

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



SKRIPSI
PENGARUH KINERJA AWAK KAPAL TERHADAP
PERAWATAN SEKOCI DI ATAS KAPAL PT
INDOBARUNA BULK TRANSPORT GROUP JAKARTA

Oleh:

SYIFA RAMADHANI
NRP. 802200016

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2022

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



SKRIPSI
PENGARUH KINERJA AWAK KAPAL TERHADAP
PERAWATAN SEKOCI DI ATAS KAPAL PT
INDOBARUNA BULK TRANSPORT GROUP JAKARTA

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV

Oleh:
SYIFA RAMADHANI
NRP. 802200016

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2022

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : SYIFA RAMADHANI
NRP : 802200016
Program Pendidikan : KALK
Judul : PENGARUH KINERJA AWAK KAPAL TERHADAP
PERAWATAN SEKOCI DI ATAS KAPAL PT
INDOBARUNA BULK TRANSPORT GROUP
JAKARTA

Jakarta, Januari 2022

Pembimbing I

Pembimbing II

ARIF HIDAYAT, S. Pel., MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP: 19740717 199803 1 001

R. R. RETNO SAWITRI W, S.Si.T.,M.M.Tr
Penata Tk. I (III/c)
NIP: 19820306 200502 2 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi KALK

VIDYA SELASDINI, M.M.Tr
Penata (III/d)
NIP: 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas karunia, rahmat dan hidayah-Nya yang tidak terkira sehingga dengan izin-Nya Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dimana merupakan suatu kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta untuk menyusun skripsi yang telah ditentukan oleh pendidikan, sebagai salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2022.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang Penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di perusahaan pelayaran. Serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan dengan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang Penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang Penulis pilih adalah:

“PENGARUH KINERJA AWAK KAPAL TERHADAP PERAWATAN SEKOCI DI ATAS KAPAL PT INDOBARUNA BULK TRANSPORT GROUP JAKARTA”

Dalam menyelesaikan skripsi ini, Penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada yang terhormat:

1. Bapak Capt. Sudiono, M. Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Vidya Selasdini, M.M.Tr selaku Ketua Jurusan KALK
3. Bapak Arif Hidayat, S. Pel., MM. selaku Dosen Pembimbing I yang telah bersedia memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
4. Ibu R. R. Retno Sawitri Wulandari, S.Si.T.,M.M.Tr. selaku Dosen Pembimbing II yang telah bersedia memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
5. Seluruh civitas akademik, staff dan dosen pengajar jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran
6. Seluruh Direksi dan karyawan PT. Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta, terimakasih atas semua bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis ketika PRADA, khususnya Capt Yudo Wiropati, Capt Agus, Pak Aras, Bu Winny, Pak Muhidin, Bu Murni, Bu Sesilia, Bu Merry, Mbak Siska, Pak Iskandar, yang telah banyak membantu dan memberikan masukan, arahan serta bimbingan untuk penulisan skripsi ini.

7. Untuk orang tua tercinta saya, Lasdi dan Siti Harilah yang telah mendidik dan membesarkan penulis dengan seluruh cinta, kasih sayang, dan selalu menjadi penyemangat serta inspirasi penulis, terima kasih atas dukungan baik doa dorongan, materi dan motivasi dalam menjalankan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
8. Teman-teman RPL Angkatan 03 khususnya seluruh anggota kelas RPL KALK C, terimakasih atas kebersamaan seperjuangan selama berada dikelas.
9. Pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu-persatu terima kasih atas bantuan nya sehingga skripsi ini terselesaikan.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini, masih terdapat banyak kekurangan, baik dari susunan kalimat, serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi. Oleh karena itu dengan penuh kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritikan yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan skripsi ini.

Jakarta, Februari 2022

Penulis,

SYIFA RAMADHANI

NRP. 802200016

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM.....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR BAGAN.....	x
DAFTAR SINGKATAN	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	4
C. Batasan Masalah	4
D. Rumusan Masalah.....	4
E. Tujuan dan Manfaat Penyusunan Skripsi	4
F. Sistemarika Penulisan Skripsi	6
BAB II LANDASAN TEORI	8
A. Tinjauan Pustaka.....	8
B. Kerangka Pemikiran	16
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	17
A. Waktu Dan Tempat Penelitian.....	17
B. Metode Pendekatan	20
C. Sumber Data	21
D. Teknik Pengumpulan Data	21
E. Populasi, Sampel, dan Teknik Sampling	22
F. Teknik Analisa Data	23
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	24
A. Deskripsi Data	24
B. Analisa Data.....	30

C. Alternatif Pemecahan Masalah	33
D. Evaluasi Terhadap Pemecahan Masalah	34
E. Pemecahan Masalah	35
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	43
A. Kesimpulan	43
B. Saran.....	43
DAFTAR PUSTAKA	45
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Foto Kondisi Sekoci.....	33
Gambar 4.2 Evakuasi Sekoci	44
Gambar 4. 3 Pembuatan Pelat Baru	45
Gambar 4.4 <i>Fabrication</i> Pelat Keropos.....	45
Gambar 4.5 Proses <i>Replating</i> Besi Sekoci	46
Gambar 4.6 Pemasangan <i>Block Fall</i> Sekoci.....	46
Gambar 4.7 Proses Menaikan Sekoci	47

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 <i>Medical Treatment Report</i>	42
Tabel 4.2 <i>Evaluation Report</i>	43

DAFTAR BAGAN

Bagan 4.1 Struktur Organisasi Perusahaan	28
--	----

DAFTAR SINGKATAN

ABK	Anak Buah Kapal
AFF	<i>Advanced Fire Fighting</i>
BST	<i>Basic Safety Training</i>
DWT	<i>Deadweight Tonnage</i>
ECDIS	<i>Electronic Chart Display and Information System</i>
GMDSS	<i>Global Maritime Distress Safety System</i>
HRD	<i>Human Resource Development</i>
IBT	PT Indobaruna Bulk Transport
INSA	<i>Indonesian National Shipowners' Association</i>
ISL	PT Indonesia Shipping Lines
ISM	<i>International Safety Management</i>
IT	<i>Information Technology</i>
MFA	<i>Medical First Aid</i>
MV	<i>Motor Vessel</i>
NPWP	Nomor Pokok Wajib Pajak
PKL	Perjanjian Kerja Pelaut
PT	Perseroan Terbatas
SCRB	<i>Survival Craft Rescue Boats</i>
SIP	PT Sekawan Inti Perkasa
SSO	<i>Ship Security Officer</i>
USL	UBE Shipping & Logistics, Ltd.

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara Penelitian 1	48
Lampiran 2 Wawancara Penelitian 2	50
Lampiran 3 Berita Acara	51
Lampiran 4 <i>Medical Report</i>	52
Lampiran 5 <i>Monthly Medical Report</i>	53
Lampiran 6 Kondisi Sekoci.....	54
Lampiran 7 Replating Besi Sekoci.....	55
Lampiran 8 <i>Evaluation Report</i>	56
Lampiran 9 Laporan Bulanan	57
Lampiran 10 <i>Crew List</i>	58

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Menurut Setijadi dalam situsnya <https://supplychainindonesia.com/sangat-penting-pemberdayaan-pelaku-transportasi-laut-dalam-pengembangan-konektivitas/> “Indonesia menjadi negara terluas di kawasan Asia Tenggara. Negara Seribu Pulau ini juga menempati urutan ke-15 dalam daftar negara terbesar di dunia. Selain memiliki wilayah yang luas, Indonesia juga dijuluki sebagai negara maritim. Ini karena sebagian besar wilayah Indonesia terdiri dari perairan. Indonesia memiliki total luas sebesar 5.180.083 km² yang mencakup wilayah daratan dan lautan. Luas daratan Indonesia adalah 1.922.570 km² dengan bentang panjang wilayah sebesar 3.977 mil. Sementara itu, wilayah lautnya lebih luas, yakni 3.257.483 km². Di samping itu, Indonesia juga memiliki 17.504 pulau, sehingga disebut sebagai negara kepulauan. Beberapa pulau terbesar adalah Pulau Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Sumatera, dan Papua. Sebagai negara maritim, Indonesia memiliki keunggulan tersendiri. Wilayah perairan yang luas membuat negara ini dipenuhi kekayaan sumber daya alam laut yang melimpah. Mulai ikan, udang, dan masih banyak lagi. Pengembangan konektivitas nasional menghadapi tantangan karakteristik geografis wilayah Indonesia sebagai negara kepulauan dengan lebih dari 17.000 pulau dengan luas daratan 1.922.570 km² dan luas perairan 3.257.483 km². Selain itu, ketersebaran demografis dan pertumbuhan ekonomi tidak merata.

Ketidakmerataan pertumbuhan ekonomi dan industri menjadi salah satu penyebab ketidakseimbangan arus volume barang yang berdampak terhadap inefisiensi transportasi dan logistic. Upaya penurunan dan pemerataan harga komoditas harus dilakukan dengan strategi yang menjadi bagian rencana induk (*master plan*) pengembangan sistem transportasi dan konektivitas nasional secara terintegrasi. “

Pekerjaan yang dikerjakan di atas kapal nyatanya lumayan banyak di Indonesia. Dimulai dari kapal tanker untuk usaha perminyakan, usaha logistik & transportasi laut, nelayan serta penangkap ikan lainnya, *shipyard* dan lain-lain. Karena banyaknya pekerjaan yang harus dikerjakan diatas kapal maka banyak pula resiko yang dapat terjadi didalamnya. Tentu resiko itu bisa berdampak buruk untuk pengusaha atau industri, atau para pekerja yang berkaitan. Kinerja awak kapal tidak lepas dari bagaimana sebuah perusahaan mengelola sistem mengenai awak kapal. PT Indobaruna Bulk Transport Grup Jakarta merupakan salah satu perusahaan pelayaran yang bergerak dalam bidang penyewaan alat transportasi laut berupa kapal. Sebagai perusahaan pemilik kapal maka kebutuhan mengenai pengawakan kapal tentu menjadi salah satu komponen utam dalam kegiatan operasionalnya. PT Indobaruna Bulk Transport Group (IBT) memiliki beberapa departemen salah satunya adalah departemen *crewing management* yang memiliki beberapa divisi seperti *crew recruitment*, sertifikat, dan *finance* awak kapal. Divisi *crewing* PT Indobaruna Bulk Transport Group memiliki tugas untuk mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan *crew*. Tujuan utama dari divisi *crewing* adalah untuk menyediakan awak kapal yang berkompeten dan memantau jalanya pengoperasian kapal serta mengontrol kinerja awak kapal. Jika suatu perusahaan pelayaran tidak mempunyai divisi *crewing* maka dalam pengawakan kapal akan mengalami kesulitan dan berdampak pada pengoperasian kapal yang tidak berjalan dengan lancar. Selain itu perusahaan juga akan kesulitan mengontrol dan mengawasi kinerja awak kapal.

Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas Kapal. Semua perusahaan pelayaran memastikan bahwa kru mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan untuk semua operasi yang dibawa di atas kapal. Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa semua *crew* kapal memakai peralatan pelindung pribadi mereka dibuat untuk berbagai jenis pekerjaan yang dilakukan pada kapal.

Dalam merencanakan dan membuat suatu alat transportasi yang didalamnya termasuk alat transportasi laut, selain masalah desain, akomodasi, teknologi, permesinan, dan sebagainya, seorang perancang dan pembuat kapal harus memperhatikan dan memperhitungkan masalah keamanan dan keselamatan

kapal. Hal ini harus dilakukan karena menyangkut masalah nyawa penumpang, barang yang diangkut, dan masalah bisnis, ekonomi, dan hukum laut. Sebuah kapal harus mempunyai fasilitas keselamatan dan keamanan, baik ketika kapal bersandar (berlabuh) maupun ketika sedang berlayar, dan baik itu di daerah pelayaran aman maupun sebaliknya. Karena bencana tidak dapat diperhitungkan dan diperkirakan. Keadaan darurat yang terjadi di kapal diantaranya adalah kebakaran, tenggelam, kandas, kebocoran, orang jatuh ke laut, pencemaran lingkungan, dan lain sebagainya. Keadaan darurat di kapal bisa terjadi kapan saja dan di mana saja.

Sekoci merupakan salah satu alat keselamatan di atas kapal yang sangat penting pada saat *abandonship* dan *emergency*. Sekoci dan jangkar merupakan salah satu dari fasilitas keselamatan dan keamanan kapal yang umum dan standar, dan setiap kapal harus memiliki fasilitas tersebut. Sekoci digunakan untuk mengantisipasi kecelakaan kapal ketika sedang berlayar sedangkan jangkar digunakan ketika kapal berlabuh.

Beberapa kecelakaan yang terjadi di kapal memperlihatkan bahwa untuk setiap kecelakaan ada faktor penyebabnya. Sebab-sebab tersebut bersumber pada alat-alat mekanik dan lingkungan serta kepada manusianya sendiri. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan, penyebab-penyebab ini harus diperkecil atau dihilangkan sama sekali, antara lain dengan melakukan perawatan terhadap alat-alat keselamatan. Kapal memiliki berbagai macam peralatan yang menunjang kelancaran operasi kapal, dimana alat-alat tersebut memiliki fungsi masing-masing. Sedangkan alat-alat tersebut memerlukan suatu perawatan yang rutin, agar dapat menunjang kelancaran operasi kapal dan memenuhi ketentuan pemerintah tentang kelaiklautan kapal.

Berdasarkan pengelompokan perawatan, maka awak kapal dan mekanik bertanggungjawab dalam melaksanakan perawatan yang bersifat rutin, perawatan terencana, pengecekan fungsi peralatan di kapal. Perawatan rutin ini sangat menentukan terjadi atau tidaknya kerusakan yang berat yang berakibat operasional kapal terhenti (*breakdown*) dan memerlukan perbaikan yang berat.

Pada saat melaksanakan Praktek Darat penulis menemukan kendala di atas kapal. Kendala tersebut adalah adanya kerusakan pada sekoci (*lifeboat*). Pada saat dilakukan percobaan penurunan sekoci (*lifeboat*) tersebut mengalami kendala yaitu

putusnya tali pengait (*wire rope*) yang digunakan untuk mengaitkan sekoci (*lifeboat*) dengan tiang penyangga nya (*dewi-dewi*). Kerusakan tali pengait (*wire rope*) tersebut dikarenakan dari kecorobohan atau kurangnya tanggung jawab dan kesadaran para awak kapal dalam melaksanakan tugasnya yaitu melakukan perawatan rutin terhadap alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal. Kurangnya perawatan pada alat keselamatan diatas kapal berpengaruh pada kinerja awak kapal.

