

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



MAKALAH

**PENINGKATAN KINERJA ABK DEK DALAM
KEGIATAN BONGKAR MUAT
MV OCEAN TRANSPORTER**

Oleh :

EKO PRASTIKO KALUASE

NIS. 02969/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2023

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



MAKALAH

**PENINGKATAN KINERJA ABK DEK DALAM
KEGIATAN BONGKAR MUAT
MV OCEAN TRANSPORTER**

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

Oleh :

EKO PRASTIKO KALUASE

NIS. 02969/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I

JAKARTA

2023

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : EKO PRASTIKO KALUASE
No. Induk Siswa : 02969/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : PENINGKATAN KINERJA ABK DEK DALAM
KEGIATAN BONGKAR MUAT
MV OCEAN TRANSPORTER

Pembimbing I,

Jakarta, November 2023
Pembimbing II,


Capt. Pujiningsih, M.M.TR.
Pembina (IV/a)
NIP. 19730810 200212 2 002


Yudhiyono, S.Si., M.T
Pembina (III/c)
NIP.19820130 200912 1 004

Ketua Jurusan Nautika


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

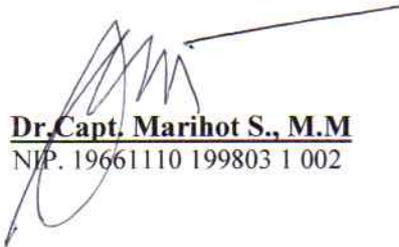
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : JUMADI
No. Induk Siwa : 02980/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : PENINGKATAN KINERJA ABK DEK DALAM
KEGIATAN BONGKAR MUAT
DI MV OCEAN TRANSPORTER

Penguji I


Dr. Capt. Marihot S., M.M
NIP. 19661110 199803 1 002

Penguji II


Dr. April Gunawan M., S.SI., M.M
NIP. 19720413 1999803 1 005

Penguji III


Capt. Pujiningsih, M.M.TR
NIP. 19730810 200212 2 002

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika


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

KATA PENGANTAR

Dengan 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 :

“PENINGKATAN KINERJA ABK DEK DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT DI ATAS KAPAL MV OCEAN TRANSPORTER”

Makalah diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat - I (ANT -I).

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 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 Ketua 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. Capt. Pujiningsih, M.M.TR, selaku dosen pembimbing I dan Penguji III yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar.
5. Bapak Yudhiyono, S.Si., M.T, selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah.

6. Dr.Capt. Murihot S., M.M, selaku dosen penguji I yang telah memberikan waktunya untuk menjadi penguji di sidang makalah.
7. Dr.April Gunawan M., S.SI., M.M, selaku dosen penguji II yang telah memberikan waktunya untuk menjadi penguji di sidang makalah.
8. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah.
9. Orang tua, Istri dan anak tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
10. 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, 24 November 2023

Penulis,



EKO PRASTIKO KALUASE

NIS. 02969/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	2
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	24
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	25
B. Analisis Data	27
C. Pemecahan Masalah	32
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	46
B. Saran	46
DAFTAR PUSTAKA	48
LAMPIRAN	

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Gambar Kapal MV OCEAN TRANSPORTER
- Lampiran 2. Ship Particular
- Lampiran 3. Crew List
- Lampiran 4. Gambar Rampdoor

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Neom Project adalah Project terbesar didunia sekarang dimana Pembangunan besar besaran yang dilakukan oleh Negara Saudi Arabia untuk memaksimalkan sektor pariwisata negaranya. Pulau pulau yang terletak disepitiran teluk Neom menjadi sasaran Pembangunan untuk menjadikan Arab Saudi sebagai negara pariwisata termoderen di dunia. Lingkungan alam yang terbentuk secara alamiah terdiri atas hamparan perairan laut yang luas dengan pulau yang tersebar didalamnya, yang merupakan satu kesatuan laut, pulau secara utuh dan bulat termasuk udara diatasnya, kekayaan alam yang didalamnya dan yang berada didalam dasarnya. Sehubungan dengan kondisi tersebut maka angkutan laut termasuk alat transportasi yang sangat dibutuhkan untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lainnya guna menopang jalannya Pembangunan infrastruktur. (UNCLOS 1982)

Kapal laut sebagai salah satu sarana transportasi yang amat vital bagi hubungan antar pulau di didalam NEOM Project belum mampu memberikan pelayanan yang maksimal, terutama pada saat musim panas dan cuaca yang tidak baik dimana permintaan atas jasa transportasi laut jauh melampaui fasilitas yang tersedia sehingga pelayanan yang dapat diberikan menjadi tidak maksimal. Kita ketahui bahwa kapal merupakan salah satu sarana transportasi yang banyak digunakan dalam memindahkan barang dan penumpang dalam hal ini pekerja / labours dari satu pulau ke pulau lain.

MV Ocean Transporter adalah kapal Landing Craft Tank yang melayani penyebrangan lepas pantai Dalam 1 hari atau 24 jam bisa melayani 12 trip / 6 PP. Jadwal pelayanan kapal reguler dalam 1 trip adalah 1 jam yang terbagi sbb : 30 Menit dipergunakan untuk olah gerak sandar dan Bongkar muat kendaraan, sedangkan yang 30 Menit dipergunakan untuk perjalanan dari Main Port ke Island Port atau sebaliknya. Peranan kapal penyebrangan yang memuat kendaraan mobil dan alat konstruksi bangunan menurut pengalaman penulis sangatlah penting sebagai

penghubung antar pulau-pulau di dalam projek terbesar di dunia sekarang (NEOM PROJECT). Oleh karena itu, kelancaran operasional kapal harus diperhatikan dari faktor faktor yang menyebabkan terjadinya keterlambatan operasional baik dari segi Sumber daya Manusia (SDM) dari factor cuaca atau alam maupun dari segi peralatannya. Oleh karena itu dalam makalah ini penulis ingin menuangkan pengalaman selama bertugas / bekerja di MV Ocean Transporter.

Dalam proses olah gerak sandar kapal sering mengalami keterlambatan sandar akibat arus yang kuat atau angin kencang dari darat yang mengakibatkan waktu sandar yang lama dan mengurangi waktu untuk bongkar muat kendaraan berkurang. Waktu yang sedikit membuat pemuatan kendaraan tidak akan bisa maksimal karena harus berangkat tepat waktu. Kedatangan dan keberangkatan kapal mengikuti jadwal yang telah di atur oleh Third Party atau pencarter kapal yang telah di tetapkan dan di bagikan ke Perusahaan yang diteruskan ke masing2 kapal.

Permasalahan lain yang disebabkan oleh faktor Sumber Daya Manusia (SDM) dalam hal ini kurangnya tenaga pada saat bongkar atau muat kendaraan dalam keadaan muatan ramai. Masih banyak ruangan kosong yang belum terisi oleh kendaraan dikarenakan perlu kecepatan dalam pemuatan. Menurunnya kinerja serta minimnya pengalaman ABK Dek (Juru Mudi Dan Bosun) , khususnya saat muatan ramai mengakibatkan kegiatan bongkar muat tidak bisa maksimal.

Penulis juga menemukan saat kegiatan bongkar muat di atas MV. OCEAN TRANSPORTER yaitu terjadinya kerusakan pada peralatan bongkar muat seperti lashing, keg (ganjal) yang tidak terawat. Perawatan alat bongkar muat yang tidak berkesinambungan menjadi pemicu utama timbulnya kerusakan alat yang berakibat pada kecelakaan yang menimpa ABK Dek (Juru Mudi Dan Bosun) pada saat kapal sedang melakukan kegiatan bongkar muat. Terjadinya kecelakaan-kecelakaan yang diakibatkan kurangnya perawatan alat bongkar muat akan berpengaruh pada kelancaran operasioal kapal, yang antara lain menimbulkan keterlambatan waktu tiba di pelabuhan berikutnya, biaya operasional bertambah besar dan kekecewaan dari konsumen / timbulnya pandangan yang negative. Ada juga miskomunikasi antara ABK Dek (Juru Mudi Dan Bosun) dengan Supir Mobil Atau Truck di karnakan kurangnya kemampuan dalam berbahasa baik ABK Dek (Juru Mudi Dan Bosun) ataupun Supir dalam proses bongkar muat, hal ini selalu menjadi kendala dalam waktu bahkan memakan korban atau kecelakaan.

Sehubungan dengan kejadian tersebut di atas penulis berusaha memberikan gambaran tentang permasalahan yang terjadi saat pelaksanaan bongkar muat, sehingga dapat dicarikan solusi dari permasalahan tersebut. Oleh karena itu, penulis terdorong untuk menulis makalah ini dengan judul : **"PENINGKATAN KINERJA ABK DEK (JURU MUDI DAN BOSUN) DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT DI MV. OCEAN TRANSPORTER"**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dapat diidentifikasi beberapa masalah sebagai berikut:

- a. Kurangnya keterampilan ABK Dek (Juru Mudi Dan Bosun) dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup ramp door (pintu rampa)
- b. Rendahnya kedisiplinan ABK Dek (Juru Mudi Dan Bosun) dalam menerapkan prosedur bongkar muat
- c. Kurangnya tenaga pada saat bongkar muat kendaraan diatas kapal
- d. Kurangnya perawatan pada alat bongkar muat kendaraan
- e. Terjadinya kecelakaan karena alat bongkar muat kurang terawatt

2. Batasan Masalah

Mengingat luasnya pembahasan masalah yang dapat terjadi di atas MV. OCEAN TRANSPORTER yang merupakan tempat pengalaman penulis. Maka penulis membatasi permasalahan yang akan dibahas agar tetap fokus pada masalah yang terjadi dalam bongkar muat di MV. OCEAN TRANSPORTER. Pembahasannya berkisar tentang :

- a. Kurangnya keterampilan ABK Dek (Juru Mudi Dan Bosun) dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup ramp door (pintu rampa)
- b. Rendahnya kedisiplinan ABK Dek (Juru Mudi Dan Bosun) dalam menerapkan prosedur bongkar muat

3. Rumusan Masalah

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

- a. Mengapa keterampilan ABK Dek (Juru Mudi Dan Bosun) dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup ramp door (pintu rampa) kurang ?
- b. Mengapa kedisiplinan ABK Dek (Juru Mudi Dan Bosun) dalam menerapkan prosedur bongkar muat rendah ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan pembuatan makalah ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk menganalisis penyebab kurangnya keterampilan ABK Dek (Juru Mudi Dan Bosun) dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup ramp door (pintu rampa) dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.
- b. Untuk menganalisis penyebab rendahnya kedisiplinan Abk Dek (Juru Mudi Dan Bosun) dalam menerapkan prosedur bongkar muat dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat pembuatan makalah ini adalah sebagai berikut :

a. Manfaat Teoritis

- 1) Menambah pengetahuan bagi pembaca serta Pasis yang lain tentang bagaimana penerapan prosedur bongkar muat untuk menunjang kelancaran operasional kapal khususnya di kapal penyebrangan.
- 2) Diharapkan bagi lembaga STIP Jakarta makalah ini dapat digunakan sebagai bahan untuk kelengkapan perpustakaan sehingga berguna untuk rekan - rekan Pasis periode berikutnya.

b. Manfaat Praktis

- 1) Dengan penulisan makalah ini diharapkan dapat memberikan sumbang saran kepada awak kapal di MV. OCEAN TRANSPORTER dalam kegiatan bongkar muat.
- 2) Makalah ini diharapkan dapat memberikan kontribusi kepada penisaahan terkait untuk meningkatkan proses muat bongkar di atas kapal.

D. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan makalah ini diantaranya yaitu:

1. Metode Pendekatan

Dengan mendapatkan data-data menggunakan metode deskriptif kualitatif yang dikumpulkan berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis langsung di atas kapal. Selain itu penulis juga melakukan studi perpustakaan dengan pengamatan melalui pengamatan data dengan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubungannya dengan penulisan makalah ini yang bisa penulis dapatkan selama pendidikan.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam melaksanakan pengumpulan data yang diperlukan sehingga selesainya penulisan makalah ini, digunakan beberapa metode pengumpulan data. Data dan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggung jawabkan data agar dapat diolah dan disajikan menjadi gambaran dan pandangan yang benar. Untuk mengolah data empiris diperlakukan data teoritis yang dapat menjadi tolak ukur oleh karena itu agar data empiris dan data teoritis yang diperlakukan untuk menyusun makalah ini dapat terkumpul peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa :

a. Teknik Observasi (Berupa Pengamatan)

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan efektivitas muat bongkar pada MV. OCEAN TRANSPORTER.

b. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan suatu tehnik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen yang ada di atas kapal. Dokumen yang telah diperoleh kemudian dianalisis, dibandingkan dan dipadukan membentuk satu hasil kajian yang sistimatis.

c. Studi Kepustakaan

Data-data diambil dari buku-buku yang berkaitan dengan judul makalah dan identifikasi masalah yang ada dan literatur-literatur ilmiah dari berbagai sumber internet maupun di perpustakaan STIP.

3. Teknik Analisis Data

Teknik analisis mengemukakan metode yang akan digunakan dalam menganalisis data untuk mendapatkan data dan menghasilkan kesimpulan yang objektif dan dapat dipertanggung jawabkan, maka dalam hal ini menggunakan teknik non statistika yaitu berupa deskriptif kualitatif.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Dalam sebuah penelitian dibutuhkan waktu dan tempat sebagai obyek penelitian. Adapun waktu dan tempat penelitian dalam makalah ini yaitu :

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan saat penulis bekerja sebagai Nakhoda di atas MV. OCEAN TRANSPORTER sejak tanggal 01 June 2022 sampai dengan 12 June 2023.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di MV. OCEAN TRANSPORTER berbendera Singapore, kapal penyebrangan milik perusahaan Allianz Middle East Ship Management LC dengan alur Mainland / Al Hasani ke Sindala Island.

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 untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

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

BAB II LANDASAN TEORI

Menerangkan landasan teori yang berkaitan dengan judul makalah yang didukung dari beberapa tinjauan pustaka dan masalah yang diambil kemudian disusun dengan kerangka pemikiran

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Berisikan data-data yang diambil dari lapangan sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja di atas MV. OCEAN TRANSPORTER. 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

Sebagai penutup bab ini menyimpulkan hasil-hasil dari penelitian melalui kesimpulan untuk kemudian diambil lagi saran-saran yang sebaiknya dapat digunakan untuk menghindari terjadinya permasalahan yang sama.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini penulis menguraikan teori-teori yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas. Adapun teori yang penulis ambil sebagai dasar pemikimikiran untuk meningkatkan pengawasan pada waktu pelaksanaan bongkar muat sebagai berikut :

1. Peningkatan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2013:189), bahwa peningkatan adalah menaikkan (derajat, taraf) mempertinggi dan memperhebat. Peningkatan tersirat adanya unsur proses yang bertahap yaitu dan tahap terendah, tahap menengah dan tahap akhir atau tahap puncak. Untuk mendapatkan keterampilan dan yang nilai terendah para ABK hingga mendapatkan hasil yang lebih tinggi dan memuaskan sehingga pekerjaan dapat dilakukan dengan baik dan benar.

Peningkatan berasal dari kata tingkat. Tingkat dapat berarti pangkat, taraf, dan kelas. Sedangkan peningkatan berarti kemajuan. Secara umum, peningkatan merupakan upaya untuk menambah derajat, tingkat, dan kualitas maupun kuantitas. Meningkatkan juga dapat berarti penambahan keterampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik. Selain itu, peningkatan juga berarti pencapaian dalam proses, ukuran, sifat, hubungan dan sebagainya.

2. Kinerja

a. Definisi Kinerja

Menurut Aliminsyah dan Padji, (2003:206) 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. Dalam hal ini kinerja bisa dikatakan hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya

Bertitik tolak dari definisi yang di atas tersebut maka dapat dikatakan bahwa inti dari kinerja adalah suatu hasil yang dapat diukur dengan efektifitas dan efisiensi suatu pekerjaan yang dilakukan oleh sumber daya manusia atau sumber daya lainnya dalam pencapaian tujuan atau sasaran perusahaan dengan baik dan berdaya guna.

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). Berikut penjelasannya :

1) Faktor Kemampuan

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

2) Faktor Motivasi

Motivasi terbentuk dari sikap (Attitude) seseorang dalam menghadapi situasi kerja. Motivasi merupakan kondisi yang menggerakkan diri seseorang 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.

3. ABK Dek

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Pasal 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

4. Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda.

Sedangkan ABK dek yang dimaksud pada makalah ini yaitu ABK yang bertugas di departemen dek.

5. Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.

6. Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

4. Bongkar Muat

a. Definisi Bongkar Muat

Menurut Badudu (2011:200) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Bongkar diartikan mengangkat, membawa keluar semua isi sesuatu, mengeluarkan semua atau memindahkan. Pengertian Muat adalah berisi, pas, cocok, masuk ada didalamnya, dapat berisi, memuat, mengisi, kedalam, menempatkan. Pembongkaran merupakan suatu pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain dan bisa juga dikatakan suatu pembongkaran barang dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke gudang atau sebaliknya dari gudang ke gudang atau dari gudang ke dermaga baru diangkut ke kapal.

Menurut Peraturan Pemerintah No.20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan Pasal 1 ayat 14, bahwa kegiatan bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery.

b. Prinsip Pemuatan

Menurut Istopo, (2015:57) pada dasarnya atau pada umumnya prinsip pemuatan adalah sebagai berikut:

1) Melindungi Kapal (*To Protect The Ship*)

Persoalan yang timbul dalam memenuhi azas ini adalah menciptakan suatu keadaan dan perimbangan pembagian muatan kapal, sehingga kapal tetap

aman dan layak laut, stabilitas baik dan kapal tetap dalam keadaan tegak tidak miring.

2) Melindungi Muatan (*To Protect The Cargo*)

Barang barang yang diterima di kapal secara kuantitas maupun kualitas harus sampai ditempat tujuan dengan selamat (diterima oleh consignee) oleh karena itu pada saat memuat, didalam perjalanan maupun pada waktu membongkar haruslah diambil tindakan untuk mencegah kerusakan muatan tersebut.

3) Melaksanakan Pemuatan Secara Cepat, Teratur Dan Sistematis (*To Attain Rapid Systematic Loading And Discharging*)

Untuk melaksanakan bongkar muat secara sistematis tidaklah mudah. Salah satu caranya ialah menjaga agar tidak melakukan stowage satu jenis muatan yang banyak jumlahnya di dalam satu palka untuk setiap pelabuhan tujuan. Lamanya kapal di suatu pelabuhan tergantung dari jumlah maksimum buruh tiap jamnya dalam palka. Oleh karena itu pekerjaan pembongkaran harus terbagi rata diantaranya semua palka yang ada sesuai pelabuhan tujuan.

4) Melindungi Keselamatan Buruh dan ABK (*Safety Of Crew and Longshoremen*)

Untuk menjamin keamanan kerja dan keselamatan bagi buruh buruh serta ABK kapal, maka beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam operasi bongkar muat kapal, antara lain :

- a) Tugas ABK selama pemuatan dan pembongkaran
- b) Keamanan pada waktu pemuatan dan pembongkaran.
- c) Peraturan keselamatan kerja.
- d) Memenuhi Ruang Muatan Sepenuh Mungkin Sesuai Daya Tampungnya (*To Attain The Maximum Use Of Available Cubic The Ship*)

Untuk memperoleh keuntungan yang semaksimal mungkin maka tiap perusahaan perkapalan menginginkan kapalnya membawa muatan secara maksimal sehingga kapal dapat dimuati penuh pada semua palka. Dengan kata lain penggunaan ruang muat semaksimal mungkin / penataan muatan sedemikian rupa agar broken stowage sekecil mungkin. Untuk meminimalkan broken stowage perencanaan muatan harus sedemikian rupa dilaksanakan dengan baik, terutama jika ada beberapa pelabuhan muat dan bongkar.

c. Waktu pelayanan di Tambatan di Pelabuhan

- a.** Not Operation Time (NOT) adalah waktu tidak kerja yang direncanakan selama kapal berada di tambatan termasuk waktu istirahat, waktu menunggu buruh dan waktu menunggu lepas tambat kapal, dinyatakan dengan Jam
- b.** Effective time (ET)/ Operation Time (OT) yaitu waktu riil yang dipergunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat Garn).
- c.** Idle Time (IT) yaitu jumlah jam kerja yang tidak terpakai selama bongkar muat di tambatan tidak termasuk waktu istirahat (Jam).
- d.** Berth working time (BWT) adalah jumlah jam kerja bongkar muat yang tersedia selama kapal di tambatan, tidak termasuk waktu istirahat.
- e.** Berth Time (BT) adalah jumlah jam selama kapal berada di tambatan sejak kapal ikat tali sampai lepas tali di tambatan.
- f.** Turn Round Time (TRT) adalah jumlah jam selama kapal berada di pelabuhan yang terhitung sejak kapal tiba di lokasi lego jangkar (batas perairan pelabuhan)
- g.** Waiting Time (Wl) waktu tunggu karena pelayanan pelabuhan sejak kapal di perairan pelabuhan, WT disini adalah karena menunggu pelayanan tambatan, menunggu pelayanan pandu/ tunda.
- h.** Approach Time (AT) yaitu jumlah jam yang digunakan selama pelayanan pemanduan, sejak kapal bergerak dari lego jangkar sampai ikat tali ditambatan dan sebaliknya.
- i.** Postpone Time (PT) yaitu waktu tertunda yang tidak bermanfaat selama kapal berada di perairan pelabuhan antara lokasi lego jangkar sebelum / sesudah melakukan kegiatan. Waiting Time Gross (WTG) yaitu jumlah waktu pelayanan kapal di perairan pelabuhan sejak kapal memasuki perairan pelabuhan dan sebaliknya.

5. Kapal Landing Craft

a. Definisi Kapal Landing Craft

Menurut Wikipedia adalah sebuah transportasi laut berukuran kecil dan sedang seperti perahu dan tongkang. Fungsinya untuk membawakan pasukan Angkatan darat dari laut sampai Pantai selama penyerbuan amfibi. (2015:17) bahwa Kapal Landing Craft adalah kapal yang bisa memuat kendaraan yang berjalan masuk ke dalam kapal dengan penggeraknya sendiri dan bisa keluar

dengan sendirinya. Kapal ini dilengkapi dengan pintu rampa yang di hubungkan dengan moveble bridge atau dermaga apung ke dermaga. Kapal Landing Craft selain digunakan untuk mengangkut mobil penumpang, sepeda motor serta penumpang jalan kaki.

