

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



MAKALAH

**MENINGKATKAN EFEKTIVITAS BONGKAR MUAT
UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL
KAPAL LCT SERASI 12**

Oleh :

RAMLI
NIS. 03020/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2023

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



MAKALAH

**MENINGKATKAN EFEKTIVITAS BONGKAR MUAT
UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL
KAPAL LCT SERASI 12**

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

**Oleh :
RAMLI
NIS. 03020/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1
JAKARTA
2024**

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : RAMLI
No. Induk Siwa : 03020/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : MENINGKATKAN EFEKTIVITAS BONGKAR MUAT
UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL LCT
SERASI 12

Pembimbing I,

Capt. Suhartini, MM., M.M.Tr
Penata TK. I (III/d)
NIP. 19800307 200502 2 002

Jakarta, Februari 2024
Pembimbing II,

Adin Sarekti, M.Tr.M.
Penata (III/c)
NIP. 19870402 201402 1 004

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

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

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : RAMLI
No. Induk Siwa : 03020/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : MENINGKATKAN EFEKTIVITAS BONGKAR MUAT
UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL LCT
SERASI 12

Penguji I

I Komang Pramana Adiputra, M.Sc

Penata (III/c)

NIP. 19901024 201503 1 005

Penguji II

Dedek Tri Mardianta, M.Pd

Penata IX

NIP. 19960316 202321 1 011

Penguji III

Capt. Suhartini, MM., M.M.Tr

Penata TK. I (III/d)

NIP. 19800307 200502 2 002

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

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

“MENINGKATKAN EFEKTIVITAS BONGKAR MUAT UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL LCT SERASI 12”

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

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

1. Dr. Ir. H. Ahmad Wahid, S.T.,M.T.,M.Mar.E, selaku Kepala Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Ibu Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Capt. Suhartini, MM.,M.MTr, selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. Bapak Adin Sayekti, M.Tr.M., selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah.

6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah.
7. Orang tua tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Istri tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
9. Anak tersayang yang telah memberikan waktu dan semangat selama pengerjaan makalah.
10. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXVIII tahun ajaran 2023 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah akhirnya dapat terselesaikan.

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

Jakarta, Februari 2024

Penulis,



RAMLI

NIS. 03020/N-I

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	2
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	3
D. Metode Penelitian	4
E. Waktu dan Tempat Penelitian	5
F. Sistematika Penulisan	5
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	7
B. Kerangka Pemikiran	20
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	21
B. Analisis Data	23
C. Pemecahan Masalah	26
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	36
B. Saran	36
 DAFTAR PUSTAKA	38
 LAMPIRAN	
 DAFTAR ISTILAH	

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. *Ship Particular*

Lampiran 2. *Crew List*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kapal merupakan sarana transportasi laut yang memegang peranan penting khususnya kapal LCT. Serasi 12 yang beroperasi alur pelayaran Jakarta-Samarinda-Banjarmasin untuk melayani pemuatan HD 785. Dalam pengoperasiannya kapal LCT harus siap setiap saat apabila dibutuhkan demi kelancaran pekerjaan-pekerjaan di Pelabuhan yang menerapkan prosedur keselamatan secara tegas.

Seiring perkembangan zaman, kapal LCT mengalami peningkatan sehingga dalam pelaksanaan tugas pengopersian kapal semakin kompleks. Kapal LCT memenuhi persyaratan angkutan laut, letak ruangan mesin, kamar anak buah kapal (ABK) dan anjungan navigasi di bagian belakang dan mempunyai *ramp door* di haluan.

Perwira Dek harus memahami sistem keselamatan dan prosedur kerja yang telah ditetapkan di kapal LCT. Serasi 12. Dalam pengoperasian kapal, diawaki oleh anak buah kapal dari berbagai negara sehingga diperlukan bahasa komunikasi yang baik. Anak buah kapal yang mengoperasikan kapal LCT rata-rata sudah memahami prosedur kerja yang ada di atas kapal karena mereka sudah lama bekerja di berbagai jenis type kapal LCT. Dalam pengoperasian kapal LCT dibutuhkan 3 (tiga) orang yang bersiap di *ramp door*, yakni 2 (dua) orang yang bersiap di *winch ramp door* untuk menurunkan *ramp door* apabila kapal LCT tiba di tempat bertambat di pelabuhan atau meninggalkan pelabuhan, sedangkan 1 (satu) orang yang bersiap di *ramp door* untuk memberi perintah kepada ABK yang bersiaga di atas *winch* kiri dan kanan.

Sebagaimana fakta saat kapal dalam keadaan berlabuh jangkar di Taboneo anchorage Banjarmasin, secara tiba-tiba mendapat perintah dari pihak *pencharter*,

dengan interval waktu satu jam kapal harus sudah siap di dermaga. Sesuai prosedur untuk mempersiapkan mesin dan angkat jangkar diperlukan waktu minimal satu jam. Oleh karena perintah dari pihak *pencharter*, maka pihak kapal harus mempersiapkan ruang muat dan sekaligus melakukan olah gerak kapal untuk sandar dengan durasi waktu yang sangat minim, akibatnya mengalami kesulitan dan hambatan saat proses pemuatan dilakukan yang disebabkan oleh kurang siapnya ruang muat dan peralatan penunjang lainnya.

Selain informasi yang mendadak dari *pencharter* ada hal yang sangat mempengaruhi kinerja bongkar muat yaitu *ramp door*. *Ramp door* adalah akses untuk muatan dapat dimuat, dan apabila *ramp*. Seperti yang penulis alami kegiatan pemuatan di kapal LCT. Serasi 12 tidak terencana dikarenakan *pencharter* memberikan instruksi yang mendadak pada waktu pemuatan juga jenis muatan yang akan dimuat tidak sama dengan daftar muat yang *pencharter* berikan.

Dari semua yang terlibat dalam kegiatan pengoperasian dan pemuatan harus ada komunikasi antara anak buah kapal dan orang darat, supaya tidak ada kendala pada saat mengadakan pemuatan, maka dalam penyusunan makalah ini penulis memilih judul: **“MENINGKATKAN EFEKTIFITAS BONGKAR MUAT UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL LCT. SERASI 12”**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis mengidentifikasi permasalahan yang terjadi di LCT. Serasi 12 sebagai berikut :

- a. Terjadinya keterlambatan dalam proses bongkar muat
- b. Kurangnya perawatan pada *wire ramp door*
- c. Kurangnya kerjasama antar ABK di atas kapal
- d. Kurangnya kedisiplinan dan tanggung Jawab ABK dalam melaksanakan pekerjaan
- e. Terjadinya kesalahan Informasi pada saat Pemuatan

2. Batasan Masalah

Sesuai dengan judul yang penulis pilih, maka penulis akan membatasi lingkup bahasan sebagai batasan masalah dalam makalah ini hanya difokuskan pada :

- a. Terjadinya keterlambatan dalam proses bongkar muat
- b. Kurangnya perawatan pada *wire ramp door*

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah di atas, untuk memudahkan dalam memahami pembahasan pada bab-bab selanjutnya penulis mengambil rumusan masalah sebagai berikut :

- a. Bagaimana mengatasi terjadinya keterlambatan dalam proses bongkar muat?
- b. Apa penyebab kurangnya perawatan pada *wire ramp door* ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Menganalisis dan memecahkan masalah dan mengatasi penyebab permasalahan, menganalisa pemecahan masalahnya dan mencari solusi pemecahannya guna meningkatkan efektivitas muat bongkar pada kapal LCT. Serasi 12.
- b. Meningkatkan mutu pelaut agar para lulusan pendidikan kepelautan jurusan Nautika mempunyai wawasan dan berkemampuan secara ilmiah dan mencarikan jalan keluar untuk mencari penyelesaiannya yang muncul diatas kapal.

2. Manfaat Penelitian

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi kepada para perwira kapal yang akan bekerja di atas kapal LCT
- b. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi dunia akademika karena dapat memberikan sumbangan pengetahuan dan referensi bagi segenap akademika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP)

- c. Penelitian ini dapat memberikan informasi kepada manajemen perusahaan untuk pengambilan keputusan dan kebijakan untuk meningkatkan efektivitas muat bongkar pada kapal-kapal LCT yang dimiliki.

D. METODE PENELITIAN

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

1. Metode Pendekatan

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

2. Teknik Pengumpulan Data

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

a. Teknik Observasi (Berupa Pengamatan)

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan efektivitas muat bongkar pada kapal LCT. Serasi 12.

b. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan suatu tehnik pengunpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen yang ada di atas kapal.

