumlah tidak memadai dan memiliki kualitas dibawah standar sehingga menyulitkan Perwira untuk berkomunikasi dalam pelaksanaan bongkar muat di *Landing Cratf Tank (LCT)*. Begitu

juga dengan ABK yang bertugas tidak memiliki peralatan komunikasi yang memadai. Pada pelaksanaan bongkar muat, setiap order atau perintah harus ditanggapi dengan cepat dan tepat. Perintah dan instruksi banyak diberikan lewat *handy talky* (HT) pada proses pekerjaan berlangsung. Terutama Nakhoda harus memegang dua *handy talky* (HT), karena harus selalu siap berkoordinasi dan menanggapi perintah dari penyewa lalu memberi instruksi kepada ABK yang bertugas dan beserta *crew* di atas kapal. Maka jika peralatan tidak memadai dan memiliki kualitas di bawah standar, Nakhoda kesulitan untuk berkomunikasi dan memberikan informasi. Hal ini yang mengakibatkan keterlambatan pelaksanaan bongkar muat yang semestinya dapat diselesaikan dengan tepat dan cepat.

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Alternatif Masalah

Permasalahan dalam kegiatan kerja bongkar muat di *Landing Craft Tank (LCT)* merupakan hal kompleks yang harus segera di atasi agar proses kerja berjalan dengan lancar dan sesuai dengan target kerja. Pada pembahasan ini penulis memberikan solusi yang tepat sebagai pemecahan yang tepat yaitu sebagai berikut :

a. Pelaksanaan prosedur kerja Memuat Ro Ro Cargo Di Atas Kapal belum optimal

Berdasarkan permasalahan tersebut di atas, maka penulis memberikan pemecahan masalah yaitu sebagai berikut :

1) Meningkatkan Kedisiplinan Bagi ABK Yang Bertugas Dengan Memberikan Motivasi dan Pemberian Sanksi Bagi Yang Melanggar

Kedisiplinan ABK yang bertugas di dalam menjalankan tugas-tugasnya di atas kapal merupakan syarat mutlak demi terciptanya kelancaran pengoperasian kapal secara menyeluruh. Banyak sekali manfaat yang dapat dipetik dari ABK yang bertugas akan disiplin di dalam bekerja, seperti pekerjaan yang dapat diselesaikan dengan

efektif dan efisien. Namun sikap disiplin ABK yang bertugas muncul dari kesadaran dan karakter tiap individu masing-masing. Dalam kehidupan sehari-hari di atas kapal dengan mobilitas kerja yang padat, kedisiplinan sangat dibutuhkan. Maka untuk menimbulkan kesadaran ABK yang bertugas akan kedisiplinan dalam menjalankan pelaksanaan prosedur kerja, perusahaan membuat peraturan mengenai disiplin dalam bekerja, yang mana ABK yang bertugas harus mentaati pelaksanaan prosedur kerja yang telah ditetapkan.

Untuk menjaga kelancaran operasional kapal dan tercapainya tujuan kerja maupun target yang sudah direncanakan, ABK yang bertugas diuntut untuk bekerja dengan disiplin dan sesuai prosedur. Ternyata di dalam melaksanakan tugas masing-masing di atas kapal, masih ada ABK yang bertugas tidak disiplin dan melanggar prosedur maupun aturan yang telah ditetapkan perusahaan. Pelanggaran dan sikap disiplin ABK yang bertugas seringkali dilakukan dengan kesalahan yang sama namun tidak ada tindakan tegas dari para perwira jaga sementara Nakhoda sudah mengingatkannya sehingga ABK yang bertugas semakin bersikap tidak peduli terhadap peraturan dan pelaksanaan prosedur kerja.

Apabila kejadian tersebut tidak segera di atasi pelanggaran dan sikap tidak disiplin di atas kapal akan menjadi suatu kebiasaan atau hal yang wajar dilakukan oleh ABK yang bertugas. Hal tersebut akan mengakibatkan pengoperasian kapal menjadi terhambat dan kualitas kerja ABK yang bertugas semakin menurun.

Tindakan untuk meningkatkan kedisiplinan ABK yang bertugas salah satunya yaitu memberikan sanksi bagi ABK yang bertugas yang melakukan pelanggaran atau kelalaian yang berakibat pada kesalahan dalam melakukan pekerjaan di atas kapal merupakan tindakan yang efektif untuk mengurangi kendala yang menghambat pekerjaan. Kendala yang terjadi di atas kapal sebagian besar karena kesalahan manusia atau kelalaian dari awak kapal itu sendiri. Kelalaian ini timbul karena beberapa faktor misalnya ABK yang bertugas tidak termotivasi sehingga menurunkan kinerjanya, ABK yang bertugas tidak sungguh-sungguh dalam bekerja, tidak disiplinnya

ABK yang bertugas terhadap pelaksanaan prosedur kerja di atas kapal. Dari semua itu menimbulkan hambatan yang menjadi kendala besar dalam suatu pekerjaan. Maka dengan diberlakukannya sanksi atau peringatan secara tertulis bagi ABK yang bertugas jika melakukan kelalaian, tidak disiplin atau tidak serius dalam menyelesaikan pekerjaan merupakan suatu tindakan yang tegas agar tidak terjadi kesalahan yang sama lagi di waktu yang akan datang.

