

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI PERAN KEPEMIMPINAN DALAM
MENINGKATKAN KINERJA ABK
DI KAPAL SPB. LARIS**

Oleh :

TIMBUL SUMIHAR SIPAHUTAR

NIS. 03002/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2023

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI PERAN KEPEMIMPINAN DALAM
MENINGKATKAN KINERJA ABK
DI KAPAL SPB. LARIS**

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

Oleh :

TIMBUL SUMIHAR SIPAHUTAR
NIS. 03002/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2023

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : TIMBUL SUMIHAR SIPAHUTAR
No. Induk Siwa : 03002/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PERAN KEPEMIMPINAN DALAM
MENINGKATKAN KINERJA ABK DI KAPAL SPB.
LARIS

Pembimbing I,


Vega Fonsula A., S.ST., S.Pd., M.Hum
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770326 200212 1 002

Jakarta, November 2023
Pembimbing II,


Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

Ketua Jurusan Nautika


Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : TIMBUL SUMIHAR SIPAHUTAR
No. Induk Siwa : 03002/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PERAN KEPEMIMPINAN DALAM
MENINGKATKAN KINERJA ABK DI KAPAL SPB.
LARIS

Jakarta, 29 Nopember 2023

Penguji I

Capt. Charra Purnama M.M. TR., M.Mar
Pembina (IV/a)
19730119 200212 1 001

Penguji II

Pande Raja Soritua Sijabat S.Kom., M.M.TR
Penata Tk.I (III/d)
19730115 1998031 001

Penguji III

Capt. Vega Fonsula, M.Hum
Penata Tk.I (III/d)
19770326 200212 1 002

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : TIMBUL SUMIHAR SIPAHUTAR
NIS : 03002/N-I
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

OPTIMALISASI PERAN KEPEMIMPINAN DALAM MENINGKATKAN KINERJA ABK
DI KAPAL SPB. LARIS

B. Masalah Pokok

1. Hubungan kerja Perwira dengan rating di atas kapal kurang harmonis
2. Menurunnya semangat kerja rating dalam melaksanakan tugas

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Meningkatkan peran Mualim I dalam membina kerja sama yang baik antar perwira dengan rating
2. Pembagian tugas jaga ABK secara proposional dan meningkatkan keharmonisan antar ABK

Menyetujui :

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Jakarta, Nopember 2023

Penulis

Vega Fonsula A., S.ST., S.Pd., M.Hum

PenataTk.I (III/d)

NIP. 19770326 200212 1 002

Dr. Vidya Selasdni, S.SIT., M.M.Tr

PenataTk.I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

Timbul Sumihar S

NIS: 03002/N-I

Kepala Divisi Pengembangan Usaha

Capt. Suhartini, MM., MMT

Penata TK. I (III/d)

NIP. 19800307 200502 2 002

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

Judul Makalah : OPTIMALISASI PERAN KEPEMIMPINAN DALAM
MENINGKATKAN KINERJA ABK DI KAPAL
SPB LARIS

Dosen Pembimbing I : Vega Fonsula Andromeda, S.ST., S.Pd., M.Hum

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	10-10-2023	Ace sinopsis Makalah	
2.	24-10-2023	Konsultasi Bab I, revisi perambahan referensi di latar belakang	
3.	1-11-2023	Ace Bab I, konsultasi Bab II, revisi kerangka berpikir	
4.	7-11-2023	Ace Bab I & II, konsultasi Bab III	
5.	8-11-2023	Revisi kesimpulan dan saran, disesuaikan dg rumusan masalah	
6.	9-11-2023	Ace Bab IV, selesai pembimbing & siap untuk diuji	

Catatan : Makalah siap untuk diujikan segera.



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

Judul Makalah : OPTIMALISASI PERAN KEPEMIMPINAN DALAM
MENINGKATKAN KINERJA ABK di KAPAL
SPB LARIS

Dosen Pembimbing II : Vidya Selasdini, S.SiT., M.M.Tr

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	26/10/2023	Pengajuan sinopsis	
2.	7/11/2023	Bab. I, Bab. II (revisi). Lampir Bab II	
3.	8/11/2023	Bab III (revisi) - Bab II (revisi 1)	
4.	9/11/23	Bab. IV ok.	

Catatan : Makalah Slap 4 di dangkur

.....

.....

KATA PENGANTAR

Dengan penuh kerendahan hati, penulis memanjatkan puji serta syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan rahmatnya serta senantiasa melimpahkan anugerahnya, sehingga penulis mendapat kesempatan untuk mengikuti tugas belajar program upgrading Ahli Nautika Tingkat I yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah sesuai dengan waktu yang ditentukan dengan judul :

“OPTIMALISASI PERAN KEPEMIMPINAN DALAM MENINGKATKAN KINERJA ABK DI KAPAL SPB. LARIS”

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan. Dalam penyusunan makalah juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

1. Bapak Ir. H. Ahmad Wahid, S.T.,M.T.,M.Mar.E, selaku Ketua Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Ibu Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Bapak Vega Fonsula A, S.ST., S.Pd.,M.Hum, selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. Ibu Dr. Vidya Selas dini,S.SiT.,M.M.Tr, selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah.
6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah.

7. Orang tua terkasih Ibu Nurlan Sitanggung yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Istri tercinta Asima Lasma Situmorang yang membantu atas doa dan dukungan penuh yang tak terbatas selama pembuatan makalah.
9. Anak tersayang Witridayanti, Timothy Martogi, Milka Putri Kasih, Christine Quineera yang telah memberikan waktu dan semangat serta memberikan energy yang luar biasa selama pengerjaan makalah
10. Saudara-saudara perempuan Risma Ulina dan Rumondang Juliana yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah
11. Saudara-saudara laki-laki Abang Poltak, Adik Timur Parningotan, Adik Betlehem Sinar Halomoan beserta semua keponakan tercinta
12. Bapak Rudi Rusmadi selaku Owner Utama PT. Pelayaran Samudera Rizqi yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah
13. Ibu Merry selaku Komisaris PT. Pelayaran Samudera Rizqi yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah
14. Bapak Budi selaku Komisaris PT. Pelayaran Samudera Rizqi yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah
15. Bapak Wisnu Setia Lengkana selaku Direktur Utama PT. Pelayaran Samudera Rizqi yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah
16. Bapak Awalino Budiman selaku Direktur PT. Pelayaran Samudera Rizqi yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah
17. Dara Cahya selaku Manajer Keuangan PT. Pelayaran Samudera Rizqi yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
18. Semua rekan-rekan Karyawan PT. Pelayaran Samudera Rizqi yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah akhirnya dapat terselesaikan.

19. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXVIII tahun ajaran 2023 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, November 2023

Penulis,

TIMBUL SUMIHAR SIPAHUTAR

NIS. 03002/N-I

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	3
D. Metode Penelitian	4
E. Waktu dan Tempat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	6
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	20
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	21
B. Analisis Data	22
C. Pemecahan Masalah	27
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	37
B. Saran	37

DAFTAR PUSTAKA	39
-----------------------------	-----------

LAMPIRAN

DAFTAR ISTILAH

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Ship Particular
- Lampiran 2. Crew List
- Lampiran 3. Sertifikat Keamanan Kapal
- Lampiran 4. Inventory List Navigation and Communications
- Lampiran 6. Sertifikat Klasifikasi lambung
- Lampiran 7. Sertifikasi Pencegahan Pencemaran oleh Minyak
- Lampiran 8. Surat Ukur Internasional
- Lampiran 9. Sertifikat Garis Muat
- Lampiran 10. Penulis di Tas Kapal
- Lampiran 11. Kapal Spb. Laris dalam Pelayaran

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Seiring perkembangan kebutuhan transportasi sekarang ini, transportasi laut memegang peranan yang sangat dominan sebagai alat angkut, baik untuk mengangkut barang maupun penumpang dari satu tempat ke tempat tujuan. Angkutan laut merupakan suatu sistem pengangkutan dalam jumlah besar yang belum dapat tertandingi oleh jenis angkutan lainnya. Kapal ibarat suatu rumah yang digunakan dalam kehidupan bagi ABK yang bekerja, dengan pemimpin seorang Nakhoda.

ABK di atas kapal terdiri berbagai daerah yang berbeda ras, suku, agama, serta sosial kebudayaannya. Berdasarkan pengalaman Penulis selama bekerja di kapal SPB. LARIS, dimana pimpinan tertinggi di atas kapal adalah seorang Nakhoda yang mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk mencapai kinerja dan operasional kapal berjalan dengan baik.

Dengan kemajuan teknologi maritim dewasa ini membuat kapal-kapal menjadi semakin canggih menyesuaikan dengan tuntutan kemajuan teknologi dan peraturan-peraturan yang berlaku secara internasional seperti *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) 1974 dan MARPOL atau yang lainnya dimana peraturan tersebut sebagian besar telah diratifikasi oleh pemerintah Republik Indonesia.

Sesuai dengan ketentuan SCTW 1974 amandemen 2010, maka para Pelaut sebagai sumber daya manusia harus membuktikan dirinya bahwa keahlian serta kecakapan yang dimilikinya harus sesuai dengan standar minimum yang telah ditetapkan oleh SCTW itu sendiri, untuk itu para Pelaut wajib mengikuti sistem pendidikan dan pelatihan yang ada di Indonesia dan diorganisir oleh Kementerian Perhubungan khususnya Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Laut.

Sumber Daya Manusia pada saat ini masih menjadi salah satu faktor penentu keselamatan dan keamanan di atas kapal. SDM menjadi modal dasar bagi suatu organisasi di kapal. Semua hal tersebut memerlukan waktu serta kedisiplinan dengan cara yang tepat untuk mampu menghasilkan SDM yang diharapkan. Hal inilah yang menjadi tantangan berat yang dihadapi oleh setiap pemimpin di atas kapal, terlebih didalam kehidupan modern yang ditandai dengan berbagai gejala seperti volume kerja yang meningkat yang diberikan oleh perusahaan, efisiensi serta interaksi antar sesama individu yang lebih kompleks dimana tingkat kebutuhan hidup yang tinggi yang perlu dipenuhi, yang mana kalau sumber daya manusia tidak siap dan mampu mengatasi akan menimbulkan persoalan-persoalan, perbedaan-perbedaan, kesulitan-kesulitan, dan perselisihan-perselisihan lain diantara dua individu atau lebih yang dapat menimbulkan terjadinya konflik.

Fungsi pemimpin tidak sekedar membimbing dan mengarahkan *rating*, namun dapat menimbulkan sikap hormat dan kepercayaan dari bawahannya. Selain dari pada itu, pemimpin harus mampu meningkatkan motivasi *rating* di atas kapal agar dapat melaksanakan segala peraturan dan tugas dengan tepat serta penuh rasa tanggung jawab. Oleh karena itu, motivasi kerja *rating* merupakan hal yang mendapat perhatian Penulis dalam penulisan makalah ini, karena jika *rating* termotivasi untuk bekerja dengan giat maka dapatlah diharapkan adanya peningkatan kinerja kapal untuk menghasilkan pelayanan jasa logistik yang baik, sekaligus dapat mempertahankan kondisi kapal untuk selalu dalam kondisi laik laut. Seringkali penulis mendapatkan para *rating* yang tidak termotivasi untuk meningkatkan kinerja mereka yang menurut mereka justru menyulitkan dalam pekerjaan mereka di atas kapal. *Rating* selalu bekerja dengan baik apabila ada Nakhoda, tetapi saat Nakhoda tidak ada di tempat kerja maka *rating* hanya bermalas-malasan saat bekerja.

Seringkali Penulis mendapati para *rating* yang tidak termotivasi untuk meningkatkan kinerja mereka. Perwira juga sering memberi teguran baik secara lisan maupun tertulis, baik secara langsung maupun tidak langsung disaat adanya penurunan kinerja *rating* dalam pelaksanaan tugas serta fungsinya. Berdasarkan hasil pengamatan Penulis menemukan permasalahan masih rendahnya motivasi ABK khususnya *rating* di kapal SPB. LARIS.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dalam penyusunan makalah ini penulis memilih judul: **“OPTIMALISASI PERAN KEPEMIMPINAN DALAM MENINGKATKAN KINERJA ABK DI KAPAL SPB. LARIS”**.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, penulis mengidentifikasi permasalahan yang terjadi sebagai berikut :

- a. Hubungan kerja Perwira dengan Rating di atas kapal kurang harmonis.
- b. Menurunnya semangat kerja rating dalam melaksanakan tugas.
- c. Kurangnya koordinasi antara Perwira dengan Rating.
- d. Belum maksimalnya penerapan prosedur kerja.
- e. Kurangnya kedisiplinan kerja ABK dalam menjalankan tugas.

2. Batasan Masalah

Dengan luasnya permasalahan yang ditimbulkan dari perbedaan-perbedaan di atas, maka atas dasar inilah, pembahasan makalah ini dibatasi pada:

- a. Hubungan kerja Perwira dengan Rating di atas kapal kurang harmonis.
- b. Menurunnya semangat kerja rating dalam melaksanakan tugas.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian identifikasi masalah dan batasan masalah di atas, Penulis dapat merumuskan pembahasan masalah pada makalah ini sebagai berikut:

- a. Mengapa hubungan kerja Perwira dengan rating di atas kapal kurang harmonis?
- b. Mengapa semangat kerja rating dalam melaksanakan tugas menurun?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

Dalam penulisan makalah ini, Penulis dapat mencapai tujuan-tujuan serta manfaat pembahasan masalah pada makalah ini sebagai berikut :

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk menganalisis penyebab hubungan kerja Perwira dengan Rating di atas kapal kurang harmonis dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.
- b. Untuk menganalisis penyebab menurunnya semangat kerja rating dalam melaksanakan tugas dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.

2. Manfaat Penelitian

a. Aspek Teoritis

- 1) Untuk meningkatkan ilmu pengetahuan tentang kelautan, khususnya bagi para pembaca yang akan bekerja di atas kapal, sehingga mereka dapat bekerja dengan baik dan hal-hal yang tidak diinginkan dalam operasional kapal dapat dihindari.
- 2) Untuk meningkatkan pemahaman mengenai manajemen kepemimpinan sesuai dengan subyek pembahasan agar ABK dapat termotivasi motivasi kerja dan kedisiplinannya.

b. Aspek Praktis

- 1) Sebagai bahan masukan bagi para Perwira serta para ABK apabila berdinam di atas kapal dalam peningkatan keharmonisan di atas kapal.
- 2) Sebagai referensi bagi perusahaan mengenai permasalahan dalam meningkatkan kinerja *rating*.

D. METODE PENELITIAN

Untuk mengetahui permasalahan yang ada dan terjadi, maka penulis mengumpulkan data melalui :

1. Metode Pendekatan

Pendekatan penelitian kualitatif merupakan pendekatan yang lebih menekankan pada aspek pemahaman secara mendalam terhadap suatu masalah daripada melihat permasalahan untuk penelitian generalisasi. Metode penelitian ini lebih suka menggunakan teknik analisis mendalam (*in-depth analysis*), yakni mengkaji masalah secara kasus per kasus karena metodologi kualitatif yakin bahwa sifat suatu masalah satu akan berbeda dengan sifat dari masalah lainnya.

Data kualitatif adalah data informasi yang berbentuk kalimat verbal bukan berupa simbol angka atau bilangan. Data kualitatif didapat melalui suatu proses menggunakan teknik analisis mendalam dan tidak bisa diperoleh secara langsung, untuk mendapatkan data kualitatif lebih banyak membutuhkan waktu dengan cara observasi, diskusi atau pengamatan. Penelitian deskriptif kualitatif adalah penelitian yang terbatas pada usaha mengungkapkan suatu masalah dan keadaan sebagaimana adanya sehingga hanya mengungkapkan fakta aja.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penulisan ini dilakukan dengan :

a. Observasi

Data yang diperoleh dari pengamatan langsung selama penulisan bekerja diatas SPB. LARIS. Studi lapangan adalah pengamatan yang dilakukan secara langsung apa yang ada di lapangan atau dengan kata lain, pengumpulan data tanpa ada alat standar lain untuk keperluan tersebut yang telah direncanakan. Dengan melakukan observasi penulisan dapat mengambil keuntungan-keuntungan yaitu dengan cara pengamatan, data yang langsung mengenai perilaku yang tipikal dari objek dapat dicatat segera, dan dapat diertanggung jawabkan.

b. Studi kepustakaan (*Library Research*)

Data kepustakaan ini dilakukan dengan cara mengambil literatur sebagai buku yang berhubungan dengan masalah yang akan dibahas untuk mendapatkan teori dan definisi yang dapat dipergunakan dan dipertanggungjawabkan kebenarannya dalam penulisan ini.

3. Subjek Penelitian

Subjek yang menjadi fokus pembahasan oleh penulis dalam penelitian ini adalah peran kepemimpinan dalam meningkatkan kinerja ABK di kapal SPB. LARIS.