Dokumen yang telah diperoleh kemudian dianalisis, dibandingkan dan dipadukan membentuk satu hasil kajian yang sistimatis.

c. Studi Kepustakaan

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

3. Teknik Analisis Data

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

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

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

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan saat penulis bekerja sebagai Nakhoda di atas kapal LCT. Serasi 12 sejak tanggal 27 Mei 2023 sampai dengan 27 Januari 2024.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di atas LCT. Serasi 12 berbendera Indonesia milik perusahaan Serasi Shipping Indonesia yang beroperasi di alur pelayaran Jakarta- Samarinda, Balikpapan dan Banjarmasin.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

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

BAB I PENDAHULUAN

Berisikan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi, batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

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

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data yang diambil dari lapangan sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal LCT. Serasi 12 Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

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

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Untuk dapat menganalisis penyebab dan pemecahan masalah yang dikemukakan pada bab I, maka penulis mengambil dasar teori / pemikiran dari beberapa sumber sebagai berikut:

1. Efektivitas

Markus Zahnd (2019:200-201) menyatakan bahwa efektivitas dalam melakukan suatu pekerjaan pastilah menjadi tolok ukur dalam keberhasilan pekerja. Kualitas dari suatu pekerjaan juga bisa di nilai dari efektif waktu, proses, kegiatan dan hasil yang di dapatkan dari pekerjaan tersebut.

Efektivitas memiliki arti berhasil atau tepat guna. Kata efektivitas berasal dari kata efektif yang memiliki makna tercapainya suatu keberhasilan sesuai dengan tujuan yang telah di tetapkan sebelumnya. Pengertian efektivitas yaitu merupakan suatu keadaan yang mengandung pengertian mengenai terjadinya suatu efek atau akibat yang dikehendaki. Kata efektif diartikan sebagai terjadinya suatu efek atau akibat yang dikehendaki dalam suatu perbuatan yang dilakukan. Setiap pekerjaan yang efisien yang tentu juga berarti efektif, karena dilihat dari segi tujuan, hasil atau akibat yang dikehendaki dengan perbuatan itu telah tercapai bahkan secara maksimal (mutu dan jumlahnya), sebaliknya dilihat dari segi usaha, maka efek yang diharapkan juga telah tercapai. Setiap pekerjaan yang efektif belum tentu efisien, karena hasil dapat tercapai tetapi mungkin dengan penghamburan pikiran, tenaga, waktu, uang atau benda.

Wujud dari efisiensi dan efektivitas kerja pada umumnya tercermin pada tingkat produktifitas kerja, yaitu adanya hasil yang dicapai sebanding dengan proses-proses kegiatan yang dilakukan. Namun demikian kadang-kadang untuk memperoleh tingkat produktifitas yang memadai, harus mengorbankan banyak

sekali variabel-variabel input, dalam arti bahwa mengeluarkan modal yang besar untuk memperoleh kegiatan usaha dapat dikatakan produktif, namun belum tentu efisien.

Efektivitas yaitu berfokus pada akibatnya, pengaruhnya atau efeknya, sedangkan efisiensi berarti tepat atau sesuai untuk mengerjakan sesuatu dengan tidak membuang-buang waktu, tenaga dan biaya. (Zahnd, 2019:200-201).

Berdasarkan penjelasan di atas, bahwa efektivitas lebih memfokuskan pada akibat atau pengaruh sedangkan efisiensi menekankan pada ketepatan mengenai sumber daya, yaitu mencakup anggaran, waktu, tenaga, alat dan cara supaya dalam pelaksanaannya tepat waktu.

2. Bongkar Muat

a. Rencana Pemuatan

Agar kapal dapat beroperasi secara optimal, maka salah satu hal penting yang perlu diperhatikan adalah tentang perencanaan (*stowage plan*). Hal ini seperti yang diutarakan Capt. Istopo, dalam bukunya yang berjudul Kapal & Muatannya (2016:47) “*Stowage plan* harus dibuat seteliti mungkin, karena bila terjadi suatu klaim dapat dijadikan sebagai bahan bukti yang memberatkan *carrier*. Dalam *stowage plan* juga harus diperhatikan ruangan-ruangan kosong. Agar lebih membantu pelaksanaan pembongkaran, maka disamping *stowage plan*, pihak kapal masih perlu membuat *hatch list* dan *discharging list*. *Hatch list* adalah sebuah daftar barang yang akan dibongkar di tiap pelabuhan bersangkutan”.

Untuk meminimalkan *broken stowage* perencanaan muatan harus sedemikian rupa / baik, terutama jika ada beberapa pelabuhan muat dan bongkar. (Capt. Istopo, M.Mar & Capt. O.S. Karlio, M.Mar 2016 : 5 – 7)

Dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat dipelabuhan dan untuk mencegah tertundanya kapal selama dipelabuhan, pihak perusahaan pelayaran berusaha agar mencapai hasil yang baik, dalam arti selama proses bongkar muat itu berlangsung sampai dengan selesai sesuai dengan jadwal yang dikehendaki maka haruslah sesuatu yang direncanakan sesuai

dengan rencana yang dibuat sebelumnya. Rencana proses bongkar muat dalam satu kali pelayaran (satu voyage) kadang mengalami keterlambatan dalam proses bongkar muat dipelabuhan seperti kurangnya persiapan dari pihak darat dalam pelaksanaan proses bongkar muat.

b. Prinsip-Prinsip Pemuatan

Pada dasarnya atau pada umumnya prinsip pemuatan adalah sebagai berikut:

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

Persoalan yang timbul dalam memenuhi azas ini adalah menciptakan suatu keadaan dan perimbangan pembagian muatan kapal, sehingga kapal tetap aman dan layak laut, stabilitas baik dan kapal tetap dalam keadaan tegak tidak miring.

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

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

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

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

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

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

- 1) Tugas ABK selama pemuatan dan pembongkaran
 - 2) Keamanan pada waktu pemuatan dan pembongkaran.
 - 3) Peraturan keselamatan kerja.
- 5) Memenuhi Ruang Muatan Sepenuh Mungkin Sesuai Daya Tampungnya (*To Abtain The Maximum Use Of Available Cubic The Ship*)

Sebagai upaya memperoleh keuntungan yang semaksimal mungkin maka tiap perusahaan perkapalan menginginkan kapalnya membawa muatan secara maksimal sehingga kapal dapat dimuati penuh pada semua palka. Dengan kata lain penggunaan ruang muat semaksimal mungkin/ penataan muatan sedemikian rupa agar *broken stowage* sekecil mungkin. Untuk meminimalkan *broken stowage* perencanaan muatan harus sedemikian rupa dilaksanakan dengan baik, terutama jika ada beberapa pelabuhan muat dan bongkar. (Capt. Istopo, M.Mar & Capt. O.S. Karlio, M.Mar 2016:5)

3. Kapal LCT

Landing Craft Tank (LCT) merupakan salah satu jenis kapal yang pada awalnya dirancang untuk keperluan militer, mengangkut alat tempur pada masa perang dunia II. Setelah Inggris mengalami kekalahan besar di Dunkrik, Winston Churchill, Perdana Menteri Inggris mengusulkan untuk merancang satu jenis kapal yang bisa mengangkut dan mendaratkan tank sekaligus di pantai-pantai Eropa (Kalabatjaya, 2020). Kemudian kapal tersebut dikenal dengan nama *Landing Craft Tank* (LCT). Angkatan Laut Amerika Serikat mengembangkan LCT yang kemudian digunakan ketika terjadi perang antara Korea dan Vietnam untuk operasional kapal.

Ada berbagai jenis kapal LCT yang ada saat ini. Jenis kapal LCT yang dibagi berdasarkan besarnya ukuran kapal antara lain adalah :

a. LCT dengan ukuran ≤ 250 DWT

Jenis kapal LCT dengan kapasitas maksimal 175 ton dan biasa digunakan di sungai kecil atau perairan dangkal.

b. LCT dengan ukuran 400 -500 DWT

Jenis kapal LCT ini bisa digunakan pada perairan dangkal dan juga jarak pelayaran yang cukup jauh.

c. LCT dengan ukuran 700 – 800 DWT

Jenis kapal LCT yang mampu memuat barang-barang dalam jumlah yang besar.

d. LCT dengan ukuran 1000 – 1200 DWT

Jenis Kapal LCT yang mampu mengangkut hingga 25 alat berat berukuran sedang.

e. LCT dengan ukuran 1500 -2000 DWT

Jenis kapal LCT yang mampu melakukan pelayaran sangat jauh dengan mesin yang menunjang untuk melewati perairan berombang besar.

f. LCT dengan ukuran > 2500 DWT

Jenis kapal LCT dengan ukuran paling besar dengan panjang kapal mencapai 75 meter. Kapal jenis ini mampu mengangkut 40 alat berat ukuran sedang dan besar, dan daya angkut bisa mencapai 1800 ton.