2) Melaksanakan Familiarisasi Secara Efektif Mengenai Pelaksanaan prosedur kerja Memuat di Kapal *Landing Craft*

Landing Craft Tank (LCT) memiliki beberapa spesifikasi pekerjaan yang menuntut ABK yang bertugas memiliki pengetahuan dan kecakapan yang memenuhi syarat. Permasalahan pada pengalaman yang terbatas merupakan salah satu kendala yang harus segera di atasi, mengingat ABK yang bertugas telah ditempatkan di atas kapal akan dihadapkan pada tugas dan tanggung jawab sesuai jabatannya. Jika dalam melaksanakan pekerjaan khususnya bongkar muat di *Landing Craft Tank (LCT)*, ABK yang bertugas tidak dibekali dengan pengetahuan dan pelatihan maka ABK yang bertugas tersebut akan kurang termotivasi yang kesulitan dalam menjalankan menyelesaikan tugas.

Seperti yang tercantum di dalam ISM Code 6, mengenai sumber daya personil. Di dalam code tersebut disebutkan bahwa setiap ABK yang baru bekerja di atas kapal maupun yang dipindah tugaskan harus diberikan pembiasaan atau pengenalan yang lebih tepatnya disebut familiarisasi. Di dalam kegiatan familiarisasi ini dijelaskan pelaksanaan prosedur kerja yang harus dilakukan secara sistematis, petunjuk kerja yang jelas, pengarahan mengenai keselamatan kerja atau hazard dari setiap pekerjaan di *Landing Craft Tank (LCT)* dan hal-hal yang perlu diperhatikan dalam kegiatan bongkar muat.

Tentunya materi yang diberikan dalam familiarisasi ini tidak sedikit dan membutuhkan waktu yang cukup untuk pelaksanaannya agar familiarisasi ini berjalan dengan efektif. Kegiatan tersebut akan

sangat bermanfaat bagi ABK yang bertugas jika ditambah dengan pelatihan yang dilakukan secara berkala di atas kapal untuk meningkatkan kecakapan ABK yang bertugas. Mengingat di dalam familiarisasi hanya dijelaskan sebatas pengenalan dan teori, maka di dalam pelatihan akan dilakukan praktek secara langsung. Praktek tersebut diantaranya cara mengoperasikan peralatan, cara menanggapi perintah dengan cepat dan tepat dan cara mengatasi kendala yang ditemui pada saat pelaksanaan prosedur kerja.

Dalam familiarisasi ini, ABK yang bertugas juga dapat melakukan diskusi dan tanya jawab dengan Perwira mengenai hal-hal yang belum dipahami dengan mendalam. Melakukan tanya jawab mengenai permasalahan yang ditemui pada saat proses kegiatan kerja dan berdiskusi untuk mencari solusi sebagai pemecahan yang tepat. Perwira disini diharapkan dapat memberikan masukan-masukan yang baik mengenai pelaksanaan prosedur kerja di kapal *Landing Craft Tank (LCT)* agar selain terampil, ABK yang bertugas juga termotivasi dalam bekerja dan menerapkan pelaksanaan prosedur kerja tersebut.

Beberapa hal pokok yang harus dijelaskan dalam kegiatan familiarisasi di atas kapal yaitu sebagai berikut :

a) Pra Pekerjaan (Prakualifikasi)

Tahap ini meliputi rencana-rencana kerja dibuat termasuk rencana terkait dengan keselamatan pekerjaan ketika pekerjaan sudah dimulai. Pada tahap Pra Pekerjaan ini ada langkah-langkah yang harus dilengkapai yaitu:

- (1) Melengkapi dokumen terkait dengan keselamatan kerja. Dokumen yang diperlukan biasanya mengenai informasi dasar profil perusahaan, profil keselamatan kerja, *SOP/methods* selama pekerjaan dan target kerja yang telah ditentukan.
- (2) Melengkapi *Job Safety Analysis* yaitu sebuah dokumen yang memuat Ro Ro Cargo langkah-langkah pekerjaan yang disertai dengan analisa bahaya dan risiko dalam setiap

langkah yang harus disertai dengan tindakan pengendalian terhadap resiko yang ada. Kemudian, dokumen ini harus ditanda-tangani oleh kontraktor, pemberi kerja, supervisor area dan juga tim K3nya agar semua *Crew* yang terkait bisa mengetahui pekerjaan dan bisa bertanggungjawab untuk memastikan pekerjaan berlangsung dengan aman.