Gambaran yang lazim tentang kapal Landing Craft adalah hampir selalu memiliki landasan yang besar di buritan, sering juga memiliki empat buah landasan tersebut ditempatkan hanya pada salah satu sisinya, memiliki kemampuan menaikkan/menurunkan muatan di dek utamanya.

Menurut salah satu sumber di blogspot internet Landing Craft Transport (LCT) adalah jenis kapal yang digunakan untuk mengangkut kargo dan personel dari kapal besar ke daratan atau sebaliknya. LCT merupakan salah satu alat transportasi laut yang penting dalam berbagai sektor, seperti industri konstruksi, pertahanan, dan pariwisata. Dalam artikel ini, kita akan mengenal lebih jauh tentang LCT, mulai dari definisinya hingga manfaat serta penggunaannya di Indonesia.

Sejak ditemukannya, LCT telah menjadi elemen penting dalam operasi militer dan proyek-proyek pembangunan. Dalam sejarahnya, LCT banyak digunakan pada Perang Dunia II untuk mendukung invasi dan penyerbuan pantai. Seiring berjalannya waktu, LCT mengalami perkembangan yang signifikan baik dalam desain maupun fungsinya dan mulai banyak digunakan untuk kebutuhan kemaritiman lainnya seperti logistik dan bisnis.

LCT merupakan kapal yang dirancang khusus untuk memuat dan mengangkut kargo berat, kendaraan, atau personel. Fungsinya mirip dengan feri, namun LCT memiliki struktur yang lebih kokoh dan mampu beroperasi di perairan dangkal. Keunikan LCT terletak pada kemampuannya untuk melakukan pendaratan di daratan, pantai, atau dermaga yang tidak memiliki fasilitas bongkar-muat khusus.

Struktur LCT umumnya terdiri dari lambung yang kokoh dan datar, yang memungkinkannya untuk menempatkan kargo berat di atasnya. LCT juga dilengkapi dengan rampa atau pintu hidrolik yang dapat diturunkan, sehingga memudahkan muatan untuk masuk dan keluar dari kapal. Komponen penting lainnya termasuk mesin penggerak, sistem navigasi, dan peralatan keamanan.

https://www.google.com/search?q=definisi+kapal+lct+menurut&oq=definisi+kapal+lct+menurut&gs_lcrp=EgZjaHJvbWUyBggAEEUYOTIHCAEQIRigATIHCAMQIRiPAjIHCAQQIRiPAiBCjE2NTk5ajBqMTWoAgCwAgA&sourceid=chrome&ie=UTF-8

b. Jenis-Jenis Kapal Landing Craft

Menurut Iskandar Abubakar (2010:21) ada beberapa kapal yang termasuk jenis Landing Craft antara lain:

- 1) Kapal penyeberangan/ferry yang melayani lintasan tetap
- 2) Kapal pengangkut Alat Berat, Truck dan mobil
- 3) Kapal general cargo yang beroperasi sebagai kapal Landing Craft.
- 4) Kapal yang mengangkut Minyak / SPOB

c. Keuntungan dari Kapal Landing Craft

Menurut Iskandar Abubakar (2010:21) ada beberapa keuntungan dari kapal Landing Craft yaitu:

- 1) Meningkatkan kecepatan dan efisiensi untuk pengirim.
- 2) Menghemat banyak waktu untuk shipper.
- 3) Memberikan kontribusi besar terhadap pertumbuhan ekonomi dan pariwisata.

d. Fungsi dari Kapal Landing Craft

Menurut Iskandar Abubakar (2010:25) ada beberapa fungsi dari kapal Landing Craft yaitu:

- 1) Untuk angkutan truk besar dan bis besar
- 2) Untuk mengangkut mobil penumpang
- 3) Untuk mengangkut sepeda motor
- 4) Untuk mengangkut alat berat yang berukuran besar

6. Keterampilan

a. Definisi Keterampilan

Menurut Soemarjadi, Muzni Ramanto, Wikdati Zahri, (2010:2) dalam buku Pendidikan Keterampilan, pengertian keterampilan, terampil atau cekatan adalah : Kepandaian melakukan sesuatu dengan cepat dan benar. Seseorang yang dapat melakukan sesuatu dengan cepat tetapi salah tidak dapat dikatakan terampil. Demikian pula apabila seseorang dapat melakukan sesuatu dengan benar tetapi lambat, juga tidak dapat dikatakan terampil.

Setiap orang memiliki keterampilan kerja yang berbeda, tetapi semua orang pasti bisa melatih keterampilan kerja apa saja yang ingin dimiliki atau

dikuasai. Semua itu hanyalah sebuah proses yang akan dilalui. Banyak sekali keterampilan kerja yang harus dimiliki seseorang untuk mampu menyelesaikan tugas-tugasnya dengan baik. Dalam kaitannya dengan dunia kerja, pengertian keterampilan kerja lebih ditekankan kepada keterampilan yang dimiliki seseorang dalam melakukan tugasnya atau pekerjaannya. Hal ini disesuaikan dengan bidang yang digeluti.

Keterampilan manusia {human skills) adalah kemampuan untuk bekerja sama dengan orang lain dalam rangka mencapai tujuan. Mengembangkan keterampilan kepemimpinan dapat dimulai dengan berusaha mengetahui tipe-tipe awak kapal tersebut. Untuk itu, kita harus tau cara mengukur kemampuan orang lain secara objektif dan menggunakan pengalaman kita sebagai bahan pertimbangan dalam mengambil keputusan.

b. STCW Convention dan STCW Code, Edisi 2011

Bab 5 STCW berisi standar-standar untuk persyaratan pelatihan khusus bagi personil pada kapal dengan tipe tertentu. Pada bab tersebut terdapat seksi A-V/1-2 yang mengatur tentang persyaratan minimum yang diwajibkan untuk pelatihan dan kualifikasi Nakhoda, Perwira dan Rating pada kapal Landing Craft. Di dalam seksi ini terdapat dua tabel yang membahas tentang standar pelatihan untuk operasi muatan kapal Landing Craft, antara lain :

1) Tabel A-V/1-2-1

Spesifikasi standar kompetensi minimum dalam pelatihan dasar untuk operasi muatan kapal Landing Craft.

2) Tabel A-V/1-2-2

Spesifikasi standar kompetensi minimum dalam pelatihan lanjutan untuk operasi muatan kapal Landing Craft.

Di dalam STCW ini juga terdapat Part B yang berisi rekomendasi pedoman yang berkenaan dengan ketentuan-ketentuan dalam STCW Convention beserta annex-annex-nya. Pada Bagian B terdapat Bab V yang berisi pedoman yang berkenaan dengan persyaratan pelatihan khusus bagi personil pada tipe-tipe kapal tertentu. Di dalam Bab V terdapat Seksi B-V/1 yang berisi Pedoman yang berkenaan dengan pelatihan dan kualifikasi bagi personil kapal Landing Craft. Di dalam seksi B-V/1 mengatur tentang pelatihan familiarisasi untuk semua personil kapal Landing Craft dan pedoman yang berkenaan dengan pelatihan di atas kapal yang diakui.

c. **International Safety Management Code (ISM Code), Edisi 2014**

International Safety Management (ISM) Code berarti kode manajemen keselamatan internasional untuk pengoperasian kapal yang aman dan untuk pencegahan pencemaran yang diadopsi oleh organisasi melalui resolusi A.741 (IB), yang dapat diamandemen oleh organisasi tersebut, dengan syarat bahwa amandemen dengan ketentuan-ketentuan dalam ayat VIII dari konvensi yang ada yang berkenaan dengan prosedur-prosedur amandemen tersebut sesuai dengan annex selain dari bab 1. Bagian A Penerapan International Safety' Management Code, Section 6. Sumber daya dan personil

1) Sub section 6.1

Pemsahaan hams memastikan bahwa Nakhoda :

- a) Berkualifikasi untuk memimpin kapal.
- b) Menguasai penuh sistem manajemen keselamatan pemsahaan.
- c) Diberi dukungan yang diperlukan sehingga tugas-tugas Nakhoda dapat dilakukan dengan aman.

Dari keterangan di atas, Nakhoda yang akan naik keatas kapal harus mempunyai 3 (tiga) persyaratan, apabila ada persyaratan yang tidak terpenuhi maka Nakhoda tersebut tidak bisa menjalankan tugas dan tanggung jawabnya diatas kapal sebagaimana yang diinginkan oleh aturan dan pemsahaan.

2) Sub section 6,2

Pemsahaan harus memastikan bahwa tiap-tiap kapalnya:

- a) Diawaki oleh Pelaut-Pelaut yang berkualifikasi, bersertifikat dan sehat secara medis berdasarkan persyaratan nasional dan internasional
- b) Diawaki dengan benar agar mencakup semua aspek-aspek dalam menjaga pengoperasian kapal yang aman.

Dari keterangan diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa setiap pemsahaan harus memastikan tiap kapalnya diawaki oleh pelaut-pelaut yang sesuai dengan persyaratan aturan diatas. Apabila ada persyaratan yang tidak dipenuhi maka pelaut-pelaut yang bekerja diatas kapal tidak dapat melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sebagaimana yang diinginkan oleh aturan dan pemsahaan.

3) Sub section 6.3

Perusahaan hams mengembangkan suatu prosedur untuk memastikan bahwa personil baru yang dipindahkan untuk tugas-tugas yang baru yang berkenaan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberi familiarisasi yang sesuai dengan tugas-tugasnya. Instruksi-instruksi yang penting yang hams disiapkan sebelum kapal berlayar hams diidentifikasi, didokumentasikan, dan disampaikan.

Dari keterangan diatas bahwa perusahaan hams memberikan familiarisasi kepada personil bam mengenai tugas dan tanggung jawab yang akan dikerjakan diatas kapal. Familiarisasi dilakukan melalui suatu prosedur mengenai keselamatan dan perlindungan lingkungan. Setiap instruksi-instruksi penting hams disiapkan, diidentifikasi, didokumentasikan dan disampaikan sebelum kapal berlayar.

d. Undang Undang Pelayaran No. 17 tahun 2008

Undang Undang Pelayaran No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Bab XIV yang berisi tentang sumber daya manusia yang dijelaskan pada pasal 266 yang berisi 4 ayat yaitu :

- 1) Perusahaan angkutan di perairan wajib menyediakan fasilitas praktik berlayar di kapal untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia di bidang angkutan perairan.
- 2) Perusahaan angkutan di perairan, Badan Usaha Pelabuhan, dan instansi terkait wajib menyediakan fasilitas praktik di pelabuhan atau di lokasi kegiatannya untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia di bidang pelayaran.
- 3) Perusahaan angkutan di perairan, organisasi, dan badan usaha yang mendapatkan manfaat atas jasa profesi pelaut wajib memberikan kontribusi untuk menunjang tersedianya tenaga pelaut yang andal.
- 4) Kontribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berupa:
 - a) Memberikan beasiswa pendidikan.
 - b) Membangun lembaga pendidikan sesuai dengan standar internasional
 - c) Melakukan kerja sama dengan lembaga pendidikan yang ada.
 - d) Mengadakan perangkat simulator, buku pelajaran, dan terbitan maritim yang mutakhir.