4. Teknik Analisa Data

Teknik analisa data dalam penelitian ini menggunakan teknik reduksi data. Penulis melakukan analisis berdasarkan data yang bersifat kualitatif yang telah dikumpulkan sebelumnya, selanjutnya akan dianalisis dengan melakukan

pemaparan, penjelasan masalah-masalah, dan penyebab masalah yang terjadi diatas kapal dengan melakukan perbandingan kondisi yang ada diatas SPB. LARIS dengan teori yang berkaitan dengan masalah yang menjadi focus dalam penelitian ini untuk dapat diambil kesimpulan dan solusi dari permasalahan tersebut.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan pada saat penulisan bekerja sebagai Nakhoda sejak tanggal 04 Juni 2014 sampai dengan 31 Desember 2017.

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian adalah kapal SPB. LARIS milik perusahaan PT. Citra Maritim Jakarta, yang beroperasi di alur pelayaran Indonesia (Kalimantan ke PLTU Jawa).

F. SISTEMATIKA 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 akan 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

Berisikan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penulisan dan 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

terdapat 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

Bab ini berisikan data-data yang diambil dari lapangan sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal SPB. LARIS. Data-data dirumuskan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut. Dengan demikian permasalahan yang sama tidak terjadi lagi. Dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Berisikan penutup yang mengemukakan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Landasan teori yang Penulis ambil dalam membuat makalah tentang pentingnya peran dan tanggung jawab dalam meningkatkan motivasi ABK, adalah:

1. Optimalisasi

Menurut Poerwadarminta (2014:88) bahwa optimalisasi adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan. Ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan jika dipandang dari sudut usaha. Sedangkan menurut Winardi (2006:363) optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan. Secara umum optimalisasi adalah pencarian nilai terbaik dari yang tersedia dari beberapa fungsi yang diberikan pada suatu konteks.

Dari uraian tersebut diketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dilakukan secara efektif dan efisien. Dalam penyelenggaraan organisasi, senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal.

2. Peran

Menurut Soerjono Soekanto (2002:243), yaitu peran merupakan aspek dinamis kedudukan (status), apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka ia menjalankan suatu peranan. Dari hal diatas lebih lanjut kita lihat pendapat lain tentang peran yang telah ditetapkan sebelumnya disebut sebagai peranan normatif. Sebagai peran normatif dalam hubungannya dengan tugas dan kewajiban dinas perhubungan dalam

penegakan hukum mempunyai arti penegakan hukum secara total *enforcement*, yaitu penegakan hukum secara penuh.

Peran merupakan suatu kompleks pengharapan manusia terhadap suatu cara individu wajib bersikap dan berbuat dalam situasi tertentu yang berdasarkan status dan fungsi sosialnya. Peran merupakan aspek dinamis dari kedudukan (status) yang dimiliki oleh seseorang, sedangkan status merupakan sekumpulan hak dan kewajiban yang dimiliki seseorang apabila seseorang melakukan hak-hak dan kewajiban-kewajiban sesuai dengan kedudukannya, maka ia menjalankan suatu fungsi. Hakekatnya peran juga dapat dirumuskan sebagai suatu rangkaian perilaku tertentu yang ditimbulkan oleh suatu jabatan tertentu. Kepribadian seseorang juga mempengaruhi bagaimana peran itu semestinya dijalankan. Peran yang dimainkan hakekatnya tidak ada perbedaan, baik yang dimainkan / diperankan pimpinan tingkat atas, menengah maupun bawah akan mempunyai peran yang sama.

Peran merupakan tindakan atau perilaku yang dilakukan oleh seseorang yang menempati suatu posisi di dalam status sosial, syarat-syarat peran mencakup 3 (tiga) hal, yaitu :

- a. Peran meliputi norma-norma yang dihubungkan dengan posisi atau tempat seseorang dalam masyarakat. Peranan dalam arti ini merupakan rangkaian peraturan-peraturan yang membimbing seseorang dalam kehidupan kemasyarakatan.
- b. Peran adalah suatu konsep perilaku apa yang dapat dilaksanakan oleh individu-individu dalam masyarakat sebagai organisasi. Peran juga dapat dikatakan sebagai perilaku individu, yang penting bagi struktur sosial masyarakat.
- c. Peran adalah suatu rangkaian yang teratur yang ditimbulkan karena suatu jabatan. Manusia sebagai makhluk sosial memiliki kecenderungan untuk hidup berkelompok.

Dari beberapa pengertian diatas, penulis menyimpulkan bahwa peran adalah suatu sikap atau perilaku yang diharapkan oleh banyak orang atau sekelompok orang terhadap seseorang yang memiliki status atau kedudukan tertentu. Berdasarkan hal-hal diatas dapat diartikan bahwa apabila dihubungkan dengan

kepemimpinan di atas kapal, peran tidak berarti sebagai hak dan kewajiban individu, melainkan merupakan tugas dan wewenang pemimpin di atas kapal.

3. Kepemimpinan

a. Definisi Kepemimpinan

Kepemimpinan secara harfiah berasal dari kata pimpin. Kata pimpin mengandung pengertian mengarahkan, membina atau mengatur, menuntun dan juga menunjukkan ataupun mempengaruhi. Pemimpin mempunyai tanggung jawab baik secara fisik maupun spiritual terhadap keberhasilan aktivitas kerja dari yang dipimpin, sehingga menjadi pemimpin itu tidak mudah dan tidak akan setiap orang mempunyai kesamaan di dalam menjalankan ke-pemimpinannya.

Menurut Wahjosumidjo (2005: 17) kepemimpinan diterjemahkan kedalam istilah sifat- sifat, perilaku pribadi, pengaruh terhadap orang lain, pola-pola, interaksi, hubungan kerja sama antarperan, kedudukan dari satu jabatan administratif, dan persuasif, dan persepsi dari lain- lain tentang legitimasi pengaruh. Kepemimpinan adalah kegiatan untuk memengaruhi perilaku orang lain, atau seni memengaruhi perilaku manusia baik perorangan maupun kelompok. Kepemimpinan merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam suatu organisasi karena sebagian besar keberhasilan dan kegagalan suatu organisasi ditentukan oleh kepemimpinan dalam organisasi tersebut.

Menurut George R. Terry (2010:5) bahwa Kepemimpinan menurut Miftah Thoha adalah aktivitas untuk mempengaruhi setiap ABK supaya diarahkan mencapai tujuan organisasi. Kepemimpinan meliputi proses mempengaruhi dalam menentukan tujuan organisasi, memotivasi perilaku pengikut untuk mencapai tujuan, mempengaruhi untuk memperbaiki kelompok dan budayanya.

Pemimpin adalah mereka yang menggunakan wewenang formal untuk mengorganisasikan, mengarahkan, mengontrol para bawahan yang bertanggung jawab, supaya semua bagian pekerjaan dikoordinasi demi mencapai tujuan perusahaan. Pemimpin pertama-tama harus seorang yang mampu menumbuhkan dan mengembangkan segala yang terbaik dalam

diri para bawahannya. Secara sederhana pemimpin yang baik adalah seorang yang membantu mengembangkan orang lain, sehingga akhirnya mereka tidak lagi memerlukan pemimpinnya itu.

Dari pendapat di atas dapat disimpulkan kepemimpinan merupakan cara seorang pemimpin dalam mempengaruhi bawahan dengan karakteristik tertentu sehingga dapat mencapai tujuan yang diinginkan. Faktor keberhasilan seorang pemimpin salah satunya tergantung dengan teknik kepemimpinan yang dilakukan dalam menciptakan situasi sehingga menyebabkan orang yang dipimpinnya timbul kesadarannya untuk melaksanakan apa yang dikehendaki. Dengan kata lain, efektif atau tidaknya seorang pemimpin tergantung dari bagaimana kemampuannya dalam mengelola dan menerapkan pola kepemimpinannya sesuai dengan situasi dan kondisi organisasi tersebut.

b. Gaya Kepemimpinan

Menurut Mifta Thoha (2010:49) gaya kepemimpinan merupakan norma perilaku yang digunakan oleh seseorang pada saat orang tersebut mencoba mempengaruhi perilaku orang lain seperti yang ia lihat. Macam- macam gaya kepemimpinan antara lain :

1) Gaya Kepemimpinan Otokratik

Kata otokratik diartikan sebagai tindakan menurut kemauan sendiri, setiap produk pemikiran dipandang benar, keras kepala, atau rasa aku yang keberterimaannya pada khalayak bersifat dipaksakan. Kepemimpinan otokratik disebut juga kepemimpinan otoriter.

Kepemimpinan otokratis sebagai gaya yang didasarkan atas kekuatan posisi dan penggunaan otoritas. Jadi kepemimpinan otokratik adalah kepemimpinan yang dilakukan oleh seorang pemimpin dengan sikapnya yang menang sendiri, tertutup terhadap saran dari orang lain dan memiliki idealisme tinggi. Adapun pemimpin otokratik memiliki ciri-ciri antara lain:

- a) Beban kerja organisasi pada umumnya ditanggung oleh pemimpin.

- b) Bawahan, oleh pemimpin hanya dianggap sebagai pelaksana dan mereka tidak boleh memberikan ide-ide baru.
 - c) Bekerja dengan disiplin tinggi, belajar keras, dan tidak kenal lelah.
 - d) Menentukan kebijakan sendiri dan walaupun bermusyawarah sifatnya hanya penawar saja.
 - e) Memiliki kepercayaan yang rendah terhadap bawahan dan walaupun kepercayaan diberikan, didalam dirinya penuh ketidakpercayaan.
 - f) Komunikasi dilakukan secara tertutup dan satu arah.
 - g) Korektif dan minta penyelesaian tugas pada waktu sekarang.
- 2) Gaya Kepemimpinan Demokratis

Kepemimpinan demokratis bertolak dari asumsi bahwa hanya dengan kekuatan kelompok, tujuan- tujuan yang bermutu tercapai. Gaya kepemimpinan demokratis dikaitkan dengan kekuatan personal dan keikutsertaan para pengikut dalam proses pemecahan masalah dan pengambilan keputusan. Sedangkan pemimpin demokratis memiliki ciri-ciri antara lain:

- a) Beban kerja organisasi menjadi tanggung jawab bersama personalia organisasi itu.
 - b) Bawahan, oleh pemimpin dianggap sebagai komponen pelaksana secara integral wajib diberi tugas dan tanggung jawab.
 - c) Disiplin akan tetapi tidak kaku dan memecahkan masalah secara bersama.
 - d) Kepercayaan tinggi terhadap bawahan dengan tidak melepaskan tanggung jawab pengawasan
 - e) Komunikasi dengan bawahan bersifat terbuka dan dua arah.
- 3) Gaya Kepemimpinan Permisif

Pemimpin permisif merupakan pemimpin yang tidak mempunyai pendirian yang kuat, sikapnya serba boleh. Pemimpin memberikan

kebebasan kepada bawahannya, sehingga bawahan tidak mempunyai pegangan yang kuat terhadap suatu permasalahan. Pemimpin yang permisif cenderung tidak konsisten terhadap apa yang dilakukan.

Pemimpin permisif memiliki ciri-ciri antara lain:

- a) Tidak ada pegangan yang kuat dan kepercayaan rendah pada diri sendiri.
- b) Mengiyakan semua saran.
- c) Lambat dalam membuat keputusan.
- d) Banyak “mengambil muka” kepada bawahan.
- e) Ramah dan tidak menyakiti bawahan.

Dari pendapat diatas dapat disimpulkan bahwa gaya kepemimpinan merupakan suatu pola perilaku yang konsisten yang ditunjukkan pemimpin dan diketahui oleh pihak lain ketika pemimpin berusaha mempengaruhi orang lain. Gaya kepemimpinan antara lain gaya kepemimpinan otokratik, gaya kepemimpinan demokratis, dan gaya kepemimpinan permisif. Jika dikaitkan dengan Pemimpin di atas kapal, maka Nakhoda atau Perwira dapat menggunakan gaya kepemimpinan tersebut dalam mempengaruhi ABK yang dipimpinnya. Namun gaya kepemimpinan yang tepat untuk memotivasi ABK adalah gaya kepemimpinan demokratis.

4. Kinerja

a. Definisi Kinerja

Menurut Simamora (2013:45) kinerja adalah ukuran keberhasilan organisasi dalam mencapai misinya. Kinerja atau performance adalah berdaya guna prestasi atau hasil. Batasan pada konsep kinerja organisasi publik setidaknya berkaitan erat dengan efisiensi, efektifitas, keadilan dan daya tanggap. Hal ini berarti bahwa kinerja adalah sebuah tindakan yang dapat dilihat, diamati serta dimungkinkan untuk mencapai hal-hal yang diharapkan (tujuan). Kinerja juga dapat dikatakan kombinasi dari kemampuan, usaha dan kesempatan yang dapat dinilai dari hasil kerjanya yang diperoleh selama periode waktu tertentu.

Kinerja adalah hasil yang dicapai dari yang telah dilakukan, dikerjakan seseorang dalam melaksanakan kerja atau tugas. Kinerja merupakan prestasi kerja atau performance, yaitu hasil kerja selama periode tertentu dibanding dengan berbagai kemungkinan. Performance adalah suatu istilah umum yang digunakan untuk sebagian atau seluruh tindakan atau aktivitas dari suatu organisasi pada suatu periode, sering dengan referensi pada sejumlah standar seperti biaya masa lalu atau diproyekkan, suatu dasar efisiensi, pertanggungjawaban atau akuntabilitas manajemen dan sebagainya (Aliminsyah dan Padji, 2003:206).

Untuk mengetahui ukuran kinerja organisasi maka dilakukan penilaian kinerja. Penilaian kinerja adalah proses mengevaluasi seberapa baik awak kapal melakukan pekerjaan mereka jika dibandingkan dengan standar dan kemudian mengkomunikasikan informasi tersebut kepada awak kapal.

b. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja

Menurut Anwar Prabu Mangkunegara (2007:67), faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pencapaian kinerja adalah Faktor kemampuan (*ability*) dan faktor motivasi (*motivation*).

1) Faktor Kemampuan

Secara psikologis, kemampuan terdiri dari kemampuan potensi (IQ) dan kemampuan realita, artinya karyawan yang memiliki IQ yang rata-rata (IQ 110-120) dengan memadai untuk jabatannya dan terampil dalam mengerjakan pekerjaannya sehari-hari, maka ia akan lebih mudah mencapai kinerja yang diharapkan oleh karena itu karyawan perlu ditempatkan pada pekerjaan yang sesuai dengan keahliannya.

2) Faktor Motivasi

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

tujuan utama dan target kerja yang akan dicapai, mampu memanfaatkan dalam mencapai situasi kerja.

5. Anak Buah Kapal (ABK)

ABK adalah semua orang yang berada dan bekerja di kapal kecuali Nakhoda, baik sebagai Perwira, Bawahan (Kelasi) yang tercantum dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) dan siji awak kapal serta telah menanda tangani perjanjian kerja laut dengan perusahaan pelayaran yang di ketahui oleh syahbandar.

a. Menurut Permenhub Nomor PM 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal Pasal 13 bahwa awak kapal yang dapat direkrut dan ditempatkan oleh perusahaan kcagenan awak kapal adalah pelaut:

- 1) Berusia minimum 18 (dclapan belas) tahun kecuali Praktek Laut (PraIa);
- 2) yang mempunyai kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan jabatan di atas kapal;
- 3) yang ditempatkan di bagian *food and catering* wajib memiliki *ship's cook certificate* yang dikeluarkan oleh lembaga sertifikasi profesi di bidang pendidikan pariwisata atau maritim;
- 4) yang mcmenuhi standar kesehatan untuk melakukan pckcrjaan di atas kapal dan khusus wanita tidak diperkenankan dalam keadaan hamil;
- 5) yang memiliki buku pelaut dan dokumen kepelautan yang dipersyaratkan untuk bekerja di atas kapal.

b. *International Safety Management (ISM) Code, Chapter 6: Resources And Personnel* (Sumber Daya dan Personil), terjemahan bebas oleh Ir. Pieter Batti (2000:121), sebagai berikut:

- 1) *Chapter 6.1* Perusahaan perlu menjamin bahwa seorang Nakhoda **adalah:**
 - a) Dipilih secara teliti untuk memberikan komando
 - b) Sepenuhnya mengetahui SMS perusahaan dan,
 - c) Oleh perusahaan Diberi dukungan yang diperlukan, sehingga tugas-tugas Nakhoda dapat terlaksana dengan aman.

- 2) *Chapter 6.2* Perusahaan semestinya menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh Pelaut-Pelaut yang berikualifikasi, bersertifikat, dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan-persyaratan, baik nasional maupun internasional
- 3) *Chapter 6.3* Perusahaan semestinya membuat prosedur untuk menjamin bahwa personil baru atau personil yang dipindahkan pada tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan lingkungan diberi waktu penyesuaian yang cukup dengan tugas-tugasnya. Petunjuk-petunjuk yang penting sebelum berlayar, wajib ditentukan, didokumentasikan, dan dipersiapkan
- 4) *Chapter 6.4* Perusahaan semestinya menjamin bahwa seluruh personil yang terlibat dalam SMS memiliki pengetahuan yang baik mengenai hukum, peraturan, Code dan petunjuk yang berlaku
- 5) *Chapter 6.5* Perusahaan semestinya membentuk dan memelihara prosedur yang akan digunakan untuk menetapkan jenis latihan yang mungkin diperlakukan, dalam menunjang pelaksanaan SMS lebih lanjut dan perlu menjamin bahwa latihan dimaksud diberikan pada seluruh personil yang memerlukan
- 6) *Chapter 6.6* Perusahaan semestinya membuat prosedur untuk memungkinan semua personil kapal menerima informasi yang berhubungan dengan SMS dalam bahasa yang dimengerti oleh mereka
- 7) *Chapter 6.7* Perusahaan semestinya menjamin bahwa personil kapal dapat berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugasnya yang berhubungan dengan SMS.