4. *Ramp door*

a. Definisi

Pintu rampa (*ramp door*) adalah pintu yang digunakan sebagai jembatan penghubung antara dermaga dan kapal. Pintu rampa umumnya terletak pada haluan atau buritan kapal, saat merapat di dermaga Pintu rampa akan membuka kebawah. Saat pintu rampa terbuka maka kendaraan dari dermaga bisa masuk ke kapal. Dan pada saat kapal berlayar pintu rampa

akan ditutup. Pintu Rampa harus dibuat dengan beberapa ketentuan sebagai berikut :

- 1) Terbuat dari bahan yang kedap air laut sehingga aman saat digunakan melalui pelayaran laut terbuka.
- 2) Struktur *ramp door* yang kuat untuk menahan beban kendaraan yang lewat.
- 3) Aerodinamis, yaitu agar saat kapal berlayar bisa memiliki hambatan angin/udara serendah mungkin.

b. Bagian Komponen Pada *Ramp door*

Ramp door terdiri dari beberapa komponen agar dapat berfungsi sebagaimana mestinya:

1) Pintu Rampa

Pintu rampa merupakan komponen utama dari *ramp door* itu sendiri yang berfungsi juga sebagai jembatan penghubung antara kapal dan dermaga.

Berdasarkan posisinya, pintu rampa dibagi menjadi beberapa jenis, yaitu:

- a) *Quarter ramp door*.
- b) *Side ramp door*.
- c) *Slewing ramp door*.
- d) *Stern ramp door*.
- e) *Bow ramp door*

2) *Wire rope*

Wire rope merupakan baja yang dibuat dari pilinan beberapa *wire* untuk dibentuk menjadi strand dan beberapa strand tersebut dipilin mengelilingi core sehingga terbentuklah *wire rope*.

Berikut kegunaan *wire rope* dalam bidang industri perkapalan:

- a) Pada komponen crane, *wire rope* dapat dioperasikan untuk mengangkat beban.

- b) *Wire rope* dapat dimanfaatkan untuk membuat sling untuk mengangkat barang atau muatan.
- c) Saat kapal bersandar, *wire rope* digunakan untuk mengangkat pintu rampa.
- d) *Wire rope* digunakan pada saat towing dan mooring.
- e) *Wire rope* dapat dimanfaatkan untuk mengikat barang atau lasing.
- f) *Wire rope* dapat dimanfaatkan untuk dredging atau pengerukan.

3) Motor Penggerak

Motor penggerak adalah bagian *ramp door* yang digunakan untuk menggerakkan pintu rampa sehingga dapat menutup atau membuka. Motor penggerak ini dihubungkan dengan *wire roop*, ketika *wire roop* digulung maka pintu rampa akan terangkat.

Ada dua jenis motor penggerak yang umum digunakan, yaitu motor listrik AC dan motor sistem hidrolik yang penggunaannya berdasarkan beban muatan yang diterima oleh *ramp door*

Pemasangan dan perbaikan sistem hidrolik lebih rumit dibandingkan motor listrik AC. Hal ini dikarenakan pada sistem hidrolik terdapat fluida sebagai mekanisme untuk menggerakannya. Tak ayal, sistem hidrolik pada motor penggerak memerlukan perawatan yang ekstra untuk mencegah terjadinya kerusakan

4) Rantai

Rantai merupakan komponen penting dari *ramp door* yang digunakan saat pintu rampa sedang diturunkan. Rantai ini berfungsi untuk mencegah atau menahan *ramp door* ketika penumpang atau muatan keluar masuk kapal. Rantai *ramp door* harus memiliki kualitas yang baik dengan kekuatan minimum 27 ton.

5) *Winch*

Winch sebenarnya merupakan alat yang digunakan untuk menarik rantai jangkar pada saat kapal berlabuh. Namun seiring

perkembangannya digunakan pada tambat kapal ataupun tali baja untuk pintu rampa.

Winch ditempatkan di bagian depan atau belakang kapal, adapula yang ditempatkan di kedua sisi samping kamar kemudi. Pada umumnya *winch* digunakan pada kapal-kapal ikan dan kapal ferry pada skala industri. *Winch* ini berfungsi untuk menahan tali pada saat operasi *towing*. *Winch* ini bekerja dengan menarik pintu rampa menggunakan tenaga penggerak berupa tenaga hidrolik ataupun motor listrik.

5. Perawatan

a. Pengertian Perawatan

Lindley R. Higgs and Keith Mobley (2017:21) menyatakan bahwa perawatan adalah suatu kegiatan yang dilakukan secara berulang-ulang dengan tujuan agar peralatan selalu memiliki kondisi yang sama dengan keadaan awalnya. *Maintenance* atau perawatan juga dilakukan untuk menjaga agar peralatan tetap berada dalam kondisi yang dapat diterima oleh penggunaannya.

Sehwarat dan Narang (2015:33) menyatakan bahwa “pemeliharaan (*maintenance*) adalah sebuah pekerjaan yang dilakukan secara berurutan untuk menjaga atau memperbaiki fasilitas yang ada sehingga sesuai dengan standar fungsional dan kualitas”.

Sedangkan Jusak Johan Handoyo (2015:52-53) menyatakan bahwa perawatan terencana adalah perawatan yang dilakukan secara tetap teratur dan terus menerus pada mesin untuk dioperasikan setiap saat di butuhkan. Perawatan berencana dibagi menjadi dua jenis yaitu :

1) Perawatan korektif

Perawatan korektif adalah perawatan yang ditujukan untuk memperbaiki kerusakan yang sudah diperkirakan, tetapi bukan untuk mencegah karena tidak ditujukan untuk alat-alat yang kritis, atau yang penting bagi keselamatan atau penghematan. Strategi ini

membutuhkan perhitungan atau penilaian biaya dan ketersediaan suku cadang kapal yang teratur.

2) Perawatan pencegahan

Perawatan pencegahan adalah perawatan yang ditujukan untuk mencegah kegagalan atau berkembangnya kerusakan, atau menemukan kegagalan sedini mungkin. Dapat dilakukan melalui penyetelan secara berkala, rekondisi atau penggantian alat-alat atau berdasarkan pemantauan kondisi.

b. Tujuan Perawatan Terencana

Jusak Johan Handoyo (2015:52-53) menyatakan bahwa tujuan dilakukannya perawatan terencana (*Planned Maintenance System*) adalah:

- 1) Untuk memungkinkan kapal dapat beroperasi secara reguler dan meningkatkan keselamatan, baik awak kapal maupun peralatan.
- 2) Untuk membantu perwira kapal menyusun rencana dan mengatur dengan lebih baik, sehingga meningkatkan kinerja kapal dan mencapai maksud dan tujuan yang sudah ditetapkan oleh para manajer di kantor pusat.
- 3) Untuk memperhatikan pekerjaan-pekerjaan yang membutuhkan pembiayaan mahal berkaitan dengan waktu dan material, sehingga mereka yang terlibat benar-benar meneliti dan dapat meningkatkan metode untuk mengurangi biaya.
- 4) Agar dapat melaksanakan pekerjaan secara sistematis tanpa mengabaikan hal-hal terkait dan melakukan pekerjaannya dengan cara paling ekonomis.
- 5) Untuk memberikan kesinambungan perawatan sehingga perwira yang baru naik dapat mengetahui apa yang telah dikerjakan dan apa lagi yang harus dikerjakan.
- 6) Sebagai bahan informasi yang akan diperlukan bagi pelatihan dan agar seseorang dapat melaksanakan tugas secara bertanggung jawab.

- 7) Untuk menghasilkan fleksibilitas sehingga dapat di pakai oleh kapal yang berbeda walaupun dengan organisasi dan pengawakan yang juga berbeda.
- 8) Memberikan umpan balik informasi yang dapat di percaya ke kantor pusat untuk meningkatkan dukungan pelayanan, desain kapal, dan lain-lain.

c. Peraturan Perawatan dalam ISM Code

Pentingnya *Planned Maintenance System (PMS)* yang tercantum dalam *ISM Code* tentang pemeliharaan kapal dan perlengkapannya:

- 1) Perusahaan harus menetapkan prosedur-prosedur untuk menjamin bahwa kapal terpelihara sesuai dengan ketentuan - ketentuan dari peraturan-peraturan dan ketetapan - ketetapan yang relevan dan setiap persyaratan - persyaratan tambahan mana saja yang mungkin ditetapkan oleh perusahaan.
- 2) Dalam memenuhi persyaratan – persyaratan tersebut, perusahaan harus menjamin bahwa :
 - a) Pemeriksaan-pemeriksaan diselenggarakan pada interval - interval yang sesuai misalnya pemeriksaan rutin yang harus dilakukan pada *Winch Device*, dilakukan setiap sebulan sekali untuk mengetahui apakah komponen-komponen alat tersebut masih berfungsi dengan normal atau tidak.
 - b) Jika ditemukan alat-alat yang tidak sesuai dengan peralatan tersebut maka dilaporkan ke perusahaan bahwa peralatan tersebut tidak sesuai dan kalau perlu sesegera mungkin diganti.
 - c) Tindakan perbaikan yang semestinya dilakukan.
 - d) Pencatatan-pencatatan dari kegiatan-kegiatan tersebut tetap terpelihara.
- 3) Perusahaan harus memantapkan prosedur-prosedur dalam sistem manajemen keselamatan, perusahaan untuk mengidentifikasi

perlengkapan dan sistem-sistem yang bersifat teknis terhadap kegagalan operasional yang mungkin dapat mengakibatkan keadaan-keadaan berbahaya, sistem manajemen keselamatan harus dilengkapi untuk tindakan-tindakan yang ditujukan untuk memajukan keandalan dari perlengkapan atau sistem-sistem yang dimaksud.