Dari keterangan undang-undang pelayaran No. 17 tahun 2008 pada Bab XIV yang berisi tentang sumber daya manusia yang menerangkan pasal 266 ayat 3 dan 4 dapat disimpulkan bahwa perusahaan pelayaran mempunyai kewajiban untuk memberikan kontribusi untuk menunjang tersedianya tenaga pelaut yang andal. Dengan aturan tersebut akan mengikat perusahaan pelayaran untuk memberikan pelatihan, familiarisasi dan pendidikan kepada para pelaut untuk mendapatkan pelaut yang andal.

e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 70 tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut

Bab II sertifikat dan pengukuhan, bagian ketiga belas menjelaskan tanggung jawab perusahaan Pasal 18 terdiri dari :

- 1) Perusahaan bertanggung jawab atas Pelaut yang dipekerjakan diatas kapalnya.
- 2) Perusahaan harus dapat menjamin :
 - a. Setiap Pelaut yang bekerja diatas kapalnya memiliki sertifikat kepelautan sesuai dengan ukuran dan jenis kapal serta daerah pelayarannya.
 - b. Setiap kapal yang diawaki memenuhi standar keselamatan pengawakan minimum yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal.
 - c. Pelaut yang dipekerjakan diatas kapalnya wajib diberikan familiarisasi berkenaan dengan tugasnya masing-masing, penataan kapal, instalasi peralatan, prosedur, karakteristik kapal yang terkait dengan tugas rutin atau keadaan darurat dan memberikan kesempatan mengikuti pelatihan yang menjadi persyaratan.
 - d. Tersedianya keperluan kapal dalam rnengkoordinir kegiatan pelaut secara efektif pada situasi keadaan darurat dan melaksanakan tugas utama berkenaan dengan keselamatan, keamanan, pencegahan dan penanggulangan pencemaran.
 - e. Setiap saat kapal dapat melakukan komunikasi yang efektif dalam bernavigasi.
 - f. Tersedianya akomodasi untuk melaksanakan praktek laut diatas kapal yang lebih besar dari GT 175.

- 3) Direktorat Jenderal wajib memastikan bahwa sertifikat keterampilan yang diterbitkan untuk Pelaut sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (4) telah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

7. Kedisiplinan

Menurut Suparno Eko Widodo (2015:135) bahwa kedisiplinan adalah suatu keadaan tertib dimana para pengikut tunduk dengan senang hati pada ajaran pemimpinnya. Disiplin pada dasarnya merupakan tindakan manajemen untuk mendorong agar para anggota organisasi dapat memenuhi berbagai ketentuan dan peraturan yang berlaku dalam suatu organisasi.

Kedisiplinan meliputi ketaatan dan hormat perjanjian yang dibuat antara perusahaan dan karyawan. Disiplin juga berkaitan erat dengan sanksi yang perlu dijatuhkan kepada pihak yang melanggar. Prawairosentono (2013:31) mengemukakan bahwa secara umum disiplin adalah taat kepada hukum dan peraturan yang berlaku. Disiplin adalah suatu keadaan tertib dimana para pengikut tunduk dengan senang hati pada ajaran pemimpinnya. Disiplin pada dasarnya merupakan tindakan manajemen untuk mendorong agar para anggota organisasi dapat memenuhi berbagai ketentuan dan peraturan yang berlaku dalam suatu organisasi.

Kedisiplinan setiap ABK di atas kapal merupakan suatu hal yang penting karena tanpa disiplin yang baik, sulit terwujud tujuan yang maksimal. Kedisiplinan yang dimaksud yaitu keinginan dan kesadaran setiap ABK dalam menaati peraturan-peraturan perusahaan. Dengan tingkat kedisiplinan yang tinggi dari masing-masing ABK dalam menjalankan prosedur keselamatan kerja di atas kapal maka dapat mengurangi kecelakaan kerja,

Dari pengertian di atas, disimpulkan bahwa dari sudut pandang manapun, disiplin merupakan sifat yang wajib ada dalam diri semua individu. Karena merupakan dasar perilaku seseorang yang sangat berpengaruh besar terhadap segala hal, baik untuk urusan pribadi maupun untuk urusan bersama dan untuk memiliki tingkat kedisiplinan yang tinggi dalam mengerjakan apapun, maka dibutuhkan latihan dengan kesadaran dari dalam diri akan pentingnya sikap disiplin, sehingga menjadi suatu landasan bukan hanya pada saat bekerja tetapi dalam perilaku sehari-hari.

8. Perawatan

a. Pengertian Perawatan

Menurut Lasse (2012:45) dalam bukua *Maintenaince Of Ship* bahwa perawatan (maintenance) merupakan suatu kegiatan yang diarahkan pada tujuan untuk menjamin kelangsungan fungsional suatu perencanaan kerja sehingga dapat diharapkan memberikan hasil yang sesuai dengan yang dikehendaki. Perawatan juga dapat didefinisikan sebagai, suatu aktivitas untuk memelihara atau menjaga fasilitas atau peralatan kapal dan mengadakan perbaikan atau penyesuaian penggantian yang diperlukan agar terdapat suatu peralatan dalam kondisi baik sehingga memberikan hasil pekerjaan yang memuaskan sesuai dengan apa yang direncanakan. Pada dasarnya terdapat dua prinsip utama dalam sistem perawatan yaitu, menekan (memperpendek) periode kerusakan (break down periode) sampai batas minimum dengan mempertimbangkan aspek ekonomis dan menghindari kerusakan (break down) yang tidak terencana, kerusakan tiba-tiba.

b. Jenis-Jenis Perawatan

Dalam sistem perawatan terdapat dua kegiatan pokok yang berkaitan dengan tindakan perawatan, yaitu :

1) Perawatan Yang Bersifat Preventif

Perawatan ini dimaksudkan untuk menjaga keadaan peralatan sebelum peralatan itu menjadi rusak. Pada dasarnya yang dilakukan adalah perawatan yang dilakukan untuk mencegah timbulnya kerusakan-kerusakan yang tak terduga dan menentukan keadaan yang dapat menyebabkan sesuatu fasilitas mengalami kerusakan pada waktu digunakan dalam proses tertentu. Dengan demikian semua fasilitas—fasilitas yang mendapatkan perawatan preventif akan terjamin kelancaran kerjanya dan selalu diusahakan dalam kondisi yang siap digunakan untuk setiap proses pekerjaan setiap saat. Hal ini memerlukan suatu rencana dan jadwal perawatan yang sangat cermat dan rencana yang lebih tepat.

Perawatan preventif ini sangat penting karena kegunaannya yang sangat efektif dalam fasilitas yang termasuk dalam golongan "critical unit" sedangkan ciri-ciri dari suatu fasilitas yang termasuk dalam critical unit ialah kerusakan fasilitas atau kerusakan peralatan tersebut akan membahayakan keselamatan para pekerja, mempengaruhi kualitas

pekerjaan atau pelayanan yang dihasilkan dan menimbulkan hambatan kepada seluruh proses pekerjaan serta kerugian, karena harga perbaikan dari kerusakan tersebut cukup besar dan mahal.

Dalam prakteknya perawatan preventif yang dilakukan oleh suatu perusahaan dapat dibedakan lagi sebagai berikut:

- a) Perawatan rutin, yaitu aktivitas pemeliharaan dan perawatan yang dilakukan secara rutin (setiap hari).
- b) Perawatan periodik, yaitu aktivitas pemeliharaan dan perawatan yang dilakukan secara periodik atau dalam jangka waktu tertentu.
- c) Distribusi dari kerusakan pada penjadwalan dan pelaksanaan perawatan preventif harus memperlihatkan jenis distribusi dari kerusakan yang ada, karena dengan mengetahui jenis distribusi kerusakan dapat disusun suatu rencana perawatan yang benar-benar tepat sesuai dengan latar belakang peralatan tersebut.
- d) Hubungan antara waktu perawatan preventif terhadap waktu perbaikan, hendaknya diantara kedua waktu ini diadakan keseimbangan dan diusahakan dapat dicapai titik maksimal, jika ternyata jumlah waktu untuk perawatan preventif lebih lama dari pada waktu menyelesaikan kerusakan tiba - tiba, maka tidak ada manfaat yang nyata untuk mengadakan perawatan preventif, lebih baik ditunggu saja sampai terjadi kerusakan.

Walaupun masih ada suatu faktor lain yang perlu diperhatikan yaitu apabila ternyata jumlah kerugian akibat rusaknya peralatan cukup besar yang meliputi biaya-biaya :

- (1) Pengoperasian kapal
- (2) Biaya penggantian spare part
- (3) Komplain dari pengguna jasa

Walaupun waktu untuk menyelesaikan perawatan preventif sama dengan waktu untuk menyelesaikan kerusakan, perawatan preventif masih dapat dipertimbangkan untuk dilaksanakan.

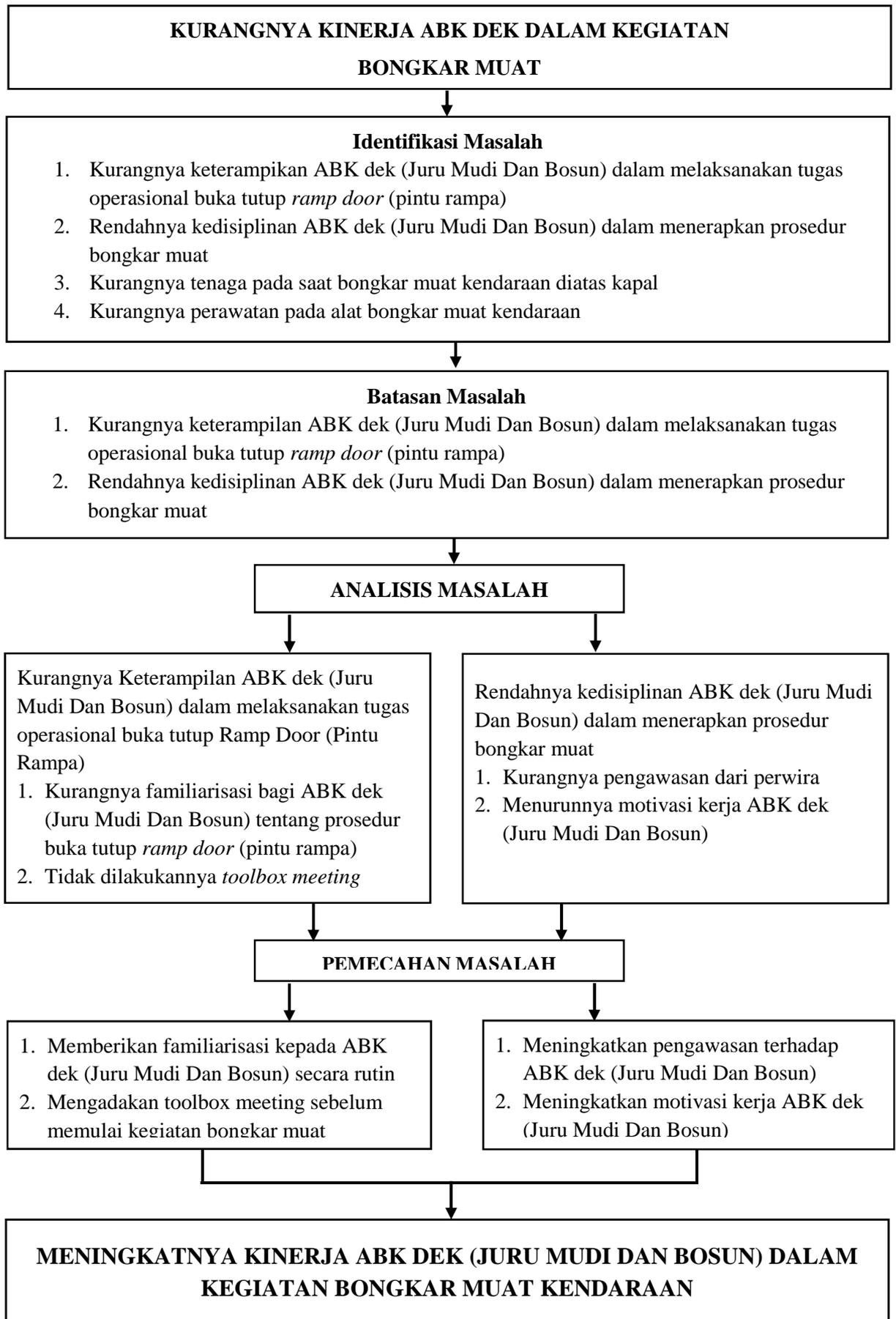
2) Perawatan yang Bersifat Korektif

Perawatan ini dimaksudkan untuk memperbaiki peralatan yang rusak. Pada dasarnya aktivitas yang dilakukan adalah pemeliharaan dan perawatan yang dilakukan setelah terjadinya suatu kerusakan atau kelainan

pada fasilitas atau peralatan. Kegiatan ini sering disebut sebagai kegiatan perbaikan atau reparasi.