Oleh karena itu dari uraian di atas, penulis tertarik untuk memilih judul: “PENGARUH KINERJA AWAK KAPAL TERHADAP PERAWATAN SEKOCI DI ATAS KAPAL PT INDOBARUNA BULK TRANSPORT GROUP JAKARTA”

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Dari latar belakang masalah yang telah dijabarkan di atas, maka dapat disimpulkan indentifikasi masalahnya adalah sebagai berikut:

1. Kurangnya awak kapal yang berkompeten.
2. Rendahnya kinerja awak kapal
3. Kurangnya perawatan pada *wire* sekoci yang mengakibatkan sekoci jatuh kelaut

C. BATASAN MASALAH

Dengan adanya 3 permasalahan maka dalam kesempatan ini penulis membatasi pembahasan masalah, yaitu:

1. Rendahnya kinerja awak kapal
2. Kurangnya perawatan pada *wire* sekoci yang mengakibatkan sekoci terjatuh kelaut

D. RUMUSAN MASALAH

Dari Batasan masalah diatas maka dapat dirumuskan permasalahan yang ada yaitu sebagai berikut:

1. Apa saja faktor penyebab rendahnya kinerja awak kapal?
2. Bagaimana cara mengatasi kurangnya perawatan pada *wire* sekoci yang mengakibatkan sekoci terjatuh kelaut?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENYUSUNAN SKRIPSI

1. Tujuan Penyusunan Skripsi

Tujuan yang ingin dicapai dari penulisan skripsi adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui apa saja faktor penyebab rendahnya kinerja awak kapal
- b. Untuk mengetahui dan mempelajari bagaimana cara untuk mengatasi kurangnya perawatan pada *wire* sekoci yang mengakibatkan sekoci terjatuh kelaut.

2. Manfaat Penyusunan Skripsi

Manfaat dari penelitian ini dapat dikemukakan menjadi dua sisi:

a. Manfaat teoritis

Secara teoritis hasil penelitian skripsi ini diharapkan dapat memberikan manfaat yaitu:

- 1) Memberikan sumbangan pemikiran bagi pembaharuan kurikulum di perkuliahan yang terus berkembang sesuai dengan tuntutan masyarakat dan sesuai dengan kebutuhan perkembangan dunia kemaritiman.
- 2) Memberikan sumbangan ilmiah dalam ilmu Pendidikan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan, yaitu mengetahui bagaimana pengaruh maintenance alat keselamatan diatas kapal terhadap kinerja awak kapal.
- 3) Sebagai pijakan dan referensi pada penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan pengaruh maintenance alat keselamatan diatas kapal terhadap kinerja awak kapal.

b. Manfaat Praktis

Secara praktis penelitian ini dapat bermanfaat sebagai berikut:

1) Bagi penulis

Dapat menambah wawasan dan pengalaman langsung tentang bagaimana perusahaan pelayaran menjalankan kegiatan operasionalnya dengan salah satu divisi yang berperan penting dalam kelancaran pengoperasian kapalnya yaitu divisi *crewing* dalam pengaruh perawatan alat keselamatan diatas kapal terhadap kinerja awak kapal.

2) Bagi penelitian selanjutnya

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan teori mengenai pengaruh perawatan alat keselamatan di atas kapal terhadap kinerja awak kapal bagi yang ingin melanjutkan penelitian ini.

3) Bagi perusahaan pelayaran

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi manajemen agar memperbaiki dan menambah pelatihan bagi awak kapal baik yang akan naik maupun yang sudah berada di atas kapal.

4) Bagi masyarakat umum

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi bagi masyarakat mengenai resiko yang lebih besar jika bekerja di atas kapal jika tidak melakukan pengoperasian dengan benar dan disiplin.

F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Untuk memudahkan pemahaman mengikuti alur penyajian skripsi ini, maka penulis membaginya kedalam 5 (lima) bab, dimana sistematika penulisannya adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penyusunan skripsi, serta sistematika penulisan skripsi.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini di uraikan tentang pengertian dan dasar teori-teori yang berasal dari buku-buku panduan, serta hal-hal pokok yang terdapat kerangka pemikiran teori-teori yang relevan dengan masalah yang diteliti.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan, sumber data, teknik pengumpulan data, populasi, sampel, dan teknik sampling, serta teknik analisis data.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini, penulis memaparkan deskripsi data yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang di pilih oleh penulis, menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang akan dilakukan pembahasan lebih lanjut sehingga dapat di temukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu penulis juga mengemukakan alternatif pemecahan masalah serta melakukan evaluasi terhadap pemecahan masalah tersebut dan mendapatkan hasil yang optimal.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini penulis akan menyimpulkan hasil bahasan skripsi ini, yang berisi tentang jawaban yang telah ditemukan berdasarkan hasil analisis dan pembahasan serta saran yang mungkin bermanfaat bagi pihak PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta serta pembaca skripsi ini.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Di dalam definisi operasional skripsi ini penulis memaparkan tentang teori-teori yang berhubungan dengan pembahasan dalam skripsi ini, menggunakan kajian yang berasal dari referensi jurnal yang relevan dengan masalah dalam skripsi ini, buku dan juga sumber lainnya yang relevan untuk mengumpulkan data dan informasi yang berhubungan dengan penelitian.

1. Pengertian Kinerja

a. Definisi Kinerja

Menurut Yanuar Lubis, dkk. (2019:104) kinerja adalah hasil dari suatu proses yang mengacu dan di ukur selama periode waktu tertentu berdasarkan ketentuan, standar atau kesepakatan yang telah ditetapkan sebelumnya.

Menurut Mangkunegara (2015:67) pengertian kinerja (prestasi kerja) adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya.

Menurut Nawawi dan Widodo (2015:131) kinerja adalah hasil dari suatu pekerjaan yang telah dilakukan, baik berupa fisik atau material maupun non fisik atau non material.

b. Faktor-faktor yang mempengaruhi Kinerja

Menurut Prabu Mangkunegara (2009:67) faktor yang mempengaruhi pencapaian kinerja adalah faktor kemampuan (*ability*) dan faktor motivasi (*motivation*).

- 1). Faktor Kemampuan Secara psikologis, kemampuan pegawai terdiri dari kemampuan potensi (IQ) dan kemampuan reality (knowledge + skill). Artinya pegawai yang memiliki IQ diatas rata-rata (IQ 110 – 120) dengan pendidikan yang memadai untuk jabatannya dan terampil dalam mengerjakan pekerjaan sehari-hari, maka ia akan lebih mudah mencapai kinerja yang diharapkan. Oleh karena itu, pegawai perlu ditempatkan pada pekerjaan yang sesuai dengan keahliannya.
- 2). Faktor Motivasi Motivasi terbentuk dari sikap seorang pegawai dalam menghadapi situasi kerja. Motivasi merupakan kondisi yang menggerakkan diri pegawai yang terarah untuk mencapai tujuan organisasi. Sikap mental merupakan kondisi mental yang mendorong diri pegawai untuk berusaha mencapai prestasi kerja secara maksimal.

c. Aspek-aspek Standar Kinerja

Aspek-aspek standar kinerja menurut A. A. Anwar Prabu Mangkunegara (2005:18-19) terdiri dari aspek kuantitatif dan aspek kualitatif. Aspek kuantitatif meliputi:

- 1) Proses kerja dan kondisi pekerjaan,
- 2) Waktu yang dipergunakan atau lamanya melaksanakan pekerjaan,
- 3) Jumlah kesalahan dalam melaksanakan pekerjaan, dan
- 4) Jumlah dan jenis pemberian pelayanan dalam bekerja.

Sedangkan aspek kualitatif meliputi:

- 1) Ketepatan kerja dan kualitas pekerjaan,
- 2) Tingkat kemampuan dalam bekerja,
- 3) Kemampuan menganalisis data/informasi, kemampuan/kegagalan menggunakan mesin/peralatan, dan
- 4) Kemampuan mengevaluasi (keluhan/keberatan konsumen).

2. Definisi Awak Kapal

Menurut Undang Undang Republik Indonesia nomor 17 tahun 2008 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 sijil.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 7 tahun 2002 tentang kepelautan 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 sijil.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 51 tahun 2002 tentang perkapalan awak kapal adalah orang yang bekerja atau yang dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil.

Dalam sebuah perusahaan pelayaran mempunyai sebuah divisi yang khusus menangani mengenai awak kapal. Divisi ini disebut divisi *crewing*.

Menurut penerapan *Maritime Labour Convention* 2016 Departemen *crewing* atau biasa disebut dengan *crewing* didalam perusahaan secara filosofi didefinisikan sebagai suatu pemikiran dan upaya untuk memberikan hak-hak dan perlindungan kepada seluruh pekerja yang bekerja di laut (pelaut), selain itu *crew* kapal menjadi prioritas disebabkan keahlian masing-masing personil *crew* dalam menjalankan tugas sangat penting dalam operasional kapal.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 7 tahun 2000 tentang kepelautan pasal 2 bab III, *crewing* adalah pihak yang mengatur pemberangkatan dan pemulangan pelaut dengan *principal* atau *owner*. *Principal* atau *owner* adalah suatu perusahaan yang memiliki armada kapal.

3. Pengertian Perawatan (*Maintenance*)

a. Pengertian Perawatan

Menurut Assauri (2008, p134), perawatan (*maintenance*) merupakan kegiatan untuk memelihara atau menjaga fasilitas atau peralatan pabrik dengan mengadakan perbaikan atau penyesuaian atau

penggantian yang diperlukan supaya tercipta suatu keadaan operasional produksi yang memuaskan sesuai dengan apa yang telah direncanakan.

Menurut (Benjamin S. Blanchard, Dinesh Verma dan Elmer L. Peterson: 1994,1) perawatan atau maintenance merupakan serangkaian kebijakan yang diperlukan untuk mempertahankan atau mengembalikan suatu barang dalam keadaan operasional yang efektif. Pengertian ini dapat disimpulkan perawatan pada mesin ialah suatu tindakan semua aktivitas yang dilakukan untuk menjaga kondisi performa mesin sehingga komponen atau mesin dapat bekerja dengan optimal. Perawatan juga mencakup semua tindakan yang diperlukan untuk mampu mempertahankan dan menjaga kualitas produk agar tidak terjadinya kerusakan atau gangguan pada mesin sehingga memproduksi produk bisa mencapai target yang sesuai diinginkan oleh perusahaan.

b. Tujuan Perawatan

Perawatan memiliki tujuan utama supaya suatu mesin dapat bekerja dengan efektif, diantaranya yaitu: (John D. Campbell dan Andrew K.S. Jardine: 2001, 12)

- 1) Memaksimalkan waktu operasi atau kapasitas produksinya
- 2) Mengoptimalkan kemampuan produksi
- 3) Meminimalkan biaya per unitnya
- 4) Meminimalkan resiko hilangnya kapasitas produktif
- 5) Meminimalkan terjadinya kecelakaan terhadap karyawan
- 6) Meminimalkan kerusakan pada lingkungan

c. Jenis-Jenis Perawatan

Menurut (Benjamin S. Blanchard, Dinesh Verma dan Elmer L. Peterson: 1994, 15-16) pemeliharaan dapat dikategorikan sebagai enam jenis perawatan diantaranya adalah: *corrective maintenance*, *preventive maintenance*, *predictive maintenance*, *maintenance prevention*, *adaptive maintenance* dan *perfective maintenance*. Berikut ini penjelasan dari ke enam jenis perawatan:

- 1) Sistem Pemeliharaan Ulang (*Corrective Maintenance*)

Pemeliharaan korektif merupakan kegiatan perawatan yang tidak terjadwal, artinya tindakan perawatan yang tidak terjadwal dikarenakan penyebab dari suatu kegagalan sistem produk. Kegiatan Pemeliharaan korektif ini dilakukan setelah komponen mengalami kerusakan yang tujuannya untuk mengembalikan kondisi sistem yang rusak tersebut pada kondisi semula. Pada perawatan tersebut dapat mengidentifikasi dan verifikasi beberapa gejala kegagalan yaitu isolasi kegagalan, pengecekan pada bagian yang mengalami kerusakan, melakukan pemindahan dan pemeliharaan komponen atau penggantian di tempat. Sistem pemeliharaan ini dilakukan jika terjadinya kerusakan sudah di prediksi.

2) Sistem Pemeliharaan Ulang (*Corrective Maintenance*)

Pemeliharaan korektif merupakan kegiatan perawatan yang tidak terjadwal, artinya tindakan perawatan yang tidak terjadwal dikarenakan penyebab dari suatu kegagalan sistem produk. Kegiatan Pemeliharaan korektif ini dilakukan setelah komponen mengalami kerusakan yang tujuannya untuk mengembalikan kondisi sistem yang rusak tersebut pada kondisi semula. Pada perawatan tersebut dapat mengidentifikasi dan verifikasi beberapa gejala kegagalan yaitu isolasi kegagalan, pengecekan pada bagian yang mengalami kerusakan, melakukan pemindahan dan pemeliharaan komponen atau penggantian di tempat. Sistem pemeliharaan ini dilakukan jika terjadinya kerusakan sudah di prediksi.

3) Sistem Pemeliharaan Pencegahan (*Preventive Maintenance*)

Pemeliharaan *preventive* merupakan dimana aktivitas pemeliharaan yang dilakukan secara terjadwal, kegiatan ini bertujuan untuk mempertahankan akibat terjadinya kegagalan, memeriksa kegagalan, menurunkan performa tingkat keandalan komponen atau menemukan penyebab kerusakan yang tidak diprediksi dan meningkatkan ketersediaan komponen sistem tersebut. Teknologi di kehidupan manusia tidak dapat dipisahkan, karena manusia dalam kehidupan selalu menggunakan sistem teknologi mulai dari teknologi informasi, transportasi, ekonomi dan budaya. (Tim Dosen Teknik Industri Unikom, 2014:2)

Menurut (Agus Riyanto, 407:2018 *Materials Science and Engineering*) sebuah sistem informasi yang dibutuhkan agar pemeliharaan secara terjadwal adalah dengan menerapkan teknologi informasi dapat di definisikan yaitu alat yang membantu dalam melakukan pekerjaan penjadwalan pemeliharaan. *Preventive maintenance* dapat dikategorikan menjadi empat bagian diantaranya yaitu:

a). *Time Directed Maintenance*

Pemeliharaan terarah waktu ini merupakan kegiatan perawatan ini dilakukan berdasarkan waktu variabel. Kegiatan lainnya untuk menerapkan sistem time directed maintenance ada dua kebijakan tersebut yang pertama periodic maintenance ialah pencegahan pemeliharaan yang dilakukan secara terjadwal yang bertujuan untuk penggantian suatu komponen berdasarkan waktu yang sudah ditentukan. Sedangkan yang kedua non-condition maintenance adalah pencegahan pemeliharaan yang dilakukan kegiatan dari operator seperti *cleaning*, *inspection* dan *lubrication*.

b). *Condition Based Maintenance*

Pemeliharaan berdasarkan kondisi merupakan pencegahan yang sesuai dilakukan untuk kondisi yang berlangsung dimana variabel waktu dapat dipastikan secara tepat. Kebijakan keadaan terjadi seperti ini bisa dilakukan dengan memprediksi perawatan (predictive maintenance), kegiatan tersebut merupakan perawatan yang dilakukan secara benar-benar diperlukan dengan pemulihan ke tingkat awal.

c). *Failure Finding*

Penemuan kegagalan atau *failure finding* merupakan kegiatan pencegahan dengan memeriksa fungsi yang tidak dapat diketahui (hidden function) secara periodik agar memastikan suatu komponen kapan akan mengalami kerusakan.

d). *Run To Failure*

Kegiatan ini bisa disebut juga dengan perawatan tidak terjadwal dimana kegiatan pemeliharaan tersebut tidak melakukan

usaha dan mengevaluasi untuk mengatasipasi kerusakan. Suatu komponen jika tidak dilakukan perawatan sehingga dibiarkan begitu saja bekerja maka kejadian ini sangat merugikan perusahaan itu sendiri karena mengalami keterhambatan suatu proses produksi.

