

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



**MAKALAH
UPAYA MENINGKATKAN DISIPLIN RATING DECK
GUNA KELANCARAN PROSES BONGKAR MUAT
DI MT. MARINE TINA**

Oleh :

RICHARD BAWOLE
NIS. 03186/N-I

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

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN DISIPLIN RATING DECK
GUNA KELANCARAN PROSES BONGKAR MUAT
DI MT. MARINE TINA**

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

Oleh :

RICHARD BAWOLE

NIS. 03186/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : RICHARD BAWWOLE
No. Induk Siswa : 03186/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN DISIPLIN RATING DECK
GUNA KELANCARAN PROSES BONGKAR MUAT
DI MT. MARINE TINA

Jakarta, Juli 2024

Pembimbing I,

Pembimbing II,

Capt. Suhartini, MM.M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19800307 200502 2 002

Capt. Indra Muda, MM

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19711114 201012 1 001

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



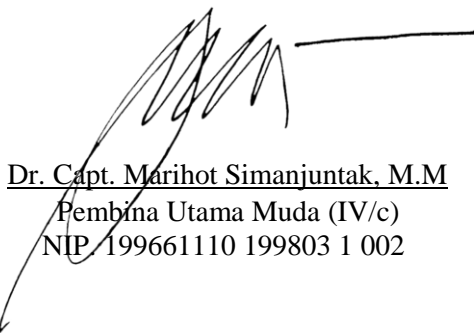
TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : RICHARD BAWOLE
No. Induk Siswa : 03186/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN DISIPLIN RATING DECK
GUNA KELANCARAN PROSES BONGKAR MUAT
DI MT. MARINE TINA

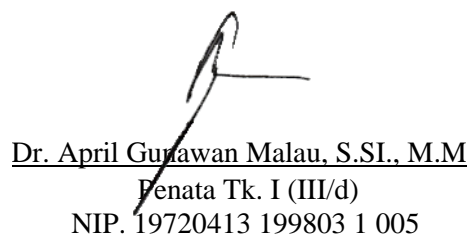
Penguji I

Penguji II

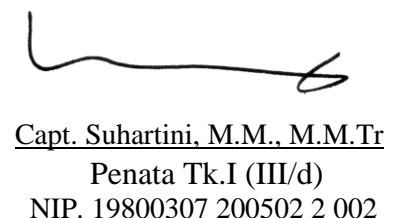
Penguji III



Dr. Capt. Marihot Simanjuntak, M.M
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 199661110 199803 1 002

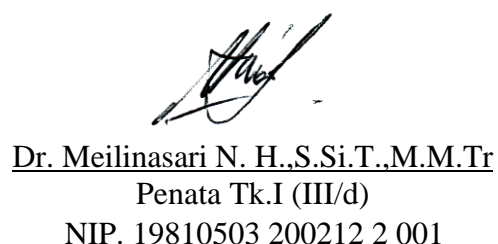


Dr. April Gunawan Malau, S.SI., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19720413 199803 1 005



Capt. Suhartini, M.M., 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 Tuhan Yang Maha Esa. Karena atas berkat rahmat, dan penyertaan-Nya sehingga Penulis 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.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang kedisiplinan kerja dan mengambil judul : UPAYA MENINGKATKAN DISIPLIN RATING DECK GUNA KELANCARAN PROSES BONGKAR MUAT DI MT.MARINE TINA

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai Keputusan Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor 233/HK-602/Diklat-98 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010

Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Perwira di atas kapal ditambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku-buku dan literatur. Penulis menyadari bahwa makalah ini jauh dari kesempurnaan Hal ini disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada Ilmu pengetahuan, data-data, buku-buku, materi serta tata bahasa yang penulis miliki.

Dalam kesempatan yang baik ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga disertai dengan doa kepada Tuhan Yang Maha Kuasa untuk semua pihak yang turut membantu hingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada Yang Terhormat:

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar. Selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Ibu Dr. Meilinasari N. H, S.SiT., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Capt. Suhartini, S.SiT., M.M., M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta, Dosen pembimbing sekaligus Dosen

Penguji III atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.

