

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



**MAKALAH**

**MENJAGA KINERJA AWAK KAPAL DI MV.CENTUS  
THREE DEMI MENDUKUNG KELANCARAN  
OPERASIONAL DI PTTEP OIL FIELD**

Oleh :

**TEGUH PRABOWO**  
**NIS. 03165 / N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2024**

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



**MAKALAH  
MENJAGA KINERJA AWAK KAPAL DI MV.CENTUS  
THREE DEMI MENDUKUNG KELANCARAN  
OPERASIONAL DI PTTEP OIL FIELD**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Penyelesaian Program Diklat Pelaut - I**

**Oleh :  
TEGUH PRABOWO  
NIS. 03165 / N-1**

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

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

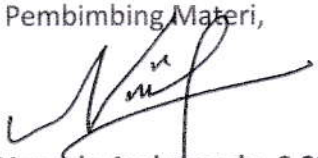


**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

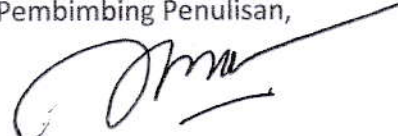
Nama : TEGUH PRABOWO  
No. Induk Siwa : 03165/ N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : MENJAGA KINERJA AWAK KAPAL DI MV CENTUS THREE DEMI  
MENDUKUNG KELANCARAN OPERASIONAL DI PTTEP OIL FIELD

Jakarta, Mei 2024


Pembimbing Materi,

  
**Capt. Vega Vonsula Andromeda, S.St.Spd. M Hum**  
NIP. 19751012 199808 1 001

Pembimbing Penulisan,

  
**Yudhiyono, S Si. M.T**  
NIP. 19820130 200912 1 004

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

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

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

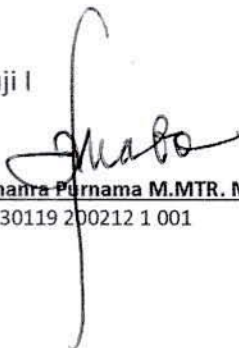


**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**


Nama : TEGUH PRABOWO  
No. Induk Siwa : 03165/ N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : MENJAGA KINERJA AWAK KAPAL DI MV. CENTUS THREE  
DEMI MENDUKUNG KELANCARAN OPERASIONAL DI PTTEP  
OIL FIELD

Jakarta, 05 June 2024

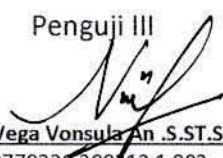
Penguji I

  
Capt. Chanra Purnama M.MTR. M.MAR  
NIP.19730119 200212 1 001


Penguji II

  
Derma watty sihombing SE. MM  
NIP. 198403162010122002

Penguji III

  
Capt. Vega Vonsula An S.ST.S.Pd M.Hum  
NIP.19770326 200212 1 002

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

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

Penata Tk. I (iii/d)  
NIP. 19810503 200212 2 001

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, segala puji dan rasa syukur, yang penulis lakukan sebagai bentuk pujian kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga penulis mampu mendapat kesempatan untuk mengikuti pendidikan Program Diklat Pelaut-1 yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang ditentukan dengan judul :

**“MENJAGA KINERJA AWAK KAPAL DI MV.CENTUS THREE DEMI MENDUKUNG KELANCARAN OPERASIONAL DI PTTEP OIL FIELD”**

Makalah ini diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan Pendidikan Program Diklat Pelaut Tingkat 1.

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah ini, 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 demi lebih baiknya makalah kami ini.

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

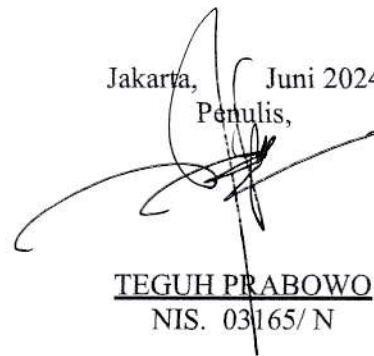
1. Bapak Dr.Capt.Tri Cahyadi, M.H, M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Ibu Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Ibu Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Bapak Capt. Vega Fonsula Andromeda, S.Si.T, S.Pd, M.Hum, M.Mar selaku Dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahka penulis

pada penyusunan materi yang baik dan benar

5. Bapak Yudhiyono S.Si. M.T selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini
6. Seluruh civitas akademika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.
7. Keluarga tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Semua rekan-rekan Perwira Siswa (Pasis) Diklat Pelaut Tingkat I Jurusan Nautika Angkatan 70 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

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

Jakarta, Juni 2024  
Penulis,



TEGUH PRABOWO  
NIS. 03165/ N

# DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH .....</b>	<b>ii</b>
<b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH .....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISTILAH.....</b>	<b>vii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah .....	2
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	3
D. Metode Penelitian .....	4
E. Waktu dan Ternpat Penelitian .....	5
F. Sistematika Penulisan Makalah .....	6
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	7
B. Kerangka Pemikiran .....	13
<b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	16
B. Analisis Data .....	20
C. Pemecahan Masalah .....	22
<b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	32
B. Saran .....	32
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>34</b>
<b>LAMPIRAN</b>	

## DAFTAR ISTILAH

Anak Buah Kapal: adalah semua awak kapal kecuali Nakhoda.

Bawahan : adalah semua awak kapal selain Nakhoda dan Perwira yang telah menandatangani Sijil.

*Bow Thruster* : adalah sebuah alat di atas kapal yang dipasang di haluan kapal digunakan untuk membantu menggerakkan haluan kapal pada saat kapal berolah gerak.

Disiplin : adalah ketaatan dengan tidak ragu-ragu dan tulus ikhlas kepada perintah-perintah atau petunjuk-petunjuk yang diberikan oleh atasan dan dengan menggunakan pikirannya.

Kinerja : adalah merupakan tingkat kualitas ke mampuan seseorang dalam melaksanakan pekerjaannya sesuai aturan yang berlaku.