3). *Predictive Maintenance*

Pemeliharaan prediksi merupakan kegiatan perawatan dengan tujuan untuk pendeteksian timbulnya penurunan suatu komponen. Untuk perawatan seperti ini dibutuhkan mencari penyebab faktor gangguannya. Faktor tersebut harus dihilangkan dengan dilakukan langkah-langkah pencegahan yang sesuai, sebelum suatu sistem dapat mengalami dampak penurunan secara signifikan.

4). *Maintenance Prevention*

Pada pencegahan pemeliharaan ini kegiatan yang mengurangi proses terjadinya *downtime* pada suatu mesin, perawatan ini digunakan dalam konsep *Total Productive Maintenance* (TPM) bertujuan untuk meningkatkan produktivitas di lingkungan perusahaan serta mengurangi biaya komponen lainnya.

5). *Adaptive maintenance*

Pemeliharaan adaptif ini berkesinambungan dengan perangkat lunak komputer dan bagaimana cara merubah pemrosesan data.

6). *Perfective Maintenance*

Perawatan seperti ini dilakukan untuk mengacu perubahan dalam perangkat lunak komputer agar meningkatkan kinerja pengemasan atau pemeliharaan

4. Definisi Sekoci (*Lifeboat*)

a. Pengertian Sekoci

Menurut Suma'mur (2009:104) sekoci adalah sebagian dari perlengkapan pelayaran yang harus dipenuhi pada syarat-syarat pembuatan kapal, termasuk

konstruksi, mekanis perlengkapannya untuk menurunkan dan mengangkat sekoci. Sekoci penolong adalah jenis sekoci yang terbuka dengan lambung tetap dan disisi dalamnya terdapat kotak-kotak udara. Sedangkan sekoci biasa ialah sekoci yang terbuka tanpa ada perubahan kotak-kotak udara. Sebagai alat penambah daya apung, diperlukan agar sekoci yang terbuka, tetap terapung apabila banyak kemasukan air. Alat ini harus dipasang dekat sekali pada sekoci dan terdiri dari beberapa kotak-kotak dan setiap kotak yang tak boleh lebih dari 1,25 meter, untuk mengurangi hilangnya daya apung tambahannya apabila kebocoran.

b. Bagian-Bagian Sekoci

Berikut adalah bagian dari nama-nama sekoci penolong adapun setiap bagian mempunyai bagian penting dalam keselamatan saat terjadi abandon ship (perintah meninggalkan kapal) yaitu:

1). *Harbour Safety Pin* (Pen Pengaman).

Gunanya untuk menahan roda lengan dengan *davit*, agar tidak meluncur ke bawah sekalipun griper sudah dilepas. Terpasang pada gading-gading peluncur.

2). *Gripes* (Tali Lasing).

Gunanya untuk mengikat *lifeboat* pada waktu sekoci duduk terpasang pada *davit*, menyilang melalui sisi luar *lifeboat*, ujung tali dilengkapi dengan *slip hook* (ganco sentak), serta dihubungkan dengan *safety triggers* yang terpasang pada gading-gading peluncur.

3). *Tricing Pendant* (Tali Penahan).

Gunanya untuk menahan *lifeboat* agar tidak terayun jauh dari lambung kapal, pada waktu *lifeboat* diturunkan ke deck embarkasi. *Tricing pendant* dilepas setelah *bowsing-in tackle/frapping line* terpasang. *Tricing pendant* dan *fall block* dihubungkan dengan *slip hook*.

4). *Bowsing-In Tackle/Frapping Line*

Gunanya untuk merapatkan *lifeboat* ke lambung *deck* embarkasi. Satu ujung dari *bowsing-in tackle* dipasang pada *fall block* dengan memakai ganco, ujung yang lainnya diikat di kapal. Pada waktu akan melepaskan *bowsing-in tackle*, maka area talinya dan lepaskan ganconya kemudian lemparkan ke kapal.

5). *Boat Fall* (Tali Lopor)

Gunanya sebagai tali penghantar pada saat *lifeboat* diturunkan/dinaikkan ke kapal. Terpasang pada *atomol winch* melewati *sheave* dan *moving block luffing davit / radial davit*.

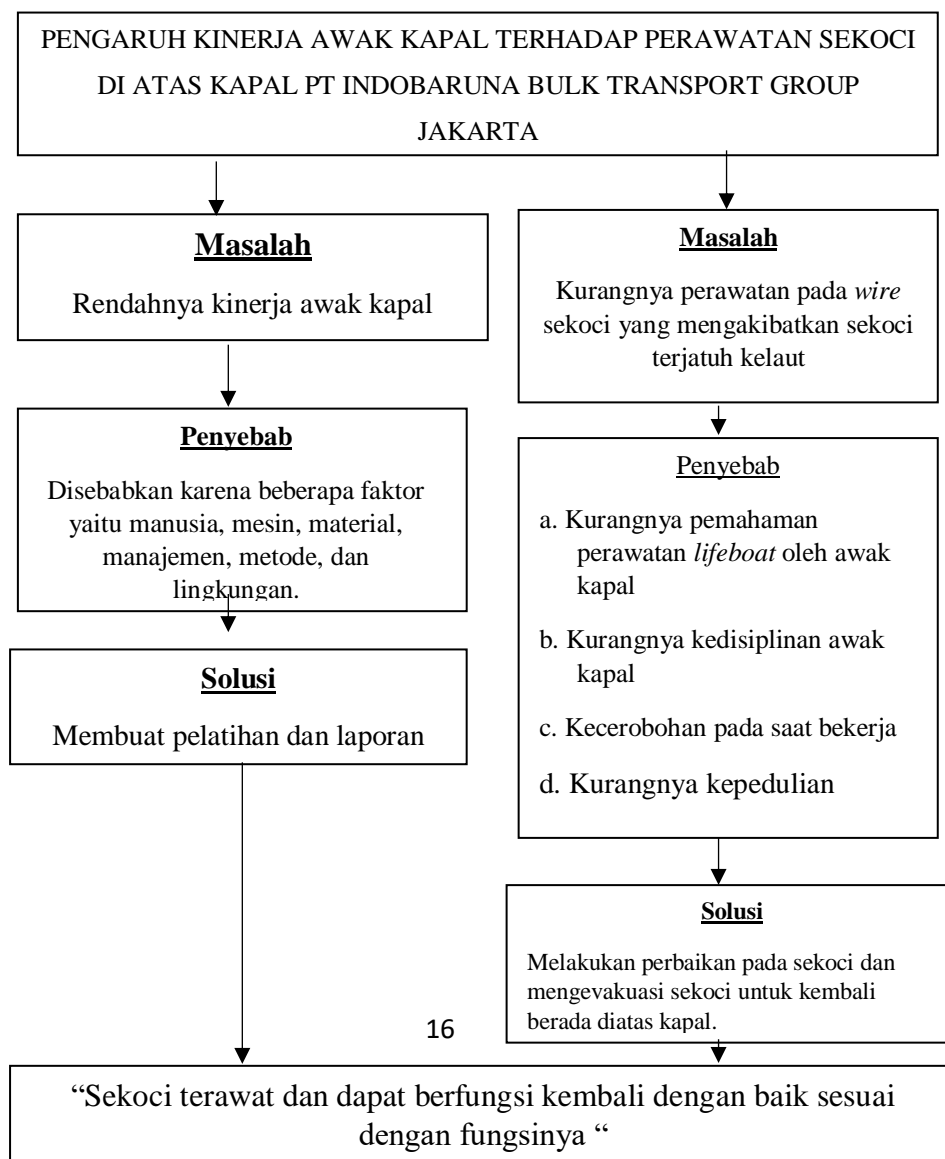
6). *Lifeboat Winch* (Derek Sekoci).

Gunanya sebagai alat untuk area/*hibob lifeboat*. Adapun persyaratan *winch* yaitu:

- Harus mampu menurunkan *lifeboat* dalam keadaan muatan penuh dan dapat dilayani oleh satu orang.
 - Kecepatan waktu turun harus dapat di kontrol secara otomatis.
 - Pada waktu *lifeboat* diturunkan, motor bebas dari *gear/gigi* kopling.
 - Pada waktu menghibob *lifeboat*, tali kawat harus dapat tergulung dengan rapih, dan tidak menyilang karena merusak tali kawat.
 - Brake handle* harus siap ditempatnya untuk digunakan setiap saat.
- Dianjurkan perawatan secara teratur sehingga *winch* dan perlengkapannya siap dipakai setiap saat.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Sugiyono, (2014:128) mengatakan bahwa kerangka pemikiran merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah penting. Berikut adalah kerangka pemikiran dari penelitian ini yaitu:



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan pada saat penulis melaksanakan Praktek Darat di PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta selama 6 bulan (1 Agustus 2019 sampai dengan 1 Februari 2020)

2. Tempat Penelitian

Tempat pelaksanaan penelitian tersebut, adalah pada perusahaan pelayaran PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta

a. Tempat kedudukan Formal:

Nama : PT INDOBARUNA BULK TRANSPORT GROUP
JAKARTA

Alamat : The Prominence Office Tower Lantai 19 Jl. Jalur Sutera Barat Kav. 15 Alam Sutera Tangerang 15143 –
Indonesia

Telepon : +622129779688

Website : www.indobaruna.com

b. Profil Perusahaan

PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta adalah merupakan salah satu perusahaan pelayaran yang kantor pusatnya terletak di The Prominence Office Tower 19th Floor Jl. Jalur Sutera Barat Kav. 15 Alam Sutera Tangerang 15143 Indonesia. Perusahaan yang berdiri sejak tahun 1975 ini sebelumnya memiliki kantor pusat yang berada di Gedung Manggala Wanabakti 5th Floor Wing C,

Suite 529 Jl. Gatot Subroto Senayan Jakarta Pusat 10270, Indonesia. PT Indobaruna Bulk Transport (IBT) Jakarta. Tahun 1995 menjadi awal IBT melakukan transisi untuk berspesialisasi dengan kapal khusus semen curah, yaitu melalui pembelian kapal 15.952 DWT buatan Jerman yang dinamakan MV Cement Success. Kontrak pertama kapal tersebut diberikan oleh PT Semen Padang, yang juga menjadi awal tumbuhnya hubungan kerja yang baik dan Panjang dengan PT Semen Padang hingga saat ini. Setelah itu, pada tahun yang sama IBT juga mendapatkan kontrak dari PT Semen Tonasa.

Pada tahun 1997 IBT bekerja sama dengan GARAMA Group untuk saling memberikan keahlian dengan mendirikan usaha Bersama dengan nama PT Sekawan Inti Perkasa (SIP). Pembelian pertama SIP adalah satu kapal khusus semen curah 5.840 DWT buatan Italia yang diberi nama MV Caesar.

Penyerahan pertama kapal seri baru, sejak IBT berspesialisasi dengan kapal semen curah di tahun 1995, IBT terus menambah dan meremajakan armada kapal yang dimiliki. Hingga akhir tahun 2013, IBT telah membeli 17 kapal semen curah. Pada pertengahan tahun 2013, IBT membangun kapal-kapal seri baru di Jepang oleh Fukuoka Shipbuilding Co Ltd. Kapal seri baru ini didesain khusus, menghasilkan laju bongkar muat yang lebih cepat, serta untuk peningkatan keamanan dan juga efisiensi kapal-kapal yang dimiliki. Kapal baru ini diserahkan ke IBT pada awal tahun 2014, dan kapal tersebut diberi nama MV Sawahlunto. Sebagai bentuk penghargaan untuk mengenang pendiri IBT yaitu alm. Jahja Bahar, yang lahir di Sawahlunto, Sumatera Barat. Selang beberapa bulan kemudian, pada tahun yang sama pula, kapal baru kedua diserahkan ke IBT dan kapal tersebut diberi nama MV Kota Padang, yang juga dimaksudkan untuk mengenang istri dari pendiri IBT alm. Jahja Bahar, istri pendiri IBT tersebut bernama alm. Mahgreta Rohana yang lahir di Padang, Sumatera Barat. Pada tahun 2015, penyerahan kapal ketiga seri baru. Dengan spesifikasi yang sama dengan kapal seri sebelumnya, kapal ketiga diserahkan oleh Fukuoka Shipbuilding Co., Ltd. dan kapal tersebut diberi nama MV Oceanic Progress. Kapal-kapal seri baru ini terbukti membuat IBT menjadi yang terdepan. Dengan permintaan konsumen yang tinggi, IBT masih memiliki memiliki kapal-kapal sejenis yang akan diluncurkan. Kapal keempat

berikutnya yang akan diluncurkan yaitu MV Oceanic Success yang akan diserahkan terimakan di tahun 2016.

Pada tahun 2016, PT Indobaruna Bulk Transport melakukan kerja sama dengan UBE Shipping & Logistics, Ltd. (USL) dari UBE Industries Japan untuk mendirikan PT Indonesia Shipping Lines (ISL). Perusahaan ini mengkombinasikan pengalaman dan jaringan yang dimiliki oleh PT Indobaruna Bulk Transport di Indonesia dengan teknologi dan keahlian USL dalam sistem dan peralatan bongkar-muat semen curah. Melalui ISL, pembelian kapal pertama adalah kapal dengan 12.700 DWT yang diberi nama sama persis dengan kapal semen curah yang dimiliki IBT yaitu MV. Cement Success.

Pada umur ke 45 IBT sudah mempunyai 20 kapal yang khusus untuk memuat semen curah. Kapal-kapal tersebut memiliki ukuran yang berbeda-beda. Kapal-kapal milik PT Indobaruna Bulk Transport Group merupakan aset perusahaan yang menjadi nilai jual untuk para konsumen atau para pengguna jasa yang ditawarkan perusahaan. Dengan pengalaman yang lebih dari empat dekade IBT memiliki keberadaan yang cukup kuat di industri pelayaran indonesia, terutama untuk melayani pasar transportasi semen curah.

Dengan visi menjadi perusahaan pelayaran yang terbaik dan kompeten bagi para pelanggan, IBT mempunyai misi menyediakan pelayanan dengan kualitas tertinggi bagi para pelanggan. Fokus IBT adalah untuk mengantisipasi kebutuhan pelanggan dengan memberikan solusi pengiriman yang inovatif, efisien, dan efektif. Selain menyediakan jasa transportasi berupa kapal IBT juga mempunyai keagenan yang dibuat untuk mempermudah pengoperasian kapal.

Sistem pemuatan kapal-kapal IBT dapat melayani dengan tiga cara pemuatan untuk mengakomodasi berbagai fasilitas pelabuhan muat. Sistem pemuatan yang digunakan yaitu sebagai berikut:

- 1) Pemuatan pneumatik

Sistem pemuatan dengan pemuatan pneumatik yaitu dari silo selang fleksibel disambungkan ke pipa muat pneumatik kapal. Kemudian semen didorong dengan menggunakan tekanan udara melalui pipa menuju palka.