4. Capt. Indra Muda.MM sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Keluarga besar ku, Istri tercinta Ruvina Sofiah dan anak-anak ku (Sonia, Theresia, Inge, Fransis, Chelsy, Glory), yang selalu memberikan motivasi.
6. Para Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Semua rekan rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXX tahun ajaran 2024 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan Akademis Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta, Juli 2024
Penulis,

Richard Bawole
NIS. 03186/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 Ternpat Penelitian | 6 |
| F. Sistematika Penulisan..... | 6 |
| BAB II LANDASAN TEORI | |
| A. Tinjauan Pustaka | 8 |
| B. Kerangka Pemikiran | 22 |
| BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN | |
| A. Deskripsi Data | 24 |
| B. Analisis Data | 25 |
| C. Pemecahan Masalah | 28 |
| BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN | |
| A. Kesimpulan | 40 |
| B. Saran..... | 40 |
| DAFTAR PUSTAKA | 42 |
| DAFTAR ISTILAH | 46 |

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. *Ship Particular*

Lampiran 2. *Crew List*

Lampiran 3. *Foto MT.Marine Tina*

Lampiran 4. *Cargo Line Up*

Lampiran 5. *Foto Cargo Manifold and Loading Arm*

Lampiran 6. *Foto Cargo Hose*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Transportasi laut didunia memegang peranan yang sangat penting, hal ini terbukti dengan berkembangnya teknologi, transportasi laut dari generasi ke generasi mengalami perkembangan yang sangat pesat, dengan pesatnya teknologi yang ada memicu pertumbuhan dalam berbagai bidang, bahkan terjadi persaingan yang sangat ketat, yang dituntut untuk memberikan pelayanan yang terbaik kepada para pengguna jasa secara profesional, sehingga barang yang dikirim sampai ke tujuan dengan keadaan cepat, aman dan efisien.

Pada dasarnya transportasi laut adalah sarana yang tepat untuk mengirimkan barang antar pulau maupun antar negara melalui laut, disamping murah, efisien dan tepat waktu juga mempunyai kapasitas angkut yang optimal. Oleh karena itu alat angkut untuk mengangkut barang yang cepat, aman dan efisien sesuai dengan kebutuhan untuk saat ini adalah dengan menggunakan kapal laut.

Kapal laut merupakan salah satu sarana yang memegang peranan penting dalam sektor transportasi. Sebagai sarana transportasi, kapal laut telah mengalami kemajuan besar dari waktu ke waktu. Baik dari segi teknologi maupun dari segi sumber daya manusia. Dari segi teknologi meliputi peningkatan pada peralatan keselamatan dan sarana bantu navigasi kapal yang memenuhi persyaratan, sedangkan dari sumber daya manusia meliputi peningkatan dan manajemennya.

Salah satu jenis kapal yang berperan penting untuk mengangkut minyak adalah kapal tanker. Kapal tanker digunakan untuk mengangkut minyak dari ladang minyak lepas pantai (offshore) ke pelabuhan atau dari pelabuhan satu ke pelabuhan lainnya. Dalam pengoperasian kapal tanker, ketelitian, keterampilan dan keamanan

sangat penting untuk diperhatikan, dan ketiga aspek tersebut harus saling menunjang dan sangat mendukung lancarnya pengoperasian.

Banyak kejadian-kejadian di atas kapal, misalnya kecelakaan yang seharusnya tidak perlu terjadi ataupun juga kegagalan dalam mencegah suatu masalah di atas kapal, yang menimbulkan dampak yang serius bagi kapal, awak kapal, dan lingkungan sekitarnya. Salah satu masalah serius yang dialami di kapal tanker adalah pencemaran. Tingkat pencemaran di dunia sekarang ini sudah mencapai batas yang sangat serius untuk ditanggulangi, karena menyangkut kehidupan mahluk hidup dan tempat hidupnya. Kapal-kapal tanker mempunyai andil yang sangat serius dalam mencemari laut dan lingkungan sekitarnya. Pencemaran laut yang disebabkan oleh kapal tanker paling sering terjadi pada saat bongkar muat berlangsung.

Berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di MT. Marine Tina saat kapal loading muatan Fuel Oil di Singapore, ditemukan adanya tumpahan minyak dari manifold sebelah kiri. Mengetahui kondisi tersebut, Mualim jaga langsung melakukan investigasi untuk mencari asal tumpahan minyak tersebut, diketahui bahwa manifold blank tidak tertutup dengan rapat. Dari hasil investigasi tersebut, diketahui bahwa kejadian ini disebabkan karena kelalaian rating deck yang kurang teliti dalam melakukan dinas jaga. Masalah ini akan mendatangkan kerugian, sehingga mengakibatkan keberangkatan kapal tertunda (delay) dan perusahaan mengalami kerugian. Oleh karena itu berdasarkan uraian diatas dan pengalaman serta pengamatan penulis selama bekerja diatas kapal, maka penulis tertarik untuk mengemukakan masalah tersebut dalam bentuk makalah dengan judul:

“UPAYA MENINGKATKAN DISIPLIN RATING DECK GUNA KELANCARAN PROSES BONGKAR MUAT DI MT. MARINE TINA”.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan hasil dari pengamatan yang penulis tuliskan pada uraian latar belakang, maka penulis dapat mengidentifikasikan masalah sebagai berikut :

- a. Kurangnya disiplin rating deck dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab saat bongkar muat.

- b. Kurangnya keterampilan bosun dalam mengoperasikan peralatan alat bongkar muat yaitu cargo pump.
- c. Kurang mengertinya mualim jaga tentang bahaya terjadinya tumpahan minyak di laut.
- d. Kurangnya pengontrolan terhadap awak kapal dalam berdinamika jaga.

2. Batasan Masalah

Penulisan makalah ini dilakukan dalam upaya meningkatkan disiplin rating deck guna mengoptimalkan operasional kapal di MT. Marine Tina, sehingga perlu penulis batasi pada permasalahan yang meliputi :

- a. Kurangnya disiplin Rating deck dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab saat bongkar muat.
- b. Kurangnya keterampilan bosun dalam mengoperasikan peralatan alat bongkar muat yaitu cargo pump.

3. Rumusan Masalah

Untuk mempermudah dalam pembahasan makalah, sesuai dengan batasan masalah diatas, maka penulis membuat rumusan masalah sebagai berikut :

- a. Apa yang menyebabkan kurang disiplinnya Rating deck dalam melaksanakan tugasnya sewaktu kegiatan bongkar muat?
- b. Apa yang menyebabkan kurang terampilnya Bosun dalam mengoperasikan peralatan alat bongkar muat yaitu cargo pump ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Adapun tujuan dari penulisan makalah ini adalah untuk mengetahui sumber penyebab rating deck tidak disiplin dalam menjalankan tugasnya sehingga terjadi tumpahan minyak, agar tingkat pencemaran laut selama proses bongkar muat dapat diminimalisasikan dan mencari solusi dalam meningkatkan kedisiplinan.
- b. Untuk mencari penyebab mengapa rating deck kurang terampil dalam menjalankan tugasnya serta untuk mencari solusi dalam meningkatkan keterampilannya.

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dan penulisan makalah ini adalah :

a. Manfaat Teoritis

1) Bagi penulis

Manfaat penulisan makalah ini bagi penulis dapat dijadikan sebagai bahan guna memperluas dan memperdalam pengetahuan tentang masalah yang dihadapi serta sebagai suatu sarana untuk mencoba menerapkan dan mengembangkan ilmu yang telah didapat.

2) Bagi Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta

Untuk memperkaya pengetahuan dan menambah perbendaharaan bacaan yang berkaitan dengan meningkatkan disiplin rating deck guna mengoptimalkan operasional kapal bagi Taruna dan Pasis ANT-I di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

b. Manfaat Praktis

Bagi crew dan mualim yang bekerja di kapal MT.Marine Tina sebagai sumbang saran pemikiran dalam meningkatkan disiplin rating deck guna mengoptimalkan operasional kapal saat kegiatan bongkar muat dipelabuhan.