6. Keharmonisan

Keharmonisan adalah perihal keadaan yang selaras dan serasi serta kerja adalah kegiatan melakukan sesuatu yang dilakukan untuk mencari nafkah. (Purwodarminto, 2014:115).

Keharmonisan kerja adalah gambaran pencapaian pelaksanaan suatu kegiatan /program/kebijaksanaan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, misi, dan visi organisasi. Berdasarkan pengertian-pengertian diatas disimpulkan bahwa

keharmonisan kerja adalah keadaan yang selaras dan serasi dalam pencapaian pelaksanaan suatu kegiatan /program/kebijaksanaan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, misi, dan visi organisasi.

Keharmonisan hubungan kerja akan meningkatkan rasa percaya diri pemimpin untuk mempercayai semua kekuatan sumber daya perusahaan, dan hal ini akan menjadikan manajemen mampu berkonsentrasi kepada strategi dan taktik untuk memenangkan persaingan bisnis. Keharmonisan hubungan kerja akan menghasilkan karyawan–karyawan unggul dengan berbagai kekuatan dan kelebihan, yang akan membuat mereka semua pantas sebagai kolega manajemen dalam mencapai tujuan perusahaan dengan sempurna.

Keharmonisan hubungan kerja akan menghasilkan perilaku kesetiakawanan diantara para ABK dan Nakhoda, perasaan simpati atas kerja keras rekan kerja/sesama ABK, perasaan bertanggung jawab atas pekerjaan yang dikerjakannya, serta menjadikan diri sendiri berdisiplin tinggi, ulet, rajin, dan bersemangat.

7. Komunikasi yang Efektif

Menurut Alex S. Nitisemito (2008:240-245) dalam bukunya Manajemen Personalia mengungkapkan bahwa komunikasi yang baik yang dimaksudkan adalah jalinan pengertian antara pihak yang satu dengan pihak yang lain, sehingga apa yang dikomunikasikan dapat dimengerti, dipikirkan, dan akhirnya dilaksanakan.

Adapun komunikasi tersebut adalah sebagai berikut :

a. Komunikasi sepatutnya yang mudah dimengerti

Dengan jalinan pengertian yang dimaksud adalah komunikasi yang disampaikan oleh pihak yang satu dapat diterima oleh pihak yang lainnya dan sepatutnya mudah dimengerti. Dengan demikian, maka komunikasi yang disampaikan akan dapat dilaksanakan sesuai dengan yang diinginkan. Agar komunikasi mudah dimengerti maka diperlukan bahasa yang mudah dimengerti oleh penerima komunikasi.

b. Komunikasi sepatutnya lengkap

Komunikasi yang disampaikan wajib lengkap sehingga tidak menimbulkan keraguan dan salah pengertian bagi orang lain atau penerima komunikasi.

c. Komunikasi perlu tepat waktu dan tepat sasaran

Ketepatan waktu dalam menyampaikan komunikasi perlu betul-betul diperhatikan, sebab apabila penyampaian komunikasi tersebut terlambat maka kemungkinan apa yang disampaikan tersebut sudah tidak ada manfaatnya lagi.

d. Komunikasi perlu landasan saling kepercayaan

Agar penerima komunikasi tersebut tidak hanya dapat mengerti tapi juga mau mengerti, maka perlu seorang komunikator mengusahakan agar dirinya dapat dipercaya, sehingga komunikasi itu juga dilandasi saling kepercayaan.

e. Komunikasi perlu memperhatikan situasi dan kondisi

Dalam penyampaian komunikasi apalagi yang akan disampaikan adalah hal-hal penting yang perlu pengertian secara mendalam, maka faktor situasi dan kondisi yang tepat perlu diperhatikan.

f. Komunikasi perlu menghindari kata-kata yang kurang enak

Agar komunikasi yang disampaikan dapat dimengerti dan diindahkan, maka perlu dihindarkan kata-kata yang kurang baik yaitu kata-kata yang dapat menyinggung perasaan bagi penerima komunikasi.

Menurut T. Hani Handoko (2010) efektif adalah tercapainya berbagai sasaran yang ditentukan tepat pada waktunya dengan menggunakan sumber-sumber tertentu yang sudah dialokasikan untuk melakukan kegiatan tertentu. Disebut efektif apabila tercapai tujuan ataupun sasaran seperti yang telah ditentukan.

8. Pembinaan

Menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia, pembinaan adalah proses, pembuatan, cara pembinaan, pembaharuan, usaha dan tindakan atau kegiatan yang dilakukan secara berdaya guna dan berhasil guna dengan baik. Pembinaan adalah segala hal usaha, ikhtiar dan kegiatan yang berhubungan dengan

perencanaan dan pengorganisasian serta pengendalian segala sesuatu secara teratur dan terarah. Dalam pembinaan terdapat unsur tujuan, materi, proses, cara, pembaharuan, dan tindakan pembinaan. Selain itu, untuk melaksanakan kegiatan pembinaan diperlukan adanya perencanaan, pengorganisasian dan pengendalian.

9. *General Meeting*

Meeting adalah istilah bahasa Inggris yang berarti rapat, pertemuan atau persidangan. Menurut Kesrul (2014:8), Meeting Suatu pertemuan atau persidangan yang diselenggarakan oleh kelompok orang yang tergabung dalam asosiasi, perkumpulan atau perserikatan dengan tujuan mengembangkan profesionalisme, peningkatan sumber daya manusia, menggalang kerja sama anggota dan pengurus, menyebarluaskan informasi terbaru, publikasi, hubungan kemasyarakatan. Sedangkan yang dimaksud dengan General Meeting yaitu rapat yang pembahasannya tidak difokuskan pada satu pembahasan.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja sebagai Nakhoda di kapal SPB. LARIS sejak tanggal 04 Juni 2014 sampai dengan 31 Desember 2017 menemukan fakta-fakta sebagai berikut :

1. Hubungan kerja Perwira dengan Rating di atas kapal kurang harmonis

Pada tanggal 05 Oktober 2017 saat kapal dalam pelayaran dari Kalimantan menuju PLTU Jawa, terjadi keributan antara salah seorang Jurumudi dengan Koki. Setelah diselidiki ternyata pemicunya yaitu Jurumudi emosi karena makanan belum siap, sedangkan Jurumudi sudah harus kerja saat sandar jam 6 pagi. Akibat kejadian tersebut, Koki dengan Jurumudi terlihat tidak mau saling sapa, sehingga menyebabkan suasana kerja yang kurang nyaman. Dalam hal ini, penulis melihat bahwa pemimpin kurang berperan dalam mendamaikan perselisihan antar keduanya.

Di atas kapal SPB. LARIS, Perwira dengan bawahan terdiri dari berbagai daerah di Indonesia, sehingga ada perbedaan budaya kerja yang telah terbentuk dalam diri *rating* masing-masing yang secara langsung terbawa dari tempat asal. Perbedaan latar belakang budaya dan pendidikan ABK berakibat juga pada adanya perbedaan cara berpikirnya. *Rating* yang satu merasa lebih senior dibandingkan dengan *rating* yang lain, sehingga *rating* senior merasa lebih pintar dan tidak mau mendengarkan masukan dari *rating* yang lain. Hal ini seringkali menimbulkan pertengkaran antar *rating*.

2. Menurunnya semangat kerja rating dalam melaksanakan tugas

Pada tanggal 13 Oktober 2017 saat kapal sandar di pelabuhan Kalimantan akan melakukan pemuatan. Penulis menemui sebagian *rating* mengeluh atas

pembagian jam jaga yang dinilai kurang efektif dan tidak adil. Jumlah jam kerja rating saat berada di pelabuhan berbeda dengan jam jaga saat kapal sedang berlayar. Hal tersebut yang seharusnya juga menjadi perhatian bagi Mualim 1 dalam mengatur tugas jaga secara disiplin dan bijaksana. Tanpa melanggar batas-batas aturan MLC yang mengatur masalah jam kerja dan jam istirahat rating.

Disini terlihat bahwa Jurumudi I harus lembur hingga jam 20:30 LT, sementara Bosun setelah menyelesaikan semua persiapan untuk kegiatan bongkar muatan melanjutkan beristirahat hingga esok pagi. Bahkan pada hari itu Bosun memperoleh waktu istirahat lebih karena bertepatan pada hari minggu dimana bosun tidak melakukan pekerjaan perawatan rutin pada hari libur. Sehingga Jurumudi I merasa pembagian jam kerja dinilai kurang efektif dan tidak adil.

Disamping itu juga sebagian rating terlihat sungguh-sungguh bekerja pada saat Perwira Jaga sedang mengawasi mereka bekerja. Tetapi setelah Perwira Jaga pergi, mereka memperlambat kegiatan mereka. Rating menganggap perintah kerja sebagai sesuatu yang membebankan mereka, sehingga hasil kerjanya juga tidak memuaskan. Mereka akhirnya tenggelam dalam rutinitas kerja yang menimbulkan perasaan bosan yang pada akhirnya bisa berakibat pada hilangnya semangat untuk bekerja. Tidak adanya kesadaran akan tanggung jawab rating atas pekerjaannya disebabkan motivasi yang kurang pada diri mereka untuk dapat bekerja dengan lebih baik

B. ANALISIS DATA

Dari 2 (dua) identifikasi masalah yang jadi prioritas, maka penulis memberikan analisis beberapa penyebab masalah tersebut dengan penjabarannya sehingga pada saat pemecahan masalah lebih dapat dilakukan dengan lebih sistematis dan ringkas.

1. Hubungan kerja Perwira dengan Rating di atas kapal kurang harmonis

Penyebabnya adalah:

a. Kurangnya perhatian Mualim I dalam membina kerjasama dengan rating

Baik buruknya kinerja di atas kapal tergantung dari performa dan tingkah laku pemimpin. Seorang perwira merupakan suri tauladan bagi

bawahannya. Tata cara dan tingkah laku seorang perwira akan mempengaruhi kehidupan sehari-hari di atas kapal.

Untuk dapat menjalankan tugas dengan baik dan menjadi Pelaut yang baik, seorang rating yang membuat suatu kesalahan, seyogyanya dinasehati atau ditegur dari hati ke hati agar dapat terselesaikan dengan cara kekeluargaan dengan tetap berpegang pada aturan dan prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Selain itu mengadakan peningkatan hubungan yang harmonis melalui komunikasi yang baik serta timbal balik antara atasan dengan bawahan tanpa memandang tingkat pendidikan, maupun jabatan dari masing-masing rating, sesuai dengan peraturan dan prosedur dari perusahaan.

Untuk menciptakan hubungan yang harmonis sesama rating, seorang pemimpin seyogyanya memegang teguh dalam menjalankan fungsinya, tata cara, ataupun prosedur yang telah digariskan oleh perusahaan dengan tidak mengabaikan faktor kemanusiaan dan faktor-faktor kekeluargaan. Berbicara tentang kepemimpinan, harus disinggung juga mengenai kewibawaan seorang pemimpin. Seorang pemimpin akan kehilangan fungsinya apabila tidak didukung dengan kewibawaan. Bahkan berbagai kegagalan kepemimpinan didalam menggerakkan dan mengarahkan bawahan antara lain disebabkan oleh tidak adanya faktor kewibawaan.

b. Komunikasi yang belum efektif antar Perwira dengan rating

Setiap pimpinan di atas kapal semestinya dituntut untuk melaksanakan sistem manajemen kerja yang benar dan baik, untuk kelancaran operasional kapal. Kinerja yang dicapai dari suatu pekerjaan dapat ditentukan oleh faktor manusia atau tenaga pelaksana dan peralatan pendukung yang digunakan dalam pekerjaan tersebut. Dalam hal unsur penentu tingkat kinerja dari faktor manusia atau tenaga pelaksana ini adalah kemampuan, keterampilan, atau tingkat pelatihan dan pengalaman yang dimiliki dari manusia atau tenaga pelaksana tersebut.

Untuk dapat menyelesaikan suatu pekerjaan pembagian akan tugas sangatlah penting, apalagi saat banyak pekerjaan seperti saat perawatan kapal atau saat kapal naik *dok*. Banyak faktor yang menyebabkan target

dari rencana kerja yang tidak tercapai, antara lain motivasi kerja yang kurang dan tidak adanya kemauan untuk belajar, hal ini disebabkan karena faktor kemalasan, faktor usia dan masalah keuangan. Faktor-faktor inilah yang menghambat adanya sumber daya manusia yang berkualitas sesuai dengan standar yang diharapkan.

Di atas kapal SPB. LARIS, ABK berasal dari berbagai daerah yang mempunyai latar belakang budaya kerja yang berbeda, sehingga cara pandang masing-masing ABK dalam menyelesaikan suatu pekerjaan juga berbeda. Sebagai contoh ada seorang ABK yang berasal dari satu daerah merasa dirinya lebih berpengalaman dalam bekerja dibandingkan dengan rekannya yang berasal dari daerah lain, sehingga ABK ini merasa lebih baik dari ABK yang lain. Ada juga seorang ABK yang merasa tidak perlu cepat-cepat dalam menyelesaikan sebuah pekerjaan, tapi lebih mengutamakan ketelitian dalam bekerja. Ada juga yang sibuk dengan dirinya sendiri dalam bekerja dan tidak mau mendengarkan saran ataupun bekerja-sama dengan ABK yang lain, sehingga dapat menghambat dalam menyelesaikan suatu pekerjaan, yang pada akhirnya memperlambat dirinya dalam bekerja.

Dari contoh-contoh yang telah diuraikan di atas tadi, dapatlah dilihat kurang maksimalnya pengalaman dasar yang menghambat kerja-sama diantara ABK, yang seharusnya dapat bekerja-sama dalam menyelesaikan sebuah pekerjaan yang diberikan kepada mereka. Dengan demikian hal ini juga pada akhirnya menyebabkan adanya perbedaan pandangan dalam hal menyelesaikan suatu pekerjaan. Hal-hal ini pada akhirnya dapat berakumulasi menjadi suatu sebab adanya persaingan-persaingan yang berujung pada ketidak harmonisan dalam suasana kerja.

Selain dapat menghambat proses operasional kapal, pengalaman ABK juga diperlukan dalam meningkatkan komunikasi dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal. Dengan pengalaman yang memadai, maka diharapkan ABK akan mampu melakukan komunikasi yang baik antar Anak Buah Kapal (ABK) maupun dengan pihak perusahaan di darat, sehingga akan dapat meningkatkan kinerja Anak Buah Kapal (ABK) di atas kapal.

Latar belakang budaya asal para Awak kapal juga merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi komunikasi di atas kapal, dikarenakan terdapat juga Awak kapal yang memiliki suku yang berbeda-beda. Hal inilah yang tidak dibimbing dengan baik oleh Nakhoda maupun Perwira, sehingga pergaulan antar Awak kapal di atas kapal terjadi pengkotak-kotakan, dimana Awak kapal lebih sering bergaul dan berkumpul antar sesama suku dan terkesan seperti tidak mau bergaul dengan Awak kapal yang lain yang sukunya berbeda. Masalah ini sangat berpengaruh terhadap aktivitas kerja di atas kapal. Penulis rasakan saat berada di kapal dimana penulis bekerja, ini terjadi dalam waktu yang cukup lama. Oleh karena itu, penulis memberikan pengarahan dan pengertian akan pentingnya menjalin komunikasi dan kerja sama yang baik.

Awak kapal yang sudah cukup lama bekerja di atas kapal dan merasa sudah sangat berpengalaman, maka yang bersangkutan merasa kalau pendapat dan aturannyalah yang lebih benar dan harus diikuti, hal inilah juga yang menghambat suatu rencana kerja yang ditetapkan.

2. Menurunnya semangat kerja rating dalam melaksanakan tugas

Masalah ini disebabkan oleh dua faktor yaitu :

a. Tugas Jaga Rating yang Melebihi Jam Kerja Normal

Untuk ABK yang statusnya kerja harian maupun yang dalam posisi jaga normalnya bekerja selama 8 (delapan) jam dalam 24 jam pada saat kapal berlayar dan 12 jam dalam 24 jam pada saat dipelabuhan, karena mengoptimalkan kualitas kerja merupakan faktor yang masuk prioritas, maka ABK harus kerja lebih atau lembur. Pada saat kapal berangkat dari pelabuhan Awak kapal sudah kelelahan dan mereka sudah membayangkan pekerjaan yang akan dihadapi memerlukan kerja lebih sehingga mereka sudah merasa kecapaian sendiri sebelum bekerja dan ini menyebabkan turunnya motivasi kerja mereka.