2) Pemuatan mekanis

Sistem pemuatan mekanis ini dari silo kemudian *below* dipasang ke *gravity loading manifold* di atas kapal. Setelah itu semen akan mengalir turun melalui peluncur udara ke palka.

3) Pemuatan truk

Sistem pemuatan truk ini dimulai dari truk kemudian selang fleksibel disambungkan ke tangki distribusi kapal. Semen kemudian didorong dengan tekanan udara melalui selang truk ke peluncur udara, agar semen mengalir turun ke palka

B. METODE PENDEKATAN

1. Pendekatan Penelitian Kualitatif

Menurut Sugiyono (2013:2) metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Pada penelitian ini, pendekatan yang digunakan kualitatif deskriptif. Metode kualitatif adalah langkah-langkah penelitian sosial untuk mendapatkan data deskriptif berupa kata-kata dan gambar. Pendekatan kualitatif adalah penelitian yang menampilkan prosedur penilaian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Dalam hal ini, peneliti menafsirkan dan menjelaskan data-data yang didapat peneliti dari wawancara, observasi, dokumentasi, sehingga mendapatkan jawaban permasalahan dengan rinci dan jelas.

Menurut Sugiyono (2017:9), metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme digunakan atau interpretif, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi, data yang diperoleh cenderung data kualitatif, analisis data bersifat induktif/kualitatif dan hasil penelitian kualitatif bersifat untuk memahami makna, memahami keunikan, mengkonstruksi fenomena, dan menemukan hipotesis.

Menurut Creswell (2016) penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang mengeksplorasi dan memahami makna di sejumlah individu atau sekelompok orang yang berasal dari masalah sosial. Penelitian kualitatif secara umum dapat digunakan

untuk penelitian tentang kehidupan masyarakat, sejarah, tingkah laku, konsep atau fenomena, masalah sosial, dan lain-lain. Salah satu alasan mengapa menggunakan pendekatan kualitatif adalah pengalaman peneliti dimana metode ini dapat menemukan dan memahami apa yang tersembunyi dibalik fenomena yang kadangkala merupakan suatu yang sulit untuk dipahami.

C. SUMBER DATA

Sumber data adalah subjek dari mana data dapat diperoleh, baik secara langsung maupun tidak langsung ke objek yang diteliti.

1. Data Primer ialah data yang diperoleh atau dikumpulkan langsung dilapangan oleh orang yang melakukan penelitian atau yang bersangkutan yang memerlukannya. Data primer di dapat dari sumber informan yaitu individu atau perseorangan seperti hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti. Data primer ini antara lain:
 - a) Catatan hasil wawancara.
 - b) Hasil observasi lapangan.
 - c) Data-data mengenai informan.
2. Data Sekunder adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan oleh orang yang melakukan penelitian dari sumber-sumber yang telah ada. Data ini digunakan untuk mendukung informasi primer yang telah diperoleh yaitu dari bahan pustaka, literatur, penelitian terdahulu, buku, dan lain sebagainya.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Dalam menyelesaikan skripsi ini, penulis mengumpulkan informasi data dengan Teknik pengumpulan data yang digunakan antara lain:

1. Teknik Observasi (berupa pengamatan)

Teknik observasi adalah proses pengambilan data melalui pengamatan dan pencatatan secara sistematis mengenai gejala-gejala yang diteliti, yang telah direncanakan, dicatat secara sistematis serta dapat dikontrol keandalan dan kesahihanya. Observasi dilakukan untuk pengamatan secara langsung ke objek penelitian untuk melihat kegiatan sehari hari di departemen *crewing* yaitu berupa proses perekrutan awak kapal hingga evaluasi kinerja awak kapal. Kecakapan dan keterampilan awak kapal dalam merawat dan memperbaiki alat keselamatan diatas

kapal yang penulis gunakan untuk mengukur tinggi rendahnya kinerja awak kapal pada kegiatan operasional kapal di PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta.

2. Teknik Komunikasi langsung (wawancara/*interview*)

Teknik wawancara adalah proses tanya jawab dalam penelitian yang berlangsung secara lisan dalam 2 (dua) orang atau lebih bertatap muka mendengarkan secara langsung informasi-informasi atau keterangan-keterangan. Dalam wawancara penulis melakukan tanya jawab secara langsung kepada pihak yang berwenang di PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta tersebut. Keterangan yang diberikan dapat dijadikan data dan kemudian dicatat secara garis besar sekaligus dipergunakan sebagai pedoman selama berlangsungnya wawancara.

3. Studi Pustaka

Studi pustaka adalah teknik pengumpulan data dengan melakukan penelaahan terhadap berbagai buku, literatur, catatan, serta berbagai laporan yang berkaitan dengan masalah yang ingin dipecahkan. Data yang didapat dari buku–buku pustaka maupun *searching* mengenai perawatan alat keselamatan di atas kapal.

4. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi adalah suatu teknik pengumpulan data dengan cara mempelajari dokumen untuk mendapatkan data atau informasi yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

E. POPULASI, SAMPEL, DAN TEKNIK SAMPLING

Untuk mendapatkan hasil pembahasan dari suatu pembahasan dari suatu permasalahan, dibutuhkan subjek yang menjadi fokus penelitian. Penulis melakukan pengumpulan data dan informasi dengan menggunakan teknik subjek penelitian sebagai berikut:

1. Populasi

Populasi adalah keseluruhan subjek penelitian. Menurut Arikunto (2006:130) “populasi adalah keseluruhan objek penelitian”.

2. Sampel

Sampel adalah sebagian objek yang diambil dari keseluruhan objek yang diteliti dan dianggap mewakili seluruh populasi. Menurut Sugiyono (2008:118) “sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut”.

3. Teknik Sampling

Teknik sampling adalah suatu cara yang digunakan dalam mengambil sampel penelitian. Menurut Sugiyono, dalam penelitian kualitatif teknik sampling yang lebih sering digunakan adalah *purposive* sampling dan *snowball* sampling. *Purposive* sampling adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu, misalnya orang tersebut dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan. *Snowball* sampling adalah teknik pengambilan sampel sumber data yang pada awalnya jumlahnya sedikit, lama-lama menjadi besar (Sugiyono, 2009:300)

Teknik pengambilan sampling pada penelitian ini dilakukan secara *Purposive Random* Sampling yaitu cara pengambilan sampel dengan menetapkan ciri-ciri morfologi, habitat dan habitus yang sesuai dengan tujuan penelitian yang dilakukan di PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta.

F. TEKNIK ANALISA DATA

Teknik Analisa data adalah suatu proses atau upaya pengolahan data menjadi informasi baru agar karakteristik data tersebut menjadi mudah dimengerti dan berguna untuk solusi suatu permasalahan, khususnya yang berhubungan dengan penelitian.

Ada penelitian ini penulis menggunakan teknik Analisa data berupa analisis deskriptif. Menurut Sugiyono (2014:21) metode analisis deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan atau fakta yang terjadi dan menguraikan sebagian dari masalah yang penulis alami pada saat melaksanakan penelitian. Adapun untuk memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi data, antara lain:

1. Rendahnya kinerja awak kapal

Awak kapal merupakan salah satu ujung tombak keberhasilan operasional kapal. Dalam hal ini ketersediaan dan kualitas SDM yang mengawaki kapal menjadi sangat penting. Perekrutan awak kapal memiliki porsi yang besar dalam penentuan kualitas kinerja awak kapal.

Rendahnya kinerja awak kapal terhadap tanggung jawab tugas diatas kapal merupakan faktor penting pada proses operasional kapal. Adanya mualim III yang tidak menguasai bagaimana perawatan alat keselamatan di atas kapal menyebabkan proses *drill* pada sekoci mengalami kendala.

Pada agenda kunjungan manager divisi *crewing* ke kapal, Di temukanya awak kapal yang tidak mengetahui tentang bagaimana membuka *breathing apparatus* pada latihan pengecekan tekanan gas yang ada pada *breathing apparatus*. PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta adalah merupakan salah satu perusahaan pelayaran yang kantor pusatnya terletak di The Prominence Office Tower 19th Floor Jl. Jalur Sutera Barat Kav. 15 Alam Sutera Tangerang 15143 Indonesia. Perusahaan yang berdiri sejak tahun 1975 ini sebelumnya memiliki kantor pusat yang berada di Gedung Manggala Wanabakti 5th Floor Wing C, Suite 529 Jl. Gatot Subroto Senayan Jakarta Pusat 10270, Indonesia. PT Indobaruna Bulk Transport (IBT) didirikan di Jakarta, dengan pembelian awal dua kapal

Dengan visi menjadi perusahaan pelayaran yang terbaik dan kompeten bagi para pelanggan, IBT mempunyai misi menyediakan pelayanan dengan kualitas tertinggi bagi para pelanggan. Fokus IBT adalah untuk mengantisipasi kebutuhan pelanggan dengan memberikan solusi pengiriman yang inovatif, efisien, dan efektif. Selain menyediakan jasa transportasi berupa kapal IBT juga mempunyai keagenan yang dibuat untuk mempermudah pengoperasian kapal.

Berikut data PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta:

a. Tempat Kedudukan Formal

Nama	:PT INDOBARUNA BULK TRANSPORT GROUP JAKARTA
Alamat	:The Prominence Office Tower Lantai 19 Jl. Jalur Sutera Barat Kav. 15 Alam Sutera Tangerang 15143 – Indonesia
Telepon	: +622129779688
Website	: www.indobaruna.com

b. Data-data Akte Perusahaan

Nama Notaris	: Abdul Rahim Arifin, S.H., M. Kn.
Nomor Akte	: AHU – 0463.AH.02.01.TAHUN 2010
Akte Tanggal	: 16 Februari 2015
Nama Direksi	: Krisman Bahar
Komisaris Utama	: Jozef Bahar

c. Data surat-surat yang dimiliki antara lain:

- 1) Surat penyesuaian manajemen keselamatan
- 2) Surat Terdaftar sebagai anggota INSA
- 3) Surat keterangan terdaftar dari departemen keuangan republik Indonesia
direktorat jenderal pajak, berupa NPWP

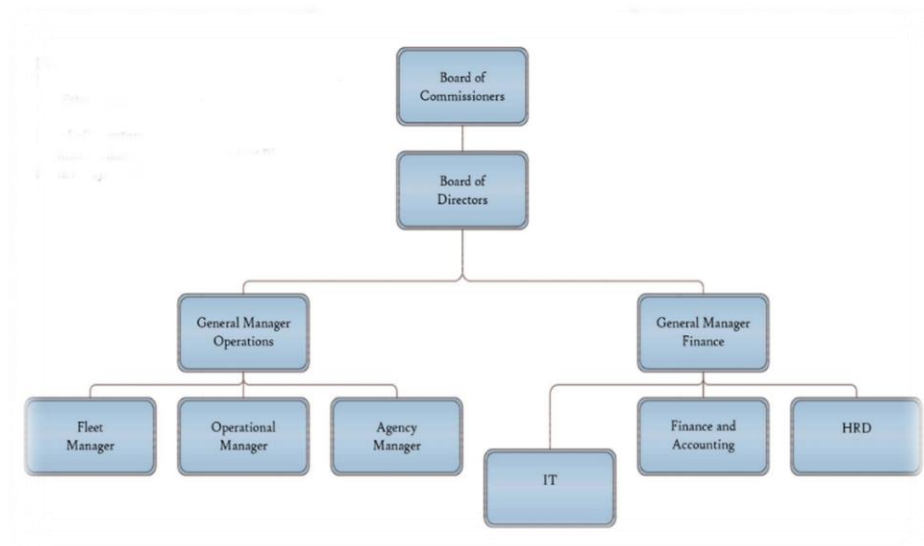
d. Visi dan Misi Perusahaan

Visi: Menjadi Perusahaan Pelayaran terbaik dan berkompeten bagi Pelanggan kami.

Misi: Untuk menyediakan pelanggan kami dengan tingkat tertinggi layanan, kualitas dan kepercayaan dalam industri. Ini adalah fokus kami untuk mengantisipasi kebutuhan Pelanggan kami dengan memberikan solusi pengiriman yang inovatif, efisien dan paling efektif.

e. Struktur Organisasi Perusahaan

PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta mempunyai struktur organisasi yang mempunyai tugas wewenang masing-masing, dan tanggung jawab memberikan kemudahan dalam pelayanan dan kepuasan konsumen guna peningkatan produktivitas perusahaan. Bentuk struktur organisasi yang digunakan oleh PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta adalah bentuk organisasi fungsional dimana kekuasaan pimpinan dilimpahkan kepada para pejabat yang memimpin satuan di bawahnya dalam satuan bidang atau departemen pekerjaan tertentu dan dalam proses kerja setiap bidang berada dalam pengawasan direksi perusahaan



Bagan 4.1

Struktur Organisasi PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta

Struktur organisasi PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta tahun 2019 diantaranya yaitu:

- | | |
|---------------------------------|---------------------------|
| 1) <i>President Commisioner</i> | : Jozef Bahar |
| 2) <i>Commisioner</i> | : Ester Bahar |
| 3) <i>President Director</i> | : Krisman Bahar |
| 4) <i>Director</i> | : Koesyoto |
| 5) <i>General Manager</i> | : Michael Inkiarto |
| 6) <i>Fleet Manager</i> | : Bambang Poerwanto |
| 7) <i>Operation Manager</i> | : La Ode Dirham |
| 8) <i>Finance Manager</i> | : Trisnawati Hardjosudiro |
| 9) <i>Accounting Manager</i> | : Widhy Hastiningsih |

Tugas dan Tanggung jawab dari setiap struktur organisasi PT. Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta sebagai berikut:

- 1) *Board of Commissioners* adalah dewan komisaris yang merupakan organisasi perseroan yang bertanggung jawab untuk melakukan pengawasan sesuai dengan anggaran dasar dan memberikan nasehat kepada direksi.
- 2) *Board of Directors* adalah seseorang yang ditunjuk untuk memimpin perusahaan dan bertanggung jawab penuh atas segala sesuatu yang terjadi di dalam perusahaan yang dipimpin.
- 3) *General Manager Operations* adalah seseorang yang diberi tanggung jawab atas manajemen tenaga kerja, produktivitas, control kualitas dan keselamatan secara efektif dan efisien sesuai dengan kebijakan yang telah ditetapkan.
- 4) *Fleet Manager* adalah seseorang yang bertanggung jawab atas armada transportasi yang dimiliki oleh perusahaan, mencakup perawatan kapal, pemantauan, dan manajemen bahan bakar.
- 5) *Operational Manager* adalah seseorang yang bertanggung jawab untuk memastikan kapal berjalan dengan sebaik mungkin dalam memberikan pelayanan dan memenuhi harapan para pelanggan dengan cara efektif dan efisien.
- 6) *Agency Manager* adalah seseorang yang bertanggung jawab atas segala sesuatu yang berhubungan dengan kepengurusan operasional kapal.