D. METODE PENELITIAN

Di dalam pengumpulan data serta keterangan-keterangan yang diperlukan dapat menggunakan beberapa teknik pengumpulan data. Hal ini dimaksudkan agar dapat diketahui teknik yang digunakan dalam upaya memperoleh data. Dalam menulis makalah ini penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut :

1. Metode Pendekatan

Penulisan makalah ini menggunakan metode pendekatan. Adapun teknik metode pendekatan yang penulis gunakan adalah sebagai berikut :

a. Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian ini jenis data yang digunakan adalah data kualitatif. Data yang diperoleh bukan merupakan bilangan, tetapi berupa ciri-ciri, sifat-sifat, keadaan, atau gambaran dari kualitas obyek yang diteliti.

b. Sumber Data

Sumber data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah data primer

dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari responden berupa jawaban. Sedangkan data sekunder adalah data yang diperoleh melalui data yang diteliti dan dikumpulkan oleh pihak lain yang berkaitan dengan masalah penelitian.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penyusunan makalah ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data, dimana artinya adalah cara mendapatkan data informasi keadaan yang sebenarnya atau langsung dari obyek yang diteliti dan dapat dipertanggung jawabkan agar dapat diolah dan disajikan menjadi suatu gambaran dan pandangan yang jelas dan benar. Demi terkumpulnya data-data dan informasi yang dibutuhkan, maka penulis melakukan penelitian dengan menggunakan beberapa teknik pengumpulan data sebagai berikut :

a. Teknik Pengamatan/Observasi

Penulis melakukan pengamatan/observasi secara langsung atas fakta yang dijumpai ditempat obyek penelitian pada saat bekerja di atas MT. Marine Tina

b. Dokumentasi

Dokumentasi yaitu berupa data-data yang diperoleh dari dokumen-dokumen yang penulis dapatkan. Dokumen-dokumen tersebut merupakan bukti nyata yang berhubungan dengan proses bongkar muat di kapal tanker.

c. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan adalah penelitian yang mengumpulkan data dan informasi dengan bantuan bermacam-macam sumber bacaan yang terdapat di ruang perpustakaan. Pada hakikatnya data yang diperoleh dengan studi kepustakaan dapat dijadikan landasan dasar dan alat utama dalam penelitian ini. Dalam hal ini penulis mengumpulkan data-data dan informasi dari beberapa sumber bacaan yang erat kaitannya dengan kegiatan bongkar muat di kapal tanker.

3. Subyek Penelitian

Dalam penelitian ini yang menjadi populasi adalah sekumpulan obyek yang menjadi pusat perhatian kemudian daripadanya didapatkan informasi yang ingin diketahui. Sampel yaitu data yang dikumpulkan dengan cara mengambil sampel secara acak atau sampling.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Dalam penulisan makalah ini, penulis melakukan penelitian langsung selama penulis bekerja sebagai Master di atas kapal MT. Marine Tina Sejak 16 December 2023 sampai tanggal 6 Juni 2024

2. Tempat Penelitian

Tempat penulis melakukan penelitian yaitu diatas Kapal MT. Marine Tina Milik Perusahaan V-Bunkers Tankers PTE ltd yang beroperasi di alur pelayaran dalam Singapore.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Dalam penulisan makalah ini, penulis mengajukan dari keseluruhan uraian dan membagi atas empat bab dengan bagian-bagian satu sama lain saling berkaitan. Adapun perincian dari tiap-tiap bab tersebut adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Berisikan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian dan teknik pengumpulan data, waktu dan tempat penelitian serta 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 berupa fakta-fakta hasil survey angket dan sebagainya termasuk pengolahan data. 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

Berikut ini penulisan akan memberikan beberapa kutipan-kutipan teori yang ada serta pengertian-pengertian atau definisi yang ada dalam makalah ini, untuk pembahasan selanjutnya.