6. Komunikasi

a. Pengertian Komunikasi

Alex Soemadji Nitisemito (2019:56), dalam bukunya “Manajemen Personalia” menerangkan bahwa komunikasi adalah proses pemberitahuan dari satu pihak ke pihak lain yang dapat berupa rencana rencana, instruksi-instruksi, petunjuk petunjuk, saran saran dan sebagainya. Istilah *communication* yang berarti sama adalah hal ini berarti sama makna. Komunikasi juga diartikan sebagai upaya seseorang untuk merubah pikiran, perasaan atau perilaku orang lain. Komunikasi juga merupakan elemen dasar dari hubungan interpersonal untuk membuat, memelihara dan menampilkan kontak dengan orang lain.

Untuk melaksanakan komunikasi dengan baik perlu adanya jalinan pengertian antara yang menyampaikan komunikasi dengan yang menerima komunikasi. Komunikasi juga dapat terjadi meskipun setiap hari saling berhadapan dan bertemu, apabila antara kedua belah pihak tidak dapat menjalin pengertian. Dengan demikian untuk melaksanakan komunikasi dengan baik dalam suatu operasi kegiatan kerja syarat mutlak adalah adanya jalinan pengertian.

Agar terjadi komunikasi yang baik antara pihak kapal dan pihak darat, maka komunikasi itu harus :

1) Komunikasi harus dimengerti

Dalam penyampaian komunikasi yang diberikan harus secara jelas, sehingga pesan yang disampaikan dapat dengan mudah dimengerti oleh penerima pesan. Dengan penyampaian informasi secara jelas

tidak akan terjadi kesalahan komunikasi (*miss communication*) yang dapat berakibat pada kesalahan pemahaman dalam pemahaman pesan yang disampaikan.

2) Komunikasi harus lengkap

Selain komunikasi yang disampaikan harus mudah dimengerti oleh penerima komunikasi. Komunikasi tersebut juga harus lengkap sehingga tidak menimbulkan keraguan bagi penerima komunikasi. Hal itu ditekankan, sebab meskipun komunikasi mudah dimengerti tetapi apabila komunikasi tersebut tidak lengkap, maka hal itu menimbulkan keraguan bagi penerima komunikasi, sehingga pelaksanaan tidak sesuai dengan apa yang diinginkan. Untuk itu kelengkapan komunikasi juga merupakan faktor pendorong komunikasi supaya mudah dimengerti.

b. Tujuan Komunikasi

Hewitt (2015:89) menjabarkan beberapa tujuan penggunaan proses komunikasi secara spesifik sebagai berikut :

- 1) Mempelajari atau mengajarkan sesuatu.
- 2) Mempengaruhi perilaku seseorang.
- 3) Mengungkapkan perasaan.
- 4) Menjelaskan perilaku sendiri atau perilaku seseorang.
- 5) Berhubungan dengan orang lain.
- 6) Menyelesaikan sebuah masalah.
- 7) Mencapai sebuah tujuan.
- 8) Menurunkan ketegangan dan menyelesaikan konflik.
- 9) Menstimulasi minat pada diri sendiri atau orang lain.

c. Fungsi Komunikasi

Menurut Deddy Mulyana dalam bukunya “Ilmu Komunikasi Suatu Pengantar” (2015:5) mengutip fungsi komunikasi Judy C.Pearson dan Paul E. Nelson : “Fungsi komunikasi adalah untuk kelangsungan hidup diri sendiri yang meliputi keselamatan fisik, meningkatkan kesadaran pribadi, menampilkan diri kita sendiri kepada orang lain dan mencapai ambisi pribadi”

d. Elemen Komunikasi

Komunikasi telah didefinisikan sebagai usaha penyampaian pesan antar manusia, sehingga untuk terjadinya proses komunikasi minimal terdiri dari 3 (tiga) unsur, yaitu : pengiriman pesan (komunikator), penerima pesan (komunikan) dan pesan itu sendiri.

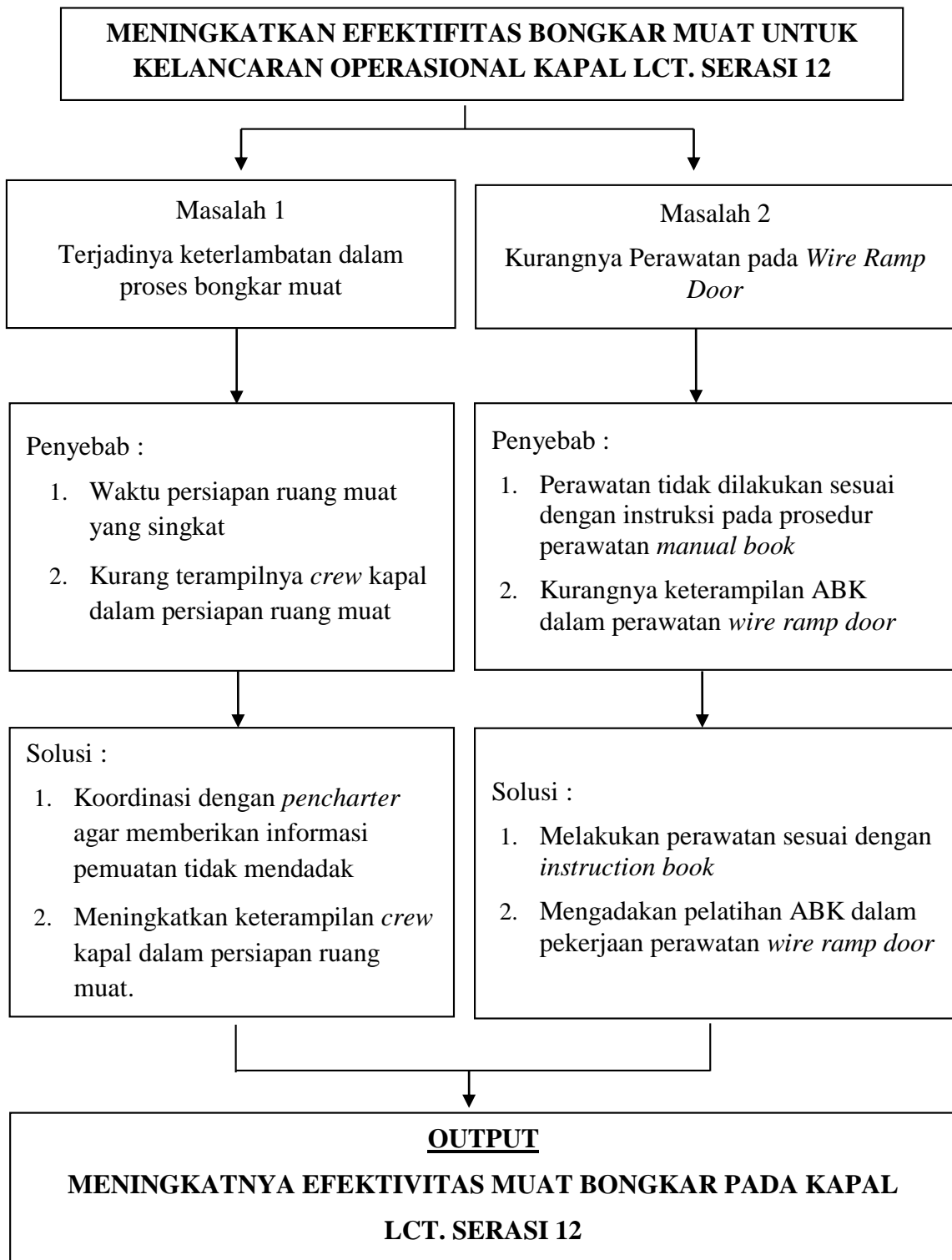
Awal tahun 1960-an, David K. Berlo membuat formula komunikasi yang lebih sederhana yang dikenal dengan SMCR yaitu : *Source* (Pengirim), *Message* (pesan), *Channel* (Saluran-media) dan *Receiver* (penerima).

e. Faktor-Faktor Yang Harus Diperhatikan Dalam Komunikasi

Berikut ini adalah beberapa faktor unsur yang harus diperhatikan dalam komunikasi adalah sebagai berikut :

- 1) Arti pentingnya komunikasi
- 2) Pilihan media komunikasi
- 3) Pemanfaatan alat komunikasi mutakhir
- 4) Kemungkinan penggunaan kode dalam komunikasi
- 5) Cara melaksanakan komunikasi
- 6) Hambatan-hambatan dalam pelaksanaan komunikasi
- 7) Keuntungan dengan dilaksanakan komunikasi yang baik
- 8) Arti pentingnya komunikasi timbal balik

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

LCT. Serasi 12 adalah kapal yang dirancang sebagai kapal landing craft yang mempunyai dua mesin (*two engine*) yang mempunyai dua propeller dan dikendalikan di atas anjungan dengan dua handle dan mempunyai ruang atau kamar masing-masing ABK atas dan bawah.