Dapat juga didefinisikan sebagai perbaikan yang dilakukan karena adanya kerusakan yang dapat terjadi akibat tidak dilakukannya perawatan preventif maupun telah dilakukan perawatan preventif tapi sampai pada suatu waktu tertentu fasilitas dan peralatan tersebut tetap rusak, Jadi dalam hal ini, kegiatan perawatan sifatnya hanya menunggu sampai terjadi kerusakan, baru kemudian diperbaiki atau dibetulkan.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

MV. OCEAN TRANSPORTER adalah kapal Landing Craft merupakan kapal yang dirancang untuk membawa kendaraan yang berjalan masuk ke dalam kapal dengan penggeraknya sendiri dan bisa keluar dengan sendiri juga (Roll on-Roll off). Kapal Landing Craft memiliki built-in landai yang memungkinkan kargo untuk secara efisien berguling dari pelabuhan. Oleh karena itu, kapal ini dilengkapi dengan pintu rampa yang dihubungkan dengan movehle bridge atau dermaga apung ke dermaga.

Adapun fakta yang terjadi di atas kapal di atas MV. OCEAN TRANSPORTER selama penulis bekerja di atas kapal tersebut sebagai Nakhoda sejak 01 June 2022 sampai dengan 12 June 2023, diantaranya yaitu :

1. Pada tanggal 25 Juli 2022 pada jam: 08.35 WIB saat Olah gerak sandar di Maindland Port of Duba, kapal mengalami keterlambatan dalam kegiatan bongkar muat dikarenakan kurangnya keteampilan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup ramp door (pintu rampa), ditambah lagi pada saat itu arus kuat dan angin kencang. Waktu yang diberikan uantuk melaksanakan sandar beserta bongkar dan muat adalah 1 jam. Dengan kurangnya keteampilan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) sehingga tidak dapat melaksanakan tugas dengan cekatan. Dengan kondisi waktu yang terbatas pemuatan kendaraan tidak bisa maksimal sesuai dengan yang diinginkan. Karena pemuatan dalam keadaan waktu yang terbatas hams bergerak cepat agar bisa berangkat tepat waktu sesuai jadwal keberangkatan.
2. Pada tanggal 05 Agustus 2022 pada jam 16.00 WIB pada saat kapal selesai pemuatan di Sindala Island terjadi alat lashing kendaraan tidak berfungsi dengan baik. Dibutuhkan ABK yang jaga pada saat itu untuk memperbaiki alat lashing, sehingga pemuatan di kapal tidak bisa maksimal karena jumlah tenaga untuk

pemuatan berkurang. Kerusakan alat lashing yang karena kurang perawatan bisa menghambat proses bongkar muat.

Dalam melakukan perawatan kapal, termasuk alat-alat bongkar muat yang telah dibuat oleh perusahaan yaitu suatu sistem perawatan terencana (Planned Maintenance System) yang harus diikuti oleh ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) agar alat-alat bongkar muat dapat terawat dengan baik. Kenyataan yang terjadi di atas MV. OCEAN TRANSPORTER, kadangkala perawatan terhadap alat-alat bongkar muat ini masih terlewat dari waktu interval perawatan yang telah ditentukan oleh sistem perawatan terencana.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan 2 (dua) masalah utama sebagaimana telah dijelaskan pada batasan masalah di bab I, maka penulis dapat menganalisis penyebab masalah masalah yang terjadi sebagai berikut:

1. Kurangnya keterampilan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup ramp door (pintu rampa)

Penyebabnya adalah :

a. Kurangnya familiarisasi bagi ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) tentang prosedur buka tutup ramp door (pintu rampa)

Keberhasilan suatu pekerjaan di atas kapal khususnya dalam kegiatan bongkar muat kendaraan di atas MV. OCEAN TRANSPORTER sangat bergantung kemampuan dan keterampilan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dalam melaksanakan tugasnya.

Berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal MV. OCEAN TRANSPORTER, penulis memperhatikan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) yang kurang terampil pada saat melakukan kegiatan bongkar muat. Hal ini disebabkan karena ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) tersebut belum mendapat pengarahan tentang prosedur bongkar muat secara maksimal, tambah lagi sebelumnya ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) hanya berpengalaman di kapal tipe lain, karena kapal Landing Craft dengan kapal cargo memiliki sedikit perbedaan mengenai pengoperasiannya terutama pada saat melakukan kegiatan bongkar muat. Oleh karena itu diperlukan perhatian dari perwira terutama perwira senior pada saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan. Hal ini juga menjadi tanggung

jawab pihak perusahaan untuk melakukan pelatihan-pelatihan terhadap ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) baru yang akan naik.

Belum maksimalnya familiarisasi atau pengarahan tentang ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan didalam manajemen dan aturan-aturan yang mengatur tugas-tugas ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) yang tercantum dalam Safety Management System (SMS). Dengan demikian, ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) tidak dapat menjalankan tugas dengan benar dan baik sesuai prosedur yang ada. Akibatnya kegiatan bongkar muat tidak berjalan dengan lancar dan dengan hasil yang optimal.

Dewasa ini tenaga kerja ban yak tersedia, tapi terkadang pihak perusahaan kurang selektif dalam penerimaan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) baru. Terkadang untuk memenuhi kelengkapan crew kapal maka perusahaan menerima dan memutasikan tenaga kerja yang ada meskipun belum berpengalaman di kapal Landing Craft. Seharusnya calon ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) yang akan ditempatkan diatas kapal harus mempunyai keterampilan untuk bekerja, khususnya terampil bekerja di kapal Landing Craft, baik keterampilan profesional, keterampilan menggunakan peralatan kerja dan keterampilan menggunakan alat-alat keselamatan. Tetapi tidak sedikit ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) yang datang kurang terampil bahkan ada yang tidak punya pengalaman sama sekali, kondisi seperti ini disebabkan beberapa hal diantaranya adalah kurang selektifnya perusahaan dalam penerimaan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun), karena ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) diambil dari beberapa agen juga sehingga kualitas ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) baru diketahui setelah bekerja di atas kapal, kalau sudah terjadi kondisi seperti ini maka peran Nakhoda dan Perwira senior sangat dibutuhkan untuk membina mereka.

Tetapi tidak jarang Perwira senior kapal bersikap acuh tak acuh dan tidak memberi arahan, pelatihan dan motivasi kepada ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) baru yang kurang berpengalaman atau kurang terampil tersebut. ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) yang baru bekerja di kapal maupun yang sudah lama bekerja di atas kapal seharusnya tetap mendapatkan arahan dan pelatihan tentang keselamatan, sistem kerja dan prosedur kerja yang benar secara berkesinambungan. Kenyataannya hal ini jarang atau tidak dilakukan secara berkesinambungan, sehingga ikut mempengaruhi tingkat pengetahuan dan

kemampuan dari ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) untuk menerapkan prosedur kerja yang benar. Pada jenis kapal Landing Craft waktu berlabuh di pelabuhan tidak lama dan kapal melakukan bongkar-muat barang dalam waktu yang singkat di samping itu daerah operasional kapal sangat luas sehingga kondisi ini mengakibatkan pelatihan rutin dan keterampilan yang telah dijadwalkan sering kali dilakukan dalam waktu yang singkat.

b. Tidak dilakukannya toolbox meeting sebelum memulai pekerjaan

MV OCEAN TRANSPORTER merupakan kapal dengan rute pelayaran pendek yaitu alur pelayaran dengan waktu dari Mainland Port Of Duba ke Island Port Of Sindala Pelayaran hanya 30 jam. Sedangkan total waktu pelayaran dan sandar guna kegiatan bongkar muat yaitu 1 jam untuk sekali trip. Jadwal pelayaran ini sudah ditentukan oleh perusahaan, sehingga seringkali tidak diadakan Toolbox meeting sebelum memulai pekerjaan. Hal ini menyebabkan kinerja ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dalam melaksanakan tugas bongkar muat kurang maksimal.

2. Rendahnya kedisiplinan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dalam menerapkan prosedur bongkar muat

Penyebabnya adalah :

a. Kurangnya pengawasan dari perwira

Kedisiplinan adalah kesadaran dan kesediaan seseorang mentaati semua peraturan perusahaan dan norma-norma sosial yang berlaku. Berdasarkan definisi tersebut dapat diketahui faktor penyebab ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) sering tidak tepat waktu dalam menyelesaikan tugasnya dan tidak mentaati peraturan yang berlaku. Sebagaimana yang telah dijelaskan pada deskripsi data di atas, bahwa ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) tidak maksimal dalam melaksanakan tugas bongkar muat.

Berkaitan dengan hal tersebut di atas, tidak disiplinnya ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dalam menjalankan prosedur bongkar muat menjadi faktor utama yang menyebabkan target waktu yang ditentukan dalam waktu pemuatan tidak tercapai. Pada saat pelaksanaan pekerjaan di atas kapal seperti kegiatan bongkar muat kendaraan, kadang kala ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) yang bertugas dalam kegiatan tersebut tidak melaksanakan tugasnya dengan baik. Pengawasan yang lemah menyebabkan prosedur kerja tidak dilaksanakan dengan baik.

Tanggung jawab adalah kewajiban yang harus dilaksanakan atas tugas pada jabatannya. Sehingga apabila kru tidak melaksanakan tugas dan tanggung jawab dapat dikatakan kurang disiplin. Tanggung jawab merupakan kewajiban yang mana harus dipenuhi dan dilakukan oleh ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) yang memikul tanggung jawab tersebut. Tanggung jawab menjadi bagian yang sangat penting di dalam organisasi di atas kapal. Tanpa adanya rasa tanggung jawab dari ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun), maka target pekerjaan yang diharapkan tidak akan tercapai.

ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dalam menjalankan pekerjaan di atas kapal tidak semata-mata hanya menyelesaikan yang diberikan oleh atasan (perwira atau Muallim I). Namun juga ada kerjasama yang harus dijalin dengan tim kerja. ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dapat dikatakan tidak bertanggung jawab dalam pekerjaan jika :

- 1) Tidak menyelesaikan pekerjaan sesuai waktu yang ditetapkan
- 2) Cenderung menyepelkan pekerjaan
- 3) Meleparkan tanggung jawab ke ABK lainnya
- 4) Tidak mau dilibatkan ketika ABK lainnya membutuhkan bantuan
- 5) Cenderung menyalahkan orang lain jika pekerjaannya tidak beres
- 6) Menyelesaikan pekerjaan tanpa memperhatikan kualitas hasil akhirnya.

b. Menurunnya motivasi kerja ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun)

Semangat kerja atau motivasi untuk melakukan suatu pekerjaan sangat penting bagi semua ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) termasuk ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun), baik itu pekerjaan yang ringan atau berat. Bila sudah ada motivasi dalam diri ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) tersebut suatu pekerjaan yang berat pun menjadi ringan dan pekerjaan yang dilakukan itu akan mempunyai hasil yang baik, karena dikerjakan dengan senang hati. Menurut teori-teori motivasi yang ada, motivasi untuk melakukan suatu pekerjaan itu adalah motivasi yang timbul dari dalam diri seseorang, tanpa paksaan dan tekanan dari siapa pun. Bila hal ini sudah dipahami oleh seluruh ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun), maka pekerjaan dapat berjalan dengan baik sesuai dengan apa yang diinginkan oleh perusahaan.

Bila hal ini sudah terbentuk dalam diri para ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun), maka dalam melakukan suatu pekerjaan yang diberikan oleh Perwira atau Nakhoda dilakukan dengan senang hati dan tanpa suatu beban. Kalau

seseorang melakukan suatu pekerjaan dengan tidak ada paksaan atau beban, maka hasil yang didapatpun pasti baik. Dari kejadian-kejadian yang terjadi di atas kapal dan teori-teori motivasi yang ada, maka dapat disimpulkan bahwa motivasi di atas kapal sangat diperlukan baik oleh ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dan Nakhoda untuk kelancaran suatu operasional kapal, khususnya dalam menunjang kelancaran bongkar muat.

Kegiatan operasi kapal yang padat sehingga sehingga membuat ABK didera perasaan bosan, rasa monoton dan pada akhirnya timbul rasa acuh, kurang perhatian terhadap hal-hal yang seharusnya dilakukan aturan-aturan yang harus diikuti. Kondisi padatnya jam operasional kapal tidak hanya menurunkan kinerja ABK, namun juga mendorong atau menyebabkan kegiatan operasional kapal terganggu

Adapun jadwal reguler MV. OCEAN TRANSPORTER dapat dilihat pada tabel 3.1 di bawah ini:

Tabel 3.1 Jadwal reguler MV. OCEAN TRANSPORTER

SANDAR	PELAYANAN		TUTUP RAMP	BRGKT	DMG
	MULAI	SELESAI	DOOR		
06.00	06.02	06.25	06.28	06.30	07:00

C. PEMECAHAN MASALAH

Dalam analisis pemecahan masalah yang dipecahkan adalah penyebab dari masalah yang timbul, sehingga dengan dipecahkannya penyebab maka permasalahan akan dapat di atasi.

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya keterampilan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup ramp door (pintu rampa)

Alternatif pemecahannya adalah :

1) Memberikan familiarisasi kepada ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) secara rutin

Familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan

familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan.

Pengarahan dan pengenalan dalam sebuah familiarisasi bertujuan agar tugas-tugas dapat terselesaikan dengan baik. Para ahli banyak berpendapat kalau suatu pengarahan merupakan fungsi terpenting dalam manajemen. Karena merupakan fungsi terpenting maka hendaknya pengarahan ini benar-benar dilakukan dengan baik oleh seorang pemimpin atau atasan di atas kapal. Konsep dasar dari familiarisasi adalah suatu proses pengenalan, pembimbingan, pemberian petunjuk, dan instruksi kepada bawahan agar mereka bekerja sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan.

Familiarisasi bagi ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) yang baru naik kapal yakni:

- a) Pengenalan alat-alat bongkar muat terutama yang disiapkan pada saat bongkar muat serta bagaimana menggunakan alat tersebut.
- b) Pengenalan sistem kran-kran pada tangki-tangki muatan, sehingga pada saat bongkar muat sudah mengenal kran-kran mana yang akan dibuka dan ditutup.
- c) Pengenalan sistem kontrol pompa muatan, selang muatan dan tali-tali kapal yang terikat kedarat jangan sampai terlalu kencang atau kendur.

Pembiasaan yang dilaksanakan oleh Perwira Senior bagi ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) baru, dilakukan pada saat pertama kali di atas kapal dan dilanjutkan pada saat setiap akan melakukan kegiatan bongkar muat sampai mengerti betul akan tugas dan tanggung jawabnya pada saat kegiatan bongkar muat

2) Mengadakan toolbox meeting sebelum memulai kegiatan bongkar muat

Kurangnya keterampilan membuat ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) akan menjadi pekerja yang apatis, dimana ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) hanya menunggu perintah tugas yang diberikan kepadanya serta selalu menjadi pengikut dari rekan kerja yang lain dan tidak mempunyai inisiatif sendiri. Tidak dilaksanakannya toolbox meeting menjadi persoalan tersendiri, kapal yang mempunyai jadwal operasional yang padat.

Menyiapkan dan meningkatkan pengetahuan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dengan melaksanakan toolbox meeting sebelum memulai pekerjaan di atas kapal akan menunjang peningkatan kemampuan dan pengetahuan

ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dalam menjalankan tugas / pekerjaan di atas kapal Oleh karena itu ada beberapa hal yang perlu dilakukan dalam menyiapkan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) seperti tercantum dibawah yaitu :

- a) Mempersiapkan pengetahuan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) tentang kapal yang akan dia tempati bagaimana kondisi dan operasinya sebelum ditugaskan ke kapak
- b) Menciptakan suasana kebersamaan yang baik di atas kapal sebagai contoh melaksanakan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) bersama.
- c) Mengevaluasi dan mempersiapkan external training dan internal training yang dibutuhkan bagi ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) yang telah bekerja di atas kapal guna peningkatan pengetahuan dan kemampuan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun).
- d) Melaksanakan toolbox meeting dan membahas berbagai persoalan yang terjadi di atas kapal untuk menumbuhkan rasa saling membutuhkan satu dengan yang lain dan kepedulian antar personal.
- e) Mempersiapkan pengetahuan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) tentang kapal yang akan dia tempati bagaimana kondisi dan operasinya sebelum ditugaskan ke kapak
- f) Memberikan pelatihan tambahan khususnya bagi ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) di atas kapal secara berkala agar memahami karakteristik perlengkapan yang ada di atas kapal,

b. Kurangnya Perawatan Fada Alat Bongkar Muat Kendaraan

Alternatif pemecahannya adalah :

1) Meningkatkan pengawasan terhadap ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun)

Pengawasan secara berkala dan berkesinambungan dilakukan oleh Perwira Jaga yaitu Mualim II. Pengawasan dilakukan untuk menjamin prosedur kerja yang telah dibuat berjalan dengan baik serta sesuai dengan buku operation manual. Prosedur kerja merupakan sebuah sistem dinamis yang harus selalu disesuaikan dengan perkembangan zaman. Pelaksanaan penerapan prosedur kerja harus secara terus-menerus dipantau sehingga proses penerapannya dapat berjalan dengan baik. Salah satu cara monitoring prosedur kerja adalah dengan melakukan audit, baik dilakukan oleh internal

perusahaan ataupun eksternal. Hal ini bertujuan untuk memastikan prosedur kerja yang telah dibuat sudah dilaksanakan dan apabila ada kesalahan serta kekurangan dari prosedur kerja tersebut segera dilaporkan ke pihak tertentu untuk ditindak lanjuti.

Pengawasan Mualim II terhadap ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dalam melaksanakan pekerjaan sesuai dengan prosedur yang benar penting untuk dilakukan setiap saat dan bekesinambungan, Dengan pengawasan yang baik diharapkan membawa perubahan yang signifikan terhadap perkembangan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dalam pemahamannya terhadap prosedur yang benar. Disamping adanya penghargaan dan sanksi kepada ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) fungsi pengawasan kepada ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya harus dilakukan secara terus menerus oleh Mualim II yang membawahi departemennya masing-masing untuk menjamin tugas itu dilaksanakan dengan baik.

Mualim I sebagai pimpinan kerja atau penanggung jawab di departement deck yang berorientasi pada pekerjaan, dimana tindakan Mualim I ini dalam menyelesaikan tugasnya memberikan tugas kepada ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun), mengatur pelaksanaan kerja, mengawasi dan mengevaluasi kinerja ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) sebagai hasil pelaksanaan tugas. Hal ini baik untuk Mualim I agar lebih mudah mengontrol sampai sejauh mana perkembangan pengajaran dan pelatihan maupun motivasi-motivasi yang diberikan selama ini memberikan efek positif kepada perkembangan pemahaman rating tentang prosedur pemuatan yang benar maupun kepribadian rating yang semakin baik dan kompak dalam bekerja.

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

- a) Mualim I membuat checklist pengoperasian peralatan sebelum loading ini berasal dari prosedur kerja yang telah dibuat. Checklist merupakan satu kesatuan dengan prosedur kerja yang bertujuan untuk memudahkan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dalam penanganan muatan. Checklist

harus berisikan langkah-langkah pengoperasian peralatan khusus mopping mulai dari start sampai stop. Checklist pengoperasian harus selalu dilaksanakan setiap melakukan pengoperasian peralatan bongkar muat dengan cara mengisi kolom tanda yang telah disediakan. Hal ini bertujuan untuk memudahkan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dalam mengidentifikasi apakah pengoperasian peralatan tersebut telah sesuai dengan langkah-langkah pengoperasian peralatan yang bersumber dari buku operation manual.

- b) Pengawasan secara berkala dan berkesinambungan dilakukan oleh kedua belah pihak, baik pihak kapal yaitu Mualim IL Pengawasan dilakukan untuk menjamin prosedur kerja yang telah dibuat berjalan dengan baik serta sesuai dengan buku operation manual peralatan tersebut. Prosedur kerja merupakan sebuah sistem dinamis yang harus selalu disesuaikan dengan perkembangan zaman. Pelaksanaan penerapan prosedur kerja harus secara terus-menerus dipantau sehingga proses penerapannya dapat berjalan dengan baik. Salah satu cara monitoring prosedur kerja adalah dengan melakukan audit, baik dilakukan oleh internal perusahaan ataupun eksternal. Hal ini bertujuan untuk memastikan prosedur kerja yang telah di buat oleh kantor di laksanakan oleh pihak kapal dan apabila ada kesalahan serta kekurangan dari prosedur kerja tersebut segera dilaporkan ke pihak kantor untuk ditindak lanjuti.

Pengawasan secara berkala dan berkesinambungan dapat harus berjalan efektif, untuk itu Perwira senior perlu memahami ciri-ciri dan tahap-tahap dalam melakukan pengawasan secara efektif, seba[^]ai berikut:

- (1) Pelaksanaan pengawasan dapat dilakukan dengan jelas mengenai hal yang akan diawasi dan pihak yang harus diawasi. Hal tersebut untuk memperoleh informasi yang lebih spesifik.
- (2) Pengawasan harus dapat menggambarkan penyimpangan yang mungkin terjadi. Sebelum penyimpangan terjadi, maka harus dipersiapkan cara mengatasi penyimpangan tersebut atau bersifat pencegahan masalah, baik masalah kecil atau besar.
- (3) Objektivitas dalam melakukan pengawasan, dimana ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) harus jelas dilihat dari kesesuaian kerja dengan prosedur dan mekanisme kerja pelaksanaan.