- (3) Melengkapi izin pekerjaan yang meliputi poin-poin yang berisi standar keselamatan kerja, alat pelindung diri, serta alat yang dipinjamkan dari pemilik bisnis / proyek. Seperti *job safety analysis*, izin pekerjaan ini harus ditandatangani oleh pihak-pihak terkait.
- (4) *Safety Induction* merupakan training singkat yang diberikan oleh *owner* kepada pencharter. Dimana berisi dasar-dasar keselamatan kerja dalam pekerjaan nanti. Alat pelindung diri dan yang paling penting adalah prosedur untuk keadaan darurat.

b) Saat Pekerjaan (*Work In Progress*)

Setiap pekerjaan yang dilakukan haruslah memenuhi aspek keselamatan kerja yang telah disepakati sebelumnya pada tahap pra pekerjaan. Untuk memastikan hal ada beberapa hal yang dapat dilakukan adalah :

- (1) Inspeksi oleh *safety officer*
- (2) Inspeksi oleh pemberi kerja (*user/contract giver*)
- (3) Inspeksi oleh tim safety dari *owner*.

c) Pasca Pekerjaan (*Evaluation*)

Setelah pekerjaan selesai, ada beberapa tahap yang harus dilakukan :

- (1) Meminta tanda tangan kepada pemberi kerja sebagai persetujuan bahwa pekerjaan telah selesai sesuai dengan prosedur dan secara aman
- (2) Menyerahkan berita acara pelaksanaan pekerjaan
- (3) Mendiskusikan agenda kerja kedepan

Jika ABK yang bertugas dapat menerapkan pelaksanaan prosedur kerja yang baik maka setiap masalah setiap masalah yang terjadi dapat di atasi. Pelaksanaan prosedur kerja menekankan bahwa resiko operasional pekerjaan akan diselenggarakan dengan cara yang paling aman. segala informasi terkait ekspektasi keselamatan kerja dan persyaratan –persyaratanya harus dikomunikasikan.

b. Terjadinya *Misscommunication* Pada Saat Proses Memuat Ro Ro Cargo Di Kapal *Landing Craft*

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

1) Melakukan *Toolbox Meeting* Secara Rutin Sebelum Pelaksanaan Kerja

Dalam menjalankan suatu pekerjaan di atas kapal diperlukan suatu sistem yang dapat menunjang kinerja pelaksanaan prosedur kerja tersebut. Pencapaian tujuan kerja memerlukan kerjasama yang baik antar komponen di dalamnya. Kerjasama terbentuk karena adanya kesatuan persepsi tentang apa yang akan dicapai. Untuk itu diperlukan sekali adanya komunikasi yang baik antar anggota didalamnya, peran komunikasi dalam suatu organisasi dapat menciptakan hubungan kerja yang kondusif dalam rangka pencapaian tujuan organisasi.

Tindakan yang tepat untuk mengatasi kurangnya komunikasi dan koordinasi pada saat pelaksanaan kerja bongkar muat di atas kapal, maka Nakhoda dan Perwira mengadakan *toolbox meeting* . Dimana kegiatan ini dilakukan secara rutin sebelum pelaksanaan bongkar muat kurang lebih 10-15 menit. *Toolbox meeting* ini menjelaskan beberapa rencana kerja yang akan dilaksanakan pada saati itu. Selain itu Nakhoda dan Perwira memberikan pengarahan mengenai hal-hal yang penting dan harus dilakukan oleh ABK yang bertugas pada pekerjaan tersebut dan memberikan petunjuk kerja yang jelas. Selain mengarahkan, Perwira

melakukan diskusi singkat bertujuan agar pelaksanaan kerja berjalan dengan lancar dan setiap kendala dapat diatasi dengan baik.

Melalui komunikasi maka dapat memberikan keterangan tentang pekerjaan yang membuat ABK yang bertugas dapat bertindak dengan rasa tanggung jawab pada diri sendiri dan pada waktu bersamaan dapat mengembangkan semangat kerja. Adanya koordinasi dan kerjasama yang harmonis ini diharapkan dapat meningkatkan semangat kerja *crew* karena komunikasi berhubungan dengan keseluruhan proses pembinaan ABK yang bertugas di atas kapal.

