

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



**MAKALAH**

**UPAYA MENINGKATKAN PRESTASI KERJA DALAM  
RANGKA PELAYANAN KAPAL SUPPLY DI LEPAS  
PANTAI**

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

**Oleh :**

**ANDRI HERDIAN**

**NIS. 02779 / N1 65**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2022/2023**

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : ANDRI HERDIAN  
NIS : 02779 /N-1  
Program Pendidikan : Diklat Pelaut – I  
Jurusan : Nautika  
Judul : UPAYA MENINGKATKAN PRESTASI KERJA  
DALAM RANGKA PELAYANAN KAPAL SUPPLY  
DI LEPAS PANTAI

Jakarta, 16 Januari 2023

Pembimbing I

**Capt. Sajim Budi Setiawan, MM**

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19690616 199903 1 001

Pembimbing II

**M. Yusup, SE, MM**

Pembina (IV/a)

NIP. 19591212 198403 1 007

Mengetahui

A Kepala Jurusan Nautika

**Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, S.Si.T., M.M.Tr**

Penata TK. 1(III/d)

NIP. 198105032002122001

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



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : ANDRI HERDIAN  
NIS : 02779/N1 65  
Program Pendidikan : Diklat Pelaut – I  
Jurusan : Nautika  
Judul : UPAYA MENINGKATKAN PRESTASI KERJA  
DALAM RANGKA PELAYANAN KAPAL SUPPLY  
DI LEPAS PANTAI

Penguji I

**H. Kamarul Hidayat, S.Pel, MM.Tr**

Pembina (VI/a)

NIP.19710919 199803 1001

Penguji II

**Capt. Sajim Budi Setiawan, MM.**

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19690616 199903 1 001

Mengetahui

*A* Kepala Jurusan Nautika

**Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, S.Si.T., M.M.Tr**

Penata TK. 1(III/d)

NIP. 198105032002122001

## KATA PENGANTAR

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

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

### **“UPAYA MENINGKATKAN PRESTASI KERJA DALAM RANGKA PELAYANAN KAPAL SUPPLY DI LEPAS”**

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran ( STIP ) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai Keputusan Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor PR—BPSDMP 01 Tahun 2023 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 1995 dan telah dirubah kedalam STCW amandemen 2010.

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

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

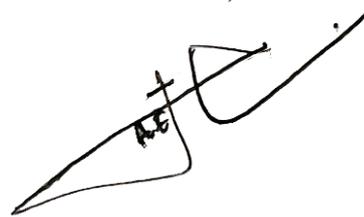
- 1 Capt. Sudiono, M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
- 2 CAPT. Suhartini, S.Si.T., M.M., M.M.Tr., selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.

- 3 Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, S.Si.T., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
- 4 Capt. Sajim Budi Setiawan, MM., sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
- 5 M. Yusup, SE, MM., sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
- 6 Para Dosen STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
- 7 Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXV tahun ajaran 2022/2023 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.
- 8 Orang tua saya, Istri, Anak & Keluarga tercinta yang telah memberikan dorongan dan semangat dalam menyelesaikan makalah ini.

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

Jakarta, 16 Januari 2023

Penulis,



**ANDRI HERDIAN**

**02779 / N1 65**

## DAFTAR ISI

MAKALAH.....	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH .....	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR LAMPIRAN.....	viii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG .....	1
B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH.....	3
C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN .....	4
D. METODE PENELITIAN .....	5
E. WAKTU DAN TEMPAT PENULISAN.....	6
F. SISTIMATIKA PENULISAN .....	10
BAB II.....	11
A. TINJAUAN PUSTAKA .....	11
1. PENGERTIAN UPAYA .....	11
2. PENGERTIAN MENINGKATKAN .....	12
3. PENGERTIAN PRESTASI KERJA .....	13
4. PENGERTIAN DALAM RANGKA .....	17
5. PENGERTIAN PELAYANAN .....	18
Berikut adalah beberapa pengertian pelayanan menurut para ahli terbaru: 18	
6. PENGERTIAN KAPAL SUPLAI.....	18
7. PENGERTIAN LEPAS PANTAI .....	19
B. KERANGKA PEMIKIRAN.....	20
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	20

A. DESKRIPSI DATA .....	21
B. ANALISIS DATA .....	23
C. PEMECAHAN MASALAH.....	28
BAB IV .....	41
A. KESIMPULAN.....	41
B. SARAN-SARAN.....	41
DAFTAR PUSTAKA.....	43

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1.	<i>Ship particular</i> .....	44
Lampiran 2.	<i>General Arrangement plant 1</i> .....	45
Lampiran 3.	<i>General Arrangement plant 2</i> .....	46
Lampiran 4.	<i>Crew List</i> .....	47
Lampiran 5.	Proses Maintenance Buoy.....	48

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Perkembangan industri kelautan yang semakin pesat di era globalisasi saat ini. Salah satu kebutuhan utama dalam industri kelautan adalah transportasi dan logistik, terutama dalam hal suplai barang dan perlengkapan bagi kapal-kapal yang beroperasi di laut. Kapal suplai di lepas pantai (supply vessel/SV) adalah jenis kapal yang dirancang khusus untuk memenuhi kebutuhan tersebut.

Kapal SV biasanya digunakan untuk menyuplai kebutuhan perkapalan seperti bahan bakar, air bersih, makanan, peralatan, dan perlengkapan keamanan. Kapal ini juga dapat digunakan untuk melakukan pemeliharaan pada kapal-kapal induk yang beroperasi di lepas pantai, serta mendukung operasi eksplorasi minyak dan gas bumi di perairan lepas pantai.

Pada umumnya, kapal SV dilengkapi dengan fasilitas penyimpanan dan distribusi barang serta peralatan penyelaman yang canggih. Oleh karena itu, kapal SV menjadi sangat penting dalam mendukung kegiatan operasional di lepas pantai. Selain itu, kapal SV juga dapat menjadi alternatif yang lebih ekonomis dan efisien dibandingkan dengan mengoperasikan kapal-kapal induk untuk melakukan suplai di lepas pantai.

Namun, meskipun kapal SV memiliki peran yang sangat penting dalam industri kelautan, namun masih terdapat beberapa kendala dan tantangan yang dihadapi, seperti pengoperasian yang membutuhkan sumber daya manusia yang terampil, perawatan dan perbaikan yang teratur, serta risiko keamanan dan keselamatan yang harus diantisipasi dengan baik. Oleh karena itu, penulisan makalah dengan judul “ **UPAYA MENINGKATKAN PRESTASI KERJA DALAM RANGKA PELAYANAN KAPAL SUPLAI LEPAS PANTAI**” dapat memberikan gambaran tentang peran penting kapal SV dalam industri kelautan, serta tantangan dan potensi yang dapat dikembangkan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas operasional kapal ini di masa yang akan datang.

Alasan penulis memilih judul diatas karena pada saat penulis bertugas di atas SV. AL FAISAL 1 kapal beroperasi di perairan Kawasan Timur Tengah khusus untuk melayani maintenance buoy. Dalam melaksanakan tugas kami sering

mengalami keterlambatan dan salah satu faktor penyebabnya adalah sebagian ABK maupun perwira kurang terampil dalam melaksanakan tugas tersebut. Untuk dapat memberikan pelayanan yang baik sudah tentu harus mengetahui kendala-kendala umum yang dihadapi oleh kapal supply terutama dalam pengoperasian maintenance buoy lepas pantai di wilayah Timur Tengah.

Pengamatan makalah ini dilakukan di atas Kapal SV. AL FAISAL 1 milik perusahaan Al Jazeera Shipping Co. yang memiliki berbagai armada kapal laut yang memenuhi standar dan persyaratan tinggi untuk melayani pasar lokal dan internasional. Dengan armada serbaguna seperti : kapal lepas pantai kami, termasuk kapal tunda, kapal pasokan, kapal utilitas, kapal kru, tongkang hopper terpisah dan kapal spesialis lainnya, aktif dalam proyek lepas pantai dan menyediakan layanan untuk industri minyak dan gas serta konstruksi lepas pantai perairan Bahrain. Kapal suplai Al-Faisal 1 beroperasi di wilayah perairan Bahrain mencakup area Kawasan Timur Tengah dan sekitarnya yang berfokus pada pelayanan :

- 1 Pengiriman bahan bakar dan minyak: Pelayanan kapal suplai sering kali mencakup pengiriman bahan bakar dan minyak ke kapal atau platform lepas pantai. Kapal atau platform ini memerlukan bahan bakar dan minyak untuk menggerakkan mesin dan menjalankan berbagai sistem.
- 2 Persediaan makanan dan air: Kapal atau platform lepas pantai juga memerlukan persediaan makanan dan air untuk memenuhi kebutuhan awak dan penumpangnya. Pelayanan kapal suplai dapat menyediakan dan mengirimkan persediaan makanan dan air ke kapal atau platform tersebut.
- 3 Peralatan dan suku cadang: Pelayanan kapal suplai juga dapat menyediakan dan mengirimkan peralatan dan suku cadang penting ke kapal atau platform lepas pantai. Hal ini meliputi peralatan navigasi, peralatan keselamatan, dan berbagai suku cadang mesin dan sistem kapal atau platform.
- 4 Transportasi awak: Pelayanan kapal suplai juga dapat menyediakan transportasi untuk awak kapal atau platform lepas pantai. Hal ini memungkinkan awak untuk bergerak dari kapal atau platform ke daratan atau sebaliknya.
- 5 Jasa logistik: Pelayanan kapal suplai dapat menyediakan jasa logistik seperti penyimpanan dan pengelolaan persediaan, pemrosesan dokumen, dan pengiriman barang. Hal ini membantu memastikan bahwa semua barang dan

persediaan yang dibutuhkan oleh kapal atau platform lepas pantai tersedia tepat waktu dan dalam kondisi yang baik.

Dan juga sebagai salah satu syarat dalam pemenuhan program, penulis mengharapkan laporan penelitian ini, juga berguna untuk memberikan informasi atau pengenalan bagi rekan seprofesi/Pasis yang belum mengenal perihal tentang kapal supply dan pekerjaannya.

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

### **1. Identifikasi Masalah**

Dari pembahasan pada latar belakang pemilihan judul diatas, dan permasalahan yang akan didapat, maka penulis mengidentifikasi permasalahan tersebut berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal MV. AL FAISAL 1 antara lain:

1. Kurang Mampu anak buah kapal dalam mengoperasikan peralatan dengan baik dan efisien sehingga memperpanjang masa tunggu kapal.
2. Kondisi Cuaca yang kurang baik seperti ombak, arus, dan angin
3. Keterlambatan dalam waktu bongkar muat kapal yang dapat menyebabkan ketidakpuasan pelanggan.
4. Kurang terampilnya ABK dalam berkomunikasi dan berkoordinasi dengan baik dengan crew kapal dan pelanggan, sehingga dapat menimbulkan ketidaknyamanan dan kebingungan.
5. Keterbatasan peralatan yang digunakan, seperti peralatan bongkar muat yang kurang efisien atau peralatan navigasi yang kurang canggih, yang dapat memperlambat kinerja dan mengurangi produktivitas

### **2. Batasan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah di atas dan luasnya pembahasan pada masalah keselamatan kerja kapal suplai maka penulis membatasi pembahasannya pada:

- a. Kurang Mampu anak buah kapal dalam mengoperasikan peralatan dengan baik dan efisien sehingga memperpanjang masa tunggu kapal.
- b. Kondisi Cuaca yang kurang baik seperti ombak, arus, dan angin

### **3. Rumusan Masalah**

Berdasarkan batasan masalah diatas, maka untuk memudahkan dalam memahami isi makalah ini penulis perlu merumuskan masalahnya sebagai berikut :

- a. Mengapa ABK tidak mampu dalam mengoperasikan peralatan dengan baik dan efisien, sehingga memperpanjang waktu tunggu kapal.
- b. Kondisi yang kurang cuaca yang baik seperti ombak, arus dan angin.

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

### **1. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dalam penulisan ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui faktor apa yang membuat ABK tidak mampu dalam mengoperasikan peralatan dengan baik dan efisien, sehingga memperpanjang waktu tunggu kapal.
- b. Untuk mengetahui bagaimana cara menanggulangi kondisi cuaca yang kurang baik seperti ombak, arus dan angin.

### **2. Manfaat Penelitian**

Sedangkan manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

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

- 1) Menjadi referensi bagi perpustakaan STIP mengenai pelaksanaan kerja kapal supply yang sesuai dengan prosedur sehingga dapat mengurangi resiko kecelakaan kerja.
- 2) Sebagai sumber pengetahuan bagi pasis-pasis diklat STIP mengenai cara meningkatkan prestasi kerja ABK dalam pekerjaan di atas kapal supllly.

#### **b. Aspek Praktisi**

- 1) Berbagi pengalaman dengan kawan seprofesi khususnya di kapal suplai tentang upaya meningkatkan prestasi kerja dalam rangka pelayanan kapal suplai

- 2) Menjadi masukan atau sumbang saran bagi Perusahaan agar merekrut ABK yang berkualifikasi dan berdasarkan pendidikan dan pengalaman kerja

## **D. METODE PENELITIAN**

### **1. Metode Pendekatan**

Dalam pembuatan makalah ini penulis melakukan penelitian dengan menggunakan metode pendekatan antara lain :

#### **a. Study Kasus**

Penulis mengadakan penelitian dalam rangka mengatasi masalah yang nyata dalam kehidupan serta banyaknya kejadian kejadian yang dapat mengakibatkan menurunnya kinerja anak buah kapal di atas kapal. Untuk itu perlu dicari sesuatu yang lebih baik pada anak buah kapal agar apa yang diinginkan dapat tercapai.

#### **b. Problem Solving**

Dalam penulisan makalah ini, penulis berusaha memecahkan masalah yang ada di kapal terutama masalah penurunan kinerja yang terjadi bagi setiap individu yang bekerja di kapal. Dimana penulis mengatasi pemecahannya berdasarkan pengamatan langsung terhadap masalah yang terjadi di atas kapal. Dengan upaya memberikan dorongan dan motivasi kerja serta pendekatan kekeluargaan. Sehingga mendapat sesuatu yang lebih baik dalam peningkatan kinerja anak buah kapal di masa yang akan datang.