Tool box meeting ini sangat berhubungan dengan kegiatan kerja terutama dalam hal perencanaan kerja atau agenda- agenda kerja yang sebaiknya dilaksanakan berdasarkan kesepakatan bersama. Sebelum diadakan suatu

pekerjaan maka penulis selaku penanggung jawab mengadakan *tool box meeting* bagi seluruh Awak kapal yang terlibat dalam proses pekerjaan, didalam *tool box meeting* dijelaskan mengenai prosedur kerja, perlengkapan kerja, siapa yang melakukan pekerjaan dan hal-hal apa saja yang perlu dipersiapkan dan lakukan untuk pelaksanaan kerja yang aman dan efisien, tetapi dalam pelaksanaannya hal-hal yang sudah dibicarakan dalam *tool box meeting* tidak dilaksanakan sesuai prosedur, misalnya suatu pekerjaan yang semestinya dilakukan oleh Awak kapal A tetapi dalam pelaksanaannya dilakukan oleh B sedangkan B sendiri sudah ada pekerjaannya sendiri, hal ini menyebabkan pekerjaan ganda bagi B sehingga menyebabkan dia kelelahan dan turunnya semangat dan motivasi kerja

b. Suasana Lingkungan Kerja Yang Tidak Kondusif

Selain faktor dari dalam diri Perwira yaitu kurangnya pemahaman Perwira tentang motivasi, hal-hal yang menjadi penyebab menurunnya motivasi kerja ABK yaitu situasi kerja. Aspek yang mempengaruhi seseorang dalam bekerja salah satunya adalah situasi atau lingkungan kerja. Akan tetapi secara praktis hal ini tidak mempunyai kaitan atau pengaruh langsung terhadap moral yang rendah dari buruh dan pegawai atau terhadap sikap menolak pekerjaannya.

Dengan lingkungan kerja yang tidak memuaskan seseorang dapat menimbulkan suatu hubungan sosial di atas kapal menjadi tidak harmonis bahkan menjadikan seseorang tidak betah pada pekerjaannya. Bila Awak kapal sudah tidak betah di atas kapal, pasti akan terjadi gangguan-gangguan psikis yang dapat mempengaruhi kualitas kerjanya hingga tidak mengindahkan lagi komitmen dan motivasi kerjanya. Gangguan tersebut tidak hanya berpengaruh pada dirinya sendiri, tapi juga akan mempengaruhi Awak kapal lain. Sehingga keselamatan dan keamanan pengoperasian kapal akan terancam, yang pasti juga akan mengancam keselamatan para Awak kapal yang lain.

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisis data tersebut diatas, maka penulis mencari pemecahan dalam meningkatkan motivasi kerja ABK di kapal SPB. LARIS, diantaranya yaitu:

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Hubungan kerja Perwira dengan Rating di atas kapal kurang harmonis

Dari analisis penyebab, Penulis mencoba menguraikan pemecahannya sebagai berikut :

1) Meningkatkan peran Mualim I dalam membina kerja sama yang baik dengan rating

Hal ini dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut :

a) Keteladanan Pemimpin

Untuk menjalin hubungan kerja sama yang harmonis diperlukan kepatuhan dari bawahan. Kepatuhan merupakan perilaku ABK sesuai aturan atau prosedur yang berlaku. Tingkat kepatuhan dapat dimulai dari tindak mengindahkan setiap aspek aturan hingga mematuhi rencana. Artinya ABK dapat dikatakan patuh jika ia melaksanakan tugas sesuai dengan perintah yang diberikan kepadanya.

Sebagai pimpinan di atas kapal, Nakhoda beserta Mualim I sangat berperan penting dalam membina, menggerakkan, dan mengarahkan ABK agar dapat bekerja dengan penuh semangat dan bertanggung jawab akan tugas-tugasnya demi tercapainya tujuan yang diinginkan oleh perusahaan dan misi bersama *crew*. Demikian pula dalam menilai, mengukur dan meneliti pelaksanaan kerja maupun hasil kerja dari anak buahnya, seorang Nakhoda semestinya bisa memberi penghargaan agar semangat para bawahan bertambah, sebab keberhasilan pengoperasian suatu kapal adalah atas kebersamaan dan kekompakan antara Nakhoda dan ABK. Kemudian untuk menciptakan keharmonisan antara

perwira dan rating maka seorang perwira semestinya mampu memberikan contoh yang baik.

Hal ini dapat dilakukan dengan meningkatkan partisipasinya baik dalam hal pengawasan maupun arahan dalam pelaksanaan tugas setiap hari baik secara langsung maupun tidak langsung. Dengan demikian para ABK merasa lebih diperhatikan sehingga lebih dapat menumbuhkan lagi semangat dan gairah kerja diantara mereka. Dengan demikian pada akhirnya dapat menciptakan suasana kerja yang baik dan harmonis serta selaras dan kompak baik pada waktu jam kerja maupun diluar jam kerja.

Di titik beratkan atas perilaku perwira disini adalah kepada cara berkomunikasi atau cara pendekatan terhadap ABK, sebab hal inilah yang dinilai oleh ABK. Dalam berkomunikasi pun haruslah jelas dan mudah dimengerti sehingga apapun yang diucapkan dapat dimengerti, karena bahasa adalah salah satu cara untuk menyampaikan maksud dan tujuan dalam pergaulan dan pekerjaan. Seorang perwira patut mengetahui dan menguasai cara berkomunikasi atau pendekatan yang baik dan tepat agar ABK tidak merasa tersisih, tertekan, tersinggung, dan merasa hanya dianggap sebagai tempat untuk menampung segala kemarahan dan kesalahan.

Selain hal tersebut di atas, seorang perwira semestinya mengetahui beberapa faktor yang mempengaruhi gaya-gaya kepemimpinan tersebut agar terlaksananya kepemimpinan berkualitas yang efektif. Dengan demikian seorang Mualim I dapat menggunakan berbagai macam gaya kepemimpinan disesuaikan beberapa faktor seperti tersebut di atas untuk mencapai kepemimpinan berkualitas yang efektif. Adakalanya Mualim I menerapkan gaya kepemimpinan birokratis, dimana semua kegiatan di atas kapal berajalan berdasarkan aturan baku yang telah di tetapkan.

Di situasi lainnya mengubah gaya kepemimpinannya menjadi partisipatif untuk meminta masukan mengenai kebijakan-

kebijakan untuk meningkatkan kerja sama dan kepedulian terhadap para anggotanya. Atau dapat berubah menjadi autokratis bila di butuhkan ketegasan menyangkut masalah-masalah krusial periahal keselamatan jiwa di atas kapal. Seperti yang telah di sebutkan bahwa seorang Muallim I yang memahami ilmu kepemimpinan mampu mengenali dirinya dan lingkungannya, dengan demikian mampu memutuskan gaya kepemimpinan apakah yang semestinya ia gunakan untuk menciptakan kepemimpinan berkualitas yang efektif.

b) Gaya Kepemimpinan Perwira

Gaya kepemimpinan adalah ciri dari seorang Perwira dalam melakukan kegiatannya seperti membimbing, mengarahkan, mempengaruhi dan menggerakkan AB dalam rangka mencapai tujuan. Adapun gaya kepemimpinan yang cocok untuk dilaksanakan oleh seorang Perwira di atas kapal adalah gabungan dari gaya otokratik dan demokratik.

Perwira sebagai pimpinan di atas kapal semestinya bersikap dan bertindak fleksibel (tidak kaku) dalam menghadapi ABK, tahu kapan bersikap keras dan kapan bersikap lunak. Pemimpin wajib berusaha membawa mereka untuk dipimpin menuju ke tujuan dan cita-cita tanpa mengabaikan pendapat dan saran yang positif dari bawahan. Dalam situasi konkret hanya pemimpin sendirilah yang tahu dan dapat menentukan gaya apa yang sebaiknya diambil dalam situasi dan kondisi yang ada. Kepandaian menentukan gaya kepemimpinan yang tepat dalam situasi konkret pada kenyataannya tidaklah mudah.

Sifat kepemimpinan merupakan kualitas pribadi dari seseorang, yang sangat berguna bagi seorang pemimpin dalam menjalankan kepemimpinannya, dan merupakan sikap dan tingkah laku yang dapat dilihat dan dicontoh oleh lingkungannya. Oleh karena itu sifat-sifat kepemimpinan dapat dipelajari dengan menjalani dan memahami sifat-sifat kepemimpinan seseorang. Pemimpin dapat menganalisa dirinya guna kepentingannya. Keberhasilan suatu

kepemimpinan tergantung pada kemampuan, usaha dan kegiatan orang itu sendiri dalam mengembangkan serta meningkatkan kualitas pribadinya.

Untuk dapat menyusun suatu program latihan yang tepat dan sukses, langkah pertama yang perlu diambil ialah menentukan tujuannya yaitu tujuan latihan yang akan diprogramkan. Tujuan perlu kejelasan dan tegas, karena tujuan menjadi pedoman bagi penentuan kebijakan pengadaan training dan pendidikan kepemimpinan.

Langkah kedua ialah menentukan, kebutuhan latihan, yaitu dari segi keterampilan apa yang amat dibutuhkan oleh seseorang untuk dapat menjadi pemimpin yang efektif. Dengan kata lain, keterampilan dan pengetahuan apa yang masih belum dikuasai oleh (calon-calon) Perwira kapal dan perlu ditingkatkan dan latih. Teknik survei kebutuhan latihan atau "*training needs survey*" dapat dilakukan dengan pengamatan wawancara angket dan sebagainya. Langkah ketiga ialah memberikan motivasi untuk mengadakan perubahan sikap, dapat melancarkan komunikasi, serta membangun kerja sama dengan semua pihak yaitu dengan atasan, teman sejawat yang sederajat dan dengan bawahan. Perlu ditambahkan, bahwa usaha mempersiapkan calon-calon pemimpin dan mengembangkan kemampuan para pemimpin itu tidak selalu wajib melalui latihan-latihan khusus yang formal (pendidikan khusus) saja, melainkan juga dapat dilaksanakan sambil bekerja di tengah lingkungan kerja di kapal.

Pemahaman tentang fungsi atau kegunaan aturan-aturan perusahaan di kapal terutama dalam mempersiapkan suatu pekerjaan sangat diperlukan, aturan-aturan perusahaan dari sebuah kapal sangat bervariasi dan banyak serta fungsi kegunaan dari masing-masing aturan-aturan perusahaan tidak sama. Awak kapal dalam susunan organisasi kapal adalah sebagai tenaga pelaksana. Tenaga pelaksana adalah faktor yang menunjang keberhasilan atau tidak berhasilnya suatu pekerjaan. Awak kapal

sebagai pelaksana dilapangan akan menentukan operasional kapal sebagai bagian dalam organisasi kapal.

Dalam hal ini tujuan organisasi yang dimaksud adalah terlaksananya pekerjaan yang dibebankan kepada manusia baik dalam hal perawatan kapal maupun waktu kapal beroperasi. Semua harapan dan rencana yang diharapkan diatas tidak akan tercapai jika sumber daya manusia bersikap apatis dan semaunya.

2) Sering diadakan *general meeting* bersama rating

Mualim I harus mengkoordinasi anak buahnya dalam melaksanakan suatu pekerjaan yang dihadapi, sebab ada kalanya kita mendapat suatu pekerjaan yang mungkin memakan waktu lama misalnya proses bongkar muat namun banyak kru yang sering mengabaikan perintah Mualim I karena Awak kapal tersebut tidak diberitahu tentang tugas dan fungsinya. Awak kapal pada saat melakukan pekerjaan, alangkah baiknya jika sebelum melaksanakan pekerjaan diadakan *general meeting* yang dipimpin oleh Nakhoda dengan menunjuk Mualim I sebagai kepala kerja.

Dalam *general meeting* ini seorang Mualim I memberi arahan kepada kru, tentang posisi masing-masing dan juga memberitahukan kepada kru tersebut, agar dapat mendengarkan instruksi yang diberikan dengan baik dan benar. Dalam hal ini, Nakhoda menunjuk Mualim I sebagai kepala kerja sebagai pemberi instruksi di lapangan.

Disamping itu, ada juga *monthly report*, yang salah satu diantaranya adalah *Monthly Safety Metting*, yang mana kapal dituntut untuk melakukan *general meeting* minimal sebulan sekali dan filenya dikirim ke kantor sebagai *monthly report*.

Dalam *general meeting* tersebut Mualim I perlu menyampaikan hal-hal sebagai berikut :

a) Melakukan pembagian tugas yang jelas dan pengawasan

Untuk mencapai peningkatan kinerja ABK maka tingkat kualitas perencanaan kerja yang baik adalah hal yang mutlak dilaksanakan

dan rencana yang sudah dibuat wajib dijalankan dengan konsisten, sehingga pelaksanaan kerja sesuai dengan yang direncanakan.

Mengingat begitu banyak pekerjaan di atas kapal, maka seluruh ABK yang ada di atas kapal wajib dibuatkan suatu perincian pembagian tugas dan tanggung jawab masing-masing ABK. Sebaiknya juga diperhatikan latar belakang pendidikan dan pengalaman masing-masing ABK, dan kemudian juga diadakan *rolling* (pergantian) waktu dari setiap tugas jaga masing-masing. Dengan adanya perputaran tersebut, maka seluruh ABK senantiasa merasa lebih mendapatkan sesuatu yang baru dan tentunya lebih bersemangat dalam melaksanakan tugas-tugas dan tanggung jawab yang diberikan kepada seluruh ABK.

b) Memberikan pemahaman tugas dan tanggung jawab ABK

Pengorganisasian yang merupakan pengelompokkan tentang tugas/pekerjaan, jenis pekerjaan, tanggung jawab dan wewenang. Sebagai alat transportasi laut sebuah kapal memiliki berbagai macam peralatan dan perlengkapan serta mesin-mesin penggerak yang dioperasikan oleh manusia dalam hal ini Muallim satu dan ABK. Didalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya dituntut suatu pengetahuan, keterampilan, keseriusan dan ketelitian terutama dalam hal mencegah terjadinya kecelakaan kerja yang dapat berakibat fatal bagi keselamatan jiwa dari ABK itu sendiri dan keselamatan pelayaran.

Dari berbagai jenis kecelakaan misalnya seperti terjatuh, tertimpa benda jatuh, tertumbuk benda keras, terjepit, terbakar, atau terkena tegangan listrik, hal ini tentu akan berakibat fatal bagi ABK dan dapat mengakibatkan kematian, cacat, gangguan kejiwaan dan kesedihan keluarga. Sementara dipihak perusahaan akan berakibat terhambatnya pengoperasian kapal, biaya pengobatan, kerusakan peralatan, sehingga membutuhkan biaya tambahan, dan merupakan suatu kerugian bagi perusahaan.

Dibutuhkan kedisiplinan tinggi dalam melaksanakan tugas melalui kerjasama yang baik antara pimpinan dan bawahan. Hal ini perlu juga disertai perilaku dan sikap mental seorang pemimpin yang mampu membimbing dan mengarahkan ABK ke arah disiplin tinggi dalam merawat kapal atau menggunakan alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal. Pimpinan di atas kapal harus selalu berusaha untuk bekerjasama dengan baik sebagai wujud tanggung jawab dan wewenang yang telah dipercayakan perusahaan kepadanya.

Dalam melaksanakan wewenang yang diberikan perusahaan, Nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal bersama Mualim 1 sebagai pembantunya wajib bekerja dengan baik agar tercapainya tujuan perusahaan. Seorang pemimpin perlu selalu mengawasi atau mengendalikan para Mualim dan bawahannya. Merupakan suatu tantangan bagi seorang pemimpin untuk mengawasi dan mengkoordinir para ABK, karena perilaku masing-masing orang berlainan, hal tersebut dipengaruhi oleh tingkat pendidikan dan juga latar belakang sosial para ABK itu sendiri.

b. Menurunnya semangat kerja rating dalam melaksanakan tugas

Pemecahan masalahnya adalah sebagai berikut :

1) Pembagian tugas jaga rating secara proposional

Di kapal SPB. LARIS, pekerjaan sehari-sehari dilakukan oleh anak buah kapal bagian deck, mesin dan bagian dapur juga, untuk bagian deck adalah dari *bosun* ke bawah, sedangkan untuk mesin yaitu yang kerja harian, dalam hal ini mandor mesin dan *wiper*, sedangkan untuk *Catering Departmen* bertugas untuk menyiapkan makanan tambahan selama melakukan pekerjaan lembur. Nakhoda dalam hal ini diwakilkan kepada Mualim I mencatat jumlah jam kerja lembur yang telah ABK lakukan dan membuat jadwal libur untuk mengganti lembur yang telah awak kapal kerjakan yang sekiranya tidak mengganggu proses pengoperasian kapal dan melaporkannya kepada nakhoda untuk mendapatkan persetujuannya.

Mualim satu sebagai perwira tertinggi di departemen dek perlu memperhatikan pembagian tugas jaga ABK secara proposional. Pembagian tugas jaga ini harus mengacu pada aturan MLC sehingga masing-masing dari mereka mendapatkan tugas sesuai dengan porsinya masing-masing. Disamping itu, Mualim I perlu melakukan kontrol langsung terhadap pelaksanaan *tool box meeting* setelah ada laporan dari bosun ada pelaksanaan pekerjaan yang tidak sesuai dan Mualim 1 (satu) berkoordinasi dengan Nakhoda sebagai penanggung jawab mengatur jadwal jaga pada saat ditengah laut yaitu sistem jaga 6 jam bagi Perwira 2 (dua) dan mualim 3 (tiga) sehingga Mualim 1 (satu) tidak jaga dan hanya fokus pada pekerjaan tertentu saja.