Komunikasi merupakan faktor utama untuk meningkatkan semangat kerja. Dengan semangat kerja yang tinggi ABK yang bertugas akan dapat bekerja dengan perasaan senang dan bergairah sehingga mereka dapat berprestasi kerja dengan baik, sebaliknya apabila Perwira kurang memperhatikan bawahannya maka semangatnya akan turun karena ABK yang bertugas merasa kurang mendapat perhatian dari atasan dan adanya rasa segan terhadap atasan. Dengan demikian diperlukan hubungan timbal balik antara Perwira dan ABK yang bertugas. Jadi komunikasi sangat diperlukan dalam pelaksanaan pekerjaan dan pembinaan perilaku pegawai sebagai motivasi untuk meningkatkan semangat kerja pegawai sebagai proses dalam suatu pekerjaan akan terasa lebih mudah dan tujuan organisasi akan dapat tercapai.

Semangat kerja dalam organisasi dapat mempengaruhi hasil kerja dan pencapaian tujuan komunikasi dan hubungan kerja yang terjadi dalam suatu instansi berkaitan dengan semangat melaksanakan pekerjaan. Komunikasi yang efektif dapat mencapai saling pengertian antara ABK yang bertugas dan Perwira sehingga terbentuk kondisi sosial yang dapat memotivasi ABK yang bertugas untuk meningkatkan produktivitas kerjanya. Semangat kerja disini adalah *crew* secara lebih giat melaksanakan tugas-tugasnya, sehingga pekerjaan akan dapat diselesaikan lebih cepat dan lebih baik.

2) Mempersiapkan Dan Memastikan Sarana Komunikasi Agar Dapat Berfungsi Secara Maksimal Saat Digunakan Pada Proses Memuat Ro Ro Cargo

Untuk mengatasi kurangnya koordinasi dikarenakan sarana pendukung komunikasi yang terbatas, sebaiknya perusahaan menyediakan alat komunikasi sesuai dengan kebutuhan agar komunikasi antara Nakhoda dengan pencharter dan *crew* di atas kapal dapat berjalan dengan baik. Untuk mendapatkan informasi mengenai pengiriman muatan-muatan ke kapal tidak mengalami keterlambatan. Sarana komunikasi itu dapat berupa *handy talky* (HT) yang jumlahnya memadai dan harus ada *spare battery* serta *chargernya*, jadi apabila HT *lowbat* maka sudah tersedia *battery* cadangannya dan yang lain bisa *dicharger* kembali sehingga komunikasi tidak terputus.

Selain itu Perusahaan menyediakan *handy talky* dalam jumlah yang memadai dan memiliki kualitas baik. Jika peralatan tersebut mengalami kerusakan, maka masih ada cadangan di atas kapal. Selain itu maksud dari kualitas yang baik disini yaitu peralatan komunikasi itu yang sesuai standar dan memenuhi syarat agar mendukung atau memiliki atau kemampuan penyampaian komunikasi yang baik dan lebih panjang usia pemakaiannya.

Tidak hanya di atas kapal, penyewa juga harus melengkapi dirinya dengan peralatan komunikasi yang memadai agar pertukaran informasi dan pemberian perintah tidak hanya dilakukan sepihak saja. Mengingat pelaksanaan bongkar muat merupakan serangkaian proses kerja yang harus dilaksanakan secara sistematis sesuai dengan pelaksanaan prosedur kerja yang berlaku dan telah disepakati. Dengan memadainya jumlah peralatan komunikasi tersebut, maka diharapkan tidak terjadi lagi kesalahan dalam menanggapi perintah maupun setiap informasi yang diberikan. Selain itu pelaksanaan dengan menjalin komunikasi yang baik dan berkesinambungan ini bertujuan agar Nakhoda dan penyewa dapat menjalin kerjasama yang baik sehingga pelaksanaan bongkar muat di *Landing Cratf Tank (LCT)* berjalan dengan lancar dan selesai tepat pada waktunya.

2. Evaluasi Terhadap Pemecahan Masalah

a. Pelaksanaan prosedur kerja Memuat Ro Ro Cargo Di Atas Kapal belum optimal

1) Meningkatkan Kedisiplinan Bagi ABK Yang Bertugas Dengan Memberikan Motivasi dan Pemberian Sanksi Bagi Yang Melanggar

Keuntungannya :

ABK akan semakin termotivasi dan bekerja secara aman.

Kerugiannya:

Mebutuhkan waktu dan kesabaran dalam memberikan motivasi kepada ABK.

2) Melaksanakan Familiarisasi Secara Efektif Mengenai Pelaksanaan prosedur kerja Memuat Ro Ro Cargo di Kapal *Landing Craft*

Keuntungannya:

ABK akan semakin paham dengan pelaksanaan prosedur kerja memuat Ro Ro Cargo yang baik di atas kapal.

Kerugiannya:

Mebutuhkan waktu untuk familiarisasi sehingga dapat mengganggu waktu istirahat perwira yang memberikan familiarisasi maupun bagi ABK kapal.

b. Terjadinya *Misscommunication* pada saat proses memuat Ro Ro Cargo di atas kapal *Landing Craft*

1) Melakukan Toolbox Meeting secara rutin sebelum pelaksanaan kerja

Keuntungannya:

Pekerjaan akan berjalan dengan aman dan lancar, ABK juga akan semakin paham dengan proses memuat Ro Ro Cargo sehingga tidak terjadi *Misscommunication* saat bekerja.