Adapun data kapal tempat penulis bekerja dan melakukan pengamatan diantaranya yaitu:

<i>Name of vessel</i>	: SERASI 12
<i>Flag</i>	: Indonesia
<i>Owner</i>	: PT. Serasi Shipping Indonesia
<i>Length overall</i>	: 70. m
<i>Breath moulded</i>	: 17.0 m
<i>Depth moulded</i>	: 3.60 m
<i>Summer DWT</i>	: 1500 Ton
<i>Gross tonnage</i>	: 1204 Ton
<i>Net Tonnage</i>	: 362 Ton
<i>Ramp width</i>	: 7 M
<i>Ramp SWL</i>	: 120 Ton
<i>Deck space</i>	: 15 x 55 M
<i>Deck strength</i>	: 5 t/m ³

Adapun data lengkap dapat terlampir (*ship particular*)

Fakta-fakta yang pernah terjadi di atas kapal LCT. SERASI 12 selama penulis bekerja di atas kapal tersebut periode 27 Mei 2023 sampai dengan 27 Januari 2024 adalah sebagai berikut :

1. Fakta I

Untuk mencapai hasil yang maksimal sehubungan dengan prinsip pemuatan yaitu melindungi muatan, melindungi kapal dan melindungi awak kapal serta buruh di pelabuhan. Untuk melaksanakan rencana pemuatan yang selalu dibuat diperlukan koordinasi antara pihak kapal dan *Pencharter* sebagai pemberi perintah Dan dalam memberikan tugas tentu diperlukan secara tertulis.

Pada tanggal 20 September 2023 dimana kapal dalam keadaan berlabuh jangkar di Taboneo *anchorage* Banjarmasin, secara tiba-tiba mendapat perintah dari pihak *pencharter*, dengan interval waktu satu jam kapal harus sudah siap di dermaga. Sesuai prosedur untuk mempersiapkan mesin dan angkat jangkar diperlukan waktu minimal satu jam. Oleh karena perintah dari pihak *pencharter*, maka pihak kapal harus mempersiapkan ruang muat dan sekaligus melakukan olah gerak kapal untuk sandar dengan durasi waktu yang sangat minim, akibatnya mengalami kesulitan dan hambatan saat proses pemuatan dilakukan yang disebabkan oleh kurang siapnya ruang muat dan peralatan penunjang lainnya.

Selain daripada itu karena kurangnya waktu untuk perawatan kapal maka pekerjaan merawat kapal, misalnya tidak dilaksanakan perawatan *ramp door* yang berfungsi sebagai akses atau jembatan penghubung antara dari atau ke kapal dan darat guna dalam proses pemuatan.

2. Fakta II

Selain informasi yang mendadak dari *pencharter* ada hal yang sangat mempengaruhi lancar dan tidaknya pemuatan dan pembongkaran yaitu *ramp door*. *Ramp door* adalah akses untuk muatan dapat dimuat, dan apabila *ramp door* bermasalah maka pemuatan tidak dapat dilakukan. Sesuai dengan penulis alami di kapal LCT. Serasi 12, *ramp door* sangat bergantung pada tali kawat nya, apabila tali kawat *ramp door* bermasalah maka *ramp door* tidak dapat diturunkan sehingga proses pemuatan tidak bisa dilaksanakan.

Seperti yang penulis alami kegiatan pemuatan di kapal LCT. Serasi 12 tidak terencana dikarenakan *pencharter* memberikan instruksi yang mendadak pada waktu pemuatan juga jenis muatan yang akan dimuat tidak sama dengan daftar muat yang *pencharter* berikan. Kejadian ini sudah sering terjadi yang mengakibatkan proses persiapan ruang muat menjadi terburu-buru atau tidak maksimal karena informasi yang mendadak dari *Pencharter*.

Kurangnya perawatan pada tali kawat *ramp door* menyebabkan proses pemuatan menjadi terhambat, karena jika tali kawatnya tidak dirawat secara teratur, maka dapat mengakibatkan kerusakan pada *ramp door* tersebut. Anak buah kapal yang bertugas tidak melakukan pengecekan pada *ramp door* pada saat beroperasi maupun sesudah dan sebelum melakukan pemuatan. Padahal perawatan pada *ramp door* sangat dibutuhkan demi kelancaran pemuatan. Secanggih-canggihnya sebuah peralatan di atas kapal, jika *operator* yang mengoperasikan tidak melakukan perawatan dengan teratur, maka akan rentan terjadi kerusakan yang dapat menghambat operasi pemuatan di daerah pendaratan.

B. ANALISIS DATA

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

1. Terjadinya Keterlambatan Dalam Proses Bongkar Muat

Adapun penyebabnya adalah :

a. Waktu Persiapan Ruang Muat Yang Singkat

Sebelum kegiatan pemuatan dilaksanakan pihak kapal harus mempersiapkan ruang muat sesuai dengan jenis muatannya. Kegiatan mempersiapkan ruang muat maksudnya adalah membersihkan ruang muat, membersihkan dek dari air, menyiapkan dunnage dan sebagainya, sebenarnya memerlukan waktu yang cukup lama yaitu kurang lebih 1 sampai dengan 2 jam, akan tetapi yang terjadi di LCT. Serasi 12 adalah

untuk mempersiapkan ruang muat yang mendadak tanpa ada informasi sebelumnya mengakibatkan persiapan ruang muat yang tidak maksimal.

Dalam operasionalnya kapal memerlukan penanganan yang serius dari ABK untuk mencapai hasil yang optimal, tetapi di kapal LCT. Serasi 12 tidak demikian adanya. ABK kurang disiplin dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya, karena perwira-perwira di kapal juga kurang bisa memberikan motivasi kerja kepada anak buahnya. Perwira kapal kurang memberikan dorongan semangat untuk melaksanakan pekerjaan-pekerjaan bagi anak buah kapal. Sehingga semangat kerja anak buah menjadi menurun bahkan mereka kurang antusias apabila mendapatkan perintah-perintah dari perwira tertentu dalam melaksanakan tugasnya.

b. Kurang Terampilnya Crew Kapal Dalam Persiapan Ruang Muat

Bahwa pokok-pokok pemuatan diantaranya adalah melindungi muatan dan melindungi awak kapal. Agar pokok-pokok pemuatan sebagaimana tersebut di atas dapat dicapai maka diperlukan sumber daya Awak kapal yang kompeten dalam mempersiapkan pemuatan akan tetapi sangat berbeda yang terjadi pada LCT. Serasi 12 dimana penulis bekerja sebagai Mualim 1, Kapal belabuh jangkar kira-kira 5 mil dari pelabuhan muat tiba-tiba *pencharter* mengintruksikan untuk segera sandar karena akan diadakan pemuatan, setelah kapal sandar *pencharter* memberi info supaya mempersiapkan ruang muat, tetapi Mualim 1 menayakan muatan apa yang akan dimuat, jenis muatan, berat muatan yang akan dimuat.

Setelah sandar pelabuhan muat anak buah kapal segera mempersiapkan ruang muat sesuai dengan muatan yang akan dimuat, tetapi karena kurang terampilnya anak buah kapal dalam mempersiapkan ruang muat yaitu 2 sampai 3 jam maka Mualim 1 berkoordinasi dengan *pencharter* untuk memberi toleransi penambahan waktu persiapan ruang muat yang pada waktu-waktu selanjutnya tidak akan ada penambahan waktu.

2. Kurangnya Perawatan pada *Wire Ramp door*

Adapun penyebabnya adalah :

a. Perawatan Tidak Dilakukan Sesuai Dengan Instruksi Pada Prosedur Perawatan *Manual Book*

Di atas kapal pendarat tempat penulis bekerja perawatan pada *wire ramp door* tidak dilakukan sesuai dengan buku petunjuk (*instruction manual book*) yang ada di atas kapal, mengakibatkan seringnya terjadi kerusakan pada tali kawat *ramp door* tersebut. Kurangnya keterampilan awak kapal dalam menangani perawatan tali kawat *ramp door* sehingga peralatan tersebut sering sekali mengalami kerusakan yang dapat mengganggu operasional pemuatan dari darat ke atas kapal.