ABK termotivasi bekerja giat, karena dia berharap, bahwa hanya dengan bekerja giat kebutuhannya dapat terpenuhi, seperti mendapat pujian dari Perwira, promosi, upah yang tinggi dan lain-lainya. Kemudian ada juga yang lebih banyak bicara dari pada bekerja, karena dia termotivasi agar dia dapat diterima oleh rekan-rekan kerjanya, dan menunjukkan keberadaannya (eksistensinya) sebagai ABK. Kebutuhan manusia tersusun dalam suatu hirarki. Tingkat kebutuhan yang paling rendah adalah kebutuhan fisiologis dan tingkat yang tertinggi adalah kebutuhan akan perwujudan diri.

2) Meningkatkan keharmonisan antar rating dengan mengadakan acara pada periode waktu tertentu

Hubungan kerja yang harmonis memiliki peran penting terhadap motivasi kerja ABK. Dengan keharmonisan antar crew sehingga antara satu dengan yang lainnya dapat bekerja sama dalam melaksanakan pekerjaan. Untuk itu diperlukan upaya untuk mewujudkan keharmonisan antar crew di atas kapal. Salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan keharmonisan antar crew yaitu dengan cara mengadakan acara bersama crew pada periode waktu tertentu, seperti saat hari raya. Dengan demikian rasa kekeluargaan antara crew satu dengan yang lain lebih erat, sehingga akan berdampak juga pada keharmonisan antar crew saat melaksanakan suatu pekerjaan.

Berbicara mengenai kerjasama sudah barang tentu itu mencakup lebih dari satu orang atau kelompok. Kerjasama ini di manapun keberadaannya sangat diperlukan dalam kehidupan keseharian terkecuali kerjasama dalam hal yang tidak benar. Di dalam menyelesaikan suatu pekerjaan khususnya, kerjasama sangatlah perlu di utamakan. Tetapi terkadang hal tersebut terlupakan karena terkalahkan oleh sifat ego seseorang atau sifat semauanya sendiri.

Terkadang seseorang merasa bisa atau tidak senang/tidak cocok terhadap rekan kerja yang lainnya. Apa yang terjadi bila hal tersebut terjadi di atas kapal?. Sudah barang tentu pekerjaan tidak akan bisa dengan cepat terselesaikan. Untuk itu perlu sekali Muallim I mencari penyebab-penyebab tidak terjadinya suatu kerjasama atau kebersamaan. Dengan cara melakukan pendekatan terhadap beberapa individu/perseorangan untuk menyatukan mereka. Berbicara dari hati ke hati perlu dilakukan untuk bisa mengetahui dan menyelesaikan setiap persoalan.

Tidak selamanya berkedudukan sebagai Nahkoda atau Perwira perlu berada di anjungan secara terus menerus selama bekerja tetapi turun berbaur dan berbagi dengan awak kapal yang lainnya perlu dilakukan untuk mengetahui kesulitan-kesulitan apa yang dihadapi mereka. Kemampuan memimpin seorang Muallim I akan ditentukan oleh kemampuan analitis dan keterampilan operasionalnya.

2. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Hubungan kerja Perwira dengan Rating di atas kapal kurang harmonis

1) Meningkatkan peran Muallim I dalam membina kerja sama yang baik dengan rating

Keuntungannya :

- a) Kerja sama antar ABK dapat terjalin dengan baik
- b) Terwujudnya keselarasan hubungan kerja antar ABK

Kerugiannya :

Diperlukan peran Mualim I

2) Sering diadakan *general meeting* bersama rating

Keuntungannya :

- a) Terjalin hubungan kerja yang harmonis
- b) Menjalin keakraban antar ABK

Kerugiannya :

General meeting perlu diadakan secara terjadwal

b. Menurunnya semangat kerja rating dalam melaksanakan tugas

1) Pembagian tugas jaga rating secara proposional

Keuntungannya :

Masing-masing ABK mendapatkan tugas sesuai dengan tingkat kemampuannya sehingga dapat terselesaikan dengan baik.

Kerugiannya :

Diperlukan peran Mualim I untuk mengatur jadwal secara proposional.

2) Meningkatkan keharmonisan antar rating dengan mengadakan acara pada periode waktu tertentu

Keuntungannya :

Dengan hubungan kerja yang harmonis antar ABK sehingga dapat menunjang semangat kerja

Kerugiannya :

Operasional kapal yang padat sehingga sulit untuk mengadakan acara bersama ABK

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari pembahasan masalah tersebut diatas, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Hubungan kerja Perwira dengan Rating di atas kapal kurang harmonis disebabkan kurangnya perhatian Muallim I dalam membina kerjasama dengan rating dan komunikasi yang belum efektif antar awak kapal sehingga hubungan kerja di atas kapal kurang harmonis.
2. Menurunnya semangat kerja rating dalam melaksanakan tugas disebabkan tugas jaga ABK yang melebihi jam kerja normal dan suasana lingkungan kerja yang tidak kondusif menyebabkan pekerjaan tidak dilaksanakan dengan baik.

B. SARAN

Untuk meningkatkan kinerja ABK dalam menunjang kelancaran operasional kapal, maka penulis menyarankan:

1. Untuk meningkatkan harmonisasi hubungan kerja Perwira dengan Rating di atas kapal disarankan untuk menyelenggarakan pertemuan berkala antara Perwira dan Rating untuk mendiskusikan masalah, kebijakan, dan tugas yang terkait dengan kapal. Berikan kesempatan bagi Rating untuk menyampaikan masukan dan masalah yang mereka hadapi. Diskusi terbuka ini dapat membantu membangun pemahaman dan kepercayaan antara kedua pihak.
2. Untuk meningkatkan semangat kerja rating dalam melaksanakan tugas seyogyanya disarankan untuk membuat program penghargaan bulanan yang mengakui pencapaian dan kontribusi Rating yang baik. Penghargaan ini bisa berupa bonus seperti penambahan uang lembur crew jika kelebihan jam kerja, atau pengakuan khusus.

DAFTAR PUSTAKA

- Aliminsyah dan Padji. (2003). *Kamus Istilah Akuntansi dan Perbankan*. Bandung: Yrama Widya
- Azwar, (2000), *Manusia Teori dan Pengukurannya*, Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Batti, Pieter (2000). *Terjemahan bebas : International Safety Management (ISM) Code, Chapter 6 : Resources And Personnel* (Sumber Daya dan Personil)
- Depdiknas, (2008), *Kamus B'esar Bahasa Indonesia*, Jakarta : Balai Pustaka,
- Handoyo, Jusak Johan. (2017). *Manajemen Perawatan Kapal*. Jakarta : Djangkar
- IMO. (2014). *International Safety Management (ISM) Code*. London: IMO PUblication
- Kesrul. (2014). *Meeting, Incentive Trive, Conference, Exhibition*. Jakarta: Graha Ilmu
- Mc Clelland, David (2002), *Dasar-dasar motivasi*, Bandung : Pionir Jaya.
- Moekijat. (2002). *Dasar-dasar Motivasi*. Jakarta : Pionis Jaya
- Nitisemito, Alex S, (2008), *Manajemen Personalialia (Manajemen Sumber Daya Manusia)*, edisi keempat, Jakarta : Ghalia Indonesia
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal
- Prabu Mangkunegara, Anwar. (2007). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Purwodarminto W.J.S, (2014), *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta : Balai Pustaka.
- Simamora. (2013). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: STIE YKPN
- Soekanto, Soerjono (2002), *Sosiologi Suatu Pengantar*, Jakarta : Raja Pesada,
- Terry, George R. (2010), *Dasar-Dasar Manajemen*. Cetakan kesebelas. Jakarta : PT Bumi Aksara.
- T. Hani Handoko, (2000), *Organisasi Perusahaan Teori, Struktur, dan Perilaku*, Yogyakarta : BPFE

- Tim Penyusun Kamus Pusat Bahasa, (2001), *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka.
- Thoha, Mifta. (2010). *Pembinaan Organisasi, Proses Dianosa Dan Intervensi, Manajemen Kepemimpinan*. Yogyakarta, Gava Media
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, butir 14 tentang pelayaran
- Wahjosumidjo, (2005), *Kepemimpinan Kepela Sekolah*. Penerbit PT Raja. Grafindo Persada, Jakarta.

Lampiran 1

Ship Particular



PT. PELAYARAN CITRAMARITIMINDO PRATAMA

(PERUSAHAAN PELAYARAN NASIONAL)
KOMPLEK RUKO THAMRIN RESIDENCE BLOK C-08
JL. Kebon Kacang, Kebon Melati
Tanah Abang, Jakarta Pusat 10230
TEL : +62-21 2949 6274, FAX : +62-21 2949 6273
E-mail : ops@maritim.co.id



PT CITRAMARITIMINDO PRATAMA

11000 TON DECK CARRIERS

LARIS

Specification

Name of Vessel	:	KM. LARIS
Owners	:	PT.Pelayaran Citramaritimindo Pratama
Place & Year of Built	:	Batam , 2009
Builder	:	PT.Anggrek Hitam Shipyard
Keel Laid	:	20 Mei 2009
Launching	:	21 Mei 2010
Port of Registry	:	Jakarta
Construction	:	Steel
Call Sign	:	PNPW
Tanda selar	:	GT. 6159 No.2535/PPm
Classification	:	BKI +A100 (1) Self Propeller Barge
Classification no.	:	0784-BM/A1.S/2010
IMO No	:	9585168
Satelite Phone Number	:	+870773155570

Dimensions

Length Overall (L.O.A)	:	104.45 meters
Length	:	102.16 meters
Breadth moulded	:	30.00 meters
Depth moulded	:	7.50 meters
Summer Draught	:	5.58 meters
GRT	:	6159 RT
NRT	:	1848 RT

Cargo Capacity

Deck Cargo Area Space	:	75.70 mtrs x 25.2 mtrs
Side board	:	High 4,2 mtrs
Deck Cargo Capacity	:	11,000 Tonnes
Maximum Deck Load	:	7.0 Tons/M2

Particulars contained herein are given for general information only and without warranty as to their correctness

Lampiran 2

Crew List

Name of Shipping Agent												
		v	Departure			Arrival						
1 Name of Ship		2 Port of Arrival			3 Date of Arrival							
KM. LARIS (PNPW)												
4 Nationality of Ship		5 Port of Departure			6 Date of Departure							
INDONESIA												
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16			
No	Full Name	Rank	Nationality	Sex	Place & date of birth	PassNo.Exp date & Place of Issued	Seaman's book no., Exp date & Place	Date sign on , joining Port	Certificate			
1	TIMBUL SUMIHAR S	Master	Indonesian	M	Sarolangun, 03 Oktober 1979	U 759605, 05 April 2015, Banjarmasin	C 026837, 18 April 2016, Jakarta	01 December 2014, Batam	ANT-II			
2	SUCCESA MOLADARMA	Chief.Off	Indonesian	M	Jakarta, 06 Oktober 1969	NA	X 001961, 18 December 2016, Jakarta	13 January 2015, Batam	ANT-III			
2	ANDRYAN EKA BHAKTI	2nd. Off	Indonesian	M	Gresik, 19 July 1986	A 3016444, 09 July 2017	B 061665, 17 April 2016	29 December 2014, Batam	ANT-II			
3	DEDI APRIYADI	3rd. Off	Indonesian	M	Pemalang, 18 April 1991	A 2063964, 07 February 2017, Pemalang	Y 064902, 23 November 2016, Semarang	24 December 2014, Batam	ANT-III			
4	SONA WIRAWAN	Ch.Eng	Indonesian	M	Bojonegoro, 27 Februari 1966	M 670671, 09 January 2008, Jakarta	Y 037651, 23 April 2016, Belawan	01 December 2014, Batam	ATT-III			
5	SURYA BAHARI	2nd Eng	Indonesian	M	Medan, 15 July 1977	S 446278, 12 November 2018, Banjarmasin	B 061509, 29 July 2016, Banten	29 December 2014, Batam	ATT-III			
6	UNTUNG SANTOSA	3rd. Eng.	Indonesian	M	Cilacap, 29 February 1979	A 3783878, 02 Oktober 2017, Cilacap	W 021793, 20 February 2016, Cilacap	01 December 2014, Batam	ATT-IV			
7	LULUS SUGIANTO	Electrician	Indonesian	M	Banyuwangi, 20 Oktober 1979	A 6368340, 28 Oktober 2018	B 003518, 23 Oktober 2015	01 December 2014, Batam	ATT-D			
8	SIMON BENGGIAN	A.B	Indonesian	M	Bayun, 22 July 1986	A 3884985, 12 Oktober 2017	X 086693, 27 Oktober 2015	01 December 2014, Batam	ANT-D			
9	KUSEN	A.B	Indonesian	M	Tegal, 06 Januari 1968	U 339211, 10 November 2014, Surabaya	X 020862, 14 Maret 2017, Surabaya	24 December 2014, Batam	ANT-D			
10	JUNI PASASSA	A.B	Indonesian	M	Tambunan, 17 Juni 1988	A 5992257, 13 August 2018, Makassar	B 057339, 05 April 2016, Surabaya	24 December 2014, Batam	ANT-D			
11	ARIF SAEFUDIN	Oiler	Indonesian	M	Grobogan, 25 December 1986	A 6368097, 23 October 2018, Bandar lampung	W 010843, 19 December 2015, Jakarta	24 December 2014, Batam	ATT-D			
12	ADE CAHYO	Oiler	Indonesian	M	Trenggalek, 16 May 1991	V 270907, 31 May 2015	X 044109, 30 May 2015	01 December 2014, Batam	ATT-D			
13	SAIDI AMAN YASIN	Oiler	Indonesian	M	Wekar, 02 February 1978	A 1285907, 19 September 2016	Y 048173, 29 May 2016	01 December 2014, Batam	ATT-D			
14	BUDIARTO	COOK	Indonesian	M	Lamongan, 30 May 1989	-	Y 091117, 04 December 2014, Surabaya	01 December 2014, Batam	-			
15	SUPRAYOGI	MESBOY	Indonesian	M	Banyumas, 06 Januari 1984	A 6368098, 23 Oktober 2018	B 021358, 09 Dec 2015, Cilacap	01 December 2014, Batam	ANT-D			
16	RAGIL ABDUL MUJIB	Cadet Deck	Indonesian	M	Kebumen, 01 Juni 1991	A 6195622, 19 July 2018, Semarang	B 076845, 26 Juni 2018, Semarang	01 December 2014, Batam	-			
TOTAL 16 CREWS INCLUDING MASTER		I CERTIFY THAT THE ABOVE INFORMATIONS ARE CORRECT TO THE BEST OF MY KNOWLEDGE AND BELIEVE										
		Batam, 01 January 2015  Timbul Sumihar S MASTER										

Lampiran 3

Sertifikat Keamanan Kapal



SERTIFIKAT KEAMANAN KAPAL INTERNASIONAL INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

REPUBLIK
INDONESIA

No. : 01 – 2182– DV

Diterbitkan berdasarkan ketentuan
KODA INTERNASIONAL TENTANG KEAMANAN KAPAL DAN FASILITAS PELABUHAN
*Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND PORT FACILITIES (ISPS CODE)*

berdasarkan wewenang PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
Under the Authority of the Government of the Republic of Indonesia

oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
by Directorate General of Sea Transportation

Nama Kapal : LARIS
Name of Ship

Nomor atau Huruf Pengenal : P N P W
Distinctive Number or Letters

Pelabuhan Pendaftaran : Jakarta
Port of Registry

Tipe Kapal : Other Cargo Ship
Type of Ship

Tonase Kotor : 6,159
Gross Tonnage

Nomor IMO : 9585168
IMO number

Nama dan Alamat Perusahaan : PT. PELAYARAN CITRAMARITIMINDO PRATAMA
Name and Address of the Company
Menara Prima Lt.18, Jl. Lingkar Mega
Kuningan Blok 6.2 Jakarta 12950 - Indonesia
IMO : 4159681

Dengan ini dinyatakan:
This is to certify

1. bahwa sistem dan perlengkapan keamanan yang diperlukan oleh kapal telah diverifikasi sesuai seksi 19.1 Bagian A dari ISPS Code;
that the security system and associated security equipment of ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;
2. verifikasi menunjukkan bahwa sistem dan perlengkapan keamanan terkait diatas kapal dari segala aspek berada dalam kondisi memuaskan dan bahwa kapal memenuhi persyaratan yang berlaku dari Bab XI-2 dari Konvensi dan Bagian A dari ISPS Code;
that the verification showed that the security system and associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code;
3. kapal dilengkapi Rancangan Keamanan Kapal yang telah disetujui.
that the ship is provided with an approved,Ship Security Plan

Tanggal Verifikasi Awal / Pembaharuan 10 Pebruari 2014
Date of Initial / Renewal Verification on which this certificate is based February 10th 2014

Sertifikat ini berlaku sampai dengan 9 Pebruari 2019
This Certificate is valid until February 9 th 2019
sesuai seksi 19.1.1 bagian A dari ISPS Code
Of part A of the ISPS Code

dengan catatan harus melaksanakan verifikasi
subject to verifications in accordance with section 19.1.1

Diterbitkan di Jakarta
Issued at

Tanggal, 20 Oktober 2014
Date of issue. October 20th 2014

A.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
O.b. Director General of Sea Transportation
PIL. DIREKTUR KESATUAN PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI
Acting Director of Sea and Coast Guard