Kepribadian : adalah merupakan kecenderungan psikologis seseorang untuk melakukan tingkah laku sosial tertentu, baik berupa perasaan, berpikir, bersikap, dan berkehendak maupun perbuatan.

Kewajiban : adalah daya pribadi yang khusus ada pada seseorang yang dapat berpengaruh kepada yang dipimpin.

Komunikasi : adalah seni atau bentuk menyampaikan pesan dari seseorang kepada orang lain.

*Oil field* : adalah lading minyak atau kawasan yang menjadi sumber pengusahaan minyak.

Perwira Senior : adalah adalah Mualim I, karena perwira yang ada di atas kapal MV. Centus Three hanya Nakhoda, Mualim I, Kepala Kamar Mesin dan Masinis II.



Perwira kapal : adalah mereka yang di dalam siji diberikan pangkat Perwira.

*Platform* : adalah sebuah bangunan di laut yang merupakan tempat dipasangnya peralatan/instalasi fasilitas pengeboran minyak.

Sistem Manajemen Keselamatan: adalah sebuah kebijakan- kebijakan yang dibuat mengacu pada peraturan internasional yang mengatur sistem keselamatan di atas kapal.

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Transportasi laut merupakan salah satu sarana pengangkutan ter penting di dunia yang makin hari makin ditinjau pelaksanaannya baik segi sistemnya, hukumnya, masalah-masalah yang dihadapinya, dan sebagainya. Transportasi laut pada umumnya menggunakan kapal. Yang sangat banyak jenis maupun fungsinya, tergantung dari sifat pekerjaannya, jenis muatannya, daerah pelayarannya dan masih banyak kriteria yang membagi kapal dari yang konvensional hingga yang termmodern. Dari sifat pekerjaannya dan jenis muatannya, kapal dapat dikenal sebagai kapal yang melayani beberapa kepentingan seperti untuk pengerukan, *survey*, pengeboran, penyelamatan, pemeliharaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) dan sebagainya.

Penelitian dilakukan di MV. CENTUS THREE yang mempunyai berat kotor (*Gross Tonnage*) 276 ton, berbendera Port Kelang, Malaysia milik CENTUS MARINE.Sdn Bhd, yaitu sebuah perusahaan yang bergerak untuk menyediakan fasilitas-fasilitas kerja di lepas pantai (*offshore*). MV. CENTUS THREE di *charter* oleh Thailand's *national oil and gas company* PTT Exploration and Production (PTTEP) OIL FIELD sebagai kapal penumpang pengeboran minyak (*Oil Field Crew Boat*) yang bekerja untuk memindahkan para pekerja pengeboran dari pulau ke pengeboran maupun dari pengeboran ke pengeboran minyak di lepas pantai. MV. CENTUS THREE beroperasi di perairan Malaysia Timur dengan nama lokasi WEST PATRICIA CENTRAL OIL FIELD, lokasi pengeboran ini adalah termasuk wilayah negara Malaysia dengan operator pelaksana pengeboran dari PTTEP yang merupakan milik pemerintah Thailand. Sangat tidak mudah bagi orang-orang yang bekerja di pengeboran minyak lepas pantai, dimana kapal tidak lepas dari pekerjaan yang sangat berbahaya akibat pekerjaan pengeboran minyak.

Kapal-kapal yang beroperasi di pengeboran minyak hanya diberikan waktu 1 (satu) hari masuk pelabuhan dalam sebulan. Waktu satu hari (24 jam) tersebut juga tidak bisa disia-siakan untuk mengistirahatkan awak kapal yang selama satu bulan penuh bekerja melayani pengeboran minyak. Akan tetapi, waktu satu hari tersebut hanya digunakan untuk perbaikan alat-alat kapal yang mengalami kerusakan saat bekerja di pengeboran minyak. Pada situasi dan kondisi di atas, awak kapal sering mengalami kejenuhan dalam melaksanakan pekerjaannya di atas kapal. Dalam kondisi yang monoton tersebut Nakhoda dituntut perannya dalam menjaga kinerja awak kapalnya melalui motivasi dan menciptakan suasana yang harmonis demi kelancaran pekerjaan yang selalu memperhatikan aspek keselamatan. Hal ini sangat penting juga bagi Nakhoda, karena kejenuhan para awak kapal dapat mempengaruhi kinerja awaknya yang secara langsung maupun tidak langsung akan berpengaruh terhadap pengoperasian kapal. Terutama para awak-awak kapal yang telah habis masa kontrak kerjanya (PKL) .

Berdasarkan uraian di atas maka makalah ini akan mengangkat judul:  
**MENJAGA KINERJA AWAK KAPAL DI MV.CENTUS THREE DEMI  
MENDUKUNG KELANCARAN OPERASIONAL DI PTTEP OIL FIELD**

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

### **1. Identifikasi Masalah**

Dari uraian latar belakang sebelumnya dapat disimpulkan beberapa masalah yang berhasil diidentifikasi yang berhubungan dalam upaya menjaga kinerja awak kapal. Adapun identifikasi masalah yang dimaksud diantaranya adalah sebagai berikut :

- a. Kurangnya komitmen awak kapal dalam melaksanakan kontrak kerja yang telah disetujui yang menyebabkan menurunnya motivasi kerja
- b. Kurang adanya perhatian dari perusahaan dan pimpinan untuk menciptakan suasana harmonis di atas kapal, dengan tujuan tercapainya keselamatan kerja.

### **2. Batasan Masalah**

Dari beberapa identifikasi masalah yang telah disebutkan di atas maka untuk lebih memudahkan dalam pembahasan masalah kedepannya yang berhubungan dalam menjaga kinerja awak kapalnya di atas kapal, maka perlu kiranya diberikan batasan dari masalah-masalah yang ditimbulkan. Adapun

batasan masalah yang dimaksud adalah kurangnya komitmen awak kapal dalam melaksanakan kontrak kerja yang telah disetujui yang menyebabkan menurunnya motivasi kerja.