#### **c. Deskriptif Kualitatif**

Suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan pada metodologi yang menyelidiki suatu fenomena sosial masalah manusia. Pada pendekatan ini dibuat suatu gambaran komplek memilih kata-kata, laporan secara terperinci dan pandangan responder dan melakukan study pada situasi yang dialami. Dalam penulisan makalah ini dijelaskan berdasarkan pengalaman dan pengamatan selama bekerja di atas kapal berupa gambaran nyata yang terjadi selama berada di kapal Supply.

## **2. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam pengumpulan data-data makalah ini, penulis menggunakan teknik-teknik sebagai berikut :

### **a. Observasi (pengamatan)**

Yaitu berdasarkan pengalaman yang pernah dialami penulis selama bekerja di atas kapal.

### **b. Metode Perpustakaan**

Dimana data informasi didapat dari buku-buku dan literatur yang berkaitan dengan judul makalah.

## **3. Subjek Penelitian**

Dalam penyusunan makalah ini penulis mengambil Anak Buah Kapal (ABK) di atas kapal SV. AL FAISAL 1 sebagai subyek pada penelitian yang mana penulis bekerja sebagai Nakhoda dan mengadakan pengamatan berkaitan dengan kinerja ABK di kapal tersebut.

## **4. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data yang penulis gunakan dalam pembuatan makalah ini adalah teknik analisis deskriptif kualitatif yaitu dengan cara menggambarkan data-data yang sudah penulis dapatkan sebelumnya. Analisis berdasarkan survey, pengamatan dan pengalaman penulis sendiri sebagai nakhoda di atas kapal SV. AL FAISAL 1

## **E. WAKTU DAN TEMPAT PENULISAN**

### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian diadakan saat penulis bekerja sebagai Master di atas kapal SV. AL FAISAL 1 dalam kurun waktu 29 Juli 2021 sampai dengan 25 Oktober 2022

### **2. Tempat penulisan**

Mengingat luasnya ruang lingkup yang tercakup di dalam pelayanan kapal-kapal supply di lepas pantai dengan pencarter Middle East Navigation Aids Service

(MENAS) maka penulis membatasi pada kapal-kapal supply yang beroperasi di lokasi GULF pengeboran minyak BAPCO, ARAMCO, CHANNEL BUOY.

### **Keterangan Singkatan dan penjelasannya**

- a. Menas" merupakan singkatan dari "Middle East Navigation Aids Service", yang merupakan organisasi yang bertanggung jawab untuk membangun, mengoperasikan, dan merawat bantu navigasi di kawasan Timur Tengah.
- b. "Maintenance bouy" adalah sebuah pelampung yang digunakan sebagai bantuan navigasi di laut. Bouy ini seringkali dipasang sebagai tanda di sekitar area berbahaya, seperti karang atau terumbu karang, atau sebagai tanda navigasi di perairan yang dangkal.

Jadi, "menas maintenance bouy" merujuk pada pelampung bantuan navigasi yang dirawat oleh Middle East Navigation Aids Service.

- c. Aramco adalah singkatan dari Arabian American Oil Company. Awalnya, perusahaan ini didirikan pada tahun 1933 sebagai sebuah perusahaan patungan antara Standard Oil dari California (SoCal) dan Texaco dengan Pemerintah Arab Saudi untuk mengeksploitasi cadangan minyak di negara tersebut. Kemudian pada tahun 1988, perusahaan ini menjadi milik pemerintah Saudi dan diubah namanya menjadi Saudi Arabian Oil Company (Saudi Aramco).
- d. BAPCO : adalah singkatan dari Bahrain Petroleum Company, yang merupakan perusahaan minyak dan gas terbesar di Bahrain. Bapco didirikan pada tahun 1929 dan saat ini mengelola kilang minyak dan fasilitas terkait di Bahrain.

Bapco terlibat dalam sejumlah kegiatan dalam industri minyak, termasuk eksplorasi, produksi, dan pemurnian minyak mentah. Perusahaan ini memiliki kilang minyak yang mampu memproses sekitar 267.000 barel minyak mentah per hari dan menghasilkan produk seperti bahan bakar, bahan kimia, dan pelumas.

Selain itu, Bapco juga terlibat dalam proyek-proyek penelitian dan pengembangan untuk meningkatkan teknologi pemurnian dan produksi

minyak mentah. Perusahaan ini juga memainkan peran penting dalam mengembangkan tenaga listrik di Bahrain melalui unit bisnis terpisah yang disebut Bapco Power.

Secara keseluruhan, Bapco memainkan peran kunci dalam industri minyak di Bahrain dan terus berupaya meningkatkan efisiensi produksi dan meningkatkan kinerja lingkungan di sektor minyak dan gas.

- e. GULF : merujuk pada Teluk Persia atau Teluk Arab, yang terletak di sebelah barat daya Asia, yang dikelilingi oleh negara-negara seperti Iran, Irak, Kuwait, Saudi Arabia, Bahrain, Qatar, Uni Emirat Arab, dan Oman. Wilayah ini dikenal sebagai salah satu sumber daya alam terbesar di dunia untuk minyak bumi.

Pengeboran minyak di wilayah GULF telah berlangsung selama beberapa dekade dan terus berlanjut hingga saat ini. Aktivitas pengeboran minyak dan gas di wilayah ini dikelola oleh perusahaan-perusahaan minyak besar seperti Saudi Aramco, Abu Dhabi National Oil Company, Kuwait Petroleum Corporation, dan lain-lain.

Namun, pengeboran minyak di sekitar wilayah GULF juga memiliki dampak lingkungan yang signifikan. Pengeboran minyak dapat menyebabkan polusi air dan udara, dan dapat mengganggu kehidupan laut dan satwa liar. Selain itu, pengeboran di beberapa daerah rawan konflik juga dapat memicu masalah politik dan keamanan.

Karena pentingnya minyak bumi sebagai sumber energi, pengeboran minyak masih dilakukan di wilayah GULF. Namun, perusahaan-perusahaan minyak harus memperhatikan praktik-praktik yang berkelanjutan dan bertanggung jawab dalam mengelola dampak lingkungan dan sosial dari kegiatan mereka, serta mematuhi regulasi dan standar internasional yang berlaku.

Lokasi pengeboran minyak lepas pantai : merupakan suatu daerah penambangan minyak bumi di laut dengan ciri-ciri terdapat ring-ring, platform-platform dan kapal-kapal Tanker sebagai penampungan hasil minyak bumi.

Drilling Service : merupakan jenis operasi kapal supply, dengan spesifikasi pekerjaan membawa material-material drilling (pengeboran) seperti pipa-pipa bor/caring, mata bor (drilling jer) dan bulk material seperti Cement class, Ggel dan Barite, kemudian stand by pada salah satu ring.

- f. Channel buoy adalah sebuah bantalan apung yang ditempatkan di perairan untuk menandai perairan yang aman untuk dilalui oleh kapal-kapal yang melalui jalur pelayaran. Dalam bahasa Indonesia, channel buoy dapat diartikan sebagai "boya saluran" atau "boya kanal".
- g. Rig Supply : merupakan jenis operasi kapal supply, dengan spesifikasi pekerjaan membawa peralatan (equipment) yang ada kaitannya dengan pekerjaan pengeboran, food stuff (makanan) dan bahan bakar cepat habis terpakai (missal : tabung Acetylene, Aqua dan lain-lain) dan kapal supply beroperasi dari ring ke ring kemudian selesai, kembali ke palabuhan.
- h. Rig : merupakan bangunan anjungan minyak lepas pantai yang berbentuk seperti kapal atau tongkang yang diberi kaki dan di pasang jangkar dan dilengkapi mata bor.
- i. Plat Form : bangunan (anjungan) yang dibangun di atas sumur minyak yang sudah produksi.
- j. Kapal Supply : kapal yang dirancang khusus untuk keperluan melayani pengeboran minyak lepas pantai, dengan ciri-ciri body kapal tergolong kecil/tidak begitu besar tetapi bermesin yang mempunyai tenaga kuda (PK) yang besar, mesin penggerak depan (bow truster), perlengkapan towing, pompa dan tangki semen.
- k. Maintenance bouy : adalah sebuah pelampung yang digunakan sebagai bantuan navigasi di laut. Bouy ini seringkali dipasang sebagai tanda di sekitar area berbahaya, seperti karang atau terumbu karang, atau sebagai tanda navigasi di perairan yang dangkal.

## **F. SISTIMATIKA PENULISAN**

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh STIP Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab ini dijelaskan tentang latar belakang, identifikasi, batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, serta sistematika penulisan.

### **BAB II LANDASAN TEORI**

Berisikan teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Pada landasan teori ini juga dibuatkan kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

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

Data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta berdasarkan pengalaman penulis dan sebagainya termasuk pengolahan data. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

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

Mengemukakan kesimpulan hasil analisa dan evaluasi dari masalah yang dibahas dan saran yang berupa masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

## **BAB II**

### **FAKTA-FAKTA DAN PERMASALAHAN**

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

##### **1. PENGERTIAN UPAYA**

Upaya atau usaha adalah suatu tindakan yang dilakukan untuk mencapai tujuan atau hasil tertentu. Berikut ini adalah upaya menurut para ahli :

Menurut Asih Setianingsih dan Sri Haryanti (2020), upaya merupakan tindakan yang diarahkan untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan. Upaya juga dapat diartikan sebagai usaha yang dilakukan untuk mencapai sesuatu yang diinginkan. Menurut Sugiyono (2021), upaya merupakan segala sesuatu yang dilakukan untuk mencapai tujuan tertentu. Upaya juga dapat diartikan sebagai cara atau strategi yang dilakukan untuk mencapai suatu hasil yang diinginkan.

Dari tinjauan pustaka tersebut, dapat disimpulkan bahwa upaya merupakan tindakan atau kegiatan yang diarahkan untuk mencapai tujuan atau hasil tertentu. Upaya juga dapat diartikan sebagai cara atau strategi yang dilakukan untuk mencapai suatu hasil yang diinginkan.

Jenis-jenis upaya yaitu:

1. Upaya preventif memiliki konotasi yaitu sesuatu masalah atau suatu hal yang berusaha untuk dicegah. Adapun sesuatu yang dimaksud itu mengandung bahaya baik bagi lingkup personal maupun global.
2. Upaya preservatif yaitu memelihara atau mempertahankan kondisi yang telah kondusif atau baik, jangan sampai terjadi keadaan yang tidak baik.
3. Upaya kuratif adalah upaya yang bertujuan untuk membimbing seseorang kembali kepada jalurnya yang semula, dari yang mulanya menjadi seseorang bermasalah menjadi seseorang yang bisa menyelesaikan masalah dan terbebas dari masalah. Upaya ini juga berusaha untuk membangun rasa kepercayaan diri seseorang agar bisa bersosialisasi dengan lingkungannya.
4. Upaya adaptasi adalah upaya yang berusaha untuk membantu terciptanya penyesuaian antara seseorang dan lingkungannya sehingga dapat timbul kesesuaian antara pribadi seseorang dan lingkungannya.

Dari kesimpulan diatas bahwa upaya merupakan sautu usaha terhadap suatu hal supaya dapat lebih berdaya guna dan berhasil guna sesuai dengan maksud, tujuan dan fungsi serta manfaat suatu hal tersebut dilaksanakan.

## 2. PENGERTIAN MENINGKATKAN

Meningkatkan adalah proses atau usaha untuk meningkatkan kualitas, kuantitas, atau kemampuan suatu hal atau orang. Istilah ini umumnya digunakan untuk mengacu pada upaya untuk meningkatkan kinerja, prestasi, atau hasil.

Ada beberapa teori yang menyertainya, di antaranya:

- a. Teori Reinforcement: Teori ini menekankan bahwa seseorang cenderung mengulangi perilaku yang diperkuat dan menghindari perilaku yang tidak diperkuat. Oleh karena itu, untuk meningkatkan suatu perilaku atau kinerja, kita harus memberikan penguatan atau hadiah yang sesuai. Skinner, B.F. (1953). "Science and Human Behavior", Skinner, B.F. (1971). "Beyond Freedom and Dignity". New York: Bantam Books.
- b. Teori Goal Setting: Teori ini berpendapat bahwa memasang tujuan yang spesifik, menantang, dan dapat dicapai dapat meningkatkan motivasi dan kinerja. Oleh karena itu, untuk meningkatkan kinerja seseorang, penting untuk menetapkan tujuan yang jelas dan menantang. Locke, E.A., & Latham, G.P. (2019). "Goal Setting: A Fresh Perspective". New York: Routledge.
- c. Teori Self-Efficacy: Teori ini menekankan pentingnya keyakinan seseorang terhadap kemampuan mereka dalam mencapai tujuan tertentu. Semakin tinggi tingkat keyakinan seseorang, semakin tinggi kemungkinan mereka untuk mencapai tujuan tersebut. Bandura, A. (1977). "Self-efficacy: Toward a Unifying Theory of Behavioral Change". Psychological Review, 84(2), 191-215.
- d. Teori Expectancy: Teori ini berpendapat bahwa seseorang cenderung memilih tindakan yang akan memberikan hasil terbaik bagi mereka. Oleh karena itu, untuk meningkatkan kinerja seseorang, kita harus memastikan bahwa mereka memiliki harapan yang realistis dan merasa yakin bahwa tindakan yang mereka lakukan akan memberikan hasil yang diinginkan. Vroom, V.H. (1964). Work and Motivation. New York: John Wiley & Sons.
- e. Dalam praktiknya, terdapat berbagai strategi dan metode yang dapat digunakan untuk meningkatkan kinerja atau prestasi, yang dapat didasarkan pada teori-teori di atas atau gabungan dari beberapa teori.