- (4) Memiliki keluwesan pengawasan, mempersiapkan rencana kedua dari rencana utama. Hal ini dilakukan agar pada saat terjadi desakan untuk melakukan perubahan pelaksanaan kerja maka perubahan tersebut dapat dilakukan tanpa mengganti pola dasar kebijaksanaan.

2) Meningkatkan motivasi kerja ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun)

Dalam melaksanakan tugas kerja, seorang Mualim I tidak boleh egois dan jika ada sesuatu masalah dalam pekerjaan yang sifatnya perlu pemecahan lewat diskusi hams mau menerima saran atau masukan dari bawahannya. Disamping itu, Mualim I berperan sebagai seorang motivator yaitu harus dapat memberikan motivasi atau dorongan atau semangat kerja terhadap ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dalam rangka pencapaian kinerja yang diharapkan.

Seorang perwira harus berusaha untuk menciptakan iklim yang kondusif di atas kapal dengan keputusan-keputusannya dan diperlukan antara lain :

- a) Membangkitkan motivasi ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) untuk bekerja dan berprestasi yang lebih baik.
- b) Memperhatikan keluhan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dan membantu mengatasi kesulitan yang dihadapi.
- c) Memberikan pengarahan kepada Mualim II agar dapat memberikan suasana kerja yang kondusif.
- d) Berlaku adil dan bersikap bijaksana dalam memberikan keputusan.
- e) Memuji anak buah yang berprestasi.
- f) Menerapkan prinsip demokrasi dengan memberikan kesempatan kepada anak buah ikut berprestasi dengan cara memberi masukan-masukan sebagai pertimbangan dalam mengambil keputusan.

Mualim I berkoordinasi dengan Nakhoda melakukan perbaikan manajemen kerja, seperti mengatur jadwal tugas masing-masing ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) secara merata, dan memberikan tugas kepada ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) sesuai dengan jabatan serta kemampuannya. Perbaikan manajemen kerja oleh Mualim I dilakukan setiap selesai melakukan pekerjaan atau setelah dilakukan evaluasi terhadap pekerjaan yang telah dilakukan. Dari hasil evaluasi tersebut, dapat diketahui faktor apa saja yang perlu diperbaiki sehingga pekerjaan dapat dilaksanakan sesuai dengan rencana.

Mualim I sebagai pelaksana penanggung jawab penuh terhadap pelaksanaan persiapan ruang muat, melakukan kontrol langsung terhadap pelaksanaan tool box meeting setelah ada laporan dari bosun ada pelaksanaan pekerjaan yang tidak sesuai dan Mualim I (satu) berkoordinasi dengan Nakhoda sebagai penanggung jawab mengatur jadwal jaga pada saat ditengah laut yaitu sistim jaga 6 jam bagi Perwira 2 (dua) dan mualim 3 (tiga) sehingga Mualim I (satu) tidak jaga dan hanya fokus pada pekerjaan tertentu saja.

ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) 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 Dek (Juru Mudi dan Bosun). Kebutuhan manusia tersusun dalam suatu hirarki. Tingkat kebutuhan yang paling rendah adalah kebutuhan fisiologis dan tingkat yang tertinggi adalah kebutuhan akan perwujudan diri. Jadi pada dasarnya, Mualim I harus memberikan motivasi kepada anak buahnya untuk menciptakan semangat kerja sehingga dorongan atau motivasi kerja meningkat

Perusahaan mengontrol kegiatan bongkar muat di kapal, sebelum melakukan kegiatan bongkar muat pihak perusahaan mengeluarkan jadwal kegiatan bongkar muat, informasi jadwal kegiatan bongkar muat diberikan sesuai dengan keputusan hasil rapat antara pihak pelayaran dengan pelabuhan.

Untuk meningkatkan kelancaran arus barang dan kapal di pelabuhan dengan meningkatkan jam kerja satu hari dari 8 Jam menjadi 20 jam efektif, melakukan sistem kerja pelabuhan 24 jam per hari, dan menambah peralatan bongkar muat, serta menempatkan tenaga SDM bongkar muat yang sesuai dengan kompensinya masing-masing.

Terkait dengan tenaga bongkar muat dalam keadaan muatan sepi dibutuhkan 3 (tiga) orang yang terdiri dari 1 AB, 1 Bosun, dan 1 perwira. Sedangkan dalam keadaan muatan ramai atau waktu mepet butuh tambahan tenaga bongkar muat minimal 2 orang lagi yang diambilkan dari bantuan Oiler dan Perwira Deck jadi total 5 (lima) orang.

Ada berbagai cara untuk mengoptimalkan tenaga kerja bongkar muat (TKBM) adalah mencari jumlah ideal tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan.

- a) Menetapkan jumlah ideal tenaga kerja bongkar muat di atas kapal dan tenaga kerja bongkar muat di dermaga dengan 1 kapala regu kerja (KRK).
- b) Merubah sistem aturan koperasi tenaga kerja bongkar muat tentang proses seleksi penerimaan tenaga kerja bongkar muat yang baru dan menentukan aturan bat as usia tenaga kerja bongkar muat.
- c) Memberlakukan pengelompokan 1 regu GANG kerja.

Untuk menekan lama kapal di pelabuhan Penulis membuat beberapa altematif sebagai berikut:

- (1) Meningkatkan shift kerja dari 2 shift menjadi 3 shift jika jam kerja efektif bongkar muat ditingkatkan dari 2 shift menjadi 3 shift dan memperkecil not operation time, ditambah dengan waktu persiapan rongkar muat.
- (2) Simulasi menambah jam efektif
 - (a) Jam kerja efektif ditingkatkan lagi.
 - (b) Jam efektif ditingkatkan lagi
 - (c) Jika jam efektif dapat dilakukan sesuai dengan data terbaru

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya keterampilan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup ramp door (pintu rampa)

1) Memberikan familiarisasi kepada ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) secara rutin

Keuntungannya :

Dengan familiarisasi secara rutin maka dapat meningkatkan keterampilan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) sehingga kegiatan bongkar muat dapat terlaksana teapt waktu.

Kerugiannya:

Mebutuhkan peran perwira untuk memberikan familiarisasi kepada ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) secara rutin.

2) Tidak dilakukannya toolbox meeting sebelum memulai pekerjaan

Keuntungannya :

Dengan adanya toolbox meeting maka semua ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) yang terlibat dalam kegiatan bongkar muat memahami pekerjaan yang menjadi tanggungjawabnya dan mampu melaksanakannya dengan baik.

Kerugiannya :

Terkendala dengan terbatasnya waktu sandar di pelabuhan sehingga toolbox tidak dilaksanakan secara maksimal.

b. Rendahnya kedisiplinan ABK dek dalam menerapkan prosedur bongkar muat

1) Meningkatkan pengawasan terhadap ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun)

Keuntungannya :

Dengan adanya pengawasan maka jika ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) melakukan kesalahan segera diketahui sehingga oleh perwira sehingga tidak menyebabkan kesalahan yang fatal.

Kerugiannya :

Memerlukan peran perwira untuk konsisten dalam melaksanakan tugas pengawasan.

2) Meningkatkan motivasi kerja ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun)

Keuntungannya :

ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) lebih semaneat dalam melaksanakan tugasnya sehingga dapat diselesaikan dengan baik meskipun dengan keterbatasan waktu yang tersedia.

Kerugiannya :

Diperlukan sarana untuk meningkatkan motivasi kerja ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun).

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

a. Kurangnya keterampilan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup ramp door (pintu rampa)

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk meningkatkan keterampilan ABK Dek (Juru Mudi

dan Bosun) dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup pintu rampa yaitu memberikan familiarisasi kepada ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) secara rutin.

b. Rendahnya kedisiplinan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dalam menerapkan prosedur bongkar muat

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk meningkatkan kedisiplinan ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) dalam menerapkan prosedur bongkar muat yaitu meningkatkan pengawasan terhadap ABK Dek (Juru Mudi dan Bosun) pada saat kegiatan bongkar muat.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari uraian pada bab-bab di depan mengenai kurang maksimalnya kinerja abk dek (juru mudi dan bosun) dalam kegiatan bongkar muat di MV. OCEAN TRANSPORTER, maka penulis penulis dapat menyimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Kurangnya keterampilan Abk dek (juru mudi dan bosun) dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup ramp door (pintu rampa), Hal tersebut menjadi penyebab besar terjadinya keterlambatan dan kecelakaan dalam proses bongkar muat diatas kapal, dimana hal ini adalah masalah Mayor yang dihindari oleh perusahaan karena bisa mengakibatkan Off Charter dari Third Party / Pencarter yang akan menimbulkan banyak masalah yang baru. Itu semua dikarenakan :
 - a. kurangnya familiarisasi bagi Abk dek (juru mudi dan bosun) tentang prosedur buka tutup ramp door (pintu rampa) dan Familiarisasi buka tutup rampdoor harus diterapkan secara menyeluruh kepada semua crew kapal termasuk kru kapal yang baru bergabung diatas kapal hal ini dilakukan untuk memberi informasi dan pengetahuan yang detail tentang Rampdoor sehingga semua kru kapal siap mengoperasikan Rampdoor secara baik dank tereatur.
 - b. tidak dilakukannya toolbox meeting sebelum memulai pekerjaan, dimana Toolbox meeting dilakukan untuk mempersiapkan kru kapal baik dalam detail pekerjaan, peralatan yang diperlukan, dan informasi informasi yang diperlukan sebelum dan sampai sesudah melakukan suatu pekerjaan tertentu itu semua untuk memastikan keselamatan kru kapal.
2. Rendahnya kedisiplinan Abk dek (juru mudi dan bosun) dalam menerapkan prosedur bongkar muat yang juga selalu menjadi penghambat akan berjalannya kegiatan bongkar muat diatas kapal, kedisiplinan sangat diperlukan dalam bekerja diatas kapal karena sedikit saja kelalaian yang dilakukan oleh kru kapal akan

berakibat fatal bagi semua kru, kapal, dan muatannya, Adapun hal-hal yang menjadi pemicu terjadi kurangnya kedisiplinan kru di atas kapal;

- a. Kurangnya pengawasan dari perwira dalam memberikan pengawasan secara terpadu dan teratur kepada kru kapal adalah hal yang harus menjadi perhatian penting bagi Captain dan Perwira di atas kapal dalam mengawasi kegiatan atau kerja kru kapal sehingga system kerja di atas kapal bisa berjalan dengan baik dan teratur dan mencapai tujuan dan target dari Perusahaan.
- b. Menurunnya motivasi kerja Abk dek (juru mudi dan bosun), Hal ini selalu jarang diperhatikan dan bahkan pada beberapa Perusahaan bisa dibilang tidak diperhatikan lagi, Padahal memberi motivasi pada kru kapal secara personal atau menyeluruh adalah hal yang sangat penting untuk meningkatkan kinerja kru di atas kapal.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka untuk memaksimalkan kinerja Abk dek (juru mudi dan bosun) dalam kegiatan bongkar/muat kendaraan di atas kapal Landing Craft maka penulis memberikan beberapa saran yang dapat digunakan untuk mengatasi permasalahan yang ada sebagai berikut:

1. Untuk meningkatkan keterampilan Abk dek (juru mudi dan bosun) dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup ramp door (pintu rampa) disarankan
 - a. Perwira memberikan familiarisasi kepada Abk dek (juru mudi dan bosun) secara rutin tentang prosedur buka tutup ramp door (pintu rampa) baik dalam peralatan, perawatan, dan penggunaannya semuanya harus secara baik dan benar diketahui secara seksama dan ditandatangani oleh Abk dek (juru mudi dan bosun).
 - b. Mualim I mengadakan toolbox meeting sebelum memulai kegiatan bongkar muat diikuti semua Abk dek (juru mudi dan bosun) yang turut serta dalam kegiatan bongkar muat, serta secara langsung mengecek peralatan dan PPE Abk dek (juru mudi dan bosun) masih dalam keadaan baik dan terawat.
2. Untuk meningkatkan kedisiplinan Abk dek (juru mudi dan bosun) dalam menerapkan prosedur bongkar muat disarankan
 - a. Captain secara langsung menginstruksikan kepada Perwira jaga meningkatkan pengawasan terhadap Abk dek (juru mudi dan bosun) pada saat kegiatan bongkar muat.