Drs. TRI YUSWOYO, MSc, M.Mar.Eng
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19541020 198303 1 001

Lampiran 4

Inventory List Navigation and Communications

 PT. CITRA MARITIMINDO PRATAMA					
INVENTORY LIST NAVIGATION AND COMMUNICATION					
Name of vessel : LARIS					
No	Descriptions	Part Number	Quantity	Month / Years : Dec 2017	Remarks
TOP WHEEL HOUSE DECK LOCATION					
1	GPS antenna KODEN GA.08	815581	1 pc	Error	Error signal
2	Samyung antenna SAN -300	S/N 9990531	1 pc	good	
3	Samyung antenna SAN -60	S/N 9891904	1 pc	good	
4	Comrod antenna AR. 42	S/N 20740	1 pc	good	
5	Comrod antenna AV7.144-165 Mhz		1 pc	good	
6	Comrod antenna section AXB 42 M	S/N23073Base-4M	1 pc	good	
7	Sailor Antenna Thrane&thrane TF 3050C.	P/N403050C	1 pc	good	Need Registration
8	Radar scener KODEN	Tyf RB718BP	1 pc	good	
9	Radar scanner FURUNO tyf RSB-098	S/N R138-3238	1 pc	good	
10	Voyage data record HEADWAY		1 pc	good	
11	Replektor compas Daikko keiki	S/N5596	1 pc	good	
12	Search light Model PS1 KH-R Cap:220v 100w Daeyang Protection IP56 weight 30kg		1 pc	good	
13	SAT-100. Automatic antenna tuner	S/N9C06782	1 pc	damage	
14	Air Horn IBUKI tyf A150ESS	S/N81062	1 pc	good	
15	EPIRB COSPASSAR-SAT 406.025MHz	S/N9906114	1 pc	good	
16	GPS Antenna FURUNO GP 32	6422-7775	1 pc	good	
17	Antena Positioning System LRIT Sailor	P/N 403026m	1 pc	good	
WHEEL HOUSE LOCATION					
1	Radar KODEN MRD-105P	73509	1 pc	good	
2	Radar FURUNO MU-201 CR	73508	1 pc	good	
3	AIS SAMYUNG	SI-30	1 pc	No good	Damage monitor
4	VDR remote alam HEADWAY	HMT-105	1 pc	good	
5	Echosounder SKIPPER	ED165	1 pc	good	
6	VHF DSC SAMYUNG STR 600A SS-600	S/N970652	1 pc	good	
7	Reflector Compas SR-150		1 pc	good	
8	Repeater pilot ANSCHUTZ		1 pc	good	
9	Auto Pilot PILOSTAR D		1 pc	good	
10	Weather Wins DAVIS		1 pc	good	
11	Marine Telephon HUAYAN		1 pc	good	
12	Clear view screen(CVS)	Tyf 50-60hz	1 pc	good	
13	Clinometer (1 pc in eng. Room)	Hansentic,Hambg	1 pc	good	
14	Clinometer (1 pc in Bridge)		1 pc	good	
15	Manine clock	Hansentic,Hambg	1 pc	good	
16	Manine thermometer DRY & WET		1 pc	good	
17	Barometer in Bridge & Chart room	Hansentic,Hamburg	2 Pcs	good	
18	Binocular 7x50mm VANGUARG	F0950866	1 pc	good	
20	Binocular SPECTRUM	116M/1000M	1 pc	good	
21	GPS FURUNO Model : GP 32	Ser No. 6422-7775	1 pc	good	
22	BNWAS	LYNX V3+		good	
23	Azimuth circle	Raytheon CP 190	1 pc	good	
RADIO ROOM LOCATION					
1	GPS Navigation KODEN	KGP-920	1 pc	good	
2	Facsimile receiver JMC	FX-220	1 pc	good	
3	Gyro Compass ANSHUTZ	STD 22	1 pc	good	
4	Integrated communication system HUAYAN	CKY-1T/CK-1A	1 pc	good	
5	NBDP Terminal SAMYUNG	SN-100	1 pc	good	
6	VHF DSC SAMYUNG STR 600A SS-600	S/N970410	1 pc	good	
7	HT Icom	IC-M34	1 pcs	good	7 pcs batt damage
8	Spare Battery Icom	BP-224	6 pcs	good	Exp.03.2018
9	Spiker SAMYUNG	ENC SS-100W4	1 pc	good	
10	Navtex Receiver SAMYUNG	SNX-300	1 pc	good	
11	Battery Panel Sailor	BP-4680	1 pc	good	
12	Inmarsat C Alarm panel SAILOR	AP 5042	1 pc	good	
13	MF HF DSC Radio SAMYUNG	SRG-1150DN	1 pc	good	
14	Pin Printer OKI MICROLINE	184	1 pc	good	
15	Message Terminal SAILOR	TT3606	1 pc	good	
16	Marine telephon HUAYAN		1 pc	good	
FORCASTLE DECK LOCATION					
1	Manine brass bell	Laris 2010	1 pc	good	
NAVIGATION DECK LOCATION					
1	Bearing repeater compas ANSHUTZ KEIL / Stbd side	133-407NG001	1 pc	good	
2	Bearing repeater compas ANSHUTZ KEIL Port side	142-117NG001	1 pc	good	
MEETING ROOM LOCATION					
1	Sailor @ 150 broadband		1 pc	good	
2	IP Hangset, Wired		1 pc	good	
3	Printer HP Laser Jet	P112	1 pc	good	
4	Scanner fujitsu scanap	S1300	1 pc	good	
5	Hardisk External 500GB HITACHI		1 pc	good	
6	PC Laris+monitoring+peripheral+keybord+Mouse+speaker		2 pcs	good	
7	APC UPS battery backup 525 VA		2 pcs	good	
8	Canon foto copy	FC290	1 pc	good	
9	Printer Canon	MP 237	1 pc	Damage	
10	Mesin Ketik	Brother /Model M-2000	1 pc	good	
11	Digital Camera Canon IXUS 115 HS	No. 298 06 300 7672	1 pc	Damage	
12	Laminating Mechane	Merk : DELI no. 3893	1 pc	good	
13	Gas detector (SPERIAN)	SPERIAN	1 pc	Damage	

Lampiran 6
Sertifikat Klasifikasi lambung



BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
SERTIFIKAT KLASIFIKASI LAMBUNG
CERTIFICATE OF CLASSIFICATION FOR HULL

No. 016447

No.Register : 13733

LARIS

Dengan ini diterangkan bahwa **TONGKANG DENGAN BERPENGGERAK SENDIRI, BAJA**
This is to certify that above named

tersebut diatas telah disurvei dalam rangka **SURVEY PENERIMAAN KELAS**
Ship has been surveyed for

pada tanggal **20.04.2009 s/d 20.07.2010** di **BATAM**
on at

oleh Surveyor
by Surveyors

Biro Klasifikasi Indonesia, sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia.
to the Biro Klasifikasi Indonesia, in compliance with the requirements of the Rules of Biro Klasifikasi Indonesia.

Pemilik : **PT. PELAYARAN CITRA MARITIMINDO PRATAMA**
Owner

Bendera : **INDONESIA** Pelabuhan Pendaftaran : **JAKARTA**
Flag Port of Registry

Tonase Kotor : **6264** Tonase Bersih : **1879**
Gross Tonnage Net Tonnage

Dibangun di : **BATAM** oleh : **PT. ANGGREK HITAM** pada : **2010**
Built at by in

Kapal tersebut didaftar dalam Register dengan karakter kelas
The vessel will be entered in Register with the character

A100 ① P

" SELF PROPELLED BARGE "

dan dinyatakan berlaku sampai Survey Pembaruan Kelas **I (satu)** pada
and will remain valid until Class Renewal Survey No. on

19 JULI 2015

dengan syarat bahwa survey yang ditentukan dalam Peraturan BKI untuk dapat mempertahankan kelas dipenuhi.
provided that surveys as required by the BKI Rules for maintenance of the class are fulfilled.

Tanggal survey alas terakhir **16 APRIL 2010**
Date of last bottom survey

Dikeluarkan di Jakarta, tanggal **28 MARET 2011**
Issued at Jakarta, on

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

Direktur Utama
President Director

CAPT. PURNAMA, MM



BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
SERTIFIKAT KLASIFIKASI LAMBUNG
CERTIFICATE OF CLASSIFICATION FOR HULL

No. 016447

No.Register : 13733

LARIS

Dengan ini diterangkan bahwa **TONGKANG DENGAN BERPENGGERAK SENDIRI, BAJA**
This is to certify that above named

tersebut diatas telah disurvei dalam rangka **SURVEY PENERIMAAN KELAS**
Ship has been surveyed for

pada tanggal **20.04.2009 s/d 20.07.2010** di **BATAM**
on at

oleh Surveyor
by Surveyors

Biro Klasifikasi Indonesia, sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia.
to the Biro Klasifikasi Indonesia, in compliance with the requirements of the Rules of Biro Klasifikasi Indonesia.

Pemilik : **PT. PELAYARAN CITRA MARITIMINDO PRATAMA**
Owner

Bendera : **INDONESIA** Pelabuhan Pendaftaran : **JAKARTA**
Flag Port of Registry

Tonase Kotor : **6264** Tonase Bersih : **1879**
Gross Tonnage Net Tonnage

Dibangun di : **BATAM** oleh : **PT. ANGGREK HITAM** pada : **2010**
Built at by in

Kapal tersebut didaftar dalam Register dengan karakter kelas
The vessel will be entered in Register with the character

A100 ① P

" SELF PROPELLED BARGE "

dan dinyatakan berlaku sampai Survey Pembaruan Kelas **I (satu)** pada
and will remain valid until Class Renewal Survey No. on

19 JULI 2015

dengan syarat bahwa survey yang ditentukan dalam Peraturan BKI untuk dapat mempertahankan kelas dipenuhi.
provided that surveys as required by the BKI Rules for maintenance of the class are fulfilled.

Tanggal survey alas terakhir **16 APRIL 2010**
Date of last bottom survey

Dikeluarkan di Jakarta, tanggal **28 MARET 2011**
Issued at Jakarta, on

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

Direktur Utama
President Director



CAPT. PURNAMA, MM



BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
SERTIFIKAT KLASIFIKASI LAMBUNG
CERTIFICATE OF CLASSIFICATION FOR HULL

No. 016447

No.Register : 13733

LARIS

Dengan ini diterangkan bahwa **TONGKANG DENGAN BERPENGERAK SENDIRI, BAJA**
This is to certify that above named

tersebut diatas telah disurvey dalam rangka **SURVEY PENERIMAAN KELAS**
Ship has been surveyed for

pada tanggal **20.04.2009 s/d 20.07.2010** di **BATAM**
on at

oleh Surveyor
by Surveyors

Biro Klasifikasi Indonesia, sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia.
to the Biro Klasifikasi Indonesia, in compliance with the requirements of the Rules of Biro Klasifikasi Indonesia.

Pemilik : **PT. PELAYARAN CITRA MARITIMINDO PRATAMA**
Owner

Bendera : **INDONESIA** Pelabuhan Pendaftaran : **JAKARTA**
Flag Port of Registry

Tonase Kotor : **6264** Tonase Bersih : **1879**
Gross Tonnage Net Tonnage

Dibangun di : **BATAM** oleh : **PT. ANGGREK HITAM** pada : **2010**
Built at by in

Kapal tersebut didaftar dalam Register dengan karakter kelas
The vessel will be entered in Register with the character

A100 ① P

" SELF PROPELLED BARGE "

dan dinyatakan berlaku sampai Survey Pembaruan Kelas **I (satu)** pada
and will remain valid until Class Renewal Survey No. on

19 JULI 2015

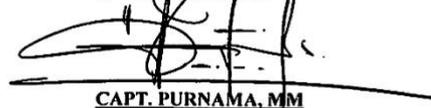
dengan syarat bahwa survey yang ditentukan dalam Peraturan BKI untuk dapat mempertahankan kelas dipenuhi.
provided that surveys as required by the BKI Rules for maintenance of the class are fulfilled.

Tanggal survey alas terakhir **16 APRIL 2010**
Date of last bottom survey

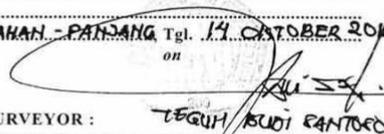
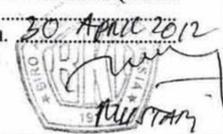
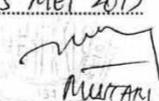
Dikeluarkan di Jakarta, tanggal **28 MARET 2011**
Issued at Jakarta, on

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

Direktur Utama
President Director



CAPT. PURNAMA, MM

<p>1 SURVEY TAHUNAN INSTALASI MESIN, TERAPUNG KELAS DIPERTAHANKAN</p> <p>Di TARAHAN - PANGANG Tgl. 14 OKTOBER 2011 At on</p> <p>SURVEYOR :  TEGUH BUDI SANTOSO</p>	<p>2 SURVEY TAHUNAN INSTALASI MESIN TENAPUNG KELAS DIPERTAHANKAN</p> <p>Di TARAHAN Tgl. 20 APRIL 2012 At on</p> <p>SURVEYOR :  MURTANI</p>
<p>3 SURVEY KHUSUS INSTALASI MESIN, DIATAS DOK MESIN INDUK KI/KA DIBUKA DAN DIPERIKSA. KELAS DIPERTAHANKAN</p> <p>Di BATAM Tgl. 10 AGUSTUS 2012 At on</p> <p>SURVEYOR :  MUBSON NURBACHMAT</p>	<p>4 SURVEY TAHUNAN DAN SURVEY ANTARA INSTALASI MESIN TENAPUNG KELAS DIPERTAHANKAN</p> <p>Di TARAHAN Tgl. 15 MEI 2013 At on</p> <p>SURVEYOR :  MURTANI</p>
<p>5</p> <p>Di Tgl. At on</p> <p>SURVEYOR :</p>	<p>6</p> <p>Di Tgl. At on</p> <p>SURVEYOR :</p>
<p>7</p> <p>Di Tgl. At on</p> <p>SURVEYOR :</p>	<p>8</p> <p>Di Tgl. At on</p> <p>SURVEYOR :</p>
<p>9</p> <p>Di Tgl. At on</p> <p>SURVEYOR :</p>	<p>10</p> <p>Di Tgl. At on</p> <p>SURVEYOR :</p>

Lampiran 7

Sertifikasi Pencegahan Pencemaran oleh Minyak



REPUBLIK INDONESIA

SERTIFIKAT INTERNASIONAL PENCEGAHAN PENCEMARAN OLEH MINYAK
INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

NO. PK.402/2250/IOPP/DK-13

DIKELUARKAN MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG PENCEGAHAN PENCEMARAN DARI KAPAL, TAHUN 1973, SEBAGAIMANA DIUBAH DENGAN PROTOKOL TAHUN 1978 YANG TERKAIT DAN TELAH DIAMANDEMEN (SELANJUTNYA DISEBUT "KONVENSI"), BERDASARKAN WEWENANG PEMERINTAH :

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended, (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of :

REPUBLIK INDONESIA
The Republic of Indonesia

OLEH DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Isi Kotor Gross Tonnage	Bobot Mati Deadweight of ship (tonnes) ¹	Nomor IMO (IMO Number) ²
LARIS	PNPW	JAKARTA	6159	-	9585168

JENIS KAPAL :*

Type of ship

Kapal tangki minyak

Oil-tanker

~~Kapal yang bukan kapal tangki minyak dengan tangki muatan berdasarkan aturan 2.2 annex-I Konvensi*~~

~~Ship other than an oil-tanker with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention~~

Kapal selain dari pada yang disebutkan diatas*

Ship other than any of the above

DENGAN INI MENYATAKAN

THIS IS TO CERTIFY

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan aturan 6 Annex I Konvensi; dan
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 6 of Annex I of the convention; and
2. Bahwa hasil pemeriksaan menunjukkan bahwa bangunan, perlengkapan, sistem, kelengkapan, tata susunan dan bahan dari kapal serta keadaannya dalam segala hal memuaskan dan bahwa kapal memenuhi persyaratan yang berlaku dari Annex I Konvensi ini.
That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

Sertifikat ini berlaku sampai dengan 08 NOVEMBER 2016

This Certificate is valid until

Dengan kewajiban menjalani pemeriksaan-pemeriksaan sesuai dengan Aturan 6 Annex I Konvensi ini.
subject to surveys in accordance with regulation 6 of Annex I of the Convention.

09 NOVEMBER 2013

Tanggal pemeriksaan terakhir yang dijadikan dasar penerbitan sertifikat 24 DECEMBER 2013
Completion date of survey on which this certificate is based

Dikeluarkan Di : JAKARTA

Pada Tanggal : 24 DECEMBER 2013
Date of issue

PUP.NO.13202146

*) Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate

An. MENTERI PERHUBUNGAN
O.B. MINISTER FOR TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
U.b.