Angela Duckworth (2016) "*Grit: The Power of Passion and Perseverance*" menjelaskan bahwa :

*Grit is a combination of a strong passion or enthusiasm and the ability to sustain effort to achieve long-term goals. Grit can be honed and improved through practice and life experience, as well as through a supportive environment. It also shows that grit is a more important factor than talent or intelligence in achieving success.*

*There are several ways to improve grit, such as finding a strong passion or purpose in life, focusing on long-term efforts and not giving up when facing obstacles, learning from failures and using them as lessons to grow, and seeking support from positive and supportive environments.*

(Ketekunan sebagai kombinasi antara hasrat atau semangat yang kuat dan kemampuan untuk mempertahankan upaya untuk mencapai tujuan jangka panjang. Ketekunan dapat diasah dan ditingkatkan melalui latihan dan pengalaman hidup, serta melalui lingkungan yang mendukung. Ia juga menunjukkan bahwa ketekunan adalah faktor yang lebih penting daripada bakat atau kecerdasan dalam mencapai keberhasilan. beberapa cara untuk meningkatkan ketekunan, seperti menemukan hasrat atau tujuan hidup yang kuat, fokus pada upaya jangka panjang dan tidak mudah menyerah saat menghadapi rintangan, belajar dari kegagalan dan menggunakannya sebagai pelajaran untuk tumbuh, serta mencari dukungan dari lingkungan yang positif dan mendukung.)

### **3. PENGERTIAN PRESTASI KERJA**

#### **a. PENGERTIAN PRESTASI KERJA**

Dalam kenyataan sehari – hari, perusahaan sesungguhnya hanya mengharapkan prestasi atau hasil kerja terbaik dari para pegawainya. Namun hasil kerjanya itu tidak akan optimal penuh muncul dari pegawai dan bermanfaat bagi perusahaan. Namun tanpa adanya laporan kondisi prestasi kerja pegawai, pihak organisasi atau perusahaan juga tidak cukup mampu membuat keputusan yang jernih mengenai pegawai mana yang patut diberi penghargaan atau pegawai mana pula yang harus menerima hukuman selaras dengan pencapaian tinggi rendahnya prestasi kerja pegawai.

Pengertian Prestasi Kerja Menurut Bernardin (2017:159) prestasi adalah catatan tentang hasil-hasil yang diperoleh dari fungsi-fungsi pekerjaan tertentu atau kegiatan tertentu selama kurun waktu tertentu.

Menurut Badriyah (2018:136), prestasi kerja adalah hasil kerja yang dicapai seseorang dalam melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan kepadanya, yang didasarkan atas kecakapan, pengalaman, dan kesungguhan serta waktu.

Dharma (2018:1) mendefinisikan “Prestasi kerja adalah proses penampilan kerja atau pencapaian hasil kerja yang diberikan oleh seseorang atau sekelompok orang.”

Untuk mencapai tujuan organisasi secara efektif dan efisien maka tergantung pada keahlian dan kemampuan para pegawai dalam hal melaksanakan pekerjaannya dan mendukung kemauan para pegawainya sehingga dapat meningkatkan prestasi kerja pegawai tersebut. Keberhasilan suatu organisasi dapat dicapai oleh salah satu faktanya yaitu kualitas daripada pegawainya, dengan adanya kualitas yang baik dari pihak pegawai diharapkan pula tercapainya suatu tingkat prestasi kerja yang dapat mendorong terhadap keberhasilan suatu organisasi dalam mencapai tujuannya.

Menurut Badriyah (2018:136) faktor-faktor prestasi kerja yang perlu dinilai adalah sebagai berikut:

1. Kuantitas kerja, yaitu banyaknya hasil kerja sesuai dengan waktu kerja yang ada.
2. Kualitas kerja, yaitu mutu hasil kerja yang didasarkan pada standar yang ditetapkan. Biasanya diukur melalui ketepatan, ketelitian, keterampilan, dan kebersihan hasil kerja.
3. Keandalan, yaitu kemampuan memenuhi atau mengikuti instruksi, inisiatif, kerajinan, dan kerja sama.
4. Inisiatif, yaitu kemampuan mengenali masalah dan mengambil tindakan korektif, memberikan saran-saran untuk peningkatan dan menerima tanggung jawab menyelesaikan.
5. Kerajinan, yaitu kesediaan melakukan tugas tanpa adanya paksaan dan yang bersifat rutin. Sikap, yaitu perilaku karyawan terhadap perusahaan, atasan, atau teman kerja.

## **b. MANFAAT PRESTASI KERJA**

Prestasi kerja sangat penting dalam sebuah organisasi untuk mencapai tujuan sebuah perusahaan. Penilaian prestasi bersifat umpan balik bagi karyawan itu sendiri, karena untuk mencapai tujuan sistem penilaian berhubungan dengan hasil kerja karyawan.

Menurut Panggabean (2016:153) penilaian prestasi kerja merupakan sebuah proses formal untuk melakukan peninjauan kembali dan evaluasi prestasi kerja seseorang secara periodik. Proses penilaian prestasi ditujukan untuk memahami prestasi kerja seseorang, kegiatan itu terdiri dari identifikasi, observasi, pengukuran, dan pengembangan hasil kerja karyawan dalam sebuah organisasi.

Sunyoto (2019:201) mendefinisikan penilaian prestasi kerja adalah proses melalui nama organisasi-organisasi mengevaluasi atau menilai prestasi kerja karyawan. Kegunaan penilaian prestasi kerja dapat dirinci sebagai berikut:

- a. Perbaikan Prestasi Kerja Dalam hal ini umpan balik pelaksanaan kerja memungkinkan karyawan, manajer dan departemen personalia dapat memperbaiki kegiatan-kegiatan mereka.
- b. Penyesuaian-penyesuaian Kompensasi Sebagai bahan pengambilan keputusan dalam pemberian imbalan penilaian prestasi kerja membantu para pengambil keputusan untuk menentukan besarnya upah dan gaji yang pantas.
- c. Keputusan-keputusan Penempatan Prestasi kerja seseorang di masa lalu merupakan dasar bagi pengambilan keputusan promosi, transfer dan demosi atau penurunan pangkat.
- d. Kebutuhan-kebutuhan Pelatihan dan Pengembangannya Dengan adanya prestasi kerja yang rendah berarti memungkinkan untuk diadakan latihan guna mengatasi berbagai kekurangan dan kelemahan mampu untuk mengembangkan potensi karyawan yang belum sepenuhnya digali.
- e. Perencanaan dan Pengembangan Karir Untuk meyakinkan umpan balik seseorang karyawan maka mereka harus ditunjang pengembangan diri dan karir dengan demikian dapat menjamin efektifitas perusahaan.

Untuk dapat mengevaluasi karyawan secara objektif dan akurat, seseorang harus mampu mengukur tingkat prestasi kerja mereka. Pengukuran

prestasi kerja dapat berfungsi sebagai sasaran dan informasi yang dapat digunakan oleh para pegawai dalam mengarahkan usaha-usaha mereka melalui serangkaian prioritas tertentu dan pengukuran ini berfungsi sebagai standar dan sasaran kerja.

Oleh karena itu para karyawan dan atasan dapat memanfaatkan hal itu untuk menilai seberapa baik pelaksanaan pekerjaan seseorang.

Menurut Sunyoto (2019:201) secara kategori terciptanya suatu sistem penilaian prestasi kerja yang matang harus memenuhi lima syarat, yaitu:

- a. Halo effect, maksudnya pengukuran prestasi kerja karyawan dipengaruhi oleh pendapat pribadi atau oleh penilaian itu sendiri.
- b. Kesalahan kecenderungan terpusat, maksudnya bila penilaian merasa takut memberikan penilaian sangat jelek atau sangat baik maka selalu dibuat nilai rata-rata pada karyawan.
- c. Biasa terlalu lunak atau terlalu keras, maksudnya bila penilaian terlalu mudah memberikan nilai atau terlalu ketat dalam mengevaluasi.
- d. Prasangka pribadi, maksudnya prasangka pribadi penilaian ikut memengaruhi suatu penilaian atau mengubah suatu penilaian.
- e. Pengaruh kesan terakhir, maksudnya menggunakan prestasi kerja subjektif, penilaian akan sangat dipengaruhi oleh kegiatan-kegiatan karyawan terakhir.

Dari pendapat di atas peneliti mengetahui agar terciptanya prestasi kerja yang matang harus mengetahui kelemahan-kelemahan kriteria dan mengantisipasi dengan pemberian latihan bagi para penilai, umpan balik, dan pemilihan teknik-teknik penilaian yang cepat dan tepat.

### **c. FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PRESTASI**

Kerja Faktor-faktor yang mempengaruhi prestasi kerja penting untuk menentukan tingkat hasil kerja setiap karyawan. Untuk mengukur perilaku atau sejauh mana individu berperilaku sesuai dengan apa yang diharapkan oleh organisasi atau institusi, yaitu prestasi kerja pada umumnya dikaitkan dengan pencapaian hasil dari standar kerja yang telah ditetapkan.

Menurut Siagian (2018:225) faktor-faktor yang mempengaruhi prestasi kerja adalah sebagai berikut:

- a. Mendorong peningkatan prestasi kerja.

- b. Sebagai bahan pengambilan keputusan dalam pemberian imbalan.
- c. Untuk kepentingan mutasi pegawai.
- d. Guna menyusun program pendidikan dan pelatihan.
- e. Membantu para pegawai menentukan rencana karirnya dan dengan bantuan bagian kepegawaian menyusun program pengembangan karir yang paling tepat, dalam arti sesuai dengan kebutuhan para pegawai dan dengan kepentingan organisasi.

#### **d. INDIKATOR PRESTASI KERJA**

Sutrisno (2016:152) menyatakan bahwa pengukuran prestasi kerja diarahkan pada 6 aspek yang merupakan bidang prestasi kunci bagi organisasi, antara lain:

1. Hasil kerja, tingkat mengerjakan tugas sesuai target.
2. Pengetahuan, tingkat pengetahuan yang baik.
3. Inisiatif, tingkat berinisiatif dalam menyelesaikan tugas.
4. Disiplin waktu, tingkat menaati aturan jam kerja.
5. Kerjasama, tingkat hubungan kerjasama dengan pimpinan dan rekan kerja.
6. Sikap, tingkat berperilaku yang baik.

#### **4. PENGERTIAN DALAM RANGKA**

"Dalam rangka" adalah sebuah frasa atau ungkapan yang digunakan untuk mengindikasikan bahwa suatu tindakan atau kegiatan dilakukan sebagai bagian dari suatu rencana, tujuan, atau kerangka kerja yang lebih besar. Frasa ini sering digunakan untuk memberikan konteks atau menghubungkan suatu tindakan dengan rencana atau tujuan yang lebih besar.

Contoh penggunaan "dalam rangka" adalah: "UPAYA MENINGKATKAN PRESTASI KERJA DALAM RANGKA PELAYANAN KAPAL SUPPLY DI LEPAS PANTAI", yang berarti bahwa keinginan yang kuat secara terus menerus disertai ketekunan tersebut dilakukan sebagai bagian dari usaha yang lebih besar untuk meningkatkan pelayanan kapal supply di lepas pantai. Dalam konteks

tersebut, frasa "dalam rangka" menghubungkan proses usaha yang sungguh-sungguh untuk mencapai tujuan yang lebih besar.

## **5. PENGERTIAN PELAYANAN**

Berikut adalah beberapa pengertian pelayanan menurut para ahli terbaru:

- a. Zeithaml, Bitner, and Gremler (2021) Menurut Zeithaml, Bitner, and Gremler, pelayanan adalah tindakan atau proses yang melibatkan pengalaman yang disediakan oleh satu pihak kepada pihak lain, yang biasanya melibatkan interaksi fisik, mental, dan emosional antara penyedia layanan dan pelanggan.
- b. Paraskevas dan Buhalis (2020) Menurut Paraskevas dan Buhalis, pelayanan adalah produk intangible yang dihasilkan dari interaksi antara pelanggan dan penyedia layanan, yang melibatkan komunikasi, tanggapan, dan pengalaman emosional.
- c. Edvardsson dan Tronvoll (2019) Menurut Edvardsson dan Tronvoll, pelayanan adalah aktivitas yang dilakukan oleh penyedia layanan dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan dan keinginan pelanggan, yang melibatkan interaksi antara penyedia layanan dan pelanggan serta melibatkan pengalaman emosional dan sosial.

## **6. PENGERTIAN KAPAL SUPLAI**

Apa itu kapal suplai dalam pengeboran lepas pantai

Kapal suplai dalam pengeboran lepas pantai adalah kapal yang digunakan untuk menyediakan dan mengirimkan berbagai jenis barang dan perlengkapan ke rig pengeboran lepas pantai. Kapal suplai ini biasanya berukuran besar dan dilengkapi dengan berbagai fasilitas dan peralatan yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan pengeboran lepas pantai.

Barang dan perlengkapan yang disediakan oleh kapal suplai dalam pengeboran lepas pantai dapat berupa makanan, air, bahan bakar, alat dan peralatan untuk pengeboran, perawatan kesehatan, dan lain sebagainya. Selain itu, kapal suplai juga dapat digunakan untuk mengangkut kru dan personel ke dan dari rig pengeboran.

Kapal suplai dalam pengeboran lepas pantai sangat penting dalam menjaga kelancaran operasi pengeboran lepas pantai. Tanpa kapal suplai yang memadai,

rig pengeboran lepas pantai tidak akan dapat berfungsi secara optimal karena kekurangan pasokan barang dan perlengkapan.

Menurut Ma'rufin Sudiby. (2016) Kapal Suplai adalah kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut dan menyuplai berbagai macam barang dan peralatan pendukung kegiatan industri kelautan dan perikanan di perairan dalam dan lepas pantai. Kapal ini juga dapat digunakan untuk mendukung kegiatan pengeboran minyak dan gas lepas pantai serta kegiatan penjagaan laut.