Kerugiannya:

Mengganggu jam istirahat karena *toolbox meeting* dilakukan sebelum jam kerja.

2) Mempersiapkan dan memastikan sarana komunikasi agar dapat berfungsi secara maksimal saat digunakan pada proses memuat Ro Ro Cargo.

Keuntungannya:

Tidak akan terjadi *miscommunication* jika sarana komunikasi digunakan dengan baik dan benar.

Kerugiannya:

Perlunya perawatan peralatan komunikasi agar tetap berfungsi dengan baik, sehingga memerlukan pengawasan yang akan menyita kegiatan ABK.

3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

a. Pelaksanaan prosedur kerja memuat Ro Ro Cargo di atas kapal belum optimal.

Pemecahan masalah yang dipilih yaitu meningkatkan kedisiplinan bagi ABK yang bertugas dengan memberikan motivasi dan pemberian sanksi bagi yang melanggar, dan melaksanakan familiarisasi secara efektif mengenai pelaksanaan prosedur kerja memuat Ro Ro Cargo di kapal *Landing Craft*.

- b. Terjadinya *Misscommunication* pada saat proses memuat Ro Ro Cargo di kapal *Landing Craft*.

Pemecahan masalah yang dipilih adalah melakukan *toolbox meeting* secara rutin sebelum pelaksanaan kerja, di samping itu mempersiapkan dan memastikan sarana komunikasi agar dapat berfungsi secara maksimal saat digunakan pada proses memuat Ro Ro Cargo.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab III, maka penulis mencari kesimpulan mengenai kendala yang ditemui pada pelaksanaan bongkar muat di *Landing Craft Tank (LCT)*, yaitu sebagai berikut :

1. Prosedur kerja memuat di atas kapal belum optimal disebabkan kurangnya kepedulian ABK yang bertugas dalam melaksanakan prosedur kerja memuat dan minimnya pengetahuan ABK yang bertugas mengenai prosedur kerja di *Landing Craft Tank (LCT)* sehingga proses kerja memuat di kapal *Landing Craft*.
2. Terjadinya *misscommunication* pada saat proses memuat di kapal *landing craft* dikarenakan ABK yang bertugas kurang memahami perintah dari atasan pada kegiatan memuat dan sarana komunikasi yang tidak berfungsi dengan baik.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan tersebut di atas, maka penulis mencari beberapa solusi yang tepat sebagai pemecahan masalah dalam meningkatkan penerapan prosedur kerja memuat di *Landing Craft Toyoof* yaitu sebagai berikut :

1. Bagi Perwira Kapal
 - a. Hendaknya Nakhoda dan Perwira meningkatkan kedisiplinan bagi ABK yang bertugas dengan memberikan motivasi dan pemberian sanksi bagi yang melanggar sehingga prosedur kerja dijalankan dengan tepat dan maksimal oleh ABK yang bertugas.

- b. Sebaiknya Perwira melaksanakan familiarisasi secara efektif mengenai prosedur kerja memuat di kapal *Landing Craft Tank (LCT)*.
- c. Hendaknya Nakhoda melakukan *Toolbox Meeting* secara rutin sebelum pelaksanaan kerja agar adanya koordinasi dan kerjasama yang harmonis dapat terjalin dengan baik.
- d. Mempersiapkan dan memastikan sarana komunikasi agar dapat berfungsi secara maksimal saat digunakan pada proses memuat.

2. Bagi Perusahaan

Sebaiknya Perusahaan Menyediakan alat komunikasi yang berkualitas untuk menunjang komunikasi pada saat pelaksanaan kerja agar tidak terjadi lagi kesalahan dalam menanggapi perintah maupun setiap informasi yang diberikan