1. Disiplin Kerja *Rating Deck*.

a. Definisi Disiplin

1) Peraturan Kerja Kapal

Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan (PP Kepelautan) juga menegaskan beberapa ketentuan ketenagakerjaan untuk pelaut. Merujuk pada **Pasal 17 PP Kelautan**, untuk dapat bekerja sebagai awak kapal, wajib memenuhi persyaratan:

- a) *Memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut dan/atau Sertifikat Keterampilan Pelaut;*
- b) *Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun;*
- c) *Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu;*
- d) *Disijil*

Pada **Pasal 18 ayat (1) PP Kepelautan** dijelaskan bahwa syarat untuk disijil adalah adanya perjanjian kerja laut yang masih berlaku, yang memuat hak-hak dan kewajiban masing-masing pihak sekurang-kurangnya :

(1) Hak pelaut:

Menerima gaji, upah, lembur, uang pengganti hari-hari libur, uang delegasi, biaya pengangkutan dan upah saat diakhirinya pengerjaan, pertanggungan untuk barang-barang milik pribadi

yang dibawa serta kecelakaan pribadi serta perlengkapan untuk musim dingin untuk yang bekerja di wilayah yang suhunya 15 derajat celcius atau kurang yang berupa pakaian dan peralatan musim dingin;

(2) Kewajiban pelaut:

Melaksanakan tugas sesuai dengan jam kerja yang ditetapkan sesuai dengan perjanjian, menanggung biaya yang timbul karena kelebihan barang bawaan di atas batas ketentuan yang ditetapkan perusahaan, menaati perintah perusahaan dan bekerja sesuai dengan jangka waktu perjanjian.

(3) Hak pemilik/operator:

Memperkerjakan pelaut

(4) Kewajiban pemilik/operator:

Memenuhi semua kewajiban yang merupakan hak-hak pelaut sebagaimana dimaksud dalam huruf a.

2) Definisi Disiplin Menurut Para Ahli

Prawairosentono (2019:31) mengemukakan bahwa secara umum disiplin adalah taat kepada hukum dan peraturan yang berlaku. Disiplin adalah suatu keadaan tertib dimana para pengikut tunduk dengan senang hati pada ajaran pemimpinnya. Disiplin pada dasarnya merupakan tindakan manajemen untuk mendorong agar para anggota organisasi dapat memenuhi berbagai ketentuan dan peraturan yang berlaku dalam suatu organisasi. Menurut Malayu Hasibuan (2017:193) bahwa kedisiplinan merupakan suatu hal yang penting dan kunci terwujudnya tujuan karena tanpa disiplin yang baik, sulit terwujud tujuan yang maksimal. Kedisiplinan adalah keinginan dan kesadaran dalam menaati peraturan-peraturan perusahaan dan norma-norma sosial.

3) Faktor Pendukung Kedisiplinan

Menurut Malayu Hasibuan, (2017:192) dalam buku Manajemen Sumber Daya Manusia bahwa pada dasarnya fungsi-fungsi yang mempengaruhi tingkat kedisiplinan awak kapal, antara lain :

a) Tujuan dan kemampuan

Tujuan dan kemampuan ikut mempengaruhi tingkat kedisiplinan Anak Buah Kapal. Tujuan yang akan dicapai harus jelas dan ditetapkan secara ideal serta cukup menantang bagi kemampuan ABK. Tujuan yang dibebankan kepada setiap Anak Buah Kapal harus sesuai dengan kemampuan masing-masing Anak Buah Kapal, jika Anak Buah Kapal diluar kemampuan atau jauh dibawah kemampuan Anak Buah Kapal, maka kesungguhan kedisiplinan Anak Buah Kapal rendah.

b) Teladan pemimpin

Teladan pimpinan sangat berperan dalam menentukan kedisiplinan Anak Buah Kapal karena pimpinan dijadikan teladan dan panutan oleh para bawahannya. Dengan teladan pimpinan yang baik, kedisiplinan Anak Buah Kapal pun akan ikut baik tetapi jika teladan pimpinan kurang baik (kurang disiplin), Anak Buah Kapal pun akan kurang disiplin atau tidak disiplin.