### **3. Rumusan Masalah**

Dari batasan masalah yang telah ditentukan sebelumnya maka dapatlah diambil beberapa rumusan masalah untuk pembahasan lebih lanjut kedepannya. Adapun rumusan masalah yang berhubungan dengan kurangnya komitmen awak kapal dalam melaksanakan kontrak kerja yang telah disetujui adalah :

- a. Apa yang menyebabkan motivasi awak kapal menurun ketika melaksanakan kontrak kerja dalam lingkungan dan suasana kerja yang dapat menimbulkan kejenuhan?
- b. Bagaimana dengan peranan perusahaan dan pimpinan di atas kapal dalam menjalankan aturan demi tercapainya keselamatan kerja di atas kapal?

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

### **1. Tujuan Penulisan**

Dengan melaksanakan Penulisan ini terdapat beberapa tujuan Penulis yang ingin dicapai. Berikut tujuan diadakannya Penulisan dalam menyusun makalah ini yang diharapkan berguna kepada pembaca, diantaranya:

- a. Untuk menganalisis dan mencari solusi dan penyebab mengapa terjadi turunnya motivasi awak kapal ketika melaksanakan kontrak kerja dalam lingkungan dan suasana kerja yang dapat menimbulkan kejenuhan.
- b. Untuk mencari upaya apa yang dapat dilakukan oleh perusahaan dan pimpinan di atas kapal dalam menjalankan aturan demi tercapainya keselamatan kerja di atas kapal.

### **2. Manfaat Penyusunan Makalah**

Selain dari tujuan yang ingin dicapai, penulis juga berharap penulisan ini dapat menghasilkan nilai manfaat diantaranya:

#### **a. Manfaat Secara Teoritis**

Diharapkan penulisan makalah ini dapat menjadi sebuah media dalam menyampaikan pengetahuan dan informasi kepada pembaca mengenai upaya untuk menambah motivasi kerja dan disiplin pribadi setiap awak kapal serta rasa tanggung jawab moral terhadap komitmen perjanjian kerja yang telah

ditandatangani di atas kapal dalam menunjang kelancaran operasional kapal secara optimal.

**b. Manfaat Secara Praktis**

**1) Bagi Pembaca**

Bagi penulis untuk memenuhi persyaratan kelulusan Program Diklat Peningkatan Tingkat I (ANT I) di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

**2) Bagi Lembaga Pendidikan**

Penulisan ini diharapkan dapat menjadi bahan dalam menambah ilmu pengetahuan bagi pelaut khususnya yang sedang belajar di STIP Jakarta, sehingga ketika menjadi pimpinan di manajemen level dapat memotivasi Anak Buah Kapal dalam bekerja sesuai dengan Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang sudah ditandatangani.

**3) Bagi Perusahaan**

Dengan Penulisan ini diharapkan dapat menjadikannya evaluasi terhadap masalah yang ada di kapal, sehingga perusahaan dapat lebih perhatian dalam kegiatan kru di atas kapal serta dapat mencegah agar tidak terulang lagi peristiwa-peristiwa yang menjadi pembahasan pada penulisan ini.

**D. METODE PENELITIAN**

**1. Studi Pustaka**

Pengumpulan data-data dari suatu penelitian dengan cara dikumpulkan, disusun dan dijelaskan yang memanfaatkan acuan dan literatur buku-buku yang ada hubungannya dengan penulisan makalah, baik itu buku-buku perpustakaan dan buku-buku pelajaran serta buku instruksi dari kapal untuk melengkapi penulisan makalah ini.

**2. Objek Praktis**

Objek Praktis yaitu melalui pengamatan lapangan yang dilakukan secara langsung fakta suatu obyek masalah, dapat diperoleh data yang lebih baik atau akurat kebenarannya. Adapun untuk pengamatan lapangan ini, Penulis menggunakan dua cara, yaitu sebagai berikut :

**a. Observasi**

Pengumpulan data yang dilakukan berdasarkan praktek langsung di lapangan dengan melibatkan diri ke dalam kegiatan-kegiatan yang ada hubungannya dengan pembahasan menjaga kinerja awak kapalnya di atas kapal.

**b. Interview**

Suatu proses yang dilakukan Penulis dalam mengadakan tanya jawab kepada pihak-pihak terkait, dalam hal ini para Perwira, ABK serta semua pihak yang dilibatkan di kapal-kapal dimana Penulis bekerja di atas kapal.

**E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

Dalam penyusunan makalah yang dimaksud didasari dari waktu dan tempat penelitian sewaktu penulis bekerja di atas kapal. Adapun tempat penelitian yang dimaksud dilakukan di MV. CENTUS THREE saat melayani perusahaan pengeboran minyak PTTEP OIL FIELD sebagai kapal penumpang pengeboran minyak (*Oil Field Crew Boat*) di perairan Malaysia Timur dengan nama lokasi West Patricia Central Hub. Sedangkan waktu penelitian disesuaikan saat penulis berada di atas kapal tersebut tahun 2023 yang melalui beberapa tahapan jadwal waktu berlayar ataupun berlabuh.

Mengingat untuk menjaga kinerja awak kapal maka perlu adanya peningkatan motivasi kerja awak kapal yang di pengaruhi oleh pola pikir serta tingkat pendidikan yang berbeda-beda mereka menimbulkan suatu gejala perbedaan pendapat, tingkah laku, serta pribadi individu yang berbeda-beda. Hal ini sangat berpengaruh dalam menjalankan tugas-tugas dan kewajiban yang diemban di atas kapal.