SUGENG WIBOWO
Pembina Tk. I (IV/b)
19620305 198803 1 002

12

PENGUKUHAN UNTUK PEMERIKSAAN TAHUNAN DAN PEMERIKSAAN ANTARA
Endorsement for Annual and Intermediate Surveys

Dengan ini dinyatakan bahwa pada pemeriksaan yang diwajibkan oleh Aturan 6 Annex I dari Konvensi, ternyata bahwa kapal memenuhi ketentuan-ketentuan yang berhubungan dengan Konvensi.
This is to certify that a survey required by regulation of 6 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

PEMERIKSAAN TAHUNAN :
Annual survey

Ditandatangani
Signed
(Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of authorized official)

Tempat :
Place
Tanggal :
Date

(Segel atau Cap yang berwenang, yang sesuai)
(Seal or Stamp of the Authority, as appropriate)

PEMERIKSAAN TAHUNAN "ANTARA"
Annual / Intermediate Survey

Ditandatangani
Signed
(Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of authorized official)

Tempat :
Place
Tanggal :
Date

(Segel atau Cap yang berwenang, yang sesuai)
(Seal or Stamp of the Authority, as appropriate)

PEMERIKSAAN TAHUNAN /ANTARA
Annual / Intermediate Survey

Ditandatangani
Signed
(Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of authorized official)

Tempat :
Place
Tanggal :
Date

(Segel atau Cap yang berwenang, yang sesuai)
(Seal or Stamp of the Authority, as appropriate)

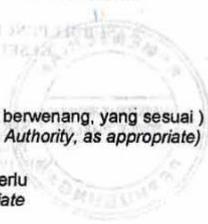
PEMERIKSAAN TAHUNAN :
Annual survey

Ditandatangani
Signed
(Tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of authorized official)

Tempat :
Place
Tanggal :
Date

(Segel atau Cap yang berwenang, yang sesuai)
(Seal or Stamp of the Authority, as appropriate)

*) Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate



PEMERIKSAAN TAHUNAN / ANTARA SESUAI DENGAN PERATURAN 10.8.3

Annual / Intermediate survey in accordance with regulation 10.8.3

Dengan ini dinyatakan bahwa pada pemeriksaan tahunan / antara* sesuai dengan Aturan 10.8.3 lampiran I dari Konvensi, ternyata bahwa kapal memenuhi ketentuan-ketentuan yang berhubungan dengan Konvensi:.....
This is to certify that, at an annual / intermediate survey in accordance with regulation 10.8.3 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:*

Ditandatangani :
Signed
(tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of duly authorized official)

Tempat :
Place
(Segel atau Cap yang berwenang) Tanggal :
(Seal or stamp of the authority, as appropriate) Date

**PENGUKUHAN UNTUK PERPANJANGAN SERTIFIKAT JIKA BERLAKU KURANG DARI 5 TAHUN
DIMANA DIBERLAKUKAN PERATURAN 10.3**

Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where regulation 10.3 applies

Kapal memenuhi ketentuan – ketentuan yang berhubungan dengan konvensi, dan sertifikat ini harus, menurut peraturan 10.3 lampiran I dari Konvensi, yang berlaku sampai dengan (tanggal/bulan/tahun).....

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.3 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Ditandatangani :
Signed
(tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of duly authorized official)

Tempat :
Place
(Segel atau Cap yang berwenang) Tanggal :
(Seal or stamp of the authority, as appropriate) Date

**PENGUKUHAN DIMANA PEMERIKSAAN PEMBAHARUAN TELAH DILAKSANAKAN
DAN DIBERLAKUKAN PERATURAN 10.4**

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 10.4 applies

Kapal memenuhi ketentuan – ketentuan yang berhubungan dengan konvensi, dan sertifikat ini harus, menurut peraturan 10.4 lampiran I dari Konvensi, yang berlaku sampai dengan (tanggal/bulan/tahun).....

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.4 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy).....

Ditandatangani :
Signed
(tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of duly authorized official)

Tempat :
Place
(Segel atau Cap yang berwenang) Tanggal :
(Seal or stamp of the authority, as appropriate) Date

* Coret yang tidak perlu
* Delete as appropriate

PENGUKUHAN UNTUK PERPANJANGAN MASA BERLAKU SERTIFIKAT SAMPAI PEMERIKSAAN PADA PELABUHAN BERIKUTNYA ATAU UNTUK TENGGANG WAKTU DIBERLAKUKAN PERATURAN 10.5 ATAU 10.6

Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 10.5 or 10.6 applies

Sertifikat ini harus, menurut peraturan 10.5 atau 10.6* lampiran I dari Konvensi, berlaku sampai dengan (tanggal/bulan/tahun)

This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)*

Ditandatangani :
Signed
(tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of duly authorized official)

(Segel atau Cap yang berwenang) Tempat :
(Seal or stamp of the authority, as appropriate) Place
Tanggal :
Date

PENGUKUHAN UNTUK PENAMBAHAN HARI ULANG TAHUN DIMANA DIBERLAKUKAN PERATURAN 10.8
Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 10.8 applies

Sesuai dengan peraturan 10.8 Lampiran I dari konvensi, hari ulang tahun yang baru pada tanggal (tanggal/bulan/tahun)...

In accordance with regulation 10.8 of annex I of the convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy)

Ditandatangani :
Signed
(tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of duly authorized official)

(Segel atau Cap yang berwenang) Tempat :
(Seal or stamp of the authority, as appropriate) Place
Tanggal :
Date

Sesuai dengan peraturan 10.8 Lampiran I dari konvensi, hari ulang tahun yang baru pada tanggal (tanggal/bulan/tahun)...

In accordance with regulation 10.8 of annex I of the convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy)

Ditandatangani :
Signed
(tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of duly authorized official)

(Segel atau Cap yang berwenang) Tempat :
(Seal or stamp of the authority, as appropriate) Place
Tanggal :
Date

* Coret yang tidak perlu
* Delete as appropriate

PEMERIKSAAN TAHUNAN / ANTARA SESUAI DENGAN PERATURAN 10.8.3
Annual / Intermediate survey in accordance with regulation 10.8.3

Dengan ini dinyatakan bahwa pada pemeriksaan tahunan / antara* sesuai dengan Aturan 10.8.3 lampiran I dari Konvensi, ternyata bahwa kapal memenuhi ketentuan-ketentuan yang berhubungan dengan Konvensi:.....
This is to certify that, at an annual / intermediate survey in accordance with regulation 10.8.3 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Ditandatangani :
Signed
(tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of duly authorized official)

Tempat :
Place
(Segel atau Cap yang berwenang) Tanggal :
(Seal or stamp of the authority, as appropriate) Date

**PENGUKUHAN UNTUK PERPANJANGAN SERTIFIKAT JIKA BERLAKU KURANG DARI 5 TAHUN
DIMANA DIBERLAKUKAN PERATURAN 10.3**

Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where regulation 10.3 applies

Kapal memenuhi ketentuan – ketentuan yang berhubungan dengan konvensi, dan sertifikat ini harus, menurut peraturan 10.3 lampiran I dari Konvensi, yang berlaku sampai dengan (tanggal/bulan/tahun).....

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.3 of Annex I the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Ditandatangani :
Signed
(tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of duly authorized official)

Tempat :
Place
(Segel atau Cap yang berwenang) Tanggal :
(Seal or stamp of the authority, as appropriate) Date

**PENGUKUHAN DIMANA PEMERIKSAAN PEMBAHARUAN TELAH DILAKSANAKAN
DAN DIBERLAKUKAN PERATURAN 10.4**

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 10.4 applies

Kapal memenuhi ketentuan – ketentuan yang berhubungan dengan konvensi, dan sertifikat ini harus, menurut peraturan 10.4 lampiran I dari Konvensi, yang berlaku sampai dengan (tanggal/bulan/tahun).....

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.4 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Ditandatangani :
Signed
(tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of duly authorized official)

Tempat :
Place
(Segel atau Cap yang berwenang) Tanggal :
(Seal or stamp of the authority, as appropriate) Date

- * Coret yang tidak perlu
- * Delete as appropriate

PENGUKUHAN UNTUK PERPANJANGAN MASA BERLAKU SERTIFIKAT SAMPAI PEMERIKSAAN PADA PELABUHAN BERIKUTNYA ATAU UNTUK TENGGANG WAKTU DIBERLAKUKAN PERATURAN 10.5 ATAU 10.6

Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 10.5 or 10.6 applies

Sertifikat ini harus, menurut peraturan 10.5 atau 10.6* lampiran I dari Konvensi,

berlaku sampai dengan (tanggal/bulan/tahun)

This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)*

Ditandatangani :

Signed

(tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of duly authorized official)

Tempat :

Place

Tanggal :

Date

(Segel atau Cap yang berwenang)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

PENGUKUHAN UNTUK PENAMBAHAN HARI ULANG TAHUN DIMANA DIBERLAKUKAN PERATURAN 10.8

Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 10.8 applies

Sesuai dengan peraturan 10.8 Lampiran I dari konvensi, hari ulang tahun yang baru pada tanggal (tanggal/bulan/tahun)...

In accordance with regulation 10.8 of annex I of the convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy)

Ditandatangani :

Signed

(tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of duly authorized official)

Tempat :

Place

Tanggal :

Date

(Segel atau Cap yang berwenang)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Sesuai dengan peraturan 10.8 Lampiran I dari konvensi, hari ulang tahun yang baru pada tanggal (tanggal/bulan/tahun)...

In accordance with regulation 10.8 of annex I of the convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy)

Ditandatangani :

Signed

(tanda tangan pejabat yang diberi wewenang secara sah)
(Signature of duly authorized official)

Tempat :

Place

Tanggal :

Date

(Segel atau Cap yang berwenang)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Coret yang tidak perlu

* Delete as appropriate

SUPLEMEN SERTIFIKAT INTERNASIONAL PENCEGAHAN PENCEMARAN OLEH MINYAK
SUPPLEMENT TO THE INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE
(I.O.P.P. CERTIFICATE)

**CATATAN TENTANG KONSTRUKSI DAN PERLENGKAPAN UNTUK KAPAL
SELAIN DARI KAPAL TANGKI MINYAK**
RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIP OTHER THAN OIL TANKERS

SUPLEMEN SERTIFIKAT NO. : PK.402/2250/IOPP/DK-13
SUPPLEMENT TO CERTIFICATE NO.

Dalam kaitan dengan ketentuan Annex I Konvensi Internasional tentang Pencegahan Pencemaran dari Kapal, 1973, sebagaimana diubah dengan Protokol 1978 yang terkait (selanjutnya mengacu kepada "konvensi").
In respect of provisions of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention").

1. DATA KAPAL
PARTICULARS OF SHIP

- | | |
|--|--------------------------|
| 1.1.1. Nama kapal
<i>Name of Ship</i> | L A R I S |
| 1.2. Angka atau huruf pengenal
<i>Distinctive numbers of letters</i> | P N P W |
| 1.3. Pelabuhan pendaftaran
<i>Port of registry</i> | JAKARTA |
| 1.4. Tonase kotor
<i>Gross Tonnage</i> | 6159 GT |
| 1.5. Tanggal pembangunan
<i>Date of build</i> | - |
| 1.5.1. Tanggal kontrak pembangunan
<i>Date of building contract</i> | - |
| 1.5.2. Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahapan pembangunan yang serupa 20.05.2009
<i>Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction</i> | - |
| 1.5.3. Tanggal penyerahan
<i>Date of delivery</i> | - |
| 1.6. Perubahan besar (bilamana dilakukan)
<i>Major conversion (if applicable).</i> | - |
| 1.6.1. Tanggal kontrak perubahan
<i>Date of conversion contract</i> | - |
| 1.6.2. Tanggal perubahan dimulai
<i>Date on which conversion was commenced</i> | - |
| 1.6.3. Tanggal penyelesaian perubahan
<i>Date of completion of conversion</i> | - |
| 1.7. Kapal itu telah diakui oleh pemerintah sebagai "kapal yang diserahkan pada atau sebelum 31 Desember 1979" menurut aturan 1.28.1 karena keterlambatan yang tidak diduga waktu penyerahan.
<i>The ship has been accepted by the Administration as a "ship delivered on or before 31 December 1979" under regulation 1.28.1 due to unforeseen delay in delivery</i> | <input type="checkbox"/> |

Catatan
Remark

Pengisian ke dalam kotak-kotak harus dibuat dengan membubuhkan tanda silang (X) untuk jawaban-jawaban "ya" dan dapat digunakan atau tanda penghubung (-) untuk jawaban-jawaban "tidak" dan tidak dapat digunakan sebagaimana mestinya.
Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (X) for the answer "yes" and applicable or a dash (-) for the answer "no" and not applicable as appropriate.

2. PERLENGKAPAN PENGENDALIAN PEMBUANGAN MINYAK DARI BILGA RUANG PERMESINAN DAN TANGKI BAHAN BAKAR MINYAK (ATURAN 16 DAN 14).
EQUIPMENT FOR THE CONTROL OF OIL DISCHARGE FROM MACHINERY SPACE BILGES AND OIL FUEL TANKS (REGULATIONS 16 AND 14)
- 2.1. Pengisian air tolak bara di dalam tangki-tangki bahan bakar minyak
Carriage of ballast water in oil fuel tanks
- 2.1.1. Kapal boleh membawa air tolak bara dalam tangki bahan bakar minyak pada kondisi normal.
The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks
- 2.2. Jenis perlengkapan penyaring minyak yang terpasang
Type of oil filtering equipment fitted:
- 2.2.1. Perlengkapan penyaring minyak (15 ppm) (Aturan 14.6)
Oil filtering (15 ppm) equipment (Regulation 14.6)
- 2.2.2. Perlengkapan penyaring minyak (15 ppm) dengan alat penghenti aliran otomatis (Aturan 14.7).
Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (Regulation 14.7)
- 2.3. Standar-standar yang disetujui
Approval standards
- 2.3.1. Perlengkapan pemisah/penyaring
The separating/filtering equipment
1. yang telah disetujui sesuai dengan Resolusi A. 393 (X)
has been approved in accordance with Resolution A. 393 (X)
2. yang telah disetujui sesuai Resolusi MEPC 60 (33)
has been approved in accordance with Resolution MEPC. 60 (33)
3. yang telah disetujui sesuai dengan Resolusi MEPC.107 (49)
has been approved in accordance with Resolution MEPC.107 (49)
4. yang telah disetujui sesuai dengan Resolusi A.233(VII)
has been approved in accordance with Resolution A.233(VII)
5. yang telah disetujui sesuai dengan standar-standar nasional yang tidak didasarkan pada Resolusi A.393 (X) atau A. 233 (VII).
has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393 (X) or A. 233 (VII).
6. belum disetujui
has not been approved
- 2.3.2. Unit proses disetujui sesuai dengan Resolusi A. 444 (XI)
The process unit has been approved in accordance with Resolution A. 444 (XI)
- 2.3.3. Alat ukur kandungan minyak
The oil content meter:
1. yang telah disetujui sesuai resolusi A. 393 (X)
has been approved in accordance with resolution A. 393 (X)
2. yang telah disetujui sesuai resolusi MEPC 60 (33)
has been approved in accordance with resolution MEPC 60 (33)
3. yang telah disetujui sesuai resolusi MEPC 107 (49)
has been approved in accordance with resolution MEPC 107 (49)
- 2.4. Debit maksimum sistem adalah 1.0 jam/ m³
Maximum throughout of the system is
- 2.5. Pengecualian terhadap Aturan 14
Waiver of regulation 14
- 2.5.1. Kapal ini dikecualikan dari persyaratan Aturan 14.1 dan 14.2 sesuai dengan Aturan 14.5.
The requirement of regulation 14.1 and 14.2 are waived in respect of the accordance with Regulation 14.5
- 2.5.1.1 Kapal ini sernata-mata digunakan pada pelayaran dalam daerah khusus :
The ship is engaged exclusively on voyages within special area (s) :
- 2.5.1.2 Kapal ini disyahkan dalam *International Code of Safety* untuk Kapal berkecepatan tinggi dan

terikat dalam jadwal tidak lebih dari 24 jam
The ship is certified under the International Code of Safety for High-Speed Craft and engaged on a scheduled service with a turn-around time not exceeding 24 hours

2.5.2. Kapal ini dilengkapi dengan tangki penampungan untuk menampung seluruh air bilga berminyak diatas kapal sbb:
The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows:

Nama Tangki <i>Tank Identification</i>	Lokasi Tangki <i>Tank Location</i>		Isi (m ³) <i>Volume (m³)</i>
	Gading Dari.... Ke.. <i>Frame From _ t o</i>	Posisi melintang <i>Lateral position</i>	
-	-	-	-
Isi Total <i>Total Volume</i>			- <i>m³</i>

2A.1 Kapal memenuhi persyaratan konstruksi sesuai peraturan 12A dan memenuhi persyaratan :
The ship is required to be constructed according to regulation 12A and complies with the requirement of:

Ayat 6 dan salah satu, 7 atau 8 (Konstruksi lambung ganda).....
Paragraph 6 and either 7 or 8 (double hull construction).....

Ayat 11 (Kejadian tumpahnya minyak bahan bakar tanpa disengaja).....
Paragraph 11 (accidental oil fuel outflow performance).....

2A.2 Kapal tidak disyaratkan untuk memenuhi persyaratan peraturan 12A.....
The ship is not required to comply with the requirements of regulation 12A.....