DAFTAR PUSTAKA

- Hasibuan, Malayu, S P, (2003); **Manajemen Dasar, Pengertian dan Masalah**, Jakarta : PT. Toko Gunung Agung.
- Handoko, T. Hani, (1996); **Manajemen Perencanaan dan Sumber Daya Manusia**, Yogyakarta : PT. BPFE, UGM.
- Kasma, Juan, (2012); **Standard Operating Procedure Perpajakan Perusahaan Jasa**, Bandung : Alfabeta.
- March, James G. And Heervert A. Simon, (1958); *Organization*. New York : Wiley and sons.
- Mulyadi, 2009, **Akutansi Biaya**, Yogyakarta : STIE YPKPN.
- Samsudin, Sadili, (2010); **Manajemen Sumber Daya Manusia**, Bandung : Pustaka Setia.
- Sastrohadiwiryo, Siswanto, (2003); **Manajemen Tenaga Kerja Indonesia**, Edisi 2, Jakarta : PT. Bumi Aksara.
- Siagian, Sondang P, (1995); **Manajemen Sumber Daya Manusia**, Jakarta : PT. Elek Media Kompetindo.
- Sutrisno, Edi, (2009); **Manajemen Sumber Daya Manusia**, Edisi pertama, Jakarta : Kencana Prenada Media Group.
- Tambunan, Rudi M, (2013); **Pedoman Penyusunan Standard Operating Procedures (SOP)**, Edisi kedua, Jakarta : Maiestas Publishing.
- Terry, George dan Leslie W. Rue, (2010); **Dasar-Dasar Manajemen**, Cetakan kesebelas. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- (2019); <http://kbbi.web.id/disiplin>, diunduh tanggal 20 Oktober 2019

Lampiran 1 Ship Particular



Vessel Name **TOYOOF**
Type **LANDING CRAFT**

General Information

Company Name & Address **KHALID FARAJ SHIPPING**
PO BOX 995, ABU DHABI, U.A.E.
Flag **U.A.E.**
Year of Built **2017**
Official No. **8410**
Call sign **A6E 2536**
MMSI **471057000**
IMO No **9826914**
Classification **Bureau Veritas**
Class Notation **Bureau Veritas**
Place of Build **Malaysia**
Vessel Contact No. **+971-502139197**
Head Office No & Fax: **+971 2 6984999**
+971 2 6659218
Vessel e mail **kt.toyoof@gmail.com**
Company E-mail **commercial@khalidfarajshipping.com**
Company website **www.khalidfarajshipping.com**



Vessel Built Specs / Principle Dimensions

LDA, Length Overall	46.20 Meters	Light Ship	433.264 TONNES
LBP	42.113 Meters	GRT	497
BEAM Moulded	10.90 Meters	NRT	150
Depth Moulded	3.2 Meters	DWT	462.748 TONNES
Draft (Summer)	2.5 Meters	Load Ship Displacement	896.012 TONNES

Vessel Performance Particulars

Max Speed	10 Knots (Free running)	Fresh Water Consumption	2 MT
Economical Speed	07 Knots	Fuel Type	MARINE DIESEL
Fuel Consumption at max speed	125 ltr/ hr	Fuel Consumption at Economical speed	90 ltr/hr

Vessel Cargo Particulars

Clear Deck Space Area	230 m2	Deck Strength	5 T/M2
Cargo Tank Details	FW CARGO-197m2	Maximum Height Of Cargo Allowed	2 TEIR HIGH CONTAINER
Total Cargo Weight The Vessel Can Carry/DWCC	462.748 TONNES	No Of Refer Sockets	6
Cargo Doors/Ramp Doors Details	6.80m X 6.5m	Clean deck dimension, L * B in M	25M x 9.3M

Vessel Capacities

Fuel Tanks	70.8 M3 & 149.04m3	Fresh Water Tanks	98.58m3 & 316.85 M3
------------	--------------------	-------------------	---------------------

Accommodation Details (Centrally Air Conditioned)

No Of Crew Berths	12	No Of Passenger Berths	-
-------------------	----	------------------------	---

Propulsion And Machinery Details

Main Engines	2 x yanmar 6AYM, 650BHP	Generator	3 x 91KW Cummins
Gear Box		Propulsion	Fixed Pitch
Bow Thruster	1 x 3.5Tons CUMMINS 224KW	Emergency Generator	
Gear Box	Z300(750	Ballast Water Treatment system	
Sewage Tank	3m3/Day	Sewage Treatment System	

Communication And Navigation Equipment

MF/ HF/ VHF	FURUNO FMR9005	NAVTEX	NX-700
SSB	FURUNO FS-2575C	Magnetic Compass	DAIKO KEIKI SR-150/ GC 80
Radar	FURUNO FU-190	AIS	FURUNO FA-150
GPS	FURUNO GP170	Auto Pilot	TMQ AP-9
Echo Sounder	FURUNO FE800	GYRO COMPASS	N/A
INMARSAT	MINI C FELCOM16	ECDIS	SIMRAD (2 Nos.)

LSA And FFA Equipment

Navigation & Search Light	AVAILABLE	2 x 15 men Inflatable Life Raft	KHA-15
Fire Fighting as per SOLAS	AVAILABLE	Rescue Boat	PAL FINGER (6PERSONS)

Special Features Details

RFI pump details		Spray Boom Details	
Oil Spill & Recovery Equ't Details	SOPEP BOX	Rescue Boat	PAL FINGER (6PERSONS)
Main ballast water management method(s) used on the ship		Deepest ballast drafts (Normal & Heavy Weather)	1.85 METER
Total ballast capacity of the ship in cubic meters.		Identification (rank) of the appointed ballast water management officer	Chief Officer

All details are about 1. All details are believed to be correct but without guarantee. 2. Owners reserve the right amend the specifications without notifications.