Dalam upayanya untuk menjaga kinerja awak kapalnya untuk dapat menunjang kelancaran operasional kapal dan terpenuhinya jadwal pelayaran yang diharapkan secara terus menerus maka penggunaan waktu kerja yang sebaik-baiknya dan mengenal lokasi dan sistem kerja yang benar dalam meningkatkan komitmen anak buah kapal menjaga kinerja awak kapalnya sangat diperlukan guna mendukung hasil sesuai yang diharapkan semua pihak, terutama dalam ketepatan waktu dari tiap operasional pelayaran dari tiap pelaksanaan tugas terhindar dari bahaya-bahaya dan resiko kecelakaan yang mungkin terjadi dan tidak diinginkan.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Agar tujuan penulis dapat dicapai sesuai dengan tujuan yang diharapkan maka penulis mencoba untuk menyajikan uraian dengan sistematis yang diharapkan dengan mudah dimengerti atau dipahami. Makalah ini dikelompokkan menjadi empat bab, yang mana antara bab yang satu dengan yang lainnya saling berkaitan dan tak terpisahkan. Untuk memudahkan menelusuri makalah ini, maka penulis menguraikan atau memberikan sistematika penulisan sebagai berikut :

### **BAB I : PENDAHULUAN**

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

### **BAB II : LANDASAN TEORI**

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan pengertian dari hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran. Tinjauan pustaka dan 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**

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

### **BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN-SARAN**

Dalam bab penutup ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitiandan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

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

Kehidupan di kapal, lingkungannya jauh dari pergaulan masyarakat luas, pelaut pada umumnya mudah bersifat mementingkan diri sendiri karena kurangnya hubungan dengan masyarakat luas, akibatnya akan menimbulkan perasaan yang tertekan selama berada di kapal. Kapal dan orang-orangnya yang berada didalamnya merupakan suatu organisasi kecil dimana Nakhoda sebagai pemimpin dan dibantu oleh perwira-perwira, jadi peran serta perwira di atas kapal sangatlah membantu kelancaran dari operasional kapal tersebut. Berdasarkan hasil analisis data rekapitulasi putusan Mahkamah Pelayaran terhadap kasus kecelakaan kapal di perairan Indonesia pada tahun 2006 sampai dengan tahun 2008 ditemukan penyebab kecelakaan kapal di Indonesia yang tertinggi adalah faktor Sumber Daya Manusia (63,46%), faktor Alam (20,19%) dan faktor Teknis (16,35%). (Rudiana Muchlis, 2009: 1).

Selain itu juga berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, jumlah kecelakaan kapal sejak tahun 1990 sampai dengan tahun 2000 terdapat 1.551 kasus dan menelan korban jiwa sebanyak 2684 orang serta kerugian barang sebesar 140.622,25 ton. Penelitian Sinaga Y, dkk terhadap kasus kecelakaan kapal dari tahun 1991 hingga 1999 menunjukkan bahwa sebanyak 72% kecelakaan kapal laut yang terjadi disebabkan oleh Sumber Daya Manusia, 19% disebabkan oleh alam, dan 9% disebabkan faktor teknis.



Sedangkan, hasil studi Sinaga & Mudana mengenal kecelakaan kapal penyeberangan di Indonesia dari tahun 2001 hingga tahun 2006 menunjukkan bahwa faktor penyebab kecelakaan yang dominan adalah Sumber Daya Manusia (SDM) / awak kapal (63%), faktor Alam (27 %) dan faktor teknis (10%). (Rudiana Muchlis:2009: 1)

Sondang P.Siagian menyebutkan organisasi adalah setiap bentuk persekutuan antara dua orang atau lebih yang bekerja sama untuk mencapai tujuan bersama dan terikat secara formal dalam suatu ikatan dimana pelaku terdapat hubungan antara seseorang atau sekelompok orang yang disebut pimpinan dan seorang atau sekelompok orang yang disebut bawahan. (Sondang P.Siagian: 1985: 16), jelas disini terlihat bahwa dalam suatu organisasi unsur kerja sama dan hubungan antara pimpinan dan bawahan memegang peranan yang sangat penting.

Selain itu faktor etika merupakan pribadi manusia dan juga bidang yang menyangkut hubungan sesama individu, pribadi individu yang menyangkut hubungan yang harmonis masalah, kesopanan setiap individu di atas kapal tidaklah sama tergantung pada masing-masing individu tersebut. W.S Salito menyatakan bahwa, tingkah laku atau perbuatan manusia tidak terjadi secara seporadis (timbul dan hilang di saat tertentu) tetapi selalu ada kelangsungan (kontinuitas) antar satu perbuatan dengan perbuatan berikutnya. (W.S Salito :2010 :30). Seperti kita ketahui bahwa manusia itu bekerja memerlukan kebutuhan-kebutuhan, dalam teori Maslow yang berjudul *motivation and personality* di sini Maslow rnenggolongkan kebutuhan-kebutuhan manusia atas 5 tingkatan yaitu

1. Kebutuhan yang bersifat psikologi

Manifestasi ini dalarn tiga hal yaitu sandang, pangan dan ternpat tinggal kebutuhan ini merupakan kebutuhan primer karena, kebutuhan ini telah terasa sejak manusia lahir hingga ia meninggal.

2. Kebutuhan keamanan

Kebutuhan keamanan ini mengarah kedua bentuk yaitu kebutuhan keamanan jiwa dan keamanan harta.

3. Kebutuhan sosial

Karena manusia adalah mahluk sosial, maka mempunyai kebutuhan seperti :

- a. Kebutuhan akan perasaan diterima orang lain dimana ia hidup dan bekerja.