3 **Sarana penampungan dan pembuangan sisa / residu minyak (lumpur) (aturan 12) dan tangki penampungan air bilga yang berminyak / mengandung minyak**
Means for retention and disposal of oil residues(sludge) (regulation 12) and oily bilge water holding tank(s)

3.1. Kapal ini dilengkapi dengan tangki sisa / residu minyak (lumpur) untuk penampungan sisa / residu minyak (lumpur) diatas kapal sebagai berikut:
The ship is provided with oil residue (sludge) tanks for retention of oil residues (sludge) on board as follows

Nama Tangki <i>Tank Identification</i>	Lokasi Tangki <i>Tank Location</i>		Isi (m ³) <i>Volume (m³)</i>
	Gading Dari.... Ke.. <i>Frame From _ t o</i>	Posisi melintang <i>Lateral position</i>	
SLUDGE TANK	-	E/R	2.85
Isi Total <i>Total Volume</i>			2.85 <i>m³</i>

3.2. Sarana untuk pembuangan sisa / residu minyak (lumpur) yang berada di tangki sisa/residu minyak lumpur :

Means for the disposal of residues (sludge) retained in oil residues (sludge) tanks:

3.2.1. Incinerator untuk minyak residu, kapasitas maksimal **kW** atau kcal /1jam (pilih yang sesuai)
Incinerator for oil residues, maximum capacity kW or kcal/h (delete as appropriate)

3.2.2. Ketel bantu yang dapat digunakan untuk membakar minyak residu (lumpur)
Auxiliary boiler suitable for burning oil residues (sludge)

3.2.3. Sarana lain yang dapat digunakan, sebutkan.....
Other acceptable means, state which

3.3. Kapal ini dilengkapi dengan tangki penampungan untuk menampung air bilga berminyak diatas kapal sbb :
The ship is provided with holding tank (s) for the retention on board of oily bilge water as follow

Nama Tangki <i>Tank Identification</i>	Lokasi Tangki <i>Tank Location</i>		Isi (m ³) <i>Volume (m³)</i>
	<i>Gading</i> Dari ke <i>Frame</i> From to	Posisi melintang <i>Lateral position</i>	
-	-	-	-
<i>Isi Total</i> <i>Total Volume</i>			

4. **SAMBUNGAN PEMBUANGAN STANDAR (ATURAN 13)**
STANDARD DISCHARGE CONNECTION (REGULATION 13)

4.1. Kapal dilengkapi dengan suatu saluran pipa untuk pembuangan minyak residu dari bilga permesinan ke tempat penampungan, yang memiliki sambungan pembuangan standar memenuhi Aturan 13.
The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludge to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 13.

5. **POLA PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT PENCEMARAN MINYAK DI KAPAL**
(ATURAN 37)
SHIP BOARD OIL/MARINE POLLUTION EMERGENCY PLAN (REGULATION 37).

5.1. Kapal dilengkapi dengan Pola Penanggulangan Keadaan Darurat Pencemaran Minyak di Kapal yang memenuhi Aturan 37.
The ship is provided with a Shipboard Oil Pollution Emergency Plan in compliance with Regulation 37.

5.2. Kapal dilengkapi dengan Pola Penanggulangan Keadaan Darurat Pencemaran Laut di Kapal yang memenuhi Aturan 37.3.
The ship is provided with a Shipboard Marine Pollution Emergency Plan in compliance with Regulation 37.3.

**6 PEMBEBASAN
EXEMPTION**

Pembebasan telah diberikan oleh Pemerintah atas persyaratan Bab 3 Annex I Konvensi sesuai dengan aturan 3.1 mengenai butir-butir yang tercantum dalam paragraphdari catatan ini

Exemption have been granted by the Administration from the requirements of Chapter 3 of Annex I of the Convention in accordance with regulation 3.1 on those items listed under paragraph(s) of this record.

**7 PADANAN (ATURAN 5)
EQUIVALENT (REGULATION 5)**

7.1. Padanan telah disetujui oleh Pemerintah untuk persyaratan-persyaratan khusus dari Annex I yang tercantum dalam paragraph (s)dari catatan ini.
Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I on those items listed under paragraph (s) of this record.

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa Catatan ini seluruhnya benar
THIS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Dikeluarkan di JAKARTA pada tanggal 24 DECEMBER 2013
Issued at date of issue

An. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Ob. DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN
DIRECTOR OF MARINE SAFETY
U.b.

For

KEPALA SUB DIREKTORAT PENCEMARAN DAN MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL
DEPUTY DIRECTOR FOR POLLUTION AND SHIP SAFETY MANAGEMENT



Lampiran 8 Surat Ukur Internasional



REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT UKUR INTERNASIONAL (1969)
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)
NO. : 2535/PPm

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan-ketentuan Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal, 1969, oleh Pemerintah Republik Indonesia.
Issued under the provision of International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the government of the Republik of Indonesia.

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Tempat Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tanggal *) <i>* Date</i>
L A R I S	PPW	JAKARTA	20 MEI 2009

* Tanggal peletakan lunas atau pada tahap pembangunan serupa itu (Psl. 2(6)), atau tanggal dimana kapal mengalami perubahan atau perombakan besar (Psl. 3(2)(b)).
* *Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (article 2(6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of major character (article 3(2)(b)), as appropriate.*

UKURAN-UKURAN POKOK
MAIN DIMENSIONS

Panjang (pasal 2 (8) <i>Length (article (2)(8))</i>	Lebar (Peraturan 2(3)) <i>Breadth (Reg. 2(3))</i>	Ukuran dalam terbesar di tengah kapal hingga Geladak teratas. (Peraturan 2(2)) <i>Moulded Depth amidships to upper Deck (Regulation 2(2))</i>
102,16 Meter	30,00 Meter	7,50 Meter

ISI KAPAL ADALAH
THE TONNAGES OF THE SHIP ARE :

<u>TONASE KOTOR</u> <i>GROSS TONNAGE</i>	- 6159 -

<u>TONASE BERSIH</u> <i>NET TONNAGE</i>	- 1848 -

Dengan ini diterangkan bahwa tonase kapal ini telah ditentukan sesuai ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal 1969.
This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.

Nomor dan tanggal pengesahan : PK. 671/32/16/DK. 10 tanggal 8 Juli 2010.

Dikeluarkan di
Issued at

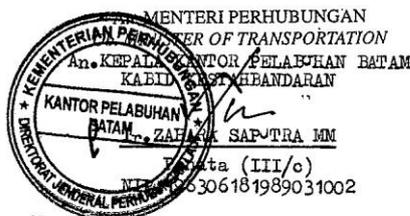
BATAM

Tanggal
date

31 MEI 2010.

DKP. II - 22

PP 2 No.08 497 057.





REPUBLIC INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT UKUR INTERNASIONAL (1969)
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

NO. : 2535/PPM

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan-ketentuan Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal, 1969, oleh Pemerintah Republik Indonesia.

Issued under the provision of International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the government of the Republik of Indonesia.

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Tempat Pendaftaran Port of Registry	Tanggal *) * Date
L A R I S	PPW	JAKARTA	20 MEI 2009

* Tanggal peletakan lunas atau pada tahap pembangunan serupa itu (Psl. 2(6)), atau tanggal dimana kapal mengalami perubahan atau perombakan besar (Psl. 3(2)(b)).

* Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (article 2(6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of major character (article 3(2)(b)), as appropriate.

UKURAN-UKURAN POKOK
MAIN DIMENSIONS

Panjang (pasal 2 (8)) Length (article (2)(8))	Lebar (Peraturan 2(3)) Breadth (Reg. 2(3))	Ukuran dalam terbesar di tengah kapal hingga Geladak teratas. (Peraturan 2(2)) Moulded Depth amidships to upper Deck (Regulation 2(2))
102,16 Meter	30,00 Meter	7,50 Meter

ISI KAPAL ADALAH
THE TONNAGES OF THE SHIP ARE :

TONASE KOTOR - 6159 -
GROSS TONNAGE
TONASE BERSIH - 1848 -
NET TONNAGE

Dengan ini diterangkan bahwa tonase kapal ini telah ditentukan sesuai ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal 1969.

This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.

Nomor dan tanggal pengesahan : PK. 671/32/16/DK. 10 tanggal 8 Juli 2010.

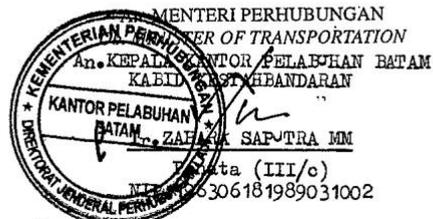
Dikeluarkan di
Issued at

BATAM

Tanggal
date 31 MEI 20 10.

DKP. II - 22

PPM 2 No.08 497 057.



RUANG-RUANG YANG TERMASUK DALAM TONASE
SPACES INCLUDED IN TONNAGE

TONASE BERSIH
NET TONNAGE

No.	Nama Ruangan <i>Name of Space</i>	Letak <i>Location</i>	Panjang <i>Length</i>	Isi <i>Volume</i>
-	-	-	-	-

JUMLAH
Total

-

Ukuran sarat terbesar [Peraturan 4 (2)]
Moulded Draught [Regulation 4 (2)]

Panjang Kapal Seluruhnya **104,45 Meter**
Length Over All

Jumlah Penumpang [Peraturan 4 (1)]
Number of Passengers [Regulation 4 (1)]
Jumlah Penumpang Kamar dengan tidak lebih dari 8 tempat tidur
Number of Passengers in cabins with not more than 8 berths
.....
Jumlah penumpang lainnya
Number of other passengers

Tanggal dan tempat dilakukan pengukuran **22 Mei 2010 di Batam**
Date and place of original measurement

Tanggal dan tempat dilakukan pengukuran sebelumnya -
Date and place of last previous remeasurement

TANDA SELAR : QT. 6159 No. 2535/PPm **Dipasang pada : Dinding depan rumah**
Mark *Place geladak melintang sebelah luar.*

Keterangan
Remarks



Lampiran 9
Sertifikat Garis Muat



SERTIFIKAT GARIS MUAT INTERNASIONAL (1966)
INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE (1966)

No. 014781

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan dari Konvensi Internasional tentang Garis Muat, 1966,
Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966,
atas nama PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA oleh BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
under the authority of the Government of the Republic of Indonesia by the Biro Klasifikasi Indonesia

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Panggilan. <i>Distinctive Number or Letters.</i> Nomor IMO <i>IMO Number</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Panjang (L) seperti yang ditetapkan dalam pasal 2 (8) <i>Length (L) as defined in Articles 2 (8)</i>
LARIS	PNEW 9585168	JAKARTA	99.400 m

Lambung timbul diberikan sebagai * :
Freeboard assigned as

{ Kapal baru <i>A new ship</i> Kapal-lama <i>An Existing ship</i>	Tipe kapal * : <i>Type of Ship</i>	{ Type "A" Type "B" Type "B" Type "B"	Dengan Lambung-Timbul yang diperkecil <i>with reduced freeboard</i> Dengan Lambung-Timbul yang diperbesar <i>with increased freeboard</i>
--	---------------------------------------	--	--

* Coret yang tidak sesuai
Delete whatever is unapplicable

Lambung timbul dari garis geladak <i>Freeboard from deck line</i>					Garis Muat <i>Load Line</i>			
Tropik <i>Tropical</i>	1797	mm	(T)		117	mm	Diatas <i>above</i>	(S)
Musim panas <i>Summer</i>	1914	mm	(S)		Tepi atas garis melalui pusat lingkaran <i>Upper edge of line through center of ring</i>			
Musim dingin <i>Winter</i>	2031	mm	(W)		117	mm	dibawah <i>below</i>	(S)
Musim dingin Atlantik Utara <i>Winter North Atlantic</i>	2081	mm	(WNA)		167	mm	dibawah <i>below</i>	(S)
Tropik kayu <i>Timber tropical</i>		mm	(LT)			mm	diatas <i>above</i>	(LS)
Musim panas kayu <i>Timber summer</i>		mm	(LS)			mm	diatas <i>above</i>	(S)
Musim dingin kayu <i>Timber winter</i>		mm	(LW)			mm	dibawah <i>below</i>	(LS)
Musim dingin Atlantik Utara kayu <i>Timber winter North Atlantic</i>		mm	(LWNA)			mm	dibawah <i>below</i>	(LS)

Catatan : Lambung timbul dan garis muat yang tidak digunakan tidak perlu dimasukkan dalam sertifikat
Note : Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate
Penyesuaian pada air tawar untuk semua lambung timbul selain dari kayu 117 mm. Untuk lambung timbul kayu mm
Allowance for fresh water for all freeboards other than timber For timber freeboards
Tepi atas garis geladak, dari mana lambung timbul ini diukur berada 0 mm di atas sisi atas geladak utama, baja
The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is above the top of the steel main
pada sisi kapal
deck at side



Tanggal pemeriksaan pertama atau berkala **20 JULI 2010**
Date of initial or periodical survey

Dengan ini dinyatakan bahwa kapal ini telah diperiksa dan bahwa lambung timbul telah ditetapkan dan garis-garis muat yang diperlihatkan diatas, telah dipasang sesuai dengan Konvensi Internasional tentang Garis Muat, 1966.
This is to certify that this ship has been surveyed and the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the International Convention on Load Lines, 1966.

Sertifikat ini berlaku sampai **19 JULI 2015** dengan syarat pemeriksaan berkala sesuai dengan pasal 14 (1)(c) dari Konvensi.
This certificate is valid until subject to periodical inspections in accordance with Article 14 (1)(c) of the Convention.

Dikeluarkan di Jakarta, tanggal 19 FEBRUARI 2013

Issued at Jakarta on

Yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan, bahwa ia diberi kuasa sepenuhnya oleh Pemerintah tersebut untuk menerbitkan sertifikat ini.
The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate

Catatan :
Sertifikat ini diterbitkan sebagai pengganti sertifikat Garis Muat ILLC-1966 No. 011164 yang dinyatakan BATAL, karena perubahan IPLT

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
DIREKTUR UTAMA
President Director

(Signature)
IBNU WIBOWO, MBA

Dengan ini dinyatakan, bahwa pada pemeriksaan berkala seperti diisyaratkan oleh Pasal 14 (1) (c) dari Konvensi didapatkan, bahwa kapal ini memenuhi ketentuan yang bersangkutan dari Konvensi.
This is to certify that a periodical inspection required by Article 14 (1) (c) of the Convention, this ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Tempat Tarahan-Panjang Tanggal 14 Oktober 2011
 Place Date



Ir. TEGUH BUDI S.

Tempat Tarahan Tanggal 30 April 2012
 Place Date



ttd.
 MUSTARI

Tempat TARAHAN Tanggal 15 MAY 2013
 Place Date

[Handwritten signature]
 MUSTARI

Tempat Tanggal
 Place Date

Karena ketentuan Konvensi telah dipenuhi maka masa berlaku sertifikat ini, sesuai dengan Pasal 19 (2) dari Konvensi
The provisions of the convention being fully complied with by the ship, the validity of this certificate is in accordance with Article 19 (2)
 diperpanjang sampai
 of the Convention, extended until

Tempat Tanggal
 Place Date

- Catatan : 1. Jika suatu kapal bertolak dari pelabuhan yang terletak di sungai atau perairan pedalaman, pemuatan lebih dalam diperbolehkan sesuai dengan berat bahan bakar dan semua bahan lain yang perlu untuk pemakaian antara pelabuhan tolak dan laut.
When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.
2. Jika suatu kapal berada dalam air tawar dengan berat jenis 1.0 (satu), garis muat bersangkutan boleh terbenam sejumlah penyesuaian untuk air tawar seperti diperhatikan diatas.
 Jika berat jenis tidak sama dengan 1.0 (satu) penyesuaian harus dibuat sebanding dengan perbedaan antara 1.025 dan berat jenis yang sebenarnya.
*When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of the fresh water allowance shown above.
 Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.*

Lampiran 10
Penulis di Tas Kapal



Lampiran 11
Kapal Spb. Laris dalam Pelayaran



DAFTAR ISTILAH

- ABK (Anak Buah Kapal) : Awak kapal selain Nakhoda yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil.
- Crew List* : Daftar seluruh Awak Kapal yang melakukan dinas kapal
- Familiarisasi : Pengenalan pada tugas-tugas di atas kapal dan isyarat-isyarat darurat serta tanggung jawab Anak Buah Kapal sesuai dengan jabatannya.
- ISM Code : (*International Safety Management*) Code merupakan standar sistem manajemen keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut yang telah disahkan oleh IMO dengan resolusi no. A.741 (18) dan menjadi bab IX SOLAS' 74.
- Job Description* : Membuat status tiap jabatan menjadi jelas akan fungsi dan perannya, hasilnya, serta tanggung jawabnya.
- Nakhoda : Pimpinan tertinggi di atas kapal yang mempunyai tanggung jawab pada perusahaan dan Pemerintah.
- Safety Management System* : Suatu sistem terukur dan terdokumentasi yang memungkinkan personil perusahaan untuk mengimplementasikan kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan perusahaan.

- STCW* : (*Standards Of Training Certification and Watchkeeping*) sebuah konvensi Internasional tentang standarisasi pelatihan, sertifikasi dan dinas jaga bagi para pelaut
- SOLAS* : (*Safety Of Life At Sea*) merupakan sebuah konvensi Internasional tentang keselamatan jiwa dilaut.