Kelalaian awak kapal dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang diberikan merupakan permasalahan dimana hampir di setiap kapal. Demikian dapat terjadi kemungkinan kerusakan yang lebih parah atau pemuatan yang terhambat bahkan kecelakaan di atas kapal sehingga menimbulkan korban jiwa.

b. Kurangnya Keterampilan ABK Dalam Perawatan *Wire Ramp door*

Pada bulan Mei yaitu bulan kedua penulis bekerja di LCT. SERASI 12, penulis mengadakan pengecekan langsung pada saat awak kapal mengadakan perawatan tali kawat *ramp door*, ternyata perawatan yang dilakukan oleh ABK tidak dilakukan dengan baik. Seperti tidak membersihkan dahulu kotoran yang menempel di tali kawat *ramp door* sebelum memberi *grease* atau pelumasan yang baru serta tidak memperhatikan gulungan tali kawat pada mesin *winch* yang mengakibatkan tali kawat mudah patah dan berbulu, yang mengakibatkan proses pemuatan menjadi terhambat dikarenakan *ramp door* tidak bisa dioperasikan naik atau turun sesuai dengan muatan yang akan dimuat.

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. *Pencharter* Tidak Memberikan Informasi Secara Mendadak

Pemecahannya :

1) Koordinasi Dengan *Pencharter* Agar Memberikan Informasi Pemuatan Tidak Mendadak

Sebagaimana telah dijelaskan pada halaman sebelumnya bahwa sebelum dilakukan kegiatan pemuatan, diperlakukan persiapan ruang muat untuk menerima muatan sesuai dengan jenis muatannya. Untuk menyiapkan ruang muat yang dimaksud diperlukan waktu yang cukup lama yaitu antara 3 sampai dengan 4 jam. Yang mana dalam kenyataan pihak *pencharter* selalu memberi instruksi pemuatan yang mendadak, sehingga persiapan ruang muat tidak maksimal.

Untuk mendapatkan hasil yang maksimal penyiapan ruang diperlukan waktu antara 3 sampai dengan 4 jam sehingga diperlukan koordinasi antara pihak kapal dengan *pencharter*. Sebagai Nakhoda yang bertanggung jawab atas keselamatan kapal dan muatannya. Penulis memberikan penjelasan kepada *Pencharter* sejauh mana pentingnya mempersiapkan ruang muat sehubungan dengan melindungi muatan dan melindungi kapal itu sendiri sangat besar pengaruhnya terhadap perlindungan muatan itu sendiri dan terutama keselamatan kapal. Dalam hal ini penulis memberikan gambaran bagaimana pentingnya persiapan ruang muat yang sangat berpengaruh pada stabilitas kapal dan mengurangi *broken stowage*.

2) Meningkatkan Keterampilan *Crew* Kapal Dalam Persiapan Ruang Muat

Kurang terampilnya *Crew* di kapal disebabkan karena *Crew* tersebut belum pengalaman atau *crew* tersebut tidak mempunyai pengetahuan dalam mempersiapkan ruang muat dan untuk meningkatkan

keterampilan *Crew* tersebut diperlukan langkah-langkah sebagai berikut :

- 1) Memberikan pelatihan diatas kapal, Nakhoda, mualim I kepala Kamar Mesin adalah merupakan awak kapal pada tingkatan manajemen level yang bertanggung jawab atas peningkatan keterampilan *Crew* kapal adalah merupakan kewajiban seorang Nakhoda dan Mualim I untuk membimbing awak kapal yang tidak mengerti/kurang mengerti dalam mempersiapkan kegiatan pemuatan. Dalam mengimplementasikan kewajiban dimaksud. Nakhoda / Mualim I membuat jadwal meeting yaitu satu kali dalam satu minggu dilakukan bimbingan mengenai bagaimana mempersiapkan kegiatan pemuatan yang benar sebagai contoh adalah sebagai berikut :

Tabel 3.1 Jadwal Bimbingan Crew Bagian Deck

No	Hari/Tgl	Waktu	Materi	Penceramah
1	Jumat 11/10/23	10:00- 12:00	Persiapan Ruang Muat	Mualim I
2	Jumat 18/10/23	10:00- 12:00	Keselamatan dalam ruang muat	Nakhoda
3	Jumat 25/10/23	10:00- 12:00	Prosedur Pembersihan Ruang Muat	Mualim I

Dengan cara bimbingan yang terarah diharapkan *Crew* kapal dapat meningkatkan keterampilannya

- 2) Memberikan kesempatan mengikuti pelatihan di diklat terkait

Di Indonesia sebagai contoh, telah banyak diklat dibawah payung Badan Diklat Perhubungan yang dilengkapi dengan alat- alat pelatihan untuk meningkatkan keterampilan tenaga pelaut misalnya di Jakarta Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP), Diklat Khusus Pertamina, BP3IP di Jakarta, Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) di Makassar.

Berkaitan dengan ABK yang kurang terampil dalam mempersiapkan kegiatan pemuatan seperti *Crew* kapal LCT. SERASI 12 akan sangat bermanfaat jika dilakukan pelatihan pada salah satu diklat di atas yang menyediakan fasilitas pendidikan pelatihan tentang kegiatan pemuatan. Mengingat fasilitas pelatihan yang cukup lengkap, kurikulum diklat yang sesuai ditunjang dengan tenaga pengajar yang cukup memadai. Penulis yakin bahwa dengan pelatihan tersebut *Crew* kapal LCT. SERASI 12 akan memiliki kompetensi yang sesuai dengan standar IMO.

b. Kurangnya Perawatan pada *Wire Ramp door*

Pemecahannya adalah

1) Melakukan Perawatan sesuai Dengan *Instruction Book*

Perawatan di atas kapal harus dilakukan sesuai dengan buku instruksi agar kondisi dari pada bagian-bagian pintu rampa dapat selalu beroperasi secara normal dan tidak mengganggu pengoperasi kapal. Seperti yang telah penulis uraikan diatas, dimana kurangnya perawatan pada tali kawat mengakibatkan daya tahan berkurang.

Perawatan di atas kapal dilakukan pada setiap minggu, bulanan, 3 bulanan, 6 bulanan dan tahunan dan biasanya dilakukan pemberian pelumasan berupa *grease* agar bagian-bagian dari tali kawat mempunyai standar daya tahan dan kekuatan dalam pengoperasian *ramp door* dan harus selalu diadakan pengecekan dan perawatan agar apabila ada kerusakan dapat diketahui lebih dini sehingga perbaikan dapat segera dilakukan.

Pada umumnya pelaksanaan perawatan di ruang muat dilakukan setelah muatan selesai di bongkar baik ketika di pelabuhan maupun ketika kapal sedang berlayar menuju pelabuhan muat tergantung pada kondisi saat itu.

Sistem perawatan lainnya adalah dengan memperhatikan *ship maintenance plan and record* yang disediakan oleh perusahaan dimana perawatan dapat dilakukan secara berkala dari waktu ke waktu

serta memperhatikan kesiapan ruang muat untuk menerima muatan berikutnya setelah selesai pembongkaran. Sebagai contoh perawatan pada *wire door* sesuai periode berkala yang dicantumkan dalam *ship maintenance plan and record*, sehingga Mualim 1 (satu) mengambil langkah serta membuat suatu strategi perawatan ruang muat.

Dalam menyusun strategi perawatan dapat diambil langkah – langkah sebagai berikut :

a) Perencanaan

Dengan memperhatikan *ship maintenance plan and record* yang disusun oleh perusahaan perihal perawatan ruang muat, Mualim 1 (satu) hendaknya merencanakan pekerjaan perawatan agar tidak menemui hambatan yaitu dengan memperkirakan kendala dari operasi kapal seperti jarak ke pelabuhan muat yang terlalu dekat.

Dengan memperhatikan kemampuan anak buah kapal untuk melakukan pekerjaan yang diberikan dan juga penguasaan masing-masing bidang keahlian dalam pelaksanaan perawatan tersebut.

b) Pelaksanaan

Pekerjaan yang akan dilakukan sangat diharapkan agar dilaksanakan dengan mengikuti perencanaan yang telah dibuat baik oleh pihak perusahaan maupun Mualim 1 (satu) dengan berpatokan pada rencana kerja yang sudah disusun oleh perusahaan, sehingga dengan demikian timbulnya suatu kerusakan dapat dihindari.

c) Pencatatan (Laporan)

Pekerjaan yang telah dilakukan oleh anak buah kapal dalam bidang perawatan ruang muat ini harus di catat apabila sesuai dengan *ship maintenance plan and record* atau apabila perbaikan tersebut untuk menanggulangi kerusakan, pekerjaan tersebut harus di catat dan dilaporkan ke perusahaan.