Lampiran 2 Crew List

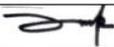
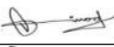
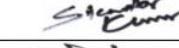
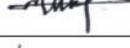
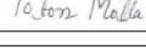
"VESSEL NAME"		INTEGRATED MANAGEMENT SYSTEM MANUAL										
TOYOOF		VESSEL CREW LIST										
SN	Name	Rank	Nationality	DOB	Passport No.	Class	Expiry Date	Seaman ID	Expiry Date	CICPA passes valid region	Security ID Card Expiry	Joining Date
			IMO Number	Call Sign	Class	Port of Registry	Date					
			9826914	A6E2536	BV	ABU DHABI	31.05.2023					
1.	JULITO ALMOCERA	MASTER	FILIPINO	29-07-78	P545192A	26.12.2022	SA-55103652220920	21-09-2024	UAE	04-01-2024	15-07-2022	
2.	CATUR RIAUNO	CH.OFF	INDONESIAN	23-03-76	C-690019	20.06.2026	SA-55000883040121	03-01-2024	UAE	19.12.2023	10-10-2018	
3.	MOHAMED HAMDY	CH.OFF	EGYPIAN	08-09-82	A26995846	04-03-2027	SA-41053847230521	25-05-2024	UAE	03-01-2024	31-05-2023	
4.	PRAMODA KUMAR NAYAK	2 ND OFF	INDIAN	07-05-89	P6587587	18-04-27	SA-55101209160920	16-09-2023	UAE	04-01-2024	12-06-2022	
5.	DESTA BOGALE	CH.ENGR	ETHIOPIAN	02-08-75	EQ0023618	19-05-24	SA-41144336281220	28-12-2023	UAE	04-01-2024	16-11-2022	
6.	SIKANDAR KUMAR	AB	INDIAN	19-04-99	R1113133	31.07.27	SA-41144171281220	28-12-2023	UAE	04-01-2024	19-11-2022	
7.	BESUFIKAD NIGUSEA	AB	ETHIOPIAN	04-07-91	EP4732154	17-08-22	SA-41011541280121	30-01-2024	U.A.E	04-01-2024	05-12-2022	
8.	SARANZEB KHAN	AB	PAKISTAN	19-01-79	BV4114253	02-01-23	SA-41046929280421	27-04-2024	U.A.E	04-01-2024	05-05-2023	
9.	BERNARD RICHARD KASISI	MECH.	TANZANIAN	06-10-92	AB652914	04.08.24	SA-41019377140221	21-02-2022	UAE	04-01-2022	24-11-2020	
10.	TEWODROS T KEBEDE	MECH.	ETHIOPIAN	16-12-82	EP4433236	02.03.22	SA-4111158081020	07-10-2021	UAE	04-01-2022	05.10.2020	
11.	TOTON MOLLA	COOK	FILIPINO	08-09-78	P8974777A	01-10-28	-	-	UAE	04-01-2022	05.10.2020	

M.V. "Toyoof"
 IMO : 9826914
 ORF No : 8410
 Call sign : A6E2536
 BHP : 1300
 GRT/NRT : 497/150
 Flag : U.A.E

Document No: KFS/IMSC/SOM/03/ Vessel Crew List

Revision: 03/ Issue Date: 25-September-2018

Lampiran 3 Conduct Safety Meeting

 KHALID FARAJ SHIPPING		INTEGRATED MANAGEMENT SYSTEM MANUAL				
		TOOL BOX TALKS				
Vessel/Location Name:		LCT Toyoof / MUSAFFAH PORT		Date: 18.03.2023		
Time :		1000-1020 hrs				
1. Following Topics were discussed						
- CONDUCT SAFETY MEETING CARGO OPERATION.						
2. The following crews are attended the TBT trainings						
Sl No.	Name	Designation	Seaman pass No. or Emirates ID No.	Signature		
1.	JULITO ALMOCERA	MASTER	SA-41069180270622			
2.	CATUR RIAUNO	CH.OFF	SA-55054185190522			
3.	MOHAMED HAMDY	CH.OFF	SA-55009348120123			
4.	PRAMODA KUMAR NAYAK	2 ND OFF	SA-55118678211022			
5.	DESTA BOGALE	CH.ENGR	SA-41145557161222			
6.	SIKANDAR KUMAR	AB	SA-55020187010223			
7.	BESUFIKAD NIGUSEA	AB	SA-41004592060123			
8.	SARANZEB KHAN	AB	SA-55071338010722			
9.	BERNARD RICHARD KASISI	MECH.	SA-4103185221022			
10.	TEWODROS T KEBEDE	MECH.	SA-4113684606122			
11.	TOTON MOLLA	COOK	SA-41069001270622			
The Concerns or Suggestions raised during the TBT :						
Concerns/ Suggestions by Name :			TBT conducted by : Chief Officer			
<table border="1"> <tr> <td colspan="2"> M.V. "Toyoof" IMO : 9826914 Off No : 8410 Call sign : A6E2536 BHP : 1300 GRT/NRT : 497/150 Flag : U.A.E </td> </tr> </table>					M.V. "Toyoof" IMO : 9826914 Off No : 8410 Call sign : A6E2536 BHP : 1300 GRT/NRT : 497/150 Flag : U.A.E	
M.V. "Toyoof" IMO : 9826914 Off No : 8410 Call sign : A6E2536 BHP : 1300 GRT/NRT : 497/150 Flag : U.A.E						
Document No: KFS/IMSF/CPC/02/ Tool Box Talks		Revision: 02/ Issue Date: 15-September-2015		Page 1 of 1		