- b. Kebutuhan atau perasaan dihormati karena setiap manusia merasa dirinya penting.
- c. Kebutuhan akan peranan maju dan tidak gagal.
- d. Perasaan akan turut serta.
- e. Kebutuhan akan prestis timbul sebagai akibat prestasi.
- f. Mempertinggi kapasitas kerja. (D.H.Moreby:1990:1 5)

Jika salah satu kebutuhan tidak terpenuhi maka dalam kehidupannya akan merasakan sesuatu yang kurang, tetapi karena keterbatasan dan kemampuan manusia mungkin saja tidak dapat terpenuhi semuanya, hal ini akan mempengaruhi mental manusia. Sama halnya dengan kehidupan di atas kapal dimana kita ketahui terbatasnya ruang gerak sehingga perubahan-perubahan mental pelaut harus di kontrol. Sebagai perwira di atas kapal mempunyai tanggung jawab terhadap kehidupan di kapal, baik yang menyangkut pekerjaan ke sejahteraan personil dan lancarnya pelayaran . Maka dengan demikian para perwira di atas kapal sebagai pemimpin harus mempunyai sifat-sifat kepemimpinan yaitu:

- 1. Pemimpin harus tegas dan adil.
- 2. Pemimpin harus mudah dihubungi semua pihak yang berhubungan dengan operasional kapal.
- 3. Pemimpin harus merupakan seorang pemikir, ia hendaknya menghadapi permasalahan dengan kecerdasan berfikir. (D.H.Moreby:1990 :25)

Dengan melihat fungsi-fungsi perwira sebagai kepemimpinan di atas kapal, maka perwira sangat memegang peranan penting dalam membina, menggerakkan dan mengarahkan anak buah kapal agar mau mengerti bekerja demi tercapainya suatu tujuan dalam organisasi di kapal. Selain itu untuk lebih mendukung pembahasan makalah ini, Penulis menyajikan beberapa definisi kepemimpinan menurut beberapa ahli yang diambil dari beberapa kepustakaan:

- 1. Kepemimpinan adalah aktifitas para pemimpin atau pemegang kekuasaan dan pembuat keputusan
- 2. Kepemimpinan adalah langkah pertama yang hasilnya berupa pola interaksi kelompok yang konsisten dan bertujuan menyelesaikan masalah-masalah yang saling berkaitan (Humih:1954).

3. Kepernimpinan adalah suatu proses mempengaruhi aktifitas kelompok atau aktifitas orang banyak/organisasi dalam rangka perumusan dan pencapaian tujuan (Srogdih :1948 ) (WahjoSunito:1984:21)

Dari berbagai macam definisi maka timbul kesepakatan di antara para ahli, bahwa akhirnya kepemimpinan dapat didefinisikan sebagai proses dalam mengatur kegiatan seorang atau kelompok dalam usahanya mencapai tujuan di dalam situasi tertentu. Jadi berdasarkan kehidupan di atas kapal sangatlah berbeda dengan kehidupan orang-orang di darat pada umumnya, maka dalam situasi tertentu, Nakhoda sebagai pemimpin kapal dan pemegang kekuasaan penuh harus dapat mengatasi semua masalah yang timbul atau terjadi. Nakhoda harus dapat menciptakan suasana kerja yang sebaik-baiknya dengan para bawahan, dan diantara para bawahan itu sendiri. Jadi di sini kepemimpinan Nakhoda sangat tergantung oleh perilakunya sendiri.

Berbagai masalah yang sering terjadi di kapal dapat disebabkan oleh perilaku Nakhoda yang tidak dapat menciptakan situasi/suasana yang harmonis. Menurut George P. Terry, seorang ahli manajemen, dalam bukunya yang berjudul : *Principle of Management* menyatakan bahwa tipe kepemimpinan terdiri dari 6 macam yaitu:

1. Tipe non pribadi yaitu, kepemimpinan yang memberikan cermin kurang adanya kontak pribadi yang bersangkutan dengan bawahan-bawahannya.
2. Tipe Pribadi yaitu, kepemimpinan yang didasarkan pada kontak pribadi secara langsung dengan bawahannya.
3. Tipe *Otoriter* yaitu menganggap kepemimpinan merupakan hak pribadi dan berpendapat bahwa pemimpin dapat menentukan apa saja dalam organisasi tanpa mengadakan konsultasi dengan bawahan yang melaksanakan.
4. Tipe *Demokratis* yaitu pimpinan menitikberatkan pada partisipasi kelompok dengan memanfaatkan pandangan-pandangan dan pendapat-pendapat anggota kelompok.
5. Tipe *Paternalistis* yaitu pemimpin yang sangat memperhatikan keinginan dan kesejahteraan anak buah.
6. Tipe *Indigenous* yaitu pemimpin yang bersifat pembawaan, tipe ini sering timbul dalam organisasi kemasyarakatan yang bersifat informal. (Soesilo Martono:1990: 45)

Dalam mengatasi masalah yang terjadi di atas kapal, seorang perwira dituntut bukan saja bijaksana tetapi harus mampu dan terampil. Pemimpin akan lebih baik jika dapat melaksanakan tipe kepemimpinan. Kinerja merupakan pelaksanaan fungsi-fungsi yang dituntut dari seseorang atau suatu perbuatan suatu prestasi, suatu pameran umum keterampilan dan juga suatu kondisi yang harus mengetahui tingkat pencapaian hasil suatu instansi dihubungkan dengan misi yang diemban sebuah organisasi atau perusahaan serta mengetahui dampak positif dan negatif dari suatu kebijakan operasional (Jhon Witmore : 1997 : 104 )

Motivasi dapat diartikan sebagai dorongan kehendak yang menyebabkan seseorang melakukan suatu perbuatan untuk mencapai tujuan tertentu, dimana motivasi berasal dari kata motif yang berarti dorongan atau rangsangan atau daya penggerak yang ada dalam diri seseorang. Definisi lain dari motivasi adalah sebagai kondisi internal yang membangkitkan kita untuk bertindak, mendorong kita mencapai tujuan tertentu dan membuat kita tetap tertarik dalam kegiatan tertentu (Weiner: 1990:41)

Selain itu untuk lebih memudahkan dalam pemahaman istilah yang terdapat dalam pembahasan makalah ini yang diambil dari beberapa tinjauan pustaka. Maka disusunlah beberapa pengertian-pengertian di bawah ini. Adapun istilah-istilah yang terdapat itu diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Kinerja merupakan tingkat kualitas ke mampuan seseorang dalam melaksanakan pekerjaannya sesuai aturan yang berlaku.
2. Sistem Manajemen Keselamatan adalah sebuah kebijakan- kebijakan yang dibuat mengacu pada peraturan international yang mengatur sistem keselamatan di atas kapal.
3. Perwira Senior yang dimaksud dalam makalah ini adalah Mualim I, karena perwira yang ada di atas kapal MV. CENTUS THREE hanya Nakhoda, Mualim I, Kepala Kamar Mesin dan Masinis II.
4. *Platform* adalah sebuah bangunan di laut yang merupakan tempat dipasangnya peralatan/instalasi fasilitas pengeboran minyak .
5. Perwira kapal adalah mereka yang di dalam sijil diberikan pangkat Perwira.