- 7) *General Manager Finance* adalah seseorang yang bertanggung jawab atas segala sesuatu yang berhubungan dengan keuangan perusahaan.
- 8) *Finance and Accounting* adalah bagian dalam perusahaan yang memiliki tugas untuk masalah keuangan perusahaan.
- 9) *HRD (Human Resource Development)* adalah bagian di dalam perusahaan yang khusus menangani segala sesuatu yang berhubungan dengan karyawan.
- 10) *IT (Information Technology)* adalah bagian dalam perusahaan yang khusus menangani segala sesuatu yang berhubungan dengan teknologi.

Divisi *crewing* PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta selaku bagian dari perusahaan yang dibentuk dan diberi tugas serta tanggung jawab khusus dalam menyediakan awak kapal yang berkompeten dalam bekerja terutama pada pengoperasian alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal. Divisi *crewing* PT Indobaruna Bulk Transport Group mempunyai upaya-upaya yang digunakan sebagai standar dalam menyeleksi awak kapal dan menyediakan awak kapal yang berkualitas dalam kinerja untuk perusahaan.

2. Kurangnya *maintenance* pada *wire* sekoci

Dalam dunia pelayaran terdapat berbagai macam bahaya yang dapat mengancam jiwa awak kapal. Bahaya yang disebabkan hasil analisis statistik tentang kecelakaan yang terjadi di atas kapal 80% penyebab utamanya adalah disebabkan oleh faktor manusia. Karena faktor manusia ini seperti tubrukan, kebakaran, kebocoran, tenggelam, dan kandas. Selain dari faktor manusia, bahaya lainnya yaitu dari faktor alam, seperti badai dan struktur geografi laut yang dapat menimbulkan bahaya navigasi. Alat-alat keselamatan yang harus ada di atas kapal yaitu *lifeboat*, *liferaft*, *lifebuoy*, *lifejacket*, *immersion suit* dan alat keselamatan lainnya.

Dalam situasi darurat yang membahayakan jiwa awak kapal, maka Nakhoda dapat mengambil keputusan untuk meninggalkan kapal (*abandon ship*) dengan mempertimbangkan keselamatan awak kapalnya. Dalam usaha bertahan di laut setelah meninggalkan kapal, alat keselamatan yang paling efektif untuk digunakan yaitu sekoci.

Sekoci merupakan alat penolong yang dapat digunakan untuk evakuasi seluruh awak kapal karena memiliki konstruksi yang lebih kuat dari alat penolong lainnya dan kapasitasnya sampai dengan maksimal 150 orang tergantung ukuran sekoci. Sesuai Bab III SOLAS 1974 amandemen 2009, sekoci yang diijinkan ada beberapa tipe yaitu:

- a) Sekoci terbuka (*open lifeboat*).
- b) Sekoci tertutup sebagian (*partially enclosed lifeboat*).
- c) Sekoci tertutup sebagian secara otomatis (*self righting partially enclosed lifeboat*).
- d) Sekoci tertutup (*totally enclosed lifeboat*).
- e) Sekoci dengan sistem udara otomatis (*self contained air support system*).
- f) Sekoci dengan pelindung tahan api (*fire protected*).

Dilihat dari penggeraknya lifeboat dibedakan menjadi:

- a) Lifeboat dengan penggerak dayung dan layar.
- b) Lifeboat mekanik, yaitu tenaga penggerak mekanik dan bukan motor.
- c) Lifeboat motor. Pada umumnya *lifeboat* yang dilengkapi motor di luar badan *lifeboat* dapat digunakan untuk “*Rescue boat*” bila memenuhi persyaratan sebagaimana diatur dalam Bab III SOLAS 1974 amandemen 2009.

Dalam penggunaan sekoci untuk bertahan di laut, diperlukan alat penurun sekoci yang biasa disebut dewi-dewi atau *davits*. Proses menurunkan sekoci pada situasi darurat, diperlukan dewi-dewi yang dapat bekerja dengan baik serta awak kapal yang terampil dalam mengoperasikan dewi-dewi guna memperlancar proses penyelamatan awak kapal dari situasi darurat.

Kurangnya perawatan pada sekoci yang terdapat pada MV. Giat mengakibatkan sekoci tercebur kelaut. Pada tanggal 23 Desember 2019 di tempat berlabuh jangkar Teluk Bayur Padang Sumatera Barat dilaksanakan latihan penurunan sekoci. Dimana pada pukul 13.00 WIB *crew* menempati *muster station* dan mendapat arahan dari *master* dan *chief officer* untuk pembagian tugas masing-masing sesuai dengan jabatan para awak kapal. Pada pukul 13.15 WIB sekoci diturunkan hingga *boat deck*. Kemudian pada pukul 13.16 WIB sekoci diturunkan lagi hingga *main deck*. Pada saat sekoci mencapai *main deck* tepat pukul 13.18 WIB

tiba-tiba *bracket* blok terputus pada bagian buritan sekoci kanan di fondasi bagian dalam sekoci yang mengakibatkan bagian buritan sekoci terjatuh dan tercebur kelaut dengan haluan sekoci masih tergantung di kili kili blok.



Gambar 4.1 Kondisi Sekoci

Putusnya *wire rope* sekoci yang mengakibatkan sekoci terjatuh dan tercebur ke laut ini disebabkan karena *wire* yang mengalami korosif. *Wire* yang mengalami korosif ini mengakibatkan *wire* rentan terputus. Dalam hal ini nakhoda sebagai penanggung jawab atas segala sesuatu yang terjadi di atas kapal. Akibat dari putusnya *wire rope* pada sekoci ini menyebabkan latihan penurunan sekoci yang dilakukan tidak berjalan dengan sebagaimana mestinya karena waktu yang diperlukan untuk mengevakuasi sekoci membutuhkan waktu yang cukup lama.

B. ANALISA DATA

Berdasarkan hasil penelitian dengan cara wawancara yang dilakukan pada PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta mengenai pengaruh kinerja awak kapal terhadap perawatan sekoci di atas kapal diperoleh data sebagai berikut:

1. Rendahnya kinerja awak kapal

Berdasarkan deskripsi data yang telah dijelaskan, maka dapat dianalisa bahwa terdapat beberapa faktor penyebab rendahnya kinerja awak kapal adalah sebagai berikut:

a. Faktor manusia

- 1) Kurangnya motivasi/minat, rasa takut, stres
- 2) Kekurangan tenaga kerja
- 3) Kurangnya pelatihan/keterampilan.
- 4) *Unqualified* personil
- 5) Orang mengambil jalan pintas

b. Faktor mesin/perangkat

- 1) Kurang kapabel
- 2) Kurang perawatan
- 3) Suku Cadang tidak cukup tersedia
- 4) Keausan (aus)
- 5) Pengaturan yang tidak tepat/kalibrasi
- 6) Teknologi yang sudah usang

c. Faktor material

- 1) Material/suku cadang kelasnya rendah
- 2) Materil/suku cadang yang tidak sesuai spesifikasi.
- 3) Penggunaan material yang bervariasi

d. Faktor manajemen

- 1) *Lack of vision, mission, value system*
- 2) Kesalahan mengidentifikasi dan memahami kebutuhan
- 3) Perencanaan hanya jangka pendek
- 4) Perencanaan yang buruk yang tidak memadai
- 5) Indikator kinerja yang tidak tepat
- 6) Kurangnya supervisi/*monitoring*
- 7) Sikap terhadap perubahan
- 8) Kurangnya keterampilan memutuskan dan komunikasi
- 9) Kurangnya pemahaman proses
- 10) Pengambilan keputusan tidak berdasarkan fakta dan data

e. Faktor metode

- 1) Kurangnya/tidak ada prosedur/mekanisme kerja
- 2) Metode/mekanisme kerja tidak diikuti
- 3) Persyaratan yang bertentangan
- 4) Metode/mekanisme kerja tidak dikomunikasikan
- 5) Persyaratan yang terlalu kaku atau terlalu longgar.

f. Faktor lingkungan

- 1) Kelembaban
- 2) Suhu
- 3) Pencahayaan
- 4) Argonomis

2. Kurangnya perawatan pada *wire* sekoci yang mengakibatkan sekoci terjatuh kelaut

Berdasarkan deskripsi data yang telah dijelaskan, maka dapat dianalisa bahwa terdapat beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya sekoci tercebur ke laut adalah sebagai berikut:

a. Kurangnya pemahaman perawatan *lifeboat* oleh awak kapal

Pada penulisan tugas akhir ini dijelaskan bahwa kemacetan *wire rope lifeboat* terjadi karena kurangnya perawatan pada sistem penggerak *wire rope lifeboat* yang mengakibatkan *wire* putus dan sekoci terjun bebas ke laut. Pada saat latihan penaikan dan penurunan *lifeboat* semua komponen berjalan lancar, namun karena kelalaian bosun yang tidak melakukan perawatan pada bagian *wire rope* sehingga sistem penggerak menjadi terhambat dan *wire* mengalami korosif. Perawatan *wire rope* ini kurang dikarenakan perawatan tidak mengikuti prosedur yang seharusnya dilakukan sesuai dengan standar operasional prosedur yang telah dikeluarkan oleh perusahaan

Dapat dianalisa bahwa perawatan pada *lifeboat* ini kurang maksimal, oleh karena itu pada agenda *safety meeting* mualim satu dan mualim tiga seharusnya mensosialisasikan kepada ABK bagaimana perawatan yang sesuai dengan standar operasional prosedur di atas kapal dan bagaimana jadwal perawatan yang dilakukan setiap minggu atau setiap bulan.

b. Kurangnya tingkat kedisiplinan antara mualim dengan ABK dalam perawatan *lifeboat*

Terdapat ABK yang tidak mengerti dalam melakukan perawatan *lifeboat*, hal tersebut disebabkan oleh kurangnya familiarisasi *crew* kapal tentang prosedur perawatan *lifeboat* terutama *wire rope*. Dalam masalah tersebut nakhoda sebagai pimpinan tertinggi dan mualim satu sebagai kepala kerja belum memberikan perhatian khusus terhadap *crew* kapal tentang kurangnya pengetahuan prosedur perawatan *lifeboat* yang baik dan benar, seharusnya *crew*

kapal diberikan pengetahuan dari pengalaman yang didapat oleh nakhoda dan mualim satu selama mereka berlayar.

c. Kecerobohan pada saat bekerja

Tidak jarang para awak kapal kurang memperhatikan keselamatan sehingga menimbulkan hal-hal yang tidak diinginkan. Banyak *crew* kapal yang bekerja hanya sekedar memenuhi kewajiban sesuai tanggung jawabnya, tanpa memiliki kepedulian terhadap dirinya sendiri, orang lain dan lingkungan sekitarnya.

d. Kurangnya kepedulian

Kurangnya kepedulian *crew* terhadap keselamatannya sendiri menjadi salah satu kendala dalam mengoperasikan alat keselamatan yang ada di atas kapal dengan baik dan benar. Ada *crew* yang sengaja mengabaikan peringatan dan prosedur yang telah ditetapkan dan itu dapat berakibat fatal bagi *crew* itu sendiri maupun *crew* yang lainnya.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

1. Rendahnya kinerja awak kapal

Alternatif pemecahan masalah pada kasus rendahnya kinerja awak kapal dapat dilakukan dengan beberapa hal sebagai berikut:

a. Peningkatan disiplin *crew* tentang keselamatan kerja di atas kapal

Bekerja diatas kapal sangat menuntut suatu kedisiplinan yang timbul dari kesadaran sendiri. Sebagai contoh seorang ABK yang tidak memakai alat pelindung diri, dikarenakan mereka berfikir bahwa alat pelindung diri membuat pergerakan mereka terhambat. Ini adalah bukti bahwa kedisiplinan ABK tersebut kurang. Maka dari itu sangat diperlukan adanya tindakan-tindakan untuk menegakkan kedisiplinan.

b. Membuat pelatihan dan laporan

Pelatihan yang ditujukan untuk para awak kapal yang akan naik dan bekerja di atas kapal. Selain itu juga para awak kapal diwajibkan membuat laporan kerja setiap bulan nya.

2. Kurangnya *maintenance* pada *wire* sekoci yang mengakibatkan sekoci tercebur kelaut

Alternatif pemecahan masalah pada kasus kurangnya *maintenance* pada *wire* sekoci yang mengakibatkan sekoci tercebur kelaut dapat dilakukan dengan beberapa hal sebagai berikut:

a. Melakukan perbaikan

Perbaikan pada lambung kanan sekoci (*lifeboat*) yang mengalami kendala pada saat melakukan latihan penurunan sekoci di atas kapal.

b. *Plan Maintenance Schedule*

Plan Maintenance Schedule yang baik mampu membantu terencananya perawatan kapal serta alat-alat keselamatan yang lainnya salah satunya adalah perawatan *lifeboat* dengan benar.

Sebuah jadwal perawatan yang mengandalkan adanya kesinambungan dan sinergi antara aturan, pekerjaan yang dilaksanakan, pelaksanaan aturan dan hasil yang dihasilkan dan sistem kerja selalu terbuka pada hal-hal baru dan perubahan.

Tujuan dari *Plan Maintenance Schedule* adalah:

- 1) Melakukan perawatan dengan secara teratur dan terjadwal
- 2) Mendapatkan hasil yang lebih baik setelah perawatan.
- 3) Tidak adanya kerusakan lebih lanjut kedepanya.
- 4) Menambah wawasan dalam perawatan tersebut,
- 5) Memudahkan perawatan.

Sarana alat keselamatan yang termasuk seperti *lifeboat* harus dirawat dengan perawatan yang sesuai dengan prosedur baik dari internasional maupun prosedur yang terdapat di perusahaan.

D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Adapun evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah yang dilakukan peneliti yaitu:

1. Untuk masalah rendahnya kinerja awak kapal

a. Peningkatan disiplin *crew* tentang keselamatan kerja di atas kapal

Keuntunganya adalah semua *crew* kapal dapat menumbuhkan kesadaran akan pentingnya keselamatan di atas kapal dapat mengetahui tanggung jawab dan tugas-tugasnya secara terperinci sehingga pada saat melakukan latihan penurunan *lifeboat* semua *crew* dapat melakukan tugasnya dengan baik.

Kerugianya adalah diperlukan beberapa kali dalam memberikan pengertian tentang pentingnya keselamatan bagi seluruh *crew* kapal hingga menimbulkan kesadaran akan pentingnya keselamatan di atas kapal

b. Membuat pelatihan dan laporan

Keuntungannya adalah awak kapal dapat lebih menguasai secara materi mengenai tugas dan tanggung jawab diatas kapal sesuai dengan jabatan masing-masing awak kapal.

Kerugiannya adalah memerlukan tambahan waktu dan biaya untuk mengadakan pelatihan awak kapal.

2. Untuk masalah Kurangnya *maintenance* pada *wire* sekoci yang mengakibatkan sekoci terjatuh ke laut

a. Melakukan perbaikan

Perbaikan pada lambung kanan sekoci (*lifeboat*) yang mengalami kendala pada saat melakukan latihan penurunan sekoci di atas kapal.

Keuntungannya adalah mempersingkat waktu perbaikan untuk melanjutkan operasional kapal.