Menurut Ma'rufin Sudiby. (2016) kapal suplai memiliki berbagai macam jenis dan ukuran yang berbeda-beda, tergantung pada kebutuhan dan jenis kegiatan yang akan dilakukan. Kapal suplai umumnya dilengkapi dengan berbagai macam peralatan pendukung seperti crane, winch, dan peralatan pendukung pengeboran lepas pantai.

Menurut Ma'rufin Sudiby. (2016), kapal suplai juga memiliki peran penting dalam mendukung pertumbuhan industri kelautan dan perikanan di Indonesia. Dengan kapal suplai yang memadai, aktivitas perikanan dan kegiatan eksplorasi minyak dan gas di perairan dalam dan lepas pantai dapat dilakukan dengan lebih efisien dan efektif.

## **7. PENGERTIAN LEPAS PANTAI**

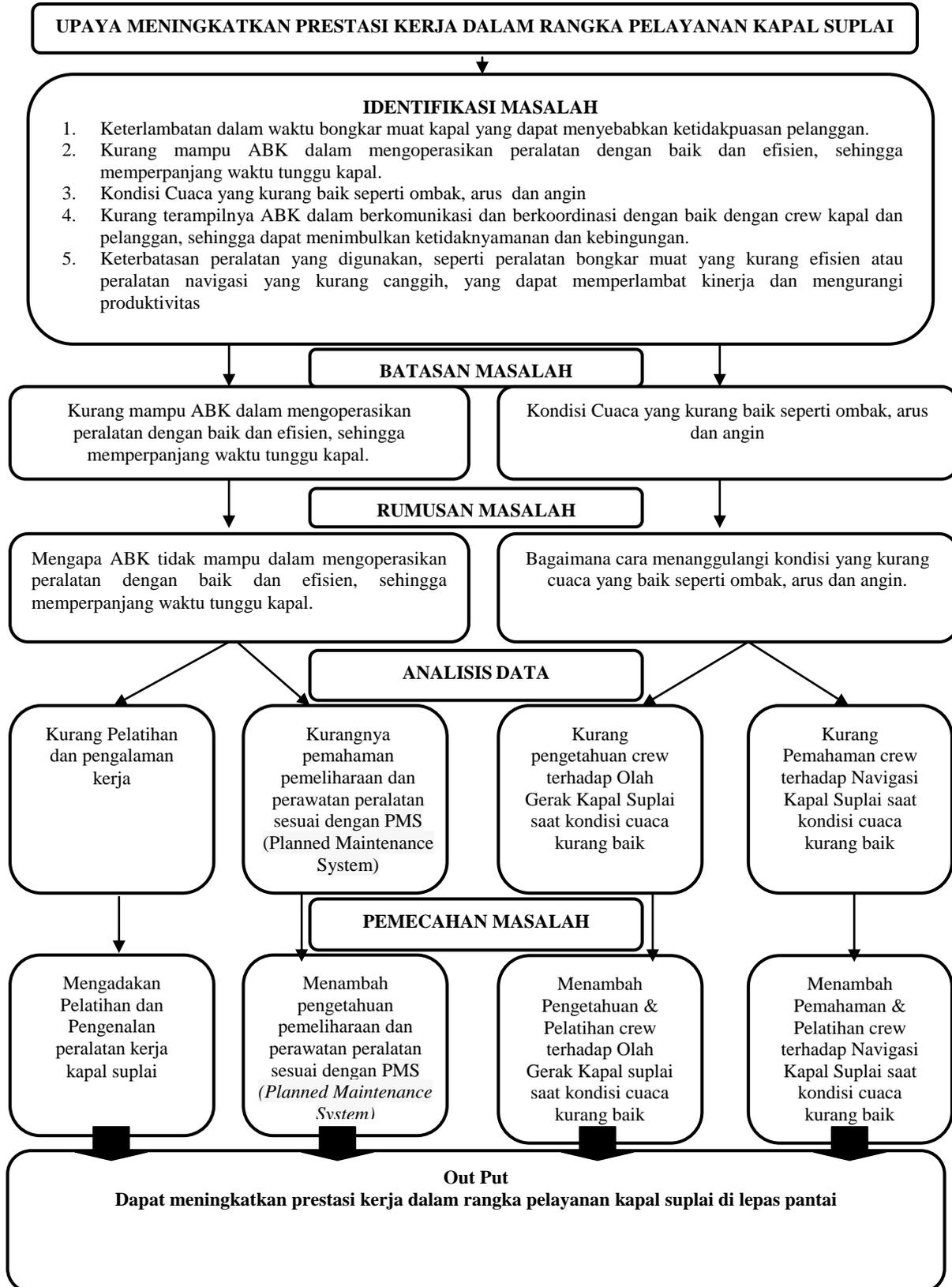
"Lepas pantai" adalah sebuah istilah yang merujuk pada kegiatan atau aktivitas yang dilakukan di luar wilayah pantai atau perairan yang dekat dengan pantai. Istilah ini sering digunakan dalam konteks ekonomi, terutama dalam industri perikanan dan minyak.

Dalam industri perikanan, "lepas pantai" dapat merujuk pada operasi penangkapan ikan yang dilakukan di perairan terbuka, di luar wilayah perairan pesisir yang biasanya diatur oleh pemerintah setempat. Sedangkan dalam industri minyak, "lepas pantai" sering digunakan untuk merujuk pada pengeboran minyak dan gas di laut dalam.

Secara umum, "lepas pantai" berarti melakukan kegiatan di luar pantai atau perairan yang dekat dengan pantai, yang memerlukan kapal atau fasilitas khusus untuk menjangkau wilayah tersebut. Kegiatan "lepas pantai" biasanya memerlukan investasi yang besar dan memerlukan teknologi yang canggih serta perencanaan yang matang untuk menghadapi risiko yang terkait dengan operasi di laut lepas.

## B. KERANGKA PEMIKIRAN

### GAMBAR KERANGKA PEMIKIRAN



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

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

Dan objek penelitian dalam makalah ini adalah kapal SV. AL FAISAL 1 yang beroperasi untuk pekerjaan perawatan buoy di kawasan pelayaran perairan timur tengah. Fakta-fakta yang pernah terjadi di atas kapal AL FAISAL 1 selama penulis bekerja di atas kapal tersebut periode 29 Juli 2021 sampai dengan 25 Oktober 2022 adalah sebagai berikut :

#### **1. Kurang mampu ABK dalam mengoperasikan peralatan dengan baik dan efisien, sehingga memperpanjang waktu tunggu kapal.**

Kapal SV. AL FAISAL 1 sebagai jenis kapal yang di charter khusus untuk melayani pekerjaan perawatan buoy di lepas pantai Kawasan Timur Tengah. Mempunyai ciri khas : badan kapal kecil dengan mesin induk yang besar Horse Powernya, sistem propeller ganda dan dilengkapi dengan mesin penggerak depan (Bow Thruster Engine). Perlengkapan kerja lainnya biasanya berupa Anchor, Towing Winch Engine dan perlengkapannya, tangki-tangki untuk muatan curah (Bulk Material Tank) dan perlengkapan-perengkapan lain yang sewaktu-waktu bisa ditambah.

Perusahaan yang biasanya menggunakan jasa dari SV. AL FAISAL adalah perusahaan pengeboran minyak, baik dari luar negeri maupun dari dalam negeri sendiri. Sejalan dengan kegiatan eksplorasi di lokasi pengeboran minyak bumi dan gas yang secara terus menerus, maka aktivitas kerja dari kapal-kapal supply adalah non stop dalam 24 (dua puluh empat) jam.

Di sini betul-betul dibutuhkan kondisi kapal yang baik dan lengkap peralatannya, juga awak kapal yang cukup, disiplin dan memiliki keterampilan untuk kelancaran kerjanya. Kalau tidak demikian akan dapat menimbulkan resiko kerja yang tinggi, karena bekerja diatas kapal pada umumnya, dan pada SV. AL FAISAL 1 di lokasi pengeboran pada khususnya merupakan bentuk kerja keras yang penuh dengan tantangan dan resiko yang besar serta berbahaya.

Seperti yang dialami saat kerusakan pada crane terjadi pada tanggal 08 Agustus 2021 jam 08.00 waktu setempat dengan kerusakan sebagai berikut:

- Rusaknya kanvas rem pada tugger winch ( brake lining )
- Kerusakan pada motor/mesin penggerak tenaga hidrolik

- Terjadi kontaminasi pada minyak pelumas di pompa hidraulik
- Kerusakan / kebocoran pipa-pipa hidraulik
- Putusnya work wire (tali kawat baja)

Akibat penanganan terhadap peralatan crane yang rusak tanpa rencana kerja yang baik dan tidak didukung oleh personil yang terampil dalam mencari penyebab untuk mengatasi kerusakan. Sistem mekanisme peralatan crane yang akan diperbaiki dilakukan oleh personil kapal SV. AL FAISAL 1 (masinis) yang belum memiliki keterampilan yang memadai, sehingga dalam pelaksanaannya dilakukan dengan mengira-ngira asal musababnya, sehingga menyebabkan merambatnya kerusakan keunit-unit lain. Diantaranya kerusakan pada alat-alat stopper dan tugger winch.

## **2. Kondisi cuaca yang kurang baik seperti ombak, arus dan angin**

Kapal suplai biasanya digunakan untuk membawa pasokan ke platform minyak atau rig pengeboran di laut, dan dapat menghadapi cuaca yang sulit di sepanjang perjalanan mereka.

Pada umumnya, kapal suplai harus dapat menghadapi cuaca buruk seperti badai, gelombang besar, dan angin kencang. Kapal harus dirancang untuk dapat mengatasi kondisi cuaca yang ekstrem dan memiliki peralatan navigasi yang canggih untuk membantu menghindari bahaya.

Kapal suplai juga harus dilengkapi dengan peralatan keselamatan yang memadai untuk mengatasi kemungkinan keadaan darurat yang dapat terjadi akibat kondisi cuaca yang buruk, seperti jangkar tambat darurat, perahu penyelamat, dan peralatan pemadam kebakaran.

Namun walaupun semua hal sudah kita persiapkan dan kita antisipasi terkadang cuaca kurang baik bisa datang secara tiba-tiba seperti peristiwa yang dialami pada tanggal 10 Oktober 2021 Jam 22.00 waktu setempat Di wilayah perairan Teluk Arab Kapal SV. AL FAISAL 1 harus menghadapi badai dengan ketinggian ombak mencapai 3 sampai 4 meter dan angin kuat di atas 30 knots sehingga mengakibatkan kapal tidak aman untuk melanjutkan pekerjaan perawatan buoy.

## **B. ANALISIS DATA**

Dari 2 (dua) batasan masalah yang jadi prioritas, maka penulis dapat melakukan analisis penyebab terjadinya masalah tersebut dengan penjabarannya sehingga pada saat pemecahan masalah lebih dapat dilakukan dengan lebih sistematis dan ringkas. Sehubungan dengan masalah yang terjadi sehingga dapat dianalisa sebagai berikut :

### **1. Kurang mampu ABK dalam mengoperasikan peralatan dengan baik dan efisien, sehingga memperpanjang waktu tunggu kapal.**

#### **a. Kurangnya pelatihan dan pengenalan alat kerja**

Beberapa ABK mungkin tidak memiliki pelatihan yang memadai atau pengalaman yang cukup dalam mengoperasikan peralatan kapal. Akibatnya, mereka mungkin tidak tahu bagaimana menggunakan peralatan dengan efektif dan efisien, atau tidak bisa mengatasi masalah teknis yang terjadi dengan cepat. Hal ini dapat menyebabkan waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan tugas menjadi lebih lama.

Kurangnya pelatihan dan pengalaman merupakan faktor yang dapat mempengaruhi kemampuan ABK dalam mengoperasikan peralatan kapal dengan baik dan efisien. Sebagian besar peralatan kapal modern sangat canggih dan kompleks, sehingga memerlukan pelatihan khusus dan pengalaman yang memadai agar dapat dioperasikan dengan benar.

Jika ABK tidak memiliki pelatihan yang memadai atau pengalaman yang cukup, maka mereka mungkin tidak tahu cara menggunakan peralatan dengan efektif dan efisien. Mereka mungkin tidak tahu cara mengoperasikan peralatan dengan cara yang benar, atau tidak tahu bagaimana cara menyelesaikan masalah teknis yang terjadi dengan cepat. Hal ini dapat memperpanjang waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan tugas, karena ABK harus belajar atau mencari bantuan dari orang lain untuk menyelesaikan masalah.

Selain itu, kurangnya pelatihan dan pengalaman juga dapat menyebabkan kesalahan dalam pengoperasian peralatan, yang dapat mengakibatkan kerusakan pada peralatan atau bahkan menyebabkan kecelakaan. Kesalahan ini dapat mengakibatkan waktu yang lebih lama untuk memperbaiki atau mengganti peralatan yang rusak, dan dapat memperpanjang waktu tunggu kapal.

Oleh karena itu, penting bagi ABK untuk menerima pelatihan dan pengalaman yang memadai dalam pengoperasian peralatan kapal. Dengan pelatihan dan pengalaman yang memadai, ABK dapat mengoperasikan peralatan dengan efektif dan efisien,

mengatasi masalah teknis dengan cepat, dan meminimalkan waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan tugas.

Sering terjadinya hambatan-hambatan sehingga menambah waktu tunggu kapal yang diakibatkan perekrutan ABK yang kurang pengalaman seperti :

- 1) Perusahaan tidak selektif dalam memilih atau menerima awak kapal yang akan naik kapal.
- 2) Tidak tersedianya waktu yang cukup untuk melaksanakan pengenalan (sosialisasi) alat kerja dan alat keselamatan.

Sehubungan dengan hal tersebut sudah seharusnya perusahaan-perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang *Offshore* untuk mengantisipasinya dengan melaksanakan pelatiba-pelatihan atau training yang terencana secara berkelanjutan dalam jangka waktu tertentu.