Laporan yang secara sistematis dan periodik sangat penting artinya bagi perusahaan untuk menyusun rencana kerja atau perawatan berikutnya, serta dapat menekan biaya yang harus dikeluarkan oleh perusahaan dalam perawatan kapal.

d) Analisa dari perawatan

Analisa pekerjaan berdasarkan laporan yang telah dibuat dapat dipakai untuk perencanaan pekerjaan perawatan untuk periode mendatang. Analisa tersebut dapat dipakai sebagai bahan acuan apabila menemukan kendala atau hambatan dalam hal perawatan untuk masa yang akan datang. Apabila keempat strategi tersebut di atas telah dibuat sebagai bahan acuan dalam melakukan perawatan maka pekerjaan perawatan secara periodik dapat dilakukan.

2) Mengadakan Pelatihan ABK Dalam Pekerjaan Perawatan *Wire Ramp door*

Dengan berpegang pada landasan teori dari buku AS Marine tentang perawatan pintu rampa maka pelatihan pekerjaan yang dilaksanakan oleh ABK harus diawasi khususnya oleh Mualim 1 apakah sudah dilaksanakan sesuai dengan *instruktion manual book* dari mulai perawatan sampai selesai perawatan mualim 1 kembali mengadakan pengecekan dan melaporkan pada nahkoda hasil perawatan tentunya sesuai rencana yang telah direncanakan. Karena perawatan tali kawat yang salah akan mengakibatkan daya tahan akan berkurang.

Selain itu penyediaannya VCD / DVD tentang cara perawatan tali kawat pintu rampa di kapal harus disediakan sehingga awak kapal dapat mengerti cara perawatan yang benar. Jika keterampilan perawatan awak kapal sudah cukup memadai maka hambatan pemuatan tidak terjadi karena pintu rampa bisa naik dan turun kapan saja sesuai dengan muatan yang dimuat tanpa ada kendala pada tali kawat.

Anak buah kapal yang baru (nol pengalaman) tidak mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. Bahkan anak buah kapal yang sudah berpengalaman pun perlu belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal, orang-orangnya, kebijakannya, dan prosedur-prosedurnya. Mereka juga memerlukan latihan dan pengembangan lebih lanjut untuk mengerjakan tugas-tugasnya secara baik.

Ada dua tujuan utama program latihan anak buah kapal. Pertama adalah latihan untuk meningkatkan kecakapan dan kemampuan anak buah kapal. Kedua adalah program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja anak buah kapal dalam mencapai sasaran kerja yang telah diterapkan. Meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan membuat anak buah kapal menjadi lebih produktif. Lebih lanjut latihan membantu mereka dalam menghindarkan diri dari ketertinggalan dan dapat melaksanakan pekerjaan dengan lebih baik.

Bagi anak buah kapal yang baru perlu diadakan program orientasi dengan tujuan memperkenalkan anak buah kapal baru dengan peranan atau kedudukan mereka dengan pekerjaannya dengan anak buah kapal yang lama.

Program orientasi akan menurunkan perasaan asing, cemas dan khawatir anak buah kapal yang baru. Mereka dapat merasa sebagai bagian organisasi dengan lebih cepat. Mereka lebih terjamin atau aman dan lebih diperhatikan. Dengan tingkat kecemasan yang rendah mereka akan lebih dapat mempelajari tugas-tugas dengan lebih baik.

Program orientasi mempercepat proses sosialisasi dan penerimaan anak buah kapal baru dalam kelompok kerja. Meskipun anak buah kapal yang baru telah menjalani orientasi yang baik, mereka jarang melaksanakan pekerjaan yang memuaskan. Mereka harus dilatih dan dikembangkan dalam bidang tugas-tugas mereka. Begitu pula anak buah kapal lama yang telah berpengalaman memerlukan juga latihan-latihan untuk mengurangi atau menghilangkan kebiasaan yang kurang baik. Pendidikan dan pelatihan mempunyai berbagai manfaat jangka

panjang yang membantu anak buah kapal untuk bertanggung jawab lebih besar diwaktu yang akan datang. Program pelatihan tidak hanya penting untuk individu tetapi juga organisasi dan hubungan manusiawi dalam kelompok kerja, bahkan bagi negara. Latihan dapat juga digunakan apabila tingkat kecelakaan atau pemborosan tinggi, semangat kerja dan motivasi rendah atau masalah-masalah operasional lainnya.

Program berupaya untuk mengajarkan berbagai ketrampilan tertentu, menyampaikan pengetahuan yang dibutuhkan atau mengubah sikap. Agar program efektif, prinsip-prinsip belajar harus diperhatikan. Prinsip-prinsip ini adalah bahwa program bersifat partisipatif, relevan, pengulangan dan memberikan umpan balik mengenai kemajuan peserta latihan.

Semakin terpenuhi prinsip-prinsip tersebut latihan akan semakin efektif. Disamping itu perancangan program juga perlu menyadari perbedaan individual karena pada hakekatnya anak buah kapal mempunyai kemampuan, sifat yang berbeda antara yang satu dengan yang lainnya.

Metode latihan yang digunakan dalam proses pelatihan terhadap anak buah kapal adalah mencoba metode praktis, anak buah kapal dilatih langsung oleh seseorang yang berpengalaman seperti seorang Mualim atau Bosun. Berbagai bentuk teknik yang digunakan dalam praktek adalah sebagai berikut:

a) Memberikan buku-buku kerja diatas dek

Penulis memberikan buku-buku kerja diatas dek yang penulis *copy* dari internet dan dibagikan kesemua anak buah kapal agar mereka mengetahui dan dapat belajar apa yang harus mereka kerjakan di dek.

b) Latihan instruksi pekerjaan

Petunjuk-petunjuk kerja diberikan secara langsung pada pekerjaan dan digunakan terutama untuk anak buah kapal tentang cara bagaimana melaksanakan pekerjaan mereka.

c) *Coaching*

Atasan memberikan bimbingan dan pengarahan kepada anak buah kapal dalam pelaksanaan kerja rutin mereka. Seperti dalam memberikan *hand signal* maupun perintah melalui radio kepada *crane operator*.

d) Penugasan Sementara

Penempatan anak buah kapal pada posisi tertentu untuk jangka waktu yang ditetapkan. Anak buah kapal terlibat dalam pemecahan masalah-masalah organisasi secara nyata.

e) *Vestibule Training*

Program latihan tidak mengganggu operasi-operasi normal kapal.

f) Latihan Sensitivitas

Anak buah kapal belajar menjadi lebih *sensitive* (peka) terhadap perasaan orang lain dan lingkungan. Pelatihan ini juga berguna untuk mengembangkan berbagai perilaku bagi tanggung jawab pekerjaan. Oleh karena itu program latihan harus bersifat berkesinambungan.

g) Evaluasi

Semua anak buah kapal harus dievaluasi kemampuannya dalam bekerja sesuai dengan kriteria penilaian yang telah ditetapkan di atas kapal. Di dalam SMS tertulis bahwa awak kapal tersebut bisa dinilai bagus atau tidaknya dalam melakukan pekerjaan. Hasil Appraisal tersebut dikirim ke kantor sebelum awak kapal tersebut *sign off* dari kapal.

Dalam rangka meningkatkan keterampilan ABK perlu dilakukan pelatihan sebagaimana telah dijelaskan diatas. Selain itu, juga dapat dilakukan dengan familiarisasi tentang pengoperasian peralatan bongkar muat dan prosedur perawatan terhadap peralatan bongkar muat kepada ABK, khususnya mereka yang belum memiliki pengalaman bekerja di atas kapal *general cargo*. Dengan familiarisasi yang maksimal ABK dapat memahami prosedur perawatan dan

pengoperasian peralatan bongkar muat (*crane*) sehingga kegiatan bongkar muat berjalan lancar.

Pengembangan sumber daya manusia jangka panjang adalah aspek yang semakin penting dalam organisasi. Melalui pengembangan sumber daya manusia di kapal yang ada akan mengurangi ketergantungan perusahaan pada perekrutan tenaga kerja yang baru. Bila anak buah kapal dikembangkan secara tepat, diberikan promosi jabatan hal ini bisa menunjukan kepada anak buah kapal bahwa mereka mempunyai kesempatan berkarier dan akan semakin besar rasa keterikatan dan kesetiaan anak buah kapal terhadap perusahaan. Manfaat pengembangan juga akan dirasakan perusahaan melalui peningkatan mutu operasional kapal.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Terjadinya Keterlambatan Dalam Proses Bongkar Muat

1) Koordinasi Dengan *Pencharter* Agar Memberikan Informasi Pemuatan Tidak Mendadak

Keuntungannya :

Jadwal pemuatan lebih akurat sehingga dalam pelaksanaannya berjalan lancar. Selain itu informasi yang diterima di atas kapal terkait dengan rencana pemuatan sesuai dengan kondisi sebenarnya.

Kerugiannya :

Membutuhkan peran dan dukungan dari pihak *pencharter*

2) Meningkatkan Keterampilan Awak Kapal Dalam Persiapan Ruang Muat

Keuntungannya :

awak kapal lebih terampil dalam mempersiapkan ruang muat sehingga kegiatan pemuatan berjalan lancar.