6. Anak buah kapal adalah semua awak kapal kecuali Nakhoda.
7. Bawahan adalah semua awak kapal selain Nakhoda dan Perwira yang telah menandatangani Sijil.
8. Komunikasi adalah seni atau bentuk menyampaikan pesan dari seseorang kepada orang lain.
9. Kewajiban adalah daya pribadi yang khusus ada pada seseorang yang dapat berpengaruh kepada yang dipimpin.
10. Disiplin adalah ketaatan dengan tidak ragu-ragu dan tulus ikhlas kepada perintah-perintah atau petunjuk-petunjuk yang diberikan oleh atasan dan dengan menggunakan pikirannya.
11. *Bow Thruster* adalah sebuah alat di atas kapal yang dipasang di haluan kapal digunakan untuk membantu menggerakkan haluan kapal pada saat kapal berolah gerak.
12. Kepribadian adalah merupakan kecenderungan psikologis seseorang untuk melakukan tingkah laku sosial tertentu, baik berupa perasaan, berpikir, bersikap, dan berkehendak maupun perbuatan.
14. *Oil field* adalah ladang minyak atau kawasan yang menjadi sumber pengusahaan minyak.

## **B. KERANGKA PEMIKIRAN**

Kehidupan di kapal merupakan kehidupan yang agak berbeda dengan kehidupan masyarakat di darat, hal ini disebabkan oleh sifat yang mengikat pada keterbatasan yang terisolir karena ruang lingkup di kapal sangat sempit, ini akan kelihatan bila kapal menjalani pelayaran. Terbatasnya ruang lingkup masyarakat di kapal dan tantangan alam yang selalu datang mengancam kadang-kadang menyebabkan timbulnya tekanan mental yang lebih menonjol pada tiap individu di kapal. Kehidupan di kapal tidak ubahnya seperti bandara di tempat terpencil jauh dari keramaian, jauh dari lingkungan keluarga.

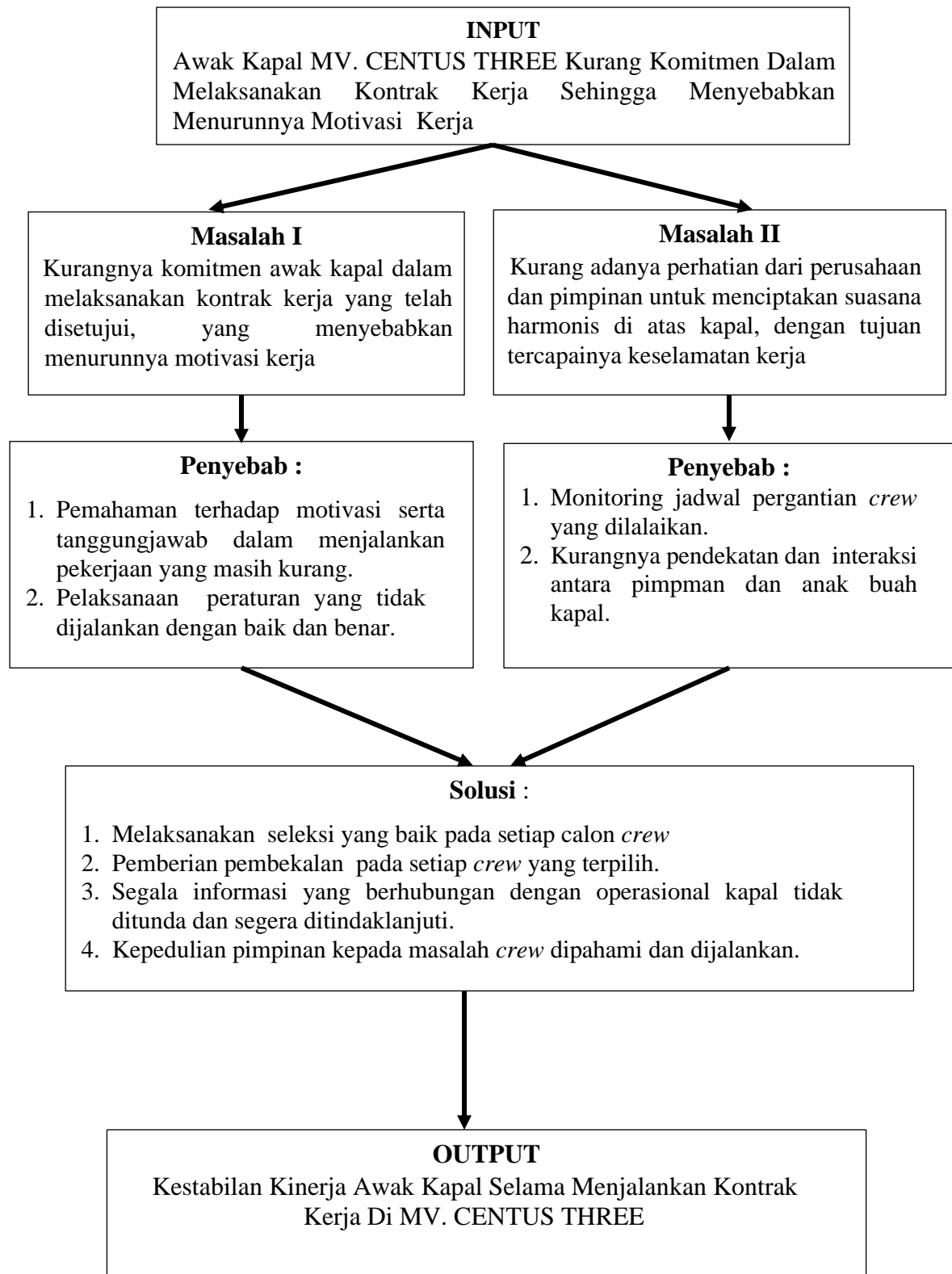
Dengan tempat yang terbatas ini banyak membuat awak kapal merasa jenuh dan bosan untuk selalu berada dan bekerja di atas kapal. Akibatnya dapat merubah tingkah laku seseorang seperti temperamental yang meningkat, kekecewaan bahkan tekanan batin. Hal-hal tersebut menyebabkan timbulnya perselisihan dan kesalahpahaman di antara individu-individu di atas kapal. Belum lagi masalah-masalah pribadi yang mungkin timbul dalam benak tiap individu di atas kapal, serta kurangnya pemahaman yang benar dalam memahami makna kontrak kerja di atas kapal sehingga menyebabkan banyak anak buah kapal yang tidak komitmen dalam melaksanakan kontrak kerjanya di atas kapal.