**b. Kurangnya pemeliharaan dan perawatan peralatan sesuai dengan PMS (Planned Maintenance System) dan prosedur kerja**

Pendidikan formal saja tidak dapat diandalkan untuk mempercepat atau memperlancar proses keahlian yang dibutuhkan, pendidikan formal yang sifatnya sangat umum dan luas itu baik sekali untuk mempersiapkan tenaga-tenaga kerja yang terampil supaya kelak dapat melibatkan diri di dalam proses keahlian itu. Akan tetapi yang dibutuhkan disini adalah tenaga kerja yang terampil sesuai dengan bidang profesi yang digelutinya yakni pelaksanaan kerja kapal suplai, dengan tingkat kompetensi dan profesionalisme yang baik sehingga dapat menyesuaikan diri dalam era globalisasi dan kemudian dapat memenangkan persaingan dengan dunia luar yang semakin ketat seperti kejadian sebelum melakukan pekerjaan tersebut mengadakan toolbox meeting dan menggunakan PPE.

Sosialisasi mempunyai berbagai manfaat jangka panjang yang akan membantu awak kapal mengerti tugas dan tanggung jawab di atas kapal yang diberikan kepada mereka berhubungan dengan operasional, terutama pada awak kapal yang baru pertama kali bekerja di kapal suplai. Bilamana tidak dilakukan sosialisasi kepada awak kapal baik deck maupun mesin dikhawatirkan akan mengalami ketertinggalan walaupun mereka telah menjalani orientasi dengan baik, namun masih sering melakukan kesalahan dalam melaksanakan pekerjaan yang diberikan kepada mereka. Mengingat betapa pentingnya sosialisasi pengoperasian peralatan kapal suplai ini adalah untuk mencegah terjadinya kerusakan peralatan tersebut akan

membahayakan keselamatan para pekerja, mempengaruhi kualitas kerja yang dihasilkan, biaya dari fasilitas sangat besar dan mahal.

Tujuan utama yang akan dicapai, khususnya tentang perawatan peralatan kapal suplai diantaranya adalah:

- 1) Agar awak kapal memahami prosedur perawatan
- 2) Mampu menganalisa kondisi dan alat-alat terpelihara dengan baik.
- 3) Melaksanakan perawatan sesuai prosedur yang terdapat dalam buku petunjuk (*manual book*) yang sebagaimana tertera pada *Planned Maintenance System (PMS)*.

Sosialisasi yang dilakukan baik secara khusus maupun umum di atas kapal terkadang memakan waktu yang lama mengingat kondisi dan jadwal kerja dari pencharter sangat padat, maka dari itu diperlukan latihan–latihan atau metode yang paling sesuai demi untuk mempertahankan standar pada *Safety Management System (SMS)* ini dilakukan berdasarkan jadwal yang ada dikapal dan berpedoman pada prosedur standar operasi dari Perusahaan.

## **2. Kondisi Cuaca yang kurang baik seperti ombak, arus dan angin**

### **a. Kemampuan Olah Gerak**

Olah gerak kemudi kapal suplai saat cuaca kurang baik seperti kondisi ombak, arus, dan angin yang kuat dapat menjadi tantangan bagi awak kapal dalam mengendalikan kapal dan memastikan keamanan pelayaran. Beberapa strategi yang dapat dilakukan oleh awak kapal untuk mengatasi kondisi cuaca buruk tersebut adalah sebagai berikut:

- a) Mengurangi kecepatan kapal: Saat cuaca buruk, kapal harus dikendalikan dengan hati-hati dan awak kapal harus mempertimbangkan untuk mengurangi kecepatan kapal. Hal ini dapat membantu mengurangi dampak ombak dan arus pada kapal dan membuat olah gerak kemudi menjadi lebih mudah dan stabil.
- b) Menyesuaikan arah kapal: Angin yang kuat dapat mempengaruhi arah kapal. Awak kapal harus mempertimbangkan arah angin saat melakukan manuver untuk memastikan kapal tetap dalam jalur pelayaran yang aman.
- c) Menggunakan bantuan mesin dan kemudi: Kapal suplai dilengkapi dengan mesin dan kemudi yang dapat membantu awak kapal dalam mengendalikan

kapal. Saat cuaca buruk, awak kapal harus menggunakan bantuan mesin dan kemudi dengan hati-hati untuk menjaga kestabilan kapal.

- d) Meningkatkan komunikasi antara awak kapal: Saat cuaca buruk, komunikasi antara awak kapal sangat penting untuk memastikan keamanan pelayaran. Awak kapal harus secara teratur berkomunikasi satu sama lain untuk memastikan bahwa semua tindakan dan manuver dilakukan dengan benar dan tepat waktu.
- e) Menggunakan sistem navigasi yang tepat: Kapal suplai dilengkapi dengan sistem navigasi seperti GPS dan radar yang dapat membantu awak kapal dalam mengidentifikasi arah angin, kecepatan angin, dan arus laut. Saat cuaca buruk, awak kapal harus memastikan bahwa sistem navigasi berfungsi dengan baik dan digunakan dengan benar untuk memastikan kapal tetap dalam jalur pelayaran yang aman.
- f) Meningkatkan keterampilan awak kapal: Awak kapal harus dilatih dan memiliki keterampilan yang memadai dalam mengatasi kondisi cuaca buruk. Pelatihan dan sertifikasi harus dilakukan secara teratur untuk memastikan bahwa awak kapal memiliki keterampilan yang memadai dalam mengendalikan kapal dalam kondisi cuaca buruk.

#### **b. Navigasi dalam Cuaca Buruk**

Navigasi kapal suplai dalam cuaca buruk memerlukan keterampilan dan pengetahuan khusus dari awak kapal. Berikut adalah beberapa hal yang perlu diperhatikan saat melakukan navigasi dalam cuaca buruk:

- 1) Persiapkan diri dan kapal dengan baik sebelum keberangkatan. Pastikan semua peralatan keselamatan berfungsi dengan baik, seperti lifeboat, EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon), dan peralatan navigasi.
- 2) Selalu pantau kondisi cuaca dan arus laut dengan seksama. Gunakan sumber informasi yang akurat seperti radio cuaca dan laporan cuaca terbaru. Perhatikan perubahan kondisi cuaca dan arus laut secara berkala.
- 3) Pastikan kapal dalam keadaan yang stabil dengan mengatur ballast dan muatan dengan benar.
- 4) Gunakan kompas dan peralatan navigasi lainnya dengan benar dan perhatikan perubahan arah angin dan arus laut.

- 5) Pertahankan kecepatan kapal yang aman, jangan terlalu cepat atau terlalu lambat. Kecepatan yang terlalu lambat dapat menyebabkan kapal sulit untuk dikendalikan, sedangkan kecepatan yang terlalu tinggi dapat menyebabkan kerusakan pada kapal dan meningkatkan risiko kecelakaan.
- 6) Pastikan seluruh awak kapal memakai PPE (Personal Protective Equipment) untuk melindungi diri mereka dari cuaca buruk.
- 7) Siapkan rencana evakuasi dan tindakan darurat dengan baik, termasuk kontak dengan pihak berwenang dan evakuasi awak kapal jika diperlukan.

Navigasi dalam cuaca buruk dapat sangat berbahaya, oleh karena itu sangat penting untuk memperhatikan hal-hal di atas dan mengikuti prosedur keselamatan yang telah ditetapkan untuk menghindari kecelakaan dan memastikan keselamatan seluruh awak kapal.

## C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisis data tersebut diatas, maka penulis mencari pemecahan dalam Meningkatkan Prestasi Kerja Dalam Rangka Pelayanan Kapal Suplai Di Lepas Pantai di atas SV. AL FAISAL 1 , diantaranya yaitu :

### 1. Alternatif Pemecahan Masalah

#### a. Kurang Mampu anak buah kapal dalam mengoperasikan peralatan dengan baik dan efisien sehingga memperpanjang masa tunggu kapal.

Alternatif pemecahan masalahnya sebagai berikut:

##### 1) Kurangnya pelatihan dan pengenalan alat kerja

Melaksanakan *On Board Training* Secara Terjadwal

Penerimaan dan pemilihan tenaga-tenaga pelaut baru yang berpengalaman khususnya di bidang kapal suplai oleh perusahaan pelayaran *Offshore* harus diusahakan sebaik mungkin dan dilakukan secara selektif, Walaupun demikian untuk menunjang kelancaran operasional dari pada kapal-kapalnya yang sedang beroperasi, tidak ada pilihan kecuali melakukan penerimaan tenaga- tenaga pelaut baru yang berpengalaman dalam pekerjaan kapal suplai .

Hal tersebut di atas sejalan dengan isi *ISM Code*, dalam elemen 6.3 yang berbunyi : Perusahaan harus menetapkan prosedur untuk memastikan bahwa personil yang baru dan personil yang dipindahkan untuk tugas-tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan pengenalan yang sesuai dengan tugas-tugasnya. Instruksi-instruksi yang penting harus diberikan sebelum berlayar dan harus jelas serta didokumentasikan.

Dalam Perjanjian Kerja Laut ( *crew agreement* ) kontrak kerja antara Awak kapal dengan perusahaan pelayaran *Offshore* dalam negeri biasanya selama enam bulan dengan masa percobaan tiga bulan, bila mana Awak kapal tersebut kurang mampu dan tidak cakap dengan pekerjaannya serta tugas dan tanggung jawabnya, maka pihak perusahaan akan dan berhak untuk mengakhiri kontrak kerja tersebut.

Pada masa percobaan selama tiga bulan tersebut harus benar-benar dimanfaatkan oleh Awak kapal baru untuk belajar dan pengenalan peralatan kapal suplai sehingga tahu bagaimana cara mengoperasikannya, juga harus memahami prosedur- prosedur pelaksanaan pekerjaan kapal suplai dan

prosedur- prosedur tentang keselamatan yang ada di atas kapal SV(*Supply Vessel*).

Dalam rangka untuk meningkatkan kelancaran operasional proses pekerjaan kapal suplai bagi pelaut-pelaut baru yang belum pengalaman mengoperasikan pekerjaan kapal suplai, maka sebelum bertugas perlu dilakukan pelatihan pengoperasian pekerjaan kapal suplai.

**2) Memberikan pemahaman pemeliharaan dan perawatan peralatan sesuai dengan PMS (Planned Maintenance System) dan prosedur kerja**

Berdasarkan ISM Code tentang sumber daya dan personel chapter 6.3, bahwa Perusahaan harus menyusun prosedur yang memastikan agar personil baru atau personil yang dipindahkan ketugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan penjelasan yang cukup terhadap tugas-tugasnya. Petunjuk penting yang disiapkan sebelum berlayar, harus disampaikan setelah sebelumnya diteliti dan didokumentasikan.

Suatu hal yang mutlak diperlukan jika seorang awak kapal baru naik ke kapal yang baru / di tempat yang baru yaitu dengan diberikan sosialisasi / pengenalan. Hal ini dapat dilakukan dengan mengikuti suatu program khusus di darat atau di pangkalan yang telah dijadwalkan oleh perusahaan sebagai bagian yang sangat perlu bagi semua Awak kapal, sesuai dengan kebutuhan atau permintaan dari pencharter berdasarkan jenis pekerjaan, jabatan, daerah alur pelayaran atau lokasi dimana kapal beroperasi dari suatu pelabuhan negara tertentu baik itu berupa aturan baku/ standart maupun sesuai praktek *Good Seamanship* / kecakapan pelaut yang baik. Maksud dan tujuan untuk mengantisipasi kelemahan dan kemampuan dari setiap Awak kapal serta mengetahui sejauh mana pengetahuan tentang peraturan- peraturan nasional maupun internasional berdasarkan sertifikasi dan pelatihan yang telah diperoleh.

Personil yang terkait dengan *Safety Management System* (SMS) di kapal telah diberikan ketentuan yang jelas, definisi, tanggung jawab dan otorita mereka, tetapi kurangnya pengetahuan awak kapal dan motivasi awak kapal guna memahami pentingnya *Safety Management System* (SMS) demi efektif dan efisiennya persiapan operasional kapal. Betapa pentingnya mengadakan berbagai jenis pelatihan rutin di atas kapal yang berhubungan dengan

keselamatan jiwa manusia di laut dan keamanan atau kelancaran operasional kapal itu sendiri, demi mencegah atau memperkecil kecelakaan atau kejadian-kejadian yang tidak diharapkan.

Hal pokok dan yang perlu diperhatikan yaitu pentingnya mematuhi peraturan dan undang-undang serta prosedur, konsekuensi penyimpangan dari ketetapan prosedur dan juga memperhatikan, mengerti dan mematuhi ketetapan perintah Nakhoda (seperti *Standing Orders* dan *Night Orders*) bahkan pengawasan operasional. Pengenalan terhadap panduan sistim manajemen kesehatan, keselamatan dan lingkungan (*Health, Safety & Environmental Management System*) bagi seluruh Awak kapal sebelum naik kapal adalah sangat perlu dan merupakan program yang tetap dilaksanakan oleh bagian Keselamatan Armada (*Fleet Safety Department*) baik di kantor maupun di atas kapal. Penulis memberikan motivasi kepada para pelaut dan staf perusahaan di darat agar lebih efektif mengadakan pemantauan dan pelatihan terhadap keselamatan dan lingkungan sekitarnya.

Di bawah ini adalah susunan jadwal yang mungkin perlu diperhatikan dan dilaksanakan secara rutin adalah:

- a) Lebih giat memperhatikan atau memantau aktivitas Awak kapal (*Proactive Intervention*).
- b) *Bridge Resources Management*.
- c) Metode atau cara pengawasan kecelakaan (*Accident Control technique*).
- d) Rapat kerja (*Tool Box Meeting*).
- e) Analisa Bahaya Kerja (*Job Hazard Analysis*).
- f) Ijin Kerja (*Permit to Work*).
- g) Penilaian terhadap resiko keselamatan, kesehatan dan lingkungan (*Safety, Health and Environmental Risk Assessment*).
- h) Memahami atau mengerti Sistim Manajemen Keselamatan dan Lingkungan.
- i) Mematuhi perintah Nakhoda (Seperti: *Standing Orders*, *Night Orders*).
- j) *General Emergencies Response and Prosedure*.
- k) *First Aid Cardio Pulmonary Resuscitation (CPR)*.
- l) Berdiskusi tentang berita keselamatan
- m) Rapat untuk merivisi sistim manajemen di atas kapal
- n) Melaksanakan perawatan sesuai prosedur yang terdapat dalam buku petunjuk (*manual book*) yang sebagaimana tertera pada *Planned Maintenance System (PMS)*.