Kerugiannya :

Membutuhkan pelatihan untuk peningkatan keterampilan awak kapal

b. Kurangnya Perawatan pada *Wire Ramp door*

1) Melakukan Perawatan sesuai dengan *Instruction Book*

Keuntungannya :

Tali kawat *ramp door* dapat berfungsi sebagaimana mestinya sehingga saat kegiatan bongkar muat tidak mengalami kendala (berfungsi dengan baik)

Kerugiannya :

Membutuhkan waktu dan biaya untuk perawatan

2) Mengadakan Pelatihan ABK Dalam Pekerjaan Perawatan Tali Kawat *Ramp door*

Keuntungannya :

ABK lebih terampil dalam menjalankan tugas perawatan tali kawat *ramp door* sehingga tidak terjadi kerusakan saat digunakan.

Kerugiannya :

Membutuhkan waktu dan peran serta dari perwira.

3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan yang dipilih untuk mengatasi masalah yang terjadi yaitu :

- a. Koordinasi dengan *Pencharter* agar memberikan informasi pemuatan tidak mendadak
- b. Melakukan perawatan sesuai dengan *instruction book*

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari pembahasan masalah pada bab-bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Terjadinya keterlambatan dalam proses bongkar muat dikarenakan waktu persiapan ruang muat yang singkat dan kurang terampilnya ABK dalam persiapan ruang muat karena dasar prinsip pemuatan yang belum dipahami oleh seluruh ABK LCT. Serasi 12, diantaranya melindungi muatan, kapal dan awak kapal.
2. Kurangnya perawatan pada tali kawat *ramp door* dikarenakan perawatan tidak dilakukan sesuai dengan instruksi pada prosedur perawatan manual book *dan* kurangnya keterampilan ABK dalam perawatan tali kawat *ramp door*, sehingga mengakibatkan daya tahan dan kekuatan tali kawat jadi berkurang.

B. SARAN

Dari kesimpulan dan permasalahan yang terjadi, kami sarankan beberapa hal, antara lain sebagai berikut :

1. Untuk mencegah terjadinya keterlambatan dalam proses bongkar muat disarankan :

Pihak kapal berkoordinasi dengan *pencharter* agar tidak menginformasikan pemuatan secara mendadak dan memberikan waktu yang cukup dalam persiapan ruang muat.

Mualim I meningkatkan ketrampilan ABK dalam persiapan ruang muat dengan memberi pelatihan-pelatihan dan bimbingan kepada awak kapal seperti jadwal

bimbingan awak kapal dek untuk persiapan ruang muat, keselamatan dalam ruang muat, prosedur pembersihan ruang muat.

2. ABK agar melakukan perawatan kapal khususnya pada *ramp door* agar mengikuti *instruction manual book* dan pihak *Pencharter* dapat memberikan waktu yang cukup dalam rangka perawatan tali kawat *ramp door*.

Mengadakan pelatihan ABK dalam pekerjaan perawatan *wire ramp door* sehingga pelaksanaan perawatan tali kawat *ramp door* sangat memegang peranan penting dalam mencapai hasil yang maksimal, sehingga pemuatan yang dilaksanakan berjalan dengan lancar dan *ramp door* dapat berfungsi dengan baik tanpa ada kekhawatiran tali kawatnya akan putus.

DAFTAR PUSTAKA

- Afrizal. 2016. *Metode Penelitian Kualitatif: Sebuah Upaya Mendukung Penggunaan Penelitian Kualitatif Dalam Berbagai Disiplin Ilmu*. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada
- Alex Soemadji Nitisemito. (2019). *Manajemen Personalia*, Penerbit Bina Nusantara, Jakarta
- Arikunto, Suharsimi. 2010. *Prosedur Penelitian (Suatu Pendekatan Praktik)*. Jakarta. Rineka Cipta
- AS Marine Book. (2008). *Maintenance Wire Ramp door On Ship Special for Landing Craft, USA*
- Bahrul Kirom, Dr, M.M, M.Si. (2012). *Mengukur Kinerja Pelayanan Dan Kepuasan Konsumen, Cetakan Ketiga, Penerbit Pustaka Reka Cipta, Bandung*.
- Capt. Istopo, Capt.O.S Karlio. (2016). *Kapal dan Muatan*, Jakarta: Nautech
- Dedi Mulyana. (2005). *Ilmu Komunikasi Suatu Pengantar*. Jakarta : Raja Grafindo Persada
- International Convention On Standards Of Training, Certificate and Watchkeeping For Seafarers (STCW)1978 amandement 2010, New grades of certificates of competence of able seaman in both deck and engine*
- The International Convention For The Safety Life At Sea (SOLAS) 1974, Special Chapter I General Provisions and Chapter II – I Construction*
- Yayasan Bina Citra Samudera. (2001). *Penanganan dan Pengaturan Muatan, Jl. Danau Sunter Utara Blok G Jakarta Utara,*
- Zahnd, Markus. (2019). *Perancangan Secara Terpadu*. Jakarta Rineka Cipta



PT. BERLIAN BINTANG SAMUDRA
Jl. Raden Pamuk No 99 Rt. 004
Kasang Jambi Timur, Kota Jambi
Email : berlianbintangsamudra@gmail.com
Phone : 085377124111

PENGESAHAN AWAK KAPAL
NOMOR : SL019.IDDJB.0723.000605

NAMA KAPAL : SERASI 12 : NAMA PERUSAHAAN : PT. BERLIAN BINTANG SAMUDRA : TANGGAL KEBERANGKATAN : 2023-07-29 15:00:00
ASAL : BOOM BARU/PALEMBANG : TUJUAN : SATUJ : JUMLAH AWAK : 11 ORANG

DATA AWAK KAPAL										
NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	RAMUJ	M	18-04-1993	INDONESIA	6201289231	H 006012	29-03-2025	NAKHODA	ANT II	6201289231N20421
2.	YANUAR ABDI BAHARI PUTRA	M	13-01-1997	INDONESIA	6211597072	F 061123	25-08-2024	MUALIM I	ANT III MANAJEMEN	6211597072M35321
3.	ARIF WIBAWA SALAM	M	30-10-1997	INDONESIA	6211711384	G 106514	13-10-2024	MUALIM II	ANT III MANAJEMEN	6211711384M35321
4.	MUHAMMAD ISMAIL	M	03-03-1984	INDONESIA	6200136596	F 214551	06-02-2024	KKM	ATT III	6200507710S30521
5.	MUHAMMAD RANDA DZULFIKAR	M	22-01-1992	INDONESIA	6211413799S30322	F302929	26-11-2024	MASINIS II	ATT III	6211413799S30322
6.	MUHAMMAD FAISAL	M	26-06-1999	INDONESIA	6211842151	F 276093	06-09-2024	MASINIS III	ATT III OPS	6211842151T30122
7.	YUSRI	M	03-05-1996	INDONESIA	6211604953	E 135603	16-11-2023	JURU MUDI I	RATINGS	6211604953J40227
8.	SUPRIADI	M	05-08-1998	INDONESIA	6211800322	F097973	18-01-2025	JURU MUDI II	RATINGS	6211800322J40620
9.	MURSAM	M	14-12-1991	INDONESIA	6201306808	F 204830	28-02-2024	JURU MUDI III	RATINGS	6201306808J40717
10.	SUPRIYANTO	M	10-11-1970	INDONESIA	6201039378	E 159413	24-10-2024	JURU MINYAK	RATINGS	6201039378J20717
11.	CARTONO	M	24-04-1984	INDONESIA	6201485825	E 113176	20-02-2024	JURU MASAK	RATINGS	6201485825J40715



DIKELUARKAN : TALANG DUKUH
PADA TANGGAL : 29 JUL 2023
AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS III
TALANG DUKUH

SHIPS PARTICULAR

SHIP'S NAME	LCT.SERASI 12
CALL SIGN	YCJX2
FLAG/PORT REGISTRY	INDONESIA/BATAM
OWNER	PT.SERASI SHIPPING INDONESIA
CLASSIFIKATION	BIRO KLASIFIKASI INDONESIA (BKI)
OFFICIAL NUMBER /NET	GT 1.204 / NO.7385 /PPM /NET 362
IMO NUMBER	9851402
MMSI NUMBER	525100990
BUILD	2012
BUILDER	PT.MERCUSUAR
LO.A	70 METER
LB.P	55 METER
BREADTH	17 METER
DEPTH	3,60 METER
DRAFT	2,40 METER
AIR DRAFT	17,06 METER
AUXELLARY ENGINE	MITSHUBISHI S6KT HP:118 KW:88x2
EMERGENCY ENGINE	YANMAR HP 18-21 KW
MAIN ENGINE	YANMAR 6 AYM-UST HP 659 x 2
DECK LOAD	15 T/M3 / 15 meter x 55 meter
COMPLEMENT	11 PERSON