c) Balas jasa

Balas jasa berperan penting untuk menciptakan kedisiplinan Anak Buah Kapal yang artinya semakin besar balas jasa semakin baik kedisiplinan Anak Buah Kapal dan sebaliknya jika balas jasa kecil kedisiplinan Anak Buah Kapal menjadi rendah.

d) Kepengawasan Melekat (Waskat)

Waskat merupakan tindakan nyata dan efektif untuk mencegah atau mengetahui kesalahan, membetulkan kesalahan, memelihara kedisiplinan, meningkatkan prestasi kerja dalam mendukung terwujudnya tujuan perusahaan.

b. Definisi Anak Buah Kapal.

Berdasarkan Undang-Undang Pelayaran No.17 Tahun 2008, pasal 1 ayat 42 dijelaskan bahwa Anak Buah Kapal adalah semua orang yang ada di kapal selain Nakhoda.

1) Alat-Alat Kerja

Menurut Abubakar (2020:173) mengatakan bahwa peralatan kerja adalah segala sesuatu yang digunakan oleh pekerja untuk melakukan

pekerjaan. Sedangkan menurut Istopo (2021:237) peralatan kerja bongkar muat diartikan sebagai alat bantu yang digunakan untuk kelancaran kegiatan membongkar atau memuat dari kapal ke darat atau sebaliknya. Dengan pemakaian alat bantu bongkar muat yang sesuai dengan jenis barang yang akan di bongkar atau di muat, maka kinerja akan lebih efektif dan efisien. Alat bantu bongkar muat di bagi dalam 2 (dua) kelompok, yaitu kelengkapan alat bantu bongkar muat pada kapal dan kelengkapan alat bantu bongkar muat di pelabuhan.

Data alat-alat yang termasuk *Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP)* diatas kapal MT. Marine Tina.

Tabel 2.1 Data Mat-Mat SOPEP MT. Marine Tina

| No | ALAT- ALAT IOPP | JUMLAH |
|----|--|---------|
| 1 | Serbuk Gergaji (<i>saw dust</i>) | 20 kg |
| 2 | Sapu dari Rotan (<i>wiper</i>) | 10 buah |
| 3 | Sekop Plastik (<i>shovels</i>) | 8 buah |
| 4 | Karet Pendorong (<i>slubber</i>) | 6 buah |
| 5 | Kain Penyerap Minyak (<i>oil absorbent</i>) | 5 dus |
| 6 | Busa penyerap Minyak (<i>oil absorbent pillow</i>) | 10 buah |
| 7 | Ember Plastik (<i>rubber bucket</i>) | 10 buah |
| 8 | Drum Kosong | 6 buah |
| 9 | Kantung Plastik Besar | 20 buah |
| 10 | Pompa Tenaga Air | 2 set |
| 11 | Cairan Pembersih Minyak (<i>oil dispersant</i>) | 4 drum |
| 12 | Penutup Lubang Pembuangan (<i>scupper plugs</i>) | 20 buah |

Sumber : Data SOPEP dari kapal MT. Marine Tina (2024)

2) Prosedur Kerja

Menurut Laksmi (2018:52) bahwa prosedur kerja adalah dokumen yang berkaitan dengan prosedur yang dilakukan secara kronologis untuk menyelesaikan suatu pekerjaan yang bertujuan untuk memperoleh hasil kerja yang paling efektif dari para pekerja dengan biaya yang serendahrendahnya. *Standart Operating Procedure (SOP)* biasanya terdiri dari manfaat, kapan dibuat atau direvisi, metode

penulisan prosedur, serta dilengkapi oleh bagan flowchart di bagian akhir.