Kekurangannya adalah membutuhkan tenaga dan koordinasi lebih antar awak kapal.

b. *Plan Maintenance Schedule*

Keuntungannya adalah perawatan yang dilakukan secara *plan maintenance schedule* adalah dapat secara maksimal dalam merawat sekoci karena sudah terencana dalam merawatnya.

Kerugiannya adalah perawatan yang dilakukan secara *plan maintenance schedule* adalah memakan banyak waktu dan juga pekerjaan yang lain bias tidak dilaksanakan.

E. PEMECAHAN MASALAH

Setelah dilakukan evaluasi terhadap setiap alternatif pemecahan masalah diatas, maka penulis memilih alternatif mana yang paling tepat untuk dipilih sebagai pemecahan masalah, setelah memperhatikan situasi dan kondisi subjek penelitian.

Adapun pemecahan masalah yang dipilih yaitu:

1. Rendahnya kinerja awak kapal

Alternatif pemecahan masalah yang digunakan adalah membuat pelatihan dan laporan. Upaya yang dilakukan divisi *crewing* PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta dalam melakukan identifikasi terhadap adanya kebutuhan awak kapal baru, yaitu dengan menentukan spesifikasi yang jelas dari kebutuhan awak

kapal baru untuk bekerja di atas kapal, baik berdasarkan jumlah, tingkat keahlian, dan tingkat pendidikan dan tenggang waktu untuk pemenuhan kebutuhan awak kapal tersebut. Kemudian divisi *crewing* membuat perencanaan untuk perekrutan awak kapal sesuai dengan posisi yang sedang dibutuhkan.

Selain menentukan spesifikasi dalam proses perekrutan awak kapal, divisi *crewing* PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta juga membuat metode dalam melakukan perekrutan awak kapal yang sedang diperlukan. Tidak hanya satu metode, perusahaan dapat memilih dan menentukan lebih dari satu metode perekrutan awak kapal dengan kualitas terbaik. Setelah metode rekrutmen ditentukan, divisi *crewing* memproses lamaran yang masuk. Untuk membantu proses seleksi pelamar, divisi *crewing* membuat kriteria khusus untuk posisi tertentu. Untuk mempersingkat proses rekrutmen, hanya pelamar yang sesuai dengan kriteria dan memenuhi syarat yang dihubungi. Seluruh dokumen pelamar harus diseleksi untuk meyisihkan kandidat pelamar yang memenuhi syarat atau tidak berdasarkan kualifikasi-kualifikasi pekerjaan.

Untuk melakukan komunikasi dengan awak kapal yang lolos dalam seleksi administrasi divisi *crewing* menggunakan telepon untuk melakukan wawancara singkat atau pra-wawancara untuk meyakinkan bahwa pelamar yang lolos seleksi administrasi memang sesuai untuk diundang wawancara secara langsung. Divisi *crewing* juga memeriksa referensi dan latar belakang pelamar untuk menentukan kandidat pelamar kerja yang paling sesuai dengan lowongan yang sedang dibutuhkan.

Untuk menempatkan awak kapal pada posisi yang dibutuhkan divisi *crewing* mempersiapkan penawaran dan perjanjian kerja laut atau kontrak kerja yang sesuai dengan posisi jabatan. Membuat surat pemberitahuan dan ucapan terimakasih kepada para pelamar yang belum diterima.

Untuk awak kapal yang sudah lolos dalam semua seleksi dan sudah menyetujui kontrak kerja divisi *crewing* mempunyai suatu program yang bertujuan untuk memberi masa orientasi pada awak kapal tersebut. Divisi *crewing* melakukan familiarisasi kepada awak kapal yang baru naik di atas kapal. Familiarisasi ini dilakukan dengan awak kapal lama yang akan turun dengan awak kapal baru yang akan menggantikannya melakukan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal.

Selain itu divisi *crewing* juga memberikan pelatihan-pelatihan yang ditujukan untuk para awak kapal yang akan bekerja di atas kapal. Pelatihan ini

bertujuan untuk meningkatkan wawasan dan pengetahuan para awak kapal dalam pengoperasian alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal. Berikut adalah pelatihan dan laporan yang diberikan untuk awak kapal yaitu:

a. *In-House Training*

Untuk menyediakan dan memberikan awak kapal yang berkualitas dan berkompeten, divisi *crewing* PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta juga mempunyai satu program yang khusus ditujukan untuk para awak kapal yang akan bekerja di atas kapal. Program divisi *crewing* yang khusus diberikan untuk para awak kapal sebelum bekerja di atas kapal yaitu *In-House Training*, program ini digunakan atau bermaksud untuk menambah skill atau pengetahuan para awak kapal yang akan diberikan tugas dan tanggung jawab di atas kapal. *In-House Training* ini menjadi salah satu program pelatihan khusus bagi para awak kapal sebelum bekerja di atas kapal. Program ini mempunyai beberapa tujuan atau manfaat yaitu:

- 1) Memberikan pelatihan kepada para awak kapal yang akan bekerja di atas kapal.
- 2) Menambah pemahaman bagi para awak kapal mengenai pengoperasian alat-alat keselamatan di atas kapal dengan baik dan sesuai prosedur yang ada.
- 3) Meningkatkan kualitas kinerja awak kapal yang akan bekerja di atas kapal sesuai dengan jabatan yang dimiliki.
- 4) Sebagai sarana untuk menambah pengetahuan bagi para awak kapal.

Dari beberapa tujuan atau manfaat di atas, divisi *crewing* PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta sangat mengutamakan kualitas kinerja para awak kapal terutama pada pengoperasian alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal

b. *Medical Treatment Report*

Medical treatment report ini adalah salah satu upaya yang dilakukan oleh divisi *crewing* PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta dalam menyediakan awak kapal yang memiliki fisik dan mental yang baik. Fisik dan mental yang baik adalah merupakan suatu faktor yang mempengaruhi kualitas kinerja awak kapal terutama pada pengoperasian alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal. *Medical treatment report* ini adalah sebuah program kerja yang berbentuk laporan. Laporan ini dibuat sesuai dengan keadaan para awak kapal yang ada di atas kapal. Laporan ini harus dibuat setiap bulan nya dan harus mengirimkannya kepada divisi *crewing*. Dimana dari laporan ini divisi *crewing* dapat mengevaluasi

keadaan fisik dan mental para awak kapal yang sedang berada diatas kapal. Jika ada awak kapal yang mengalami gangguan pada fisik dan mental pada saat bekerja diatas kapal maka harus segera dilakukan pengobatan dan dilakukan penggantian dengan awak kapal yang baru. Hal ini bertujuan untuk kelancaran pengoperasian kapal khususnya pengoperasian pada alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal tersebut.

Tabel 4.1 Medical Treatment Report

[illegible]

Sumber : Divisi Crewing PT. Indobaruna Bulk Transportn Group Jakarta

c. *Unannounce Alcohol Test*

Unannounced Alcohol Test ini adalah merupakan upaya yang dilakukan oleh divisi *crewing* PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta untuk memastikan bahwa setiap awak kapal yang sedang bekerja di atas kapal tidak sedang dalam kondisi mabuk atau kendali obat terlarang. Upaya ini dilakukan untuk menjaga para awak kapal dalam melakukan tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan kesadaran. Upaya ini diharapkan dapat menjadi salah satu tolak ukur dalam melakukan perekrutan awak kapal. *Unannounced Alcohol Test* ini adalah merupakan sebuah program kerja yang berbentuk laporan. Dimana para awak kapal harus di tes dengan alat tertentu untuk mengetahui kadar pemakaian

alcohol pada saat melakukan dinas jaga di atas kapal. Laporan ini dibuat setiap bulan dan harus diserahkan kepada divisi *crewing* untuk dilakukan evaluasi.

d. *Master and Chief Engineer Self Assessment Test*

Upaya divisi *crewing* dalam menyediakan awak kapal yang berkompeten dalam pengoperasian alat-alat keselamatan diatas kapal selanjutnya yaitu *Master and Chief Engineer Self Assessment Test*. Laporan ini berisi penilaian yang ditujukan untuk *master* dan *chief engineer* yang sudah habis masa kontrak pertamanya. Dokumen ini juga merupakan bagian dari ISM yang menunjukkan bahwa perusahaan mempunyai sistem dalam menilai *master* dan *chief engineer* termasuk pembinaan dan pelatihan-pelatihan yang dibutuhkan untuk meningkatkan kualitas kinerja awak kapal.

e. *Crew Performance Evaluation Report*

Crew Performance Evaluation Report ini adalah merupakan upaya yang sama dengan *Master and Chief Engineer Self Assessment Test*. Laporan ini berisi penilaian *crew* secara keseluruhan secara objektif oleh *chief officer* dan *chief engineer*. Laporan ini digunakan untuk mengetahui kualitas kinerja *crew* selama berada di atas kapal. Dengan laporan ini divisi *crewing* dapat melakukan evaluasi untuk perpanjangan kontrak awak kapal tersebut.

Tabel 4.2 Evaluation Report

VESSEL NAME		CADET NAME		CADET DEPARTMENT		SIGN ON DATE		WEEK NO.																																																			
MLU CEMENT SUCCESS		HARIS SUPRIYANTO		<input checked="" type="checkbox"/> Deck <input type="checkbox"/> Engine		30-06-2019		8																																																			
No	Task/Duty	Task/Duty Performed *	Remarks from Master **																																																								
1	Read and understand TRAINING MANUAL as per SOLAS requirement 74/00 Reg. II/35 and 9-2/15	Yes	Consented to understand about RREP, captain how to report and do about material of RREP																																																								
* Filled by Cadet with "YES" or "DONE"																																																											
** Filled by Master with additional comment on task/duty performed by Cadet.																																																											
No	Task/Duty	Cadet's Explanation																																																									
2	2.1 Explain what is SOPEP. 2.2 Explain where you can find SOPEP on board.	2.1 SOPEP (SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN) IS WRITTEN IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENT OF REGULATION 51 OF ANNEX 1 OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS - THIS PLAN IS AVAILABLE TO ASSIST THE SHIP'S PERSONNEL IN DEALING WITH ANNEX PECTED DISCHARGE OF OIL - PRIMARY JOB IS TO SET IN MOTION THE NECESSARY ACTIONS TO STOP OR MINIMIZE THE DISCHARGE OF OIL AND TO MITIGATE EFFECTS 2.2 - AT BOOK SHELF BRIDGE I CAN FIND SOPEP BOOK																																																									
3	Please state all SOPEP material on board	<table border="0"> <tr> <td>- ROLL ON PLASTIC BAG</td> <td>1PC</td> <td>- PLASTIC SHOUL</td> <td>4PCS</td> <td>- YELLOW BOX SOPEP</td> </tr> <tr> <td>- SOPEP PMS UPHOLD</td> <td>1BOX</td> <td>- PLASTIC BUCKET</td> <td>4PCS</td> <td>- BOX KIT</td> </tr> <tr> <td>- OIL SPILL KIT GLOVES</td> <td>1SET</td> <td>- SOPEP BOOMS UPHOLD</td> <td>2PCS</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- OIL SPILL KIT SUIT</td> <td>2SET</td> <td>- SAW DUST</td> <td>20 KG</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- SAFETY BOOTS YELLOW</td> <td>2SET</td> <td>- WILDCAT PUMP</td> <td>1PCS</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- AQUA BREAK PX</td> <td>1TIN</td> <td>- OIL SPILL DISPENSE</td> <td>400 LTR</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- JET SPRAY</td> <td>1SET</td> <td>OTHERS</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>- HAND CLEANER</td> <td>5 LTR</td> <td>- SOPEP BOOMS UPHOLD</td> <td>6PCS</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- OIL SPILL KIT BAG 1000 LTR</td> <td>1PC</td> <td>- OIL SPILL DISPENSE</td> <td>400 LTR</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>- SAW DUST</td> <td>30 KG</td> <td></td> </tr> </table>								- ROLL ON PLASTIC BAG	1PC	- PLASTIC SHOUL	4PCS	- YELLOW BOX SOPEP	- SOPEP PMS UPHOLD	1BOX	- PLASTIC BUCKET	4PCS	- BOX KIT	- OIL SPILL KIT GLOVES	1SET	- SOPEP BOOMS UPHOLD	2PCS		- OIL SPILL KIT SUIT	2SET	- SAW DUST	20 KG		- SAFETY BOOTS YELLOW	2SET	- WILDCAT PUMP	1PCS		- AQUA BREAK PX	1TIN	- OIL SPILL DISPENSE	400 LTR		- JET SPRAY	1SET	OTHERS			- HAND CLEANER	5 LTR	- SOPEP BOOMS UPHOLD	6PCS		- OIL SPILL KIT BAG 1000 LTR	1PC	- OIL SPILL DISPENSE	400 LTR				- SAW DUST	30 KG	
- ROLL ON PLASTIC BAG	1PC	- PLASTIC SHOUL	4PCS	- YELLOW BOX SOPEP																																																							
- SOPEP PMS UPHOLD	1BOX	- PLASTIC BUCKET	4PCS	- BOX KIT																																																							
- OIL SPILL KIT GLOVES	1SET	- SOPEP BOOMS UPHOLD	2PCS																																																								
- OIL SPILL KIT SUIT	2SET	- SAW DUST	20 KG																																																								
- SAFETY BOOTS YELLOW	2SET	- WILDCAT PUMP	1PCS																																																								
- AQUA BREAK PX	1TIN	- OIL SPILL DISPENSE	400 LTR																																																								
- JET SPRAY	1SET	OTHERS																																																									
- HAND CLEANER	5 LTR	- SOPEP BOOMS UPHOLD	6PCS																																																								
- OIL SPILL KIT BAG 1000 LTR	1PC	- OIL SPILL DISPENSE	400 LTR																																																								
		- SAW DUST	30 KG																																																								
Cadet		Chief Officer/2nd Engineer		Master/Chief Engineer																																																							

Sumber : Divisi *Crewing* PT. Indobaruna Bulk Transportn Group Jakarta

Untuk awak kapal yang baru bergabung di atas kapal, divisi *crewing* PT Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta memberikan familiarisasi yang dilakukan oleh awak kapal lama yang akan digantikan oleh awak kapal yang baru. Familiarisasi ini dinilai sebagai upaya yang paling tepat dalam memberikan masa orientasi pada awak kapal yang baru. Proses familiarisasi ini biasanya berlangsung selama satu *voyage* sampai dua kali *voyage*.

Familiarisasi ini ditujukan untuk memperkenalkan kepada awak kapal yang baru tentang bagaimana situasi kerja yang ada di atas kapal yang akan menjadi tugas dan tanggung jawabnya untuk menggantikan awak kapal yang sudah habis kontrak maupun awak kapal yang akan turun kapal.

2. Kurangnya *maintenance* pada *wire* sekoci yang mengakibatkan sekoci terjatuh ke laut

Alternatif pemecahan masalah yang digunakan adalah melakukan perbaikan pada lambung kanan sekoci (*lifeboat*) yang mengalami kendala pada saat melakukan latihan penurunan sekoci di atas kapal. Perbaikan dilakukan untuk menghindari adanya masalah yang akan terulang kembali pada saat pengoperasian sekoci tersebut.