Dari kendala-kendala inilah maka perlu disusun kerangka pemikiran yang baik untuk penyusunan dan pencarian solusi dari setiap kendala-kendala yang ada dan masalah-masalah yang timbul. Untuk itu maka dalam hal ini peranan seorang pemimpin di atas kapal sangat berperan untuk meredakan tingkat emosional individu tiap anak buahnya agar menjaga keharmonisan di atas kapal dan juga dapat memotivasi anak buahnya agar dapat memahami makna dari kontrak kerjanya selama berada di atas kapal sehingga dapat timbul komitmen yang baik dari tiap anak buahnya untuk melaksanakan tugasnya sampai akhir masa tugasnya dengan tetap memperhatikan faktor keselamatan bersama di atas kapal.

Namun keterbatasan yang dimiliki oleh pimpinan di atas kapal, ataupun tiap-tiap individu anak buahnya di atas kapal akan berpengaruh pada tingkah laku dan pemikiran dari masing-masing individu dalam melakukan kegiatan rutinitas di atas

kapal serta kurangnya perhatian pimpinan sehingga akan mengalami gangguan dalam melakukan kegiatan dan aktivitas kerja di atas kapal.

Sehubungan tidak adanya hubungan sifat fisik dan karakteristik tiap individu yang kurang komitmen dalam melaksanakan kontrak kerjanya di atas kapal berakibat pelaksanaan kegiatan aktivitas di atas kapal terganggu dan faktor keselamatanpun terabaikan. Penyusunan kerangka pemikiran ini diharapkan dapat menguraikan kejadian-kejadian di lapangan yang ditemukan sehingga mempermudah indentifikasi permasalahan yang akan dibahas. Sehingga dapat dianalisa masalah lebih terperinci dengan berbagai teori dan peraturan yang mendukung konsepsi ke arah pemecahan masalah secara sistematis dan interaksi motivasi agar menghasilkan pemecahan yang tepat. Yang pada akhirnya dari penulisan makalah, dapat memberikan hasil berupa sarana-sarana pemecahan masalah





## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Dengan melakukan identifikasi masalah dan alternatif pemecahan masalah maka dapat diambil kesimpulan, bahwa untuk menjaga kinerja para awak kapal, Nakhoda dapat melakukan hal-hal yang antara lain yaitu :

1. Nakhoda harus memberikan motivasi dan komunikasi yang baik di atas kapal supaya tercipta suasana kerja yang selaras sesama awak kapal sehingga awak kapal bisa bekerja dengan suasana gembira dan bisa terjaga motivasi kerjanya dan keselamatannya.
2. Perusahaan dan pimpinan di atas kapal harus mematuhi hak-hak awak kapal sesuai dengan kontrak kerja dan serta tugas dan tanggung jawabnya saat bekerja di atas kapal.
3. Perusahaan dan pimpinan harus mengadakan audit tentang kewajiban latihan alat-alat keselamatan dan peran awak kapal dalam mengadakan latihan keselamatan (*abandon ship, fire drill, man over board drill, dll*) sesuai dengan *ISM Code*.

#### **B. SARAN**

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka dalam rangka meningkatkan kinerja para awak kapal dapat diberikan saran-saran membangun sebagai berikut:

1. Memotivasi para awak kapal yaitu dengan memberikan penghargaan bagi awak kapal yang bekerja dengan baik, contohnya promosi jabatan, kenaikan gaji , dibiayai dalam pengambilan kursus sertifikat dan lainnya.

Dan memberikan teguran apabila ada awak kapal yang membuat kesalahan yang bisa mengakibatkan bahaya bagi keselamatan awak kapal lainnya. Harus terpenuhi hak-haknya awak kapal sesuai dengan kontrak kerja yang disepakati. Contohnya gaji yang tepat waktu, pergantian awak kapal yang tepat waktu, waktu istirahat yang cukup sesuai dengan aturan jam kerja yang tertera di STCW 1995 *chapter VIII*.

2. Perusahaan wajib menjalankan prosedur keselamatan dengan dibuktikan sertifikat DOC, menerapkan prosedur keselamatan dengan dibuktikan sertifikat SMC yang telah diverifikasi serta sertifikasi secara berkala. Fungsi kontrol dalam menjaga aturan keselamatan kerja dan motivasi awak kapal melibatkan kontrol dari manajemen darat dan kapal yaitu perusahaan, DPA, Nakhoda dan awak kapal.