Lampiran 4 Kondisi kapal LCT Toyoof



Gambar 4.1 Berlayar dengan muatan general cargo



Gambar 4.2 Penyandaran Roro Cargo



Gambar 4.3 Berlayar dengan muatan Roro Cargo



Gambar 4.4 Berlayar dengan muatan curah



Gambar 4.5 Kapal selesai memuat Pasir halus



Gambar 4.6 Penutupan terpal muatan pasir halus



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : CATUR RIAUNO
NIS : 02852/N-1
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

PENERAPAN PROSEDUR KERJA MEMUAT GUNA KELANCARAN OPERASIONAL
DI KAPAL LANDING CRAFT TOYOOF.

B. Masalah Pokok

1. Prosedur kerja bongkar muat diatas kapal ^{belum} optimal.
2. Terjadinya *misscommunication* pada saat proses memuat di atas kapal *landing craft*.

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Meningkatkan kedisiplinan bagi ABK dengan memberikan motivasi dan pemberian sanksi bagi yang melanggar.
2. Melakukan toolbox meeting secara rutin sebelum pelaksanaan kerja.

Menyetujui :

Jakarta, 12 Juni 2023

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Penulis

Capt. Marihot Simanjuntak, M.M.

Drs. M. Nurdin, S.E, MM

Catur Riauno

Pembina Utama Muda/IVc

Pembina/IVa

NIS : 02852/N-1

NIP. 19661110 199803 1 002

NIP. 19590814 198302 1 001

Kepala Jurusan Nautika

Meilinasari N H., S.SiT., M.MTr

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

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

Judul Makalah: ~~ORINALEKSI~~ ^{MEMUAT} PENERAPAN PROSEDUR KERJA ~~BONGKAR MUAT YANG BENAR~~
 GUNA ~~MENUNJANG~~ KELANCARAN OPERASIONAL DIATAS KAPAL LCT TOYOOF.

Dosen Pembimbing I : Capt. Marihot Simanjuntak, M.Mar

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	21/06/23	- Penentuan & koreksi judul. - penulisan masalah pokok - pendekatan pemecahan masalah - penyesuaian Isi BAB I, II, III & IV Berikut dgn koreksi & nya.	
2	23/06/2023	* koreksi & di setujui untuk sinopsis & judul - * BAB I → Latar belakang. * BAB II → Landasan teori * BAB III → Analisis Pembahasan * BAB IV → Kesimpulan & Saran * daftar pustaka & lampiran gambar	
3	23/06/2023	Selanjut nya Makalah siap kirim	

Catatan :

.....

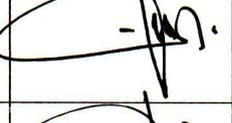
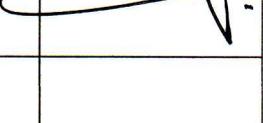
.....

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

~~OFINANSI~~ MEMUAT
 Judul Makalah : PENERAPAN PROSEDUR KERJA ~~BONGKAR MUAT YANG BENAR~~
 GUNA ~~MENUNJANG~~ KELANCARAN OPERASIONAL DIATAS KAPAL LCT TOYOOF.

Dosen Pembimbing II : Drs. M. Nurdin, S.E, MM

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	21/06.23	Penyusunan simpansi	
2	22/06.23	Dca Simpansi, lanjut Bab. I	
3	22/06.23	Perbaikan Bab. I (perbaikan)	
4	22/06.23	Dca Bab. I, (lanjut Bab. II)	
5	23/06.23	Perbaikan Bab. II (perbaikan)	
6	23/06.23	Dca Bab. II (lanjut Bab. III & IV)	
7	26/06.23	Perbaikan Bab. III & IV (perbaikan)	
8	26/06.23	Dca Bab. IV & V	

Catatan :

Makalah Simpansi $\frac{21}{6} - 23$