Poin-poin tersebut itulah yang harus menjadi perhatian bagi perusahaan yang bergerak di bidang *Offshore* akan pentingnya familirisasi sebelum

menempatkan *crew* baru yang akan naik ke atas kapal yang memiliki jenis pekerjaan yang berbeda.

**b. Kondisi cuaca yang kurang baik seperti ombak, arus dan angin**

**1) Kemampuan Pemahaman Crew terhadap Navigasi dan Olah gerak Kapal pada kondisi cuaca kurang baik seperti ombak, arus dan angin**

Navigasi dalam cuaca buruk pada prinsipnya berarti navigasi dalam cuaca dan kondisi laut dimana kecepatan angin lebih dari 10 pada skala Beaufort dan ketinggian ombak lebih besar dari 4 meter.

**a) Perkiraan dan pengambilan keputusan dalam menghadapi cuaca buruk**

- (1) Dalam pelayaran, mualim jaga harus mengadakan pengamatan cuaca dan kondisi laut setiap jam sekali dan mencatat pengamatan tersebut di dalam log book deck
- (2) Mualim jaga yang bertugas harus berusaha untuk memperoleh data yang berhubungan dengan cuaca dan kondisi laut dengan VHF, GPS atau alat-alat lain yang diinginkan. Data cuaca yang diterima harus dengan segera dilaporkan kepada Nakhoda
- (3) Nakhoda harus menganalisa data cuaca yang diterima dengan menggunakan peta cuaca
- (4) Nakhoda harus memperkirakan kapan akan berhadapan dengan cuaca buruk, lokasinya dan keadaan cuaca buruk tersebut berdasarkan data cuaca serta berita navigasi kemudian Nakhoda akan memutuskan apakah kapal akan berlayar dalam cuaca buruk
- (5) Jika Nakhoda memperkirakan bahwa dalam pelayaran kemungkinan akan menghadapi cuaca buruk, Nakhoda dapat mengambil data cuaca buruk atau data lainnya dari badan Meteorologi (BMG) atau stasiun cuaca sesuai rute pelayaran

**b) Persiapan untuk Navigasi dalam Cuaca Buruk**

- (1) Jika memungkinkan, Nakhoda harus memilih rute pelayaran bebas dari pelayaran buruk

- (2) Nakhoda harus mengumumkan kepada awak kapal prakiraan cuaca yang diperoleh dari data cuaca dan memberikan peringatan dini seperti bahaya bekerja di dek, kecuali memang hal itu harus dilakukan. Demikian pula peringatan bahaya tergelincir dan bahaya terhadap benda-benda yang bergerak lainnya. Nakhoda harus meyakinkan bahwa persiapan untuk memasuki daerah bercuaca buruk telah dilakukan di seluruh bagian kapal dan bila perlu memasang tali-temali pengaman
- (3) Nakhoda harus memerintahkan kepada Mualim I untuk memeriksa kekuatan bangunan kapal berdasarkan perhitungan pemuatan dan dokumen stabilitas kapal yang ada. Jika dalam keadaan kosong
- (4) Nakhoda harus memerintahkan kepada Mualim I untuk memeriksa kekuatan bangunan kapal daftar di bawah ini agar kekedapan airnya terjaga
  - Pintu, jendela, menuju kamar mesin
  - Ruang akomodasi
  - Ruang mesin kemudi
  - Ruang bagasi
  - Pipa-pipa udara, isi dan duga dari seluruh tangki
- (5) Nakhoda harus meyakinkan bahwa Mualim I telah mengambil tindakan untuk mengikat benda yang dapat bergerak agar tidak bergeser pada waktu cuaca buruk
- (6) Nakhoda harus meyakinkan bahwa Mualim I telah memeriksa kondisi penempatan jangkar dan rantai jangkar apakah telah terikat dengan baik

**c) Navigasi dalam Cuaca Buruk**

- (1) Untuk mencegah bantingan dan goyangan kapal akibat alun gelombang Nakhoda harus melaksanakan tindakan pencegahan untuk merubah haluan atau mengurangi kecepatan
- (2) Nakhoda harus dapat dengan tepat mengartikan berita cuaca dan kondisi laut, mengamati perubahan yang akan terjadi dan menentukan apakah akan mempunyai pengaruh terhadap haluan dan kecepatan saat ini

- (3) Nakhoda harus melaporkan keadaan cuaca dan keadaan laut pada saat itu kepada pihak berwenang terdekat atau kepada kapal disekitarnya dan memberikan peringatan kepada mereka tergantung dari keadaan saat itu. Nakhoda harus memeriksa jika terdapat keadaan-keadaan yang tidak normal di kapalnya

**d) Pemeriksaan Pasca Cuaca Buruk**

Nakhoda harus memeriksa seluruh bagian bangunan kapal dan muatan kapal sesegera mungkin setelah cuaca buruk berakhir. Ambil tindakan seperlunya, jika ditemukan ketidaknormalan / ketidaksesuaian segera melaporkannya kepada DPA

**e) Pencatatan**

Jika Nakhoda mengambil tindakan pada waktu navigasi dalam cuaca buruk, semua tindakannya harus dicatat dalam log book kapal

**f) Navigasi di Perairan Sempit dan Perairan Ramai**

**Defenisi**

- (1) Perairan sempit diartikan sempit suatu perairan (selat) yang lebarnya kira-kira kurang dari 2 mil dimana kapal dapat berlayar dengan aman sehubungan dengan draft kapal tersebut dari kedalaman airnya
- (2) Perairan ramai diartikan suatu perairan dimana terdapat lebih dari 2 kapal sehingga mengakibatkan sulit untuk mempertahankan haluan dan kecepatan semula dan hal ini berlangsung terus-menerus

**g) Rencana Garis Haluan di Perairan Sempit**

Nakhoda harus mempertim- bangkan hal-hal berikut ini bila akan merencanakan garis haluan di perairan sempit sbb :

- (1) Mengikuti ketentuan-ketentuan navigasi khusus dan komunikasi
- (2) Mengikuti system pemanduan setempat
- (3) Informasi lain misalnya Kepanduan Bahari / Pemanduan Khusus
- (4) Draft kapal dan perairan yang dapat dilayari
- (5) Pasang surut dan arus
- (6) Perkiraan keadaan cuaca dan penglihatan terbatas

- (7) Penggunaan alat bantu navigasi, garis batas bahaya, patokan dan jarak dari pantai
- (8) Penetapan waktu untuk melayari arus (khususnya di waktu malam) dan waktu matahari terbit, terbenam dan phase bulan
- (9) Keadaan keramaian perairan, perairan dimana kapal ikan berkumpul, ada tidaknya bangunan yang sedang didirikan atau pekerjaan lainnya
- (10) Kemampuan berolah gerak kapal
- (11) Kepentingan untuk mengatur kecepatan

**h) Pemeriksaan sebelum memasuki perairan sempit**

Nakhoda harus memeriksa hal-hal seperti di bawah ini sebelum memasuki perairan sempit :

- (1) Ada tidaknya peta-peta laut
- (2) Apakah peta laut dan buku kepanduan bahari dikoreksi dengan mempergunakan data yang terbaru ?
- (3) Perolehan data yang mutakhir pada berita peringatan navigasi
- (4) Perhitungan data pasang surut
- (5) Pengemudian secara manual, kompas dan alat-alat navigasi lainnya siap pakai
- (6) Memantau radio VHF pada channel 16 atau channel lainnya yang diwajibkan sesuai peraturan setempat

**i) Navigasi di Perairan Sempit**

- (1) Nakhoda harus memegang komando di anjungan
- (2) Nakhoda harus menggunakan radar, GPS dan echo sounder (bila ada)

**j) Navigasi di Perairan Ramai oleh Mualim I**

Mualim I harus mempertimbangkan semua kemungkinan bila bernavigasi di perairan ramai. Dia harus melaporkan kepada Nakhoda sedini mungkin dan menerima instruksi dari Nakhoda. Mualim jaga harus mengambil tindakan seperti tersebut di bawah ini :

- (1) Jika memungkinkan, kemudi kapal ke tempat yang tidak ramai
- (2) Laksanakan pengamatan keliling lebih intensive daripada keadaan normal lainnya
- (3) Perhatikan bila kapal besar berlayar di waktu malam di perairan dimana banyak kapal ikan berkelompok
- (4) Penggunaan RADAR sepanjang pelayaran

**k) Navigasi di Perairan Ramai oleh Nakhoda**

Di perairan yang ramai dengan situasi dan mengambil alih komando bilamana perlu Nakhoda dapat mengurangi kecepatan kapal

**l) Navigasi di Perairan Ramai pada Waktu Pandangan Terbatas.**

Jika kapal bernavigasi di perairan ramai dengan situasi jarak pandang terbatas, Nakhoda dan Mualim I harus mengambil tindakan berjaga-jaga yang baik sesuai dengan prosedur navigasi pada waktu tampak terbatas

**m) Pencatatan**

Jika pergantian tugas jaga dilaksanakan pada waktu berlayar di perairan sempit atau perairan ramai, pergantian tugas jaga tersebut hendaknya dicatat di dalam log book deck

**n) Navigasi pada Waktu Pandangan Terbatas**

**Defenisi**

Pandangan terbatas pada prinsipnya adalah penglihatan yang jarak tampaknya kurang dari 3 mil

**o) Perkiraan Kondisi Tampak Terbatas**

Nakhoda dan Mualim I harus selalu mengamati peta cuaca, memantau berita peringatan navigasi pada radio VHF, mengumpulkan data dan berusaha untuk memperkirakan keadaan tampak terbatas sedini mungkin

**p) Navigasi pada Waktu Tampak Terbatas oleh Nakhoda dan Mualim Jaga**

- (1) Jika keadaan tampak terbatas terjadi atau kemungkinan akan terjadi, mualim jaga harus segera melaporkannya kepada Nakhoda dan menerima instruksi selanjutnya dari Nakhoda
- (2) Mualim I harus melaksanakan tugas pengamatan keliling yang intensif tergantung pada situasinya apakah Nakhoda akan tetap berada di anjungan dan mengambil alih komando kapal
- (3) Nakhoda harus yakin bahwa mesin induk dalam keadaan siap, jika diperlukan Nakhoda dapat mengurangi kecepatan
- (4) Nakhoda harus mengamati situasi di sekelilingnya dengan penambahan kelasi untuk pengamat di haluan
- (5) Mualim I harus mengambil tindakan berikut di bawah ini kecuali jika ada instruksi khusus dari Nakhoda
  - (a) Menghidupkan radar dan memantau posisi serta haluan kapal lain yang berada di sekitarnya
  - (b) Hidupkan lampu-lampu navigasi
  - (c) Bunyikan semboyan kabut aturan 35 colreg 1972 yaitu :
    - Kapal melaju terhadap air  
Satu tiup panjang dengan interval tidak lebih dari 2 menit
    - Kapal tidak melaju terhadap air  
Dua tiup panjang dengan interval kira-kira 2 detik tapi tidak lebih dari 2 menit
  - (d) Jika terdeteksi ada kapal lain dengan haluan sedemikian rupa sehingga berada pada situasi berhadapan masing-masing kapal harus merubah haluan ke kanan sepanjang situasi memungkinkan
  - (e) Jika semboyan kabut dari kapal lain terdengar dari arah haluan atau penyimpangan akan terjadi terlalu dekat tanpa bisa dihindari lagi, kecepatan kapal harus dikurangi sedemikian hanya untuk mempertahankan haluan saja. Jika diperlukan, kapal harus dihentikan / distop

**q) Pencatatan**

Nakhoda harus mencatat semua tindakan yang diambil pada waktu navigasi pandangan terbatas ke dalam log book deck

**2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah**

**a. Kurang mampu anak buah kapal dalam mengoperasikan peralatan dengan baik dan efisien sehingga memperpanjang masa tunggu kapal.**

**1) Melakukan Pelatihan dan pengenalan alat kerja**

a) Keuntungannya :

- (1) Dengan adanya Pelatihan dan pengenalan alat kerja maka pekerjaan akan dapat berjalan dengan aman dan sesuai dengan rencana, dimana ABK akan menggunakan alat-alat Kapal suplai dengan benar.
- (2) Dengan adanya Pelatihan dan pengenalan alat kerja, ABK melakukan prosedur kerja dengan benar.

b) Kerugiannya :

- (1) Melakukan pelatihan dan pengenalan alat kerja dapat memakan biaya yang cukup besar. Hal ini terutama terjadi jika perusahaan harus menyewa instruktur profesional untuk memberikan pelatihan, atau jika perusahaan harus membeli peralatan pelatihan dan peralatan tambahan.
- (2) Waktu pelatihan yang lama: Pelatihan dan pengenalan alat kerja membutuhkan waktu yang lama, terutama jika staf perlu berpartisipasi dalam kursus pelatihan selama beberapa hari atau minggu. Hal ini dapat mengganggu produktivitas perusahaan dan menunda pekerjaan yang harus dilakukan.