## DAFTAR PUSTAKA



- DH Moreby, *Manajemen Kepegawaian Kapal-kapal Niaga*, Edisi ke-1, Cetakan pertama, Penerbit Departemen Perhubungan, Jakarta
- Dornan, Jim, 1998, *The Power of Partnership* (Kekuatan Kemitraan). Terjemahan. Duluth, GA: Network TwentyOne.
- Kartono, Kartini. 2002. *Psikologi Sosial untuk Manajemen, Perusahaan dan Industri*. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada.
- Martoyo, Susilo. 2000. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jogjakarta: PT BPFE–Yogyakarta
- Munandar M Sulaeman, *Ilmu Sosial Dasar* (Bandung, PT: Refika Aditama, 2000).
- Sarwono, Sarlito W. Pengantar Psikologi Umum, Jakarta: Rajawali Pers, 2010.
- Sondang P. Siagian, 2016, *Sistem Informasi Manajemen*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Wahjosumidjo, *Manajemen Sumber Daya Manusia Berdasarkan Kompetensi*, Pustaka Utama Grafiti, Jakarta, 2015
- Yan Risuandi & Anisah, (2009), Dinas Jaga Untuk Mualim & P2TL, STIP Jakarta, hal.I
- Yatim, Rozaimi, (2003), *Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM Code)*, Jakarta, Penerbit Yayasan Bina Citra Samudra.

## LAMPIRAN 1



Gambar: MV. CENTUS THREE  
Sumber: Dokumentasi Pribadi

## LAMPIRAN 2

			
		<b>CENTUS THREE</b>	
<b>GENERAL</b>		<b>ACCOMMODATION</b>	
Call Sign	: 9MVO4	Cabin / Berth	: 5 nos / 10 units (4 berth x 1 nos) (2 berth x 2 nos) (1 berth x 2 nos)
Flag / Port Registration	: Malaysia / Port Kelang	Crew	: 8 Orang
IMO No	: 9730608	Passengers	: 70 Pax
Official No.	: 335717		
MMSI	: 533180174		
Built	: 2015		
Owner	: Robust One Sdn Bhd		
<b>DIMENSION</b>		<b>LIFE SAVING EQUIPMENT</b>	
Tonnage - GT	: 276 T	AED	: 1 unit
- NT	: 82 T	Inflatable Life Rafts	: 25 Men x 5 nos
Length - Overall	: 40.37 m	Rescue Boat	: 6 Men x 1 Semi-Regid Rescue boat c/w 25 Hp
Beam	: 7.50 m	Ring Buoy	: 6 Nos
Depth	: 3.30 m	Man Overboard Marker	: 2 nos
Draft	: 2.35 m	Life Jacket	: 92 nos
<b>CAPACITIES</b>		Sart	: 2 nos
Cargo Deck Space	: 109.00 m <sup>2</sup>	EPRIB	: 1 nos
Deck Strength	: 2 T/m <sup>2</sup>	Line Throwing Apparatus	: 4 nos
Reefer point	: 2 nos on deck (220/440Vac)		
Portable water Tanks	: 28.8 m <sup>3</sup>	<b>NAVIGATION &amp; COMMUNICATION</b>	
Fuel Oil Tanks	: 65.6 m <sup>3</sup>	Radar	: 2 nos
Lubrication Oil	: 200 liters	VHF Radio	: 2 units
Cargo weight - Maximum	: Approx. 40 T	SSB	: 1 sets
Deadweight - Maximum	: 210 T	GMDSS VHF Portable Radio	: 3 units x battry
- Light displacement	: 95 T	GMDSS ( Inmarsat-C )	: A1,A2 & A3
<b>PROPULSION</b>		Auto Pilot System	: 1 set
Main Engine -Type	: 2 x Cummins KTA38M2	Magnet Compass	: 2 nos
- BHP	: 1 x Cummins KTA50M2 : 2 x 1350 BHP : 1 x 1800 BHP Total : 4500 BHPP (3350KW)	Satellite Compass	: 1 units
Propellers	: 3 x Fixed Pitch Propeller (FPP)	Navtex	: 1 nos
Bow Thruster	: 1 MT lateral Thrust	AIS System	: 1 nos
Controls	: 2 Control stands	Echo Sounder	: 1 nos
Starter	: Electrical	Satellite Mini-M	: 1 set
Reduction Gear & Ration	: Twin Dics,MGX 6690 & 6848 SC, 2.47:1		
Speed - Maximum	: 27 Knts @ 100% MCR	<b>OTHER</b>	
- Cruising	: 25 Knts @85%MCR	General / Bilge pump	: 30 m <sup>3</sup> /hr @ 54 m head
Generator - Type	: 2 x Cummins 6BT 5,9M	Fire Pump	: 30 m <sup>3</sup> /hr @ 54 m head
- KW	: 2 x 80 Kw	Fresh water Transfer pump	: 13.5 m <sup>3</sup> /hr @ 55m head
- Voltage	: 415 V	Fuel Transfer pump	: 13.5 m <sup>3</sup> /hr @ 54m head
- Phase	: 3 Phases	Anchor Weight	: 255 Kg HHP
- Hz	: 50 Hz	Anchor Windlass	: Double Gypsoy twin Warping head
		Owner Cabin	: 2 berth x 2 nos

Gambar: *Ship Particulars* MV. Centus Three  
Sumber: Dokumen MV. Centus Three

## LAMPIRAN 4



Gambar: Kru MV. CENTUS THREE  
Sumber: Dokumentasi Pribadi



Gambar: Pelaksanaan *Safety Meeting*  
Sumber: Dokumentasi Pribadi



## LAMPIRAN 5



Gambar: *West Patricia Field Central Hub*

Sumber: <https://www.iconeng.com.au/track-record/projects/west-patricia-field-evelopment-wp-ia-platform-install>



Gambar: *Daily Activity Personal Transfer*

Sumber : Dokumentasi Pribadi

## LAMPIRAN 6



Gambar: *Abandon Ship Drill*  
Sumber: Dokumentasi Pribadi