- b. Captain dan bahkan menjadi tanggung jawab semua perwira untuk memberikan wejangan atau motivasi (carryng and sharyng) kepada semua kru kapal, hal ini bisa efektif untuk meningkatkan motivasi kerja Abk dek (juru mudi dan bosun) dalam melaksanakan tugasnya masing-masing.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Iskandar. (2010). *Suatu Pengantar Transporiasi Penyeherangan Tahun 2010*. Jakarta : Erlangga,
- Badudu. (2011). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka
- Istopo, (2015). *Kapal dan Muatannya*, Jakarta : Nautech
- International Safety Management Code (ISM Code)*, Edisi 2014
- Prabu Mangkunegara, Anwar. (2007). *Manajemen SumberDaya Manusia*. Jakarta Raja Grafmndo Persada
- Peraturan Pemerintah No.20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 70 tahun 2013 tentang *Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut*
- Poerwadarminta. (2013). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka
- Suparno Eko Widodo. (2015). *Manajemen Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Prawairosentono. (2013). *Manajemen Sumher Daya Manusia : Kehijakan Kinerja Karyawan : Kiat Membangun Organisasi Kompetitif Era Perdagangan Bebas Dunia*. Jakarta : Rajawali Press.
- Soemarjadi, Muzni Raman to, Wikdati Zahri. (2010). *Pendidikan Keterampilan*. Bandung : Rineka Cipta
- STCW 1978 Amandemen 2010, Edisi 2011. London : MO Publications
- Undang Undang Pelayaran No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran



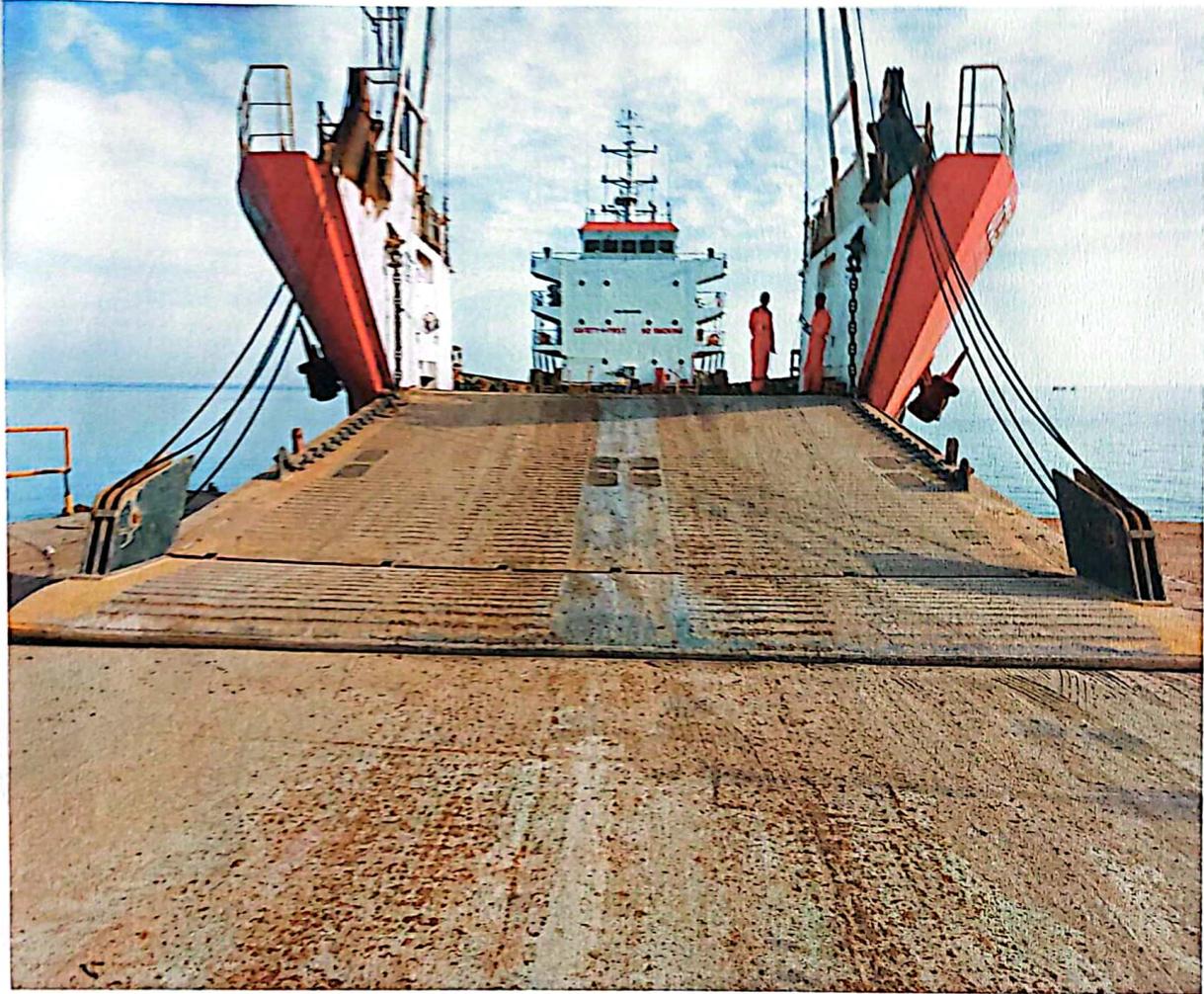


Vessel Name	Ocean Transporter	Flag	Kingston	IMO No	9649380
Port of Arrival / Departure	Bintulu Island / KBA	Date of Arrival / Departure	01-Aug-23		

S/N	Employee ID	Name	Rank	Nationality	Date of Birth (DD/MM/YYYY)	CDC Number	Expiry Date (DD/MM/YYYY)	Passport No	Expiry Date (DD/MM/YYYY)	Joining Date (DD/MM/YYYY)	Handover Date (Officers) (DD/MM/YYYY)	CICPA Expiry Date (DD/MM/YYYY)
1	A-2224	Eko Prasitko Kallase	Master	Indonesia	04/02/1977	P239357	20/05/2024	C8677573	12/04/2027	03/04/2023	04/04/2023	N/A
2	CA-4028	Prima Nur	Chief Officer	Indonesia	12/02/1993	P267930	11/07/2023	C4449507	07/24/2024	30/05/2022	30/05/2022	N/A
3	CA-1120	Mohamed Ibrahim Elshahid	Second Officer	Egypt	22/09/1990	S00014779	04/04/2026	A18616501	24/07/2023	11/12/2022	14/12/2022	N/A
4	A-0754	Haso Makkumillah	Chief Engineer	Indonesia	05/01/1988	P030856	14/06/2024	C3092514	12/02/2027	11/12/2022	14/12/2022	N/A
5	A-2688	Syaiful Alam	Second Engineer	Indonesia	11/12/1984	P232808	08/08/2024	C4678729	22/08/2024	11/12/2022	14/12/2022	N/A
6	A-2404	Sahrudin	Third Engineer	Indonesia	12/05/1982	P201301	22/04/2024	C7188175	11/02/2026	11/12/2022	14/12/2022	N/A
7	A-2453	Akar Amin	Hostess	Indonesia	17/12/1987	P300092	26/11/2024	C0807139	27/07/2023	11/12/2022	14/12/2022	N/A
8	AR-3238	Shahrul Khan	Rating Deck	India	15/06/1999	K01112119	02/01/2029	R6721307	17/12/2027	03/04/2023	04/04/2023	N/A
9	A-2100	Andy	Rating Deck	Indonesia	20/06/1983	P244656	02/07/2024	C6854221	17/06/2025	11/12/2022	14/12/2022	N/A
10	CA-2098	Hendrikus Prasanto	Rating Engine Room	Indonesia	26/06/1997	H095489	04/01/2026	C6582952	03/02/2026	03/04/2023	04/04/2023	N/A
11	A-2687	Rendi Induman	Rating Engine Room	Indonesia	03/02/1992	P092604	26/03/2025	C9665317	25/08/2027	03/04/2023	04/04/2023	N/A
12	CA-1086	Heri Kuswoyo	Chief Cook	Indonesia	26/07/1990	P341616	12/03/2023	C9665422	26/08/2027	11/12/2022	14/12/2022	N/A

Insert more rows if required

Master Name	Eko Prasitko Kallase	Master Signature		Vessel Stamp	
-------------	----------------------	------------------	--	--------------	--





PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : EKO PRASTIKO KALUASE
NIS : 02969/N-1
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT-I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

PENINGKATAN KINERJA ABK DEK DALAM KEGIATAN BONGKAR
MUAT DI MV OCEAN TRANSPORTER

B. Masalah Pokok

1. Kurangnya keterampilan ABK dek dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup ramp door (pintu rampa)
2. Rendahnya kedisiplinan ABK dek dalam menerapkan prosedur bongkar muat

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Memberikan familiarisasi kepada ABK dek secara rutin
2. Mengadakan toolbox meeting sebelum memulai kegiatan bongkar muat

Menyetujui :

Jakarta, 25 Oktober 2023

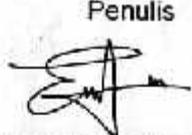
Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Penulis


Capt. Pujningsih, M.M.TR.
Pembina (IV/a)
NIP. 19730810 200212 2 002


Yudhiyono, S.Si., M.T.
Penata Tk. 1 (III/c)
NIP. 19820130 200912 1 004


Eko Prastiko Kaluase
NIS. 02969/N1

Kepala Divisi Pengembangan Usaha


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

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

Judul Makalah: **PENINGKATAN KINERJA DAN KESELAMATAN ABK
DEK DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT DI MV OCEAN
TRANSPORTER**

Dosen Pembimbing I : Capt. Pujiningsih, M.M.TR.

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
	1/11-23	Pengantar Sinopsis, Lanjut Bab I	
		Periti Bab I Lanjut Bab II	
		Periti Bab II Lanjut Bab III	
		Periti Bab III Lanjut Bab IV	
		Periti Bab IV, lengkapi lampiran 2	
		Daftar isi, Hal judul, buku pengantar	
		Selesai bimbingan & siap diujikan	

Catatan : Laporan ke pembimbing untuk jadwal ujian

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

Judul Makalah : PENINGKATAN KINERJA DAN KESELAMATAN ABK DEK
DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT DI MV OCEAN TRANSPORTER

Dosen Pembimbing II : Yudhiyono, S.Si., M.T

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
		Pengantar Sinopsis	
		Pengantar Bab I	
		Pengantar Bab II	
		Pengantar Bab III	
		Pengantar Bab IV	
		Step akhir	

Catatan : Step akhir
.....
.....