**2) Melakukan pemeliharaan dan perawatan peralatan sesuai dengan PMS (Planned Maintenance System) dan prosedur kerja**

a) Keuntungannya :

- (1) Meningkatkan masa pakai peralatan: Dengan melakukan pemeliharaan dan perawatan secara teratur, peralatan dapat berfungsi dengan optimal dan awet sehingga dapat meningkatkan masa pakai peralatan. Hal ini dapat menghemat biaya perusahaan karena tidak perlu sering mengganti peralatan yang rusak atau tidak berfungsi dengan baik.
- (2) Meningkatkan efisiensi dan produktivitas: Pemeliharaan dan perawatan peralatan secara teratur dapat membantu mencegah kerusakan dan gangguan peralatan yang dapat menghambat produktivitas kerja. Dengan melakukan perawatan teratur, peralatan dapat berfungsi dengan optimal sehingga pekerjaan dapat diselesaikan dengan lebih cepat dan efisien.

b) Kerugiannya :

- (1) Kurangnya sumber daya: Kadang-kadang, perusahaan mungkin kekurangan tenaga kerja yang memadai atau spesialis yang diperlukan untuk melakukan pemeliharaan dan perawatan peralatan yang sesuai dengan PMS dan prosedur kerja. Hal ini dapat menghambat efektivitas dan efisiensi sistem pemeliharaan dan perawatan.
- (2) Kesulitan dalam pelaksanaan: Pelaksanaan sistem pemeliharaan dan perawatan peralatan yang baik dapat memerlukan keterampilan teknis dan pengetahuan yang memadai, serta pemahaman yang baik tentang prosedur kerja. Jika pekerja tidak

memiliki pengetahuan atau keterampilan yang memadai, maka pelaksanaan sistem pemeliharaan dan perawatan ini bisa menjadi sulit dan tidak efektif.

**b. Kurangnya Pemahaman Crew terhadap Navigasi dan Olah gerak Kapal pada kondisi cuaca kurang baik seperti ombak, arus dan angin**

**1) Melaksanakan Pelatihan Kemampuan Pemahaman Crew terhadap Navigasi dan Olah gerak Kapal pada kondisi cuaca kurang baik seperti ombak, arus dan angin**

Keuntungannya :

- a) Keamanan kapal: Pelatihan ini dapat meningkatkan keamanan kapal dan mencegah terjadinya kecelakaan di laut. Dengan pemahaman yang lebih baik tentang navigasi dan olah gerak kapal pada kondisi cuaca yang buruk, crew dapat mengambil tindakan pencegahan dan mengambil keputusan yang tepat saat menghadapi situasi yang membutuhkan respons cepat.
- b) Kepatuhan terhadap regulasi dan standar: Pelatihan ini dapat membantu crew untuk memahami regulasi dan standar internasional terkait navigasi dan olah gerak kapal. Dengan memahami standar dan aturan internasional, crew dapat mengoperasikan kapal sesuai dengan persyaratan hukum dan standar industri, sehingga mengurangi risiko hukum atau sanksi yang mungkin timbul akibat pelanggaran regulasi.

Kerugiannya :

- a) Biaya: Pelatihan ini dapat memerlukan biaya yang cukup besar tergantung pada jangka waktu dan intensitas pelatihan. Biaya meliputi biaya pelatihan itu sendiri, biaya transportasi dan akomodasi crew selama pelatihan, dan biaya pelatihan tambahan seperti bahan-bahan pelatihan dan instruktur tambahan.
- b) Tidak ada jaminan keberhasilan: Pelatihan tidak menjamin keberhasilan dalam mengatasi situasi yang sulit dalam navigasi dan olah gerak kapal pada kondisi cuaca buruk. Meskipun crew telah mengikuti pelatihan dengan baik, situasi yang sulit dan tidak

terduga dapat terjadi di laut dan dapat menyebabkan kecelakaan atau kerusakan pada kapal.

### **3. Pemecahan Masalah yang Dipilih**

#### **a. Kurang Mampu anak buah kapal dalam mengoperasikan peralatan dengan baik dan efisien**

##### **1) Kurangnya pelatihan dan pengalaman kerja**

Melaksanakan *On Board Training* Secara Terjadwal

Pemecahan masalah yang penulis pilih untuk mengatasinya yaitu dengan cara melakukan on board training secara terjadwal. Dengan adanya on board training maka akan menambah pengalaman dan keahlian abk sehingga pekerjaan akan dapat berjalan dengan aman dan sesuai dengan rencana, dimana abk akan disiplin menerapkan prosedur kerja dengan benar.

##### **2) Kurangnya pemeliharaan dan perawatan peralatan sesuai PMS (Planned Maintenance System) dan prosedur kerja**

Pemecahan masalah yang tepat untuk menjaga kondisi kapal selalu dalam keadaan prima adalah pemahaman abk dalam melaksanakan pemeliharaan dan perawatan sesuai PMS (Planned maintenance system) dan prosedur kerja yang telah ditetapkan perusahaan.

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Setelah penulis menguraikan beberapa hal yang berhubungan dengan upaya meningkatkan prestasi kerja dalam rangka pelayanan kapal suplai di lepas pantai, serta dengan melakukan identifikasi masalah kemudian dianalisa dan sebagai alternatif pemecahan masalah, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. ABK tidak mampu mengoperasikan peralatan dengan baik dan efisien, sehingga memperpanjang waktu tunggu kapal mungkin karena beberapa faktor seperti kurangnya pelatihan dan pengalaman dalam mengoperasikan peralatan, kurangnya pemahaman tentang kebutuhan dan tujuan penggunaan peralatan, atau mungkin karena peralatan yang digunakan rusak atau tidak berfungsi dengan baik.
2. Kondisi cuaca yang kurang baik seperti ombak, arus, dan angin, bahwa hal tersebut dapat mempengaruhi operasional kapal dan kinerja ABK. Kondisi cuaca yang buruk dapat membuat kapal sulit untuk bergerak dan menjaga keseimbangan, sehingga memerlukan keahlian dan pengalaman ABK dalam mengoperasikan kapal. Selain itu, kondisi cuaca yang kurang baik juga dapat meningkatkan risiko kecelakaan dan kegagalan peralatan.

#### **B. SARAN-SARAN**

1. Saran untuk mengatasi masalah ABK yang tidak mampu mengoperasikan peralatan dengan baik dan efisien adalah memberikan pelatihan dan pengalaman yang lebih baik dalam mengoperasikan peralatan, memberikan pemahaman yang lebih jelas tentang kebutuhan dan tujuan penggunaan peralatan, serta melakukan perawatan dan perbaikan secara rutin pada peralatan yang digunakan.

2. Saran untuk mengatasi masalah kondisi cuaca yang buruk adalah memberikan pelatihan dan pengalaman yang lebih baik dalam mengoperasikan kapal pada kondisi cuaca yang buruk, melakukan perencanaan perjalanan yang lebih baik dengan mempertimbangkan kondisi cuaca, dan memastikan bahwa kapal dan peralatan yang digunakan dalam kondisi yang baik dan siap digunakan saat cuaca buruk. Selain itu, memperhatikan faktor keselamatan juga penting, seperti meningkatkan kewaspadaan dan menggunakan peralatan keselamatan yang tepat pada kondisi cuaca yang buruk..

## DAFTAR PUSTAKA

- Akmal Ismail, Transportasi Laut, Jakarta, Diklat.
- Asih Setianingsih dan Sri Haryanti (2020) adalah penulis buku "Manajemen Pelayanan Kesehatan" yang diterbitkan oleh Penerbit Andi.
- Bandura, A. (1977). "Self-efficacy: Toward a Unifying Theory of Behavioral Change". *Psychological Review*, 84(2), 191-215.
- Duckworth, A. L. 2016. *Grit : The Power of Passion and Perseverance*. Simon & Schuster, Inc. Duckworth, Angela Lee. 2016. *Grit: the power of passion and perseverance*. New York, NY : Scribber.
- Edvardsson dan Tronvoll (2019) adalah penulis buku "Service Excellence in Business: An Introduction" yang diterbitkan oleh Routledge.
- Herdiansyah, H. (2015). Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada Kapal Suplai di PT XYZ. *Jurnal Teknik Perkapalan*, 3(2), 103-112. <https://suyanto.id/implikasi-kebijakan-merdeka-belajar/>Tulisan ini terbit pertama di Harian Kompas edisi 8 Februari 2020.
- Ketahanan UMKM Jawa Timur melintasi Pandemi Covid 19\_HM. Noer Soetjipto.pdf
- Locke, E.A., & Latham, G.P. (2019). "Goal Setting: A Fresh Perspective". New York: Routledge.
- Ma'rufin Sudibyo. (2016). *Kapal Suplai*. Jakarta: Penerbit Pusdiklat Ketenagalistrikan dan Energi Baru Terbarukan.
- Paraskevas dan Buhalis (2020) adalah penulis buku "Advances in Hospitality and Leisure" yang diterbitkan oleh Emerald Publishing Limited. Buku ini membahas tentang perkembangan terbaru di bidang perhotelan dan rekreasi.
- Skinner, B.F. (1953). "Science and Human Behavior". New York: The Free Press.
- Skinner, B.F. (1971). "Beyond Freedom and Dignity". New York: Bantam Books.
- Sugiyono (2021) karya tulisannya yang berjudul "Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D".
- Zeithaml, Bitner, and Gremler (2021) adalah penulis buku "Services Marketing: Integrating Customer Focus Across the Firm" yang diterbitkan oleh McGraw-Hill Education. Buku ini adalah edisi ke-8 dari buku teks populer tentang pemasaran layanan.



شركة الجزيرة للملاحة د.م  
AL JAZEERASHIPPING CO. W.L.L.

# AL FAISAL 1

TOWING TUG (Off Shore Supply)



## PRINCIPAL PARTICULARS

Built	1974
Builder	Halter Marine Services, USA
Flag	Bahrain
Class	ABS
Class No.	7418579
Official No.	BN2048
IMO No.	7404059
Call Sign	A9D2631
GRT	679
NRT	203
Deadweight (T)	1014

## MACHINERY

Main Engines	2x Nohab Polar
Power	2250 hp @ 825 rpm
Generator	2x Detroit Diesel 99Kw, 440V, 50Hz, 3Ph
Propellers	2x SCSP Solid Cast Steel
Rudders	Twin Coupled Flat Blade
Bow Thruster	1x 300 hp, 3.5T

## DECK EQUIPMENT

Anchors	2x 900Kg with 1 1/8" Chain, 220m
---------	----------------------------------

## NAVIGATION EQUIPMENT

AIS	Nauticast
GPS	Koden
Auto Pilot	Decca
Echo Sounder	Marine Tech Seamax
Radar	2x Furuno / 1 JRC
VHF Radio	4x Sailor
SSB Radio	JRC / ICOM
Navtex	Lo-Kata
Gyro	Sperry

## PRINCIPAL DIMENSIONS

Length (m) LBP/LOA	50.72 / 54.76
Breadth (m)	11.58
Depth (m)	4.11
Max. Draft (m)	3.66

## CARGO CAPACITIES

Fuel Oil (m <sup>3</sup> )	370
Potable Water (m <sup>3</sup> )	400
Deck Cargo (T)	600
Deck Area (m <sup>2</sup> )	270
Deck Strength (T/m <sup>2</sup> )	2.5
Freezer Space (m <sup>3</sup> )	5
Cooler Space (m <sup>3</sup> )	6.1

## DISCHARGES RATES

Fuel Oil	37.5m <sup>3</sup> /hr @ 178
Potable Water	90.8m <sup>3</sup> /hr @ 145

## SPEED & CONSUMPTION

Max. Speed (Knots)	Approx. 12.5
Daily Consumption (T)	Approx. 4
Economical Speed (knots)	7
Fuel Type	MGO

Page - 1 The information contained in this data sheet is for guidance purposes only and may be subject to change. © Al Jazeera Shipping Co. W.L.L. All rights reserved.

Al Jazeera Shipping Co. W.L.L. | Tel: +973 17728837  
PO Box 302 | Fax: +973 17728217  
Office 98, Road 42, Block 343 | almelaha@ajsc.com  
Manama, Kingdom Of Bahrain | www.ajsc.com

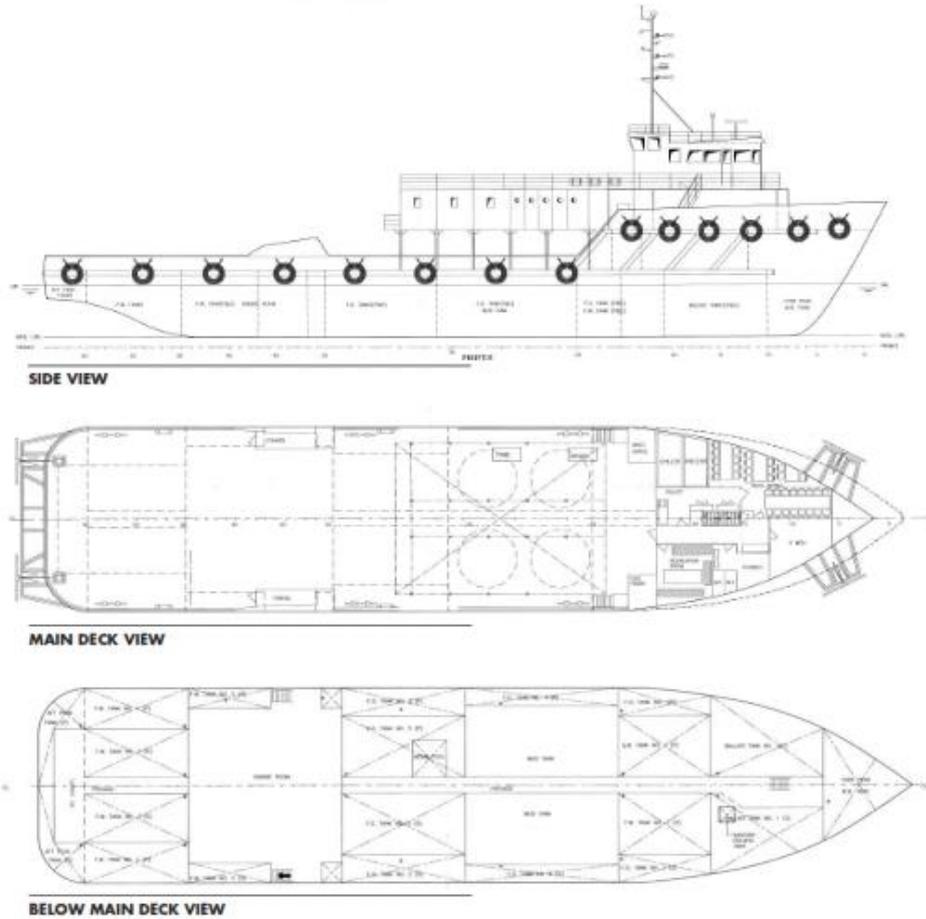
# Lampiran 2 : General Arrangement Plan Al Faisal 1



شركة الجزيرة للملاحة د.م  
AL JAZEERASHIPPING CO. W.L.L

AL FAISAL 1  
TOWING TUG (Off Shore Supply)

## GENERAL ARRANGEMENT PLAN - AL FAISAL 1



Page 2 The information contained in this data sheet is for guidance purposes only and may be subject to changes. © Al Jazeera Shipping Co W.L.L. All rights reserved.