Gambar 4.2 Evakuasi Sekoci

Pada proses evakuasi sekoci, lambung bagian belakang sekoci dililit menggunakan tali dan *safety belt* dibantu dengan *chain blok* untuk menahan dan menaikkan buritan sekoci dan selanjutnya haluan sekoci diarea hingga lunas sekoci haluan terendam air dimana sekoci mengapung aman di atas air dan selanjutnya *crew* menguras air yang ada di dalam sekoci tersebut hingga kering.



Gambar 4.3 Pembuatan Pelat Baru

Disamping awak kapal menguras air yang ada di dalam sekoci, awak kapal yang lain membantu dengan membuat *fabrication* pelat yang keropos dengan pelat yang baru. Pada jam 17.30 WIB 23 desember 2019 pembuatan pelat baru selesai dan dilanjutkan dengan pemasangan di fondasi buritan sekoci di atas lunas buritan sekoci.



Gambar 4.4 Fabrication Pelat Keropos



Gambar 4.5 Proses *Replating* Besi Sekoci Yang Keropos

Sebelum sekoci dinaikkan kembali pada posisi semula, Pelat yang keropos harus diganti dengan pelat yang baru.



Gambar 4.6 Pemasangan Besi *Block Fall* Sekoci

Setelah pemasangan besi *block fall* sekoci selesai dikerjakan, maka sekoci dinaikkan menuju posisi semula dengan bantuan tali dan *safety belt* yang sudah dililitkan sebelumnya. Proses menaikkan sekoci pada posisi semula ini membutuhkan ketelitian dikarenakan pengait yang digunakan bukanlah pengait asli yang sebelumnya. Dengan berhati-hati perlahan sekoci ditarik keatas menuju posisi semula sekoci tersebut.



Gambar 4.7 Proses Menaikan Sekoci

Setelah sekoci berhasil dinaikkan pada posisi semula, dilakukan pengecekan pada mesin sekoci yang sempat terendam oleh air laut dan daun kemudi yang *hamper* terlepas. Setelah dilakukan pengecekan akan dilakukan perbaikan

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan penjabaran yang telah peneliti kemukakan pada sebelumnya, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Pada masalah rendahnya kinerja awak kapal dapat disimpulkan bahwa penyebabnya adalah beberapa faktor yaitu faktor manusia, faktor faktor mesin, faktor material, faktor manajemen, faktor metode, dan faktor lingkungan. Pemecahan masalah yang digunakan adalah membuat pelatihan dan laporan, pelatihan yang ditujukan untuk para awak kapal yang akan naik dan bekerja di atas kapal. Selain itu juga para awak kapal diwajibkan membuat laporan kerja setiap bulan nya.
2. Pada masalah Kurangnya perawatan pada *wire* sekoci yang mengakibatkan sekoci terjatuh kelaut dapat disimpulkan bahwa penyebab nya adalah kurangnya pemahaman perawatan *lifeboat* oleh awak kapal, Kurangnya tingkat kedisiplinan antara mualim dengan ABK dalam perawatan *lifeboat*, kecerobohan pada saat bekerja, dan kurangnya kepedulian. Pemecahan masalah yang digunakan adalah melakukan perbaikan pada lambung kanan sekoci (*lifeboat*) yang mengalami kendala pada saat melakukan latihan penurunan sekoci di atas kapal. Perbaikan dilakukan untuk menghindari adanya masalah yang akan terulang kembali pada saat pengoperasian sekoci tersebut.

B. SARAN

Berdasarkan pembahasan yang telah penulis kemukakan, maka pada bab terakhir ini penulis akan memberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Bagi Perusahaan

Sebaiknya pihak perusahaan lebih ketat dalam melakukan evaluasi sistem kerja diatas kapal terutama mengenai perawatan alat keselamatan dan juga

perekrutan para awak kapal. Tujuannya adalah untuk mendapatkan kualitas kinerja awak kapal yang terbaik sesuai dengan yang dibutuhkan di atas kapal.

2. Bagi Para Awak Kapal

Sebaiknya lebih mendisiplinkan diri untuk senantiasa bertanggung jawab dengan tugas dan tanggung jawab kerja diatas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulsyani. *Sosiologi, Skematika, Teori, dan Terapan*. (Jakarta: PT Bumi Aksara, 2012)
- Arikunto. *Manajemen Penelitian*. (Jakarta: Rineka Cipta, 2005)
- Arikunto. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. (Jakarta: Rineka Cipta, 2010)
- Dosen Pendidikan. *Penelitian Kualitatif*, Diakses 20 oktober 2021 dari Google
<https://www.dosenpendidikan.co.id/penelitian-kualitatif/>
- Feigenbaum, A.V. *Total Quality Control, Six Edition*. (Singapur: McGrawHill Book Co, 1987)
- Fraenkel. *How to Design and Evaluate Research in Education*. (New York: McGraw-Hill Higher Education, 2008)
- Hasan. *Pokok-Pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*. (Jakarta: Penerbit Ghalia Indonesia, 2002)
- Hasan. *Analisis Data Penelitian Dengan Statistik*. (Jakarta: PT. Bumi Aksara, 2004)
- Hermansyah Willy. *Kebijakan Transportasi*, Diakses 18 Februari 2017 dari Google.
<https://sites.google.com/site/vioceofearth/Home/kebijakkan-transportasi>
- Idtesis. (2012). *Pengertian dan Jenis Metode Deskriptif* , Diakses 18 Juni 2021, dari Google.
<https://idtesis.com/metode-deskriptif/>
- Komariah dan Satori. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. (Bandung: Alfabeta, 2012)
- Mangkunegara. *Evaluasi Kinerja Sumber Daya Manusia*. (Jakarta: Refika Aditama, 2006)

- Mangkunegara. *Evaluasi Kinerja Sumber Daya Manusia*. (Jakarta: Refika Aditama, 2006)
- Mangkunegara. *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2015)
- Mangkuprawira, S., dan A.V. Hubeis. *Manajemen Mutu Sumber Daya Manusia*. (Bogor: Penerbit Ghalia Indonesia, 2007)
- Maritim Word. *Peralatan Keselamatan Kerja Utama Di Kapal*, Diakses 27 januari 2011 dari Google
<https://www.maritimeworld.web.id/2011/01/peralatan-keselamatankerja-utama-di.html>
- Mathis. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. (Jakarta: Salemba empat, 2002)
- Maurice. *Sosiologi Politik*. (Jakarta: Raja Grafindo persada, 2010)
- Montgomery. *Introduction to Statistical Quality Control 6th Edition*. Jhon Wiley and Sons, (United States: Inc, 2009)
- Nawawi. Widodo, Suparno Eko. *Manajemen Pengembangan Sumber Daya Manusia*. (Pustaka Pelajar, 2015)
- Nazir,M. *Metode Penelitian*. (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003)
- PR Indonesia. (2008). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008*, Diakses 16 Juni 2021 dari Google.
https://pih.kemlu.go.id/files/uu_17_tahun_2008.pdf
- PT. Indobaruna Bulk Transport Group. (2020). *Career*, Diakses 17 Juni 2021 dari Google.
<https://www.indobaruna.com/>
- Rada, *Contoh Identifikasi Masalah*, Diakses 24 oktober 2021 dari Google.
<https://dosenpintar.com/identifikasi-masalah/>
- Roestiyah. *Strategi Belajar Mengajar*. (Jakarta: Rineka Cipta, 2001)

Setijadi. *Sangat Penting, Pemberdayaan Pelaku Transportasi Laut dalam Pengembangan Konektivitas*, Diakses 14 februari 2017 dari Google.

<https://supplychainindonesia.com/sangat-penting-pemberdayaan-pelaku-transportasi-laut-dalam-pengembangan-konektivitas/>

Shipsapp. *Perusahaan Pelayaran*, Diakses 21 November 2020 dari Google.

<https://shipsapp.co.id/Artikel/perusahaan-pelayaran.html>

Soekanto. *Sosiologi Suatu Pengantar*. (Jakarta: Rajawali Pers, 2012)

Sugiyono. *Memahami Penelitian Kualitatif*. (Bandung: Alfabeta, 2012)

Sukardi. *Metodologi Penelitian Pendidikan: Kompetensi dan Praktiknya*. (Jakarta: Bumi Aksara, 2004)

Sunyoto. *Teori, Kuesioner & Analisis Data Untuk Pemasaran dan Perilaku Konsumen*. (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2013)

Suparno. *Filsafat Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. (Bandung: Alfabeta, 2007)

Tata Sutabri. *Konsep Sistem Informasi*. (Yogyakarta: Andi, 2012)

Vincent. *Sistem Manajemen Kinerja Terintegrasi Balanced Scorecard Dengan Six Sigma Untuk Organisasi Bisnis dan Pemerintah*. (Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 2006)

Wilson. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. (Jakarta: Erlangga, 2012)

Yaharmas. (2017). *ABK Anak Buah Kapal*, Dikases 16 Juni 2021 dari Google.

<https://japragroup.wordpress.com/2017/09/11/first-blog-post/>

Lampiran 1

Wawancara Penelitian

Wawancara yang penulis lakukan pada saat Praktek Darat Bersama Manager *Crewing* di PT. Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta.

Nama : Capt Yudo Wiropati

Jabatan : *Manager Crewing*

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Cadet : Selamat Pagi Capt,izin bertanya Capt.

Capt Yudo : Pagi syifa,silahkan, kebetulan saya juga lagi tidak banyak kerjaan.

Cadet :Baik capt, saya ingin bertanya mengenai permasalahan pada awak kapal dan alat keselamatan di atas kapal capt.

Capt Yudo : Permasalahan yang ada di atas kapal sebenarnya karena para perwira tidak bekerja dengan disiplin dan sesuai dengan tanggung jawabnya, mereka cenderung bekerja dengan sistem biasanya.

Cadet : Apakah ada kendala pada saat *Drill* diatas kapal capt?

Capt Yudo : Ada kemarin itu di MV. Giat sekoci tercebur kelaut karna *wire* nya putus, itu karena tidak pernah ada pengecekan rutin jadi *wire* nya korosif, sangat fatal itu karena perlu waktu beberapa jam untuk evakuasi sekoci ke atas kapal lagi.

Cadet : Solusi yang diambil pada saat terjadi kendala apa capt?

Capt Yudo : Ya itu bikin plat baru ganti *wire* sama evakuasi sekoci dari bawah ke atas kapal lagi itu yang dilakukan pada saat terjadi , kemudian untuk mengevaluasi kinerja para awak kapal, saya membuat program untuk seluruh awak kapal harus membuat laporan kerja setiap bulan nya yang harus di *report* langsung ke saya, saya juga mewajibkan sekarang para awak kapal melakukan *safety meeting* rutin perminggu dan perbulan nya , biar saya lebih bisa memonitor kinerja mereka.

- Cadet : Baik capt, untuk menyediakan awak kapal yang berkompeten apakah ada program khususnya capt?
- Capt Yudo : Ada itu kan setiap *crew* yang akan naik kapal kita bikin *In House Training* dulu beberapa hari yang bertujuan untuk memantapkan bekal bekerja diatas kapal termasuk didalamnya tanggung jawab para perwira sesuai dengan jabatan masing-masing dan juga untuk mengetahui seberapa dalam pemahaman mereka mengenai tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal.
- Cadet : Baik Capt, terimakasih banyak atas waktu dan informasi yang sangat berguna untuk penulisan skripsi saya capt.
- Capt Yudo : Sama-sama syifa kalo ada apa yang belum jelas tanyakan aja.
- Cadet : Siap Capt.

LAMPIRAN 2

WAWANCARA PENELITIAN

Wawancara yang penulis lakukan pada saat Praktek Darat Bersama Awak Kapal di PT. Indobaruna Bulk Transport Group Jakarta.

Nama : Awwaluddin Khoir

Jabatan : 4th *Engineer*

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Cadet : Selamat pagi pak, mohon maaf mengganggu waktunya saya ijin untuk melakukan wawancara dengan bapak apakah berkenan?

Pak Didin : Pagi dek, silahkan dek kebetulan sedang tidak sibuk

Cadet : Baik terimakasih banyak atas waktunya pak, ijin bertanya apakah *maintenance* alat keselamatan penting untuk kinerja awak kapal???

Pak Didin : *Maintenance* alat keselamatan sangat penting dek, karena mesin harus di rawat dan juga harus selalu dibenahi jika ada yang tidak tepat.

Cadet : Untuk faktor yang menyebabkan kurangnya *maintenance* apa saja pak??

Pak Didin : Untuk faktornya banyak dek, terutama karena kurangnya tanggung jawab dan kedisiplinan para awak kapal dalam melakukan *maintenance* alat keselamatan.

Cadet : Baik pak, untuk solusi dari kurangnya *maintenance* apa saja pak??

Pak Didin : Bisa dengan melakukan *Plan Maintenance Schedule* dek supaya *maintenance* dapat berjalan dengan sesuai SOP.

Cadet : Baik pak, terimakasih banyak atas waktu dan informasi yang diberikan pak

Pak Didin : Sama-sama dek.

Lampiran 3 Berita Acara



PT. INDOBARUNA BULK TRANSPORT

PERUSAHAAN PELAYARAN

The Prominence Office Tower 19th Floor

Jalan Jalur Sutera Barat No. 15, Lt. 19 Alam Sutera, Tangerang 15143, Indonesia

Ph : +6221 570 0240 Fx : +6221 5700 241 Email : ibt@indobaruna.com

KM. GIAT

PT. INDOBARUNA BULK TRANSPORT

BERITA ACARA KEGAGALAN PENURUNAN SEKOCI KANAN KM GIAT

Bersama ini diberitahukan bahwa pada tanggal 23 Desember 2019 di tempat berlabuh jangkar Teluk Bayur Padang Sumatera Barat dilaksanakan latihan penurunan sekoci dimana jam 13.00 WIB Crew menempati Muster Station dan mendapat arahan dari Master & Chief officer utk tugas masing masing

Pada jam 13.15 WIB diturunkan sekoci hingga boat deck 13.16 WIB dan diturunkan lagi hingga main deck dan pada jam 13.18 WIB saat mencapai main deck dan tiba tiba putus bracket blok di bagian buritan sekoci kanan di fondasi bagian dalam sekoci yang mengakibatkan bagian buritan sekoci jatuh tercebur kelaut dimana haluan sekoci masih tergantung di kili kili blok fall sekoci.

Tindakan :

Lambung bagian belakang sekoci diilit dengan tali dan safety belt dibantu dengan chain blok untuk menahan dan menaikkan buritan sekoci dan selanjutnya haluan sekoci diarea hingga lunas sekoci haluan terendam air dimana sekoci mengapung aman di atas air dan selanjutnya crew mengurus air dalam sekoci hingga kering dan dan anggota membantu pembuatan/ fabrication pelat yang keropos dengan pelat baru.

Pada jam 17.30 WIB 23 desember 2019 selesai pembuatan pelat baru dan dilanjutkan pemasangan di fondasi buritan sekoci diatas lunas buritan.

Pada jam 20. 00 WIB 23 desember 2019 sekoci kanan selesai dinaikkan dan berada pada posisi semula





Mengenal mesin sekoci yang sempat terendam air laut dan daun kemudi yang hampir terlepas akan dilakukan pengecekan dan perbaikan lanjutan.