Al Jazeera Shipping Co. W.L.L. Tel: +973 17728837  
PO Box 302 Fax: +973 17728217  
Office 98, Road 42, Block 343 almelaha@ajcco.com  
Manama, Kingdom Of Bahrain www.ajcco.com

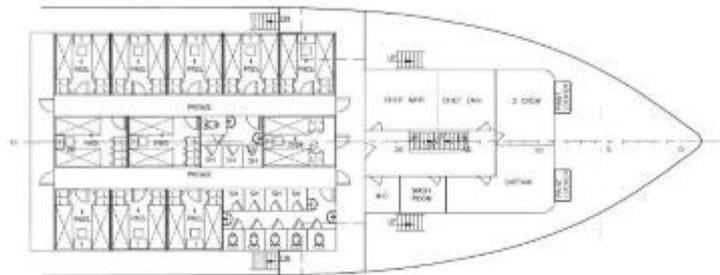
# Lampiran 3 : General Arrangement Plan Al Fasail 1



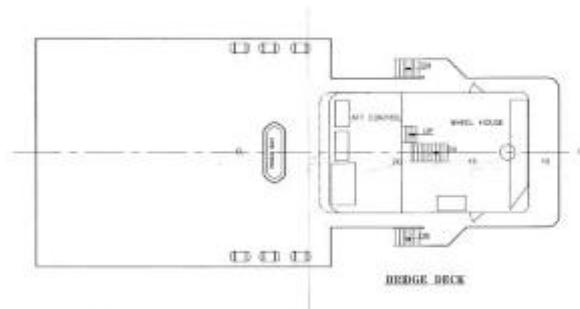
شركة الجزيرة للملاحة د.م.  
AL JAZEERA SHIPPING CO. W.L.L.

AL FAISAL 1  
TOWING TUG (Off Shore Supply)

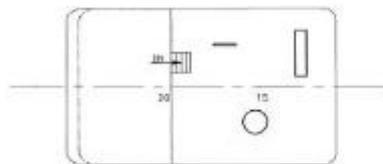
## GENERAL ARRANGEMENT PLAN - AL FAISAL 1



**F/CLE DECK VIEW**



**BRIDGE DECK VIEW**



**WHEEL HOUSE TOP VIEW**

Page - 3 The information contained in this data sheet is for guidance purposes only, and may be subject to changes. © Al Jazeera Shipping Co W.L.L. All rights reserved.

Al Jazeera Shipping Co. W.L.L.  
PO Box 302  
Office 98, Road 42, Block 343  
Manama, Kingdom Of Bahrain  
Tel: +973 17728837  
Fax: +973 17728217  
aljelaha@ajcco.com  
www.ajcco.com

# Lampiran 4 : Crew List



شركة الجيزة للتصليح  
AL JAZEERA SHIPPING CO. W.L.L.

CREW LIST									
1. Name of shipping, line agent, etc. AL JAZEERA SHIPPING CO WLL									
2. Name of Ship / Call Sign /IMO number AL FAISAL 1 / A9D2631 / 7404059									
3. Port of Departure MINA SALMAN PORT									
4. Date of Departure 29/07/2021									
5. Nationality of Ship KINGDOM OF BAHRAIN									
6. Port Arrival / To OFFSHORE									
7. Family Name, Gives Names   Gender	8. Employee ID	9. Ranking	10. Nationality	11. Date of Birth   Place of Birth	12. Passport # / ID	13. Seamans Book			
1 ANDRI HERDIAN	M	2437	MASTER	INDONESIAN 24/04/1983	JAKARTA	C6329364	E342214		
2 IRAWAN SUGIARTO	M	960	MASTER	INDONESIAN 27/05/1967	BANYUMAS	C7865801	E140934		
3 JUMAIN BIN JUFR	M	2438	CH.OFFICER	INDONESIAN 17/09/1967	PALOPO	C5351484	E043123		
4 ADIYANTO KHOZIN	M	1086	CH.OFFICER	INDONESIAN 02/11/1986	LAMONGAN	C7603201	0065477		
5 MANGARA MARPAUNG	M	2414	CH.ENGINEER	INDONESIAN 29/12/1970	PORSEA	C1152021	E127922		
6 RICHARD TAGUDINAY TABAFA	M	994	OILER	FILIPINO 06/07/1975	TUBUNGAN ILOILO	P7172619A	E1422576		
7 ANTONIO GAMBA HABILAN	M	0607	OILER	FILIPINO 15/02/1957	BARCELONA SSG	P6102380A	E1046809		
8 ROE CATAUNA LASTIERRE	M	2363	OILER	FILIPINO 28/08/1993	CABATUAN ILOILO	P3439237A	C092707		
9 MICHAEL MACUHA DE LEON	M	0627	SEAMAN	FILIPINO 22/10/1978	TINGLOY BATANGAS	P2824081A	E1456498		
10 JONAR DE LEON MACUHA	M	0775	SEAMAN	FILIPINO 25/10/1981	TINGLOY BATANGAS	P6591403E	E1035752		
11 NERRE JR. DOCHIO APELLIDO	M	2445	SEAMAN	FILIPINO 06/06/1995	MLANG COTABATO	P5026590E	A0056060		
12 RAFAEL LUIS MANGAO	M	2409	SEAMAN	FILIPINO 17/12/1988	SABLAYAN OC MDO	P4734449B	E1503560		
13 JOHN VINCENT GASACAO GERSABALING	M	2448	SEAMAN	FILIPINO 31/03/1991	ILOILO CITY	P0076912E	E1479334		
14 LEWELLE GANDSO MARULA	M	2444	SEAMAN	FILIPINO 23/12/1994	S VICENTE NO SMR	P6607957E	E1225777		
15 ARJUM ABDUL KADIR	M	2417	SEAMAN	INDONESIAN 02/05/1999	BELOPA	C6380089	F338078		
16 BRIAN CHRISTIAN DUAY POLICARPIO	M	2442	SEAMAN	FILIPINO 25/12/1997	TARLAC TARLAC	P3846368A	E1065837		
17 JAYRONE GARCIA AQUINO	M	2406	SEAMAN	FILIPINO 21/09/1995	S CARLOS CTY PGN	P2894834B	E1481392		
18 MELCHOR MAGSINO DE LEON	M	1896	SEAMAN	FILIPINO 06/01/1989	TINGLOY BATANGAS	P1387669B	E1350949		
19 LIUD THOMAS	M	1602	SEAMAN	INDIAN 04/05/1985	KERALA	R3231574	K0110015R		
20 ASOKA KUMAR BHASKARAN NAIR	M	1630	COOK	INDIAN 15/04/1969	KERALA	K7103595	MUM238380		
21 BINU THOMAS	M	342	WELDER	INDIAN 16/08/1980	KERALA	U0547217			
22 RAJAN PATTETH	M	504	WELDER	INDIAN 31/05/1978	PANANGATTOOR	T2400807			
23 FADHEL ABBAS SALED ALI MOHAMED	M	557	CRANE OPERATOR	BAHRAINI 17/11/1982	MANAMA	3086359			
24 HUSAIN YUSUF AHMED EBRAHIM ISA	M	478	CRANE OPERATOR	BAHRAINI 05/10/1986	MANAMA	3009046			
25 EDWARD CROSSLEY BASCO BRUMMER	M	MENAS	ENGINEER	FILIPINO 03/11/1988	HONG KONG	P1521978A			
26 FADHEL ABBAS AHMED MOHAMED	M	MENAS	ENGINEER	BAHRAINI 09/03/1982	ALDAIH	2210918			
27 SHAHEEN HUSAIN MERZA ISMAEL	M	MENAS	ENGINEER	BAHRAINI 11/05/1977	MUHARRAQ	2719424			
28 YUNES MUSLEN MUSTAFA AWADH HASAN	M	MENAS	ENGINEER	BAHRAINI 03/08/1991	MANAMA	2672656			
29 MOHAMED MAHMOOD KHURSHID AFRA KHURSHID	M	MENAS	ENGINEER	BAHRAINI 09/04/1988	HDHAFS	3075812			

14. Date and signature by master, authorized agent or officer.

Printed by an authorized user



Al Jazeera Shipping Co. W.L.L.  
P.O. Box 302  
Office 98, Road 42, Block 343  
Manama, Kingdom Of Bahrain  
Tel: +973 17728557  
Fax: +973 17728217  
ameiana@aisco.com  
www.aisco.com

## Lampiran 5 : PROSES MAINTENANCE BUOY



Gambar 1

Gambar 1 : Pengangkatan Buoy dari permukaan air laut Ke atas deck untuk dilakukan reparasi dan pengecatan ulang



Gambar 2

Gambar 2 : Posisi Buoy sudah berada di atas deck kapal untuk melakukan proses selanjutnya seperti Scrub / Mengelupas karat dan remanufacturing dan jika sudah tidak bisa dilakukan remanufacturing buoy wajib di ganti



Gambar 3



Gambar 4

Gambar 5

Gambar 3 : Persiapan Scrubing

Gambar 4 : Monitoring Pekerjaan di Anjungan

Gambar 5 : Master melihat penempatan buoy sudah sesuai dengan JOBDESK Menas



Gambar 6 : Menarik Rantai Buoy



Gambar 7 : Posisi buoy sudah sesuai JobDesk MENAS



Gambar 8 :  
Buoy yang sudah di Remanufacturing



Gambar 9 :  
Proses Pengangkatan Buoy



## PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : ANDRI HERDIAN  
NIS : 02779 / N1 65  
Bidang Keahlian : ANT-1  
Program Diklat : DIKLAT PELAUT - I

### Mengajukan Sinopsis Makalah Sebagai Berikut

A. Judul : **UPAYA MENINGKATKAN PRESTASI KERJA DALAM RANGKA  
PELAYANAN KAPAL SUPPLY DI LEPAS PANTAI**

B. Masalah Pokok :

- 1 Kurang mampu Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengoperasikan peralatan dengan baik dan efisien, sehingga memperpanjang waktu tunggu kapal.
- 2 Kondisi cuaca yang kurang baik seperti ombak, arus dan angin

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

- 1 Meningkatkan keterampilan kru anak buah kapal (ABK) dalam mengoperasikan peralatan dengan baik dan efisien
- 2 Bagaimana menanggulangi kondisi cuaca yang kurang baik seperti ombak, arus dan angin

Jakarta, 14 Februari 2023

Menyetujui :

Pembimbing I

**Capt. Sajim Budi Setiawan, MM**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19690616 199903 1 001

Pembimbing II

**M. Yusup SE, MM**  
Pembina (IV/a)  
NIP 19591212 198403 1 007

Peserta Diklat Pelaut (DP-I)

**Andri Herdian**  
NIS 02779/N-1

Ka. Div. Pengembangan Usaha

**Capt. SUHARTINI, MM, MMTr**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19800307 200502 2 002

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

JUDUL MAKALAH :

UPAYA MENINGKATKAN PRESTASI KERJA DALAM RANGKA PELAYANAN

KAPAL SUPPLY DI LEPAS PANTAI

DOSEN PEMBIMBING I Makalah : Capt. Sajim Budi Setiawan, MM

MATERI BIMBINGAN :

NO	TANGGAL	URAIAN MATERI	TANDA TANGAN PEMBIMBING
1	16-02-2023	persiapan Sinopsis	<i>[Signature]</i>
2	18-02-2023	revisi bab I, kerin Rada Ldr belalang	<i>[Signature]</i>
3	25-02-2023	kerin bab I, &	<i>[Signature]</i>
4	01-03-2023	revisi bab II, kerin theory	<i>[Signature]</i>
5	02-03-2023	kerin bab II, &	<i>[Signature]</i>
6	07-03-2023	revisi bab III, &	
7	09-03-2023	revisi bab IV, kerin	
8	15-03-2023	kerin bab IV, &	

Catatan :

*Makalah ini siap akan diserahkan.*

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

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

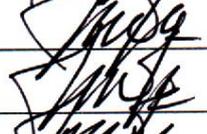
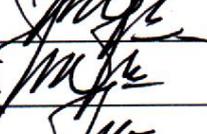
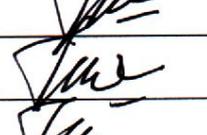
JUDUL MAKALAH :

UPAYA MENINGKATKAN PRESTASI KERJA DALAM RANGKA PELAYANAN

KAPAL SUPPLY DI LEPAS PANTAI

DOSEN PEMBIMBING II Makalah : M. Yusup, SE, MM

MATERI BIMBINGAN :

NO	TANGGAL	URAIAN MATERI	TANDA TANGAN PEMBIMBING
1	16-02-2023	Pengajuan Sinopsis Nee.	
2	12-02-2023	Pengajuan bab I catat panggilan	
3	01-03-2023	Pengajuan bab II Nee	
4	02-03-2023	Bab II (Revisi)	
5	07-03-2023	Bab III (Lampiran ke bab III)	
6	08-03-2023	Bab III (Revisi)	
7	09-03-2023	Bab III Nee. Lampiran bab III	
8	15-03-2023	Bab IV Nee	
		Penulis makalah selesai dan siap untuk direvisi	

Catatan :

Makalah siap di daangkan.

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