Demikian berita acara ini dibuat dengan sebenarnya.

Teluk Bayur 23 Dec 2019


MV. GIAT
MASTER
Capt Ricardo Takaria
Nahkoda Km Giat

Lampiran 4
Medical Report

	PT. INDOBARUNA BULK TRANSPORT PERUSAHAAN PELAYARAN																																																																																					
DAFTAR CREW DENGAN OBAT RESEP DOKTER	IBT – C19c <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">K</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">BLN</td> </tr> </table>	K	BLN																																																																																			
K	BLN																																																																																					
<p>Instruksi:</p> <ol style="list-style-type: none"> Semua awak kapal yang memiliki dan/atau rutin mengonsumsi obat dengan resep dokter diwajibkan menginformasikan nama dan fungsi obat-obatan tersebut kepada Nakhoda saat pertama kali ybs naik ke atas kapal. Daftar ini wajib diperbarui setiap ada pergantian crew, dan menjadi arsip kapal. Soal dari Daftar Crew Dengan Obat Resep Dokter wajib dilaporkan setiap bulan kepada Crewing Dept. 																																																																																						
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Nama Kapal : MV. MANDRAGUNA</td> <td style="width: 50%;">Nama Master : CAPT. YANTO RUSYANTO</td> </tr> </table>		Nama Kapal : MV. MANDRAGUNA	Nama Master : CAPT. YANTO RUSYANTO																																																																																			
Nama Kapal : MV. MANDRAGUNA	Nama Master : CAPT. YANTO RUSYANTO																																																																																					
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%;">No.</th> <th style="width: 30%;">Nama Crew</th> <th style="width: 15%;">Jabatan</th> <th style="width: 20%;">Tanggal Sign On</th> <th style="width: 30%;">Obat Resep Dokter</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>Herbin Yantoni B.</td> <td>Juru Mudi</td> <td>03 Agustus 2019</td> <td>NIL</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>Monang Silsen</td> <td>Mandor</td> <td>03 Agustus 2019</td> <td>NIL</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>Mulyoharjo</td> <td>Oiler</td> <td>03 Agustus 2019</td> <td>NIL</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>Akhir Handoko</td> <td>Mualim I</td> <td>17 Agustus 2019</td> <td>NIL</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>Nur Iman</td> <td>Electrician</td> <td>17 Agustus 2019</td> <td>NIL</td> </tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>		No.	Nama Crew	Jabatan	Tanggal Sign On	Obat Resep Dokter	1.	Herbin Yantoni B.	Juru Mudi	03 Agustus 2019	NIL	2.	Monang Silsen	Mandor	03 Agustus 2019	NIL	3.	Mulyoharjo	Oiler	03 Agustus 2019	NIL	4.	Akhir Handoko	Mualim I	17 Agustus 2019	NIL	5.	Nur Iman	Electrician	17 Agustus 2019	NIL																																																							
No.	Nama Crew	Jabatan	Tanggal Sign On	Obat Resep Dokter																																																																																		
1.	Herbin Yantoni B.	Juru Mudi	03 Agustus 2019	NIL																																																																																		
2.	Monang Silsen	Mandor	03 Agustus 2019	NIL																																																																																		
3.	Mulyoharjo	Oiler	03 Agustus 2019	NIL																																																																																		
4.	Akhir Handoko	Mualim I	17 Agustus 2019	NIL																																																																																		
5.	Nur Iman	Electrician	17 Agustus 2019	NIL																																																																																		
Tanggal : 31 Agustus 2019																																																																																						
<table border="1" style="width: 150px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> Master MV. MANDRAGUNA  MASTER </td> </tr> </table> <p>(Capt. Yanto Rusyanto)</p>		Master MV. MANDRAGUNA  MASTER																																																																																				
Master MV. MANDRAGUNA  MASTER																																																																																						
Revisi : 0 (Form baru) Hal. : 1/1																																																																																						

[illegible]

Lampiran 6
Kondisi Sekoci

		PT. INDOBARUNA BULK TRANSPORT PERUSAHAAN PELAYARAN	
1			
FOTO KONDISI SEKOCI KEMAH HY. GIAT ANCHOR - TELUK DAYUR V.155			
Nama Kapal : HY. GIAT		Tanggal : 25 Desember 2015	
			
Pemasangan Tali & Chain Block		Pemasangan Tali & Chain Block	
			
Pemasangan Tali & Chain Block		Pemasangan Tali & Chain Block	
			
Pemasangan Tali & Chain Block		Pemasangan Tali & Chain Block	
Capt. Rinzada Takaria - Master		[Subarman - Chief Officer]	

Lampiran 7
Replating Besi Sekoci

	
PT. INDOBARUNA BULK TRANSPORT PERSAHABAN PELAYARAN	
2	
FOTO PEKERJAAN REPLATING & MENARIKKAN SEKOCI MT. GIAT ANCHOR - TELUK DAYUR V.155	
Nama Kapal : MT. GIAT	Tanggal : 25 Desember 2019
	
Replating besi sekoci yang rusak	Menarikkan besi blank fall sekoci
	
Menarikkan besi blank fall sekoci	Pemasangan sekoci ke atas kapal
	
Pemasangan sekoci ke atas kapal	Besi blank fall sudah di tempat semula

Lampiran 8 Evaluation Report

CADET WEEKLY REPORT



1 of 1

Vessel Name MV. CEMENT SUCCESS	Cadet Name HARIS SUPRIYANTO	Cadet Department <input checked="" type="checkbox"/> Deck <input type="checkbox"/> Engine	Sign On Date (dd-mm-yyyy) 26-06-2019	Week No. 8			
No	Task/Duty	Task/Duty Performed *	Remarks from Master **				
1	Read and understand TRAINING MANUAL as per SOLAS requirement 74/00 Reg.III/35 and II-2/15	Yes	Concerned he understood about SOPEP content, how to reported and all about material of SOPEP				
<p>* Filled by Cadet with "YES" or "DONE"</p> <p>** Filled by Master with additional comment on task/duty performed by Cadet.</p>							
No	Task/Duty	Cadet's Explanation					
2	2.1 Explain what is SOPEP. 2.2. Explain where you can find SOPEP on board.	<p>2.1 SOPEP (SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN) IS WRITTEN IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENT OF REGULATION 37 OF ANNEX 1 OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS</p> <p>- THIS PLAN IS AVAILABLE TO ASSIST THE SHIP'S PERSONEL IN DEALING WITH ANEXPECTED DISCHARGE OF OIL</p> <p>- PRIMARY PURPOSE IS TO SET IN MOTION THE NECESSARY ACTIONS TO STOP OR MINIMIZE THE DISCHARGE OF OIL AND TO MITIGATE EFFECTS</p> <p>2.2 - AT BOOK SHELF BRIDGE I CAN FIND SOPEP BOOK</p>					
3	Please state all SOPEP material on board	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> - ROLL OF PLASTIC BAG 1PC. - SORBENT PADS Ug4200 1BOX - OIL SPILL KIT GLOVES 4 SET. - OIL SPILL KIT SUIT 2 SET. - SAFETY BOOTS YELLOW 2 SET. - AQUA BREAK PX 1 TIN. - JET SPRAY 1 SET. - HAND CLEANER 5 LTR. - OIL SPILL KIT BAG 1000 LTR 1PC. </td> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> - PLASTIC SHOVEL 4PCS. - PLASTIC BUCKET 4PCS. - SORBENT BOOMS Ug4410 2PCS. - SAW DUST 20 KG. - WILDCAT PUMP 1PCS. - OIL SPILL DISPERSANT 400 LTR. </td> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> - YELLOW BOX SOPEP BOX KIT 1BOX. </td> </tr> </table>			<ul style="list-style-type: none"> - ROLL OF PLASTIC BAG 1PC. - SORBENT PADS Ug4200 1BOX - OIL SPILL KIT GLOVES 4 SET. - OIL SPILL KIT SUIT 2 SET. - SAFETY BOOTS YELLOW 2 SET. - AQUA BREAK PX 1 TIN. - JET SPRAY 1 SET. - HAND CLEANER 5 LTR. - OIL SPILL KIT BAG 1000 LTR 1PC. 	<ul style="list-style-type: none"> - PLASTIC SHOVEL 4PCS. - PLASTIC BUCKET 4PCS. - SORBENT BOOMS Ug4410 2PCS. - SAW DUST 20 KG. - WILDCAT PUMP 1PCS. - OIL SPILL DISPERSANT 400 LTR. 	<ul style="list-style-type: none"> - YELLOW BOX SOPEP BOX KIT 1BOX.
<ul style="list-style-type: none"> - ROLL OF PLASTIC BAG 1PC. - SORBENT PADS Ug4200 1BOX - OIL SPILL KIT GLOVES 4 SET. - OIL SPILL KIT SUIT 2 SET. - SAFETY BOOTS YELLOW 2 SET. - AQUA BREAK PX 1 TIN. - JET SPRAY 1 SET. - HAND CLEANER 5 LTR. - OIL SPILL KIT BAG 1000 LTR 1PC. 	<ul style="list-style-type: none"> - PLASTIC SHOVEL 4PCS. - PLASTIC BUCKET 4PCS. - SORBENT BOOMS Ug4410 2PCS. - SAW DUST 20 KG. - WILDCAT PUMP 1PCS. - OIL SPILL DISPERSANT 400 LTR. 	<ul style="list-style-type: none"> - YELLOW BOX SOPEP BOX KIT 1BOX. 					
 Cadet		 Chief Officer/2nd Engineer		 Master/Chief Engineer			

57

[illegible]

Lampiran 10 Crew List

MANAGEMENT

MANAGEMENT

CREW LIST

MV Chronicle Progress

0943

PT. Indoharta

PT. Indoharta

27-Aug-2015

Date of Arrival / Departure / Trip

Status of Vessel / Home Bank

Crew Change / OT Rapid

Agent in Port / Captain

Company / Freight

Date of Arrival / Targeted Trip

Status of Vessel / Targeted Trip

No.	Name / Home Bank	Status of Vessel / Targeted Trip	Nationality / Indoharta	Travel Document No. / No. Buku Perjalanan	Rec. of Travel Document / Rec. of Buku Perjalanan	Status on Board / Addition	Software / Suite / Suite Point	No. PPL	Date of Sign On / Targeted Sign On	Certificate / Issued Date / Point	Certificate No. / Issued Date / Point	
1	Davidson H. H. H.	48	15-Oct-1967	Indonesian	F 133256	21-May-21	Master	62000000	PL 100/11/1000/1000/10	11-Jul-2018	ABT 1	62000000/1000/10
2	Deyan P. H. H.	48	14-Nov-1967	Indonesian	F 227004	21-Feb-21	Crew Officer	620110711	AL 100/11/1000/1000/10	30-Mar-2018	ABT 2	620110711/1000/10
3	Sari S.	48	1-Mar-2008	Indonesian	F 905647	24-Apr-21	2nd Officer	620110611	AL 100/11/1000/1000/10	8-Aug-2018	ABT 3	620110611/1000/10
4	Sulistyono	48	17-Apr-1981	Indonesian	E 107162	21-May-21	3rd Officer	620110800	AL 100/11/1000/1000/10	25-Mar-2018	ABT 4	620110800/1000/10
5	David P. H. H.	48	21-Feb-1981	Indonesian	E 104180	20-Feb-21	Crew Officer	62000000	PL 100/11/1000/1000/10	28-Jul-2018	ABT 1	62000000/1000/10
6	Maria H. H. H.	48	17-Apr-1976	Indonesian	F 271000	15-Aug-21	2nd Engineer	620001119	PL 100/11/1000/1000/10	3-Aug-2018	ABT 2	620001119/1000/10
7	Andrian H. H. H.	48	2-Jul-1979	Indonesian	F 857047	15-Aug-21	3rd Engineer	620011119	PL 100/11/1000/1000/10	8-Feb-2018	ABT 3	620011119/1000/10
8	M. H. H.	48	17-Feb-1981	Indonesian	C 000000	17-Jun-21	4th Engineer	620110813	PL 100/11/1000/1000/10	30-Jul-2018	ABT 4	620110813/1000/10
9	Toni H. H.	48	25-Oct-1979	Indonesian	E 100000	13-Nov-20	Radio Officer	620110815	PL 100/11/1000/1000/10	21-Jul-2018	ABT 5	620110815/1000/10
10	Sari H.	48	18-Mar-2007	Indonesian	C 000000	20-Aug-20	Crew Officer	620011119	PL 100/11/1000/1000/10	21-Jul-2018	ABT 6	620011119/1000/10
11	John T. H.	48	14-Jul-1978	Indonesian	D 000000	12-Mar-20	Radio Officer	62000000	PL 100/11/1000/1000/10	21-Jul-2018	ABT 7	62000000/1000/10
12	Sari H.	48	3-Oct-1971	Indonesian	C 000000	18-Jun-21	Radio Officer	62000000	PL 100/11/1000/1000/10	21-Jul-2018	ABT 8	62000000/1000/10
13	Edwin T. H.	48	29-Jun-1988	Indonesian	C 000000	24-Jun-21	Radio Officer	620111144	PL 100/11/1000/1000/10	18-Jul-2018	ABT 9	620111144/1000/10
14	Edwin T. H.	48	17-Mar-1988	Indonesian	E 000000	27-Jun-21	Radio Officer	620011144	PL 100/11/1000/1000/10	18-Jul-2018	ABT 10	620011144/1000/10
15	John T. H.	48	3-Jul-1971	Indonesian	C 000000	20-Aug-21	Radio Officer	62000000	PL 100/11/1000/1000/10	21-Jul-2018	ABT 11	62000000/1000/10
16	David W. H.	48	3-Dec-1981	Indonesian	F 214210	31-Jun-21	Radio Officer	620110813	PL 100/11/1000/1000/10	8-Feb-2018	ABT 12	620110813/1000/10
17	John T. H.	48	21-Feb-1981	Indonesian	F 213015	22-Jun-21	Radio Officer	620110815	PL 100/11/1000/1000/10	3-Aug-2018	ABT 13	620110815/1000/10
18	John T. H.	48	20-Oct-1981	Indonesian	E 000000	1-May-21	Radio Officer	620110813	PL 100/11/1000/1000/10	8-Aug-2018	ABT 14	620110813/1000/10
19	John T. H.	48	15-Sep-1971	Indonesian	F 227184	27-Jul-20	Crew Officer	620110813	PL 100/11/1000/1000/10	30-Jul-2018	ABT 15	620110813/1000/10
20	Edo P. H.	48	23-Jul-2008	Indonesian	F 171330	18-Sep-21	Crew Officer	620110813	PL 100/11/1000/1000/10	30-Jul-2018	ABT 16	620110813/1000/10
21	Maria H. H. H.	48	21-Aug-2008	Indonesian	F 130007	20-May-21	Crew Officer	620110813	PL 100/11/1000/1000/10	21-Jul-2018	ABT 17	620110813/1000/10
Total Crews / Total Points :												

Authorizing
Signature

Signature
Date: 27-Aug-2015
Signature

Signature