3) Persyaratan *Rating Deck*

Menurut Undang- Undang Pelayaran Nomor 17 tahun 2008 :13 butir 14 (2006 : 3) tentang pelayaran Awak kapal yang dapat direkrut dan ditempatkan oleh Perusahaan pelayaran awak kapal adalah pelaut :

- a) Memiliki sertifikat keahlian pelaut dan atau sertifikat keterampilan pelaut
- b) Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun
- c) Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu.
- d) Yang ditempatkan di bagian food and catering wajib memiliki *ship cook* certificate yang dikeluarkan oleh lembaga sertifikasi profesi di bidang pendidikan pariwisata atau maritime
- e) Yang memenuhi standar kesehatan untuk melakukan pekerjaan di atas kapal dan khusus wanita tidak diperkenankan dalam keadaan hamil
- f) Yang memiliki buku pelaut dan dokumen kepelautan yang dipersyaratkan untuk bekerja di atas kapal.

Berdasarkan teori di atas, pengertian disiplin kerja *Rating Deck* adalah ketaatan *Rating Deck* dalam mengikuti aturan dan prosedur kerja yang berlaku. *Rating Deck* dikatakan disiplin jika melaksanakan pekerjaan dengan baik, mematuhi semua peraturan yang berlaku dan menyelesaikannya tepat waktu. Untuk mencapai tujuan tersebut diperlukan dukungan dari beberapa faktor seperti peran pemimpin, pemberian motivasi kerja dan pengawasan secara intensif.

2. Proses Bongkar Muat

a. Definisi Kapal

1) Pengertian dan Jenis Kapal

Menurut SOLAS kapal terdiri dari 2 tipe yaitu tipe kapal Passanger (penumpang) dan kapal non passanger (kapal cargo). Kapal tanker

termasuk tipe kedua yaitu kapal cargo yang mengangkut barang. Dalam hal ini muatan yang berbentuk cair atau minyak. Dalam kapal tanker sendiri terdiri dari beberapa jenis.

2) Jenis-jenis kapal tanker menurut jenis pekerjaannya

- a) Kapal tanker sebagai *storage* (kapal penampungan)
- b) Kapal tanker jalan (kapal yang berlayar dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain)
- c) Kapal *tanker bunker* / *Bunker barge* (kapal tanker penyuplai bahan bakar).

3) Jenis-Jenis Kapal Tanker Menurut Jenis Muatannya

a) *Product Tanker*

Minyak mentah diolah menjadi berbagai produk minyak. Produk minyak yang ringan seperti bensin, minyak tanah, dan gasoil, disebut *clean product*. Sedangkan yang lebih berat seperti minyak bakar (*oil fuel*) dan residu disebut *dirty product*. Product Tanker terbagi menjadi beberapa jenis berdasarkan ukuran dan muatannya (*clean* atau *dirty product*). *Clean Product Tanker* dapat mengangkut sebagian *dirty product* (kecuali jenis minyak yang paling berat), sedangkan *Dirty Product Tanker* tidak dapat memuat *clean product*.

Tangki pada *Clean Product Tanker* dilapisi bahan khusus (*coating*) untuk mencegah korosi dan harus selalu dibersihkan terlebih dahulu sebelum pemuatan. *Clean Product Tanker* memiliki sistem pemisah sehingga dapat memuat cargo yang berbeda tanpa resiko bercampur. Tanki pada *Dirty Product Tanker* tidak dilapisi bahan khusus dan tidak memiliki sistem pemisahan, namun dilengkapi koil pemanas untuk mencegah pembekuan produk minyak yang memiliki densitas besar.

b) *Crude Carrier*

Cargo curah cair yang dibawa oleh Crude Carrier umumnya homogen. Perbedaan kualitas minyak mentah tidak berpengaruh karena pada akhirnya akan diolah di tahap berikutnya. Ukuran

Crude Carrier mulai dari 20,000 MT dwt hingga sekitar 500,000 MT dwt.

c) *Chemical Tanker*

Kapal tanker kimia adalah kapal kargo yang dibangun atau disesuaikan dan digunakan untuk mengangkut bahan kimia cair dalam bentuk curah. Kapal tanker kimia diharuskan mematuhi berbagai aspek keselamatan yang diuraikan dalam Bagian B dari SOLAS Bab VIII dan International Bulk Chemical Code (IBC Code). Kargo kimia curah cair termasuk jenis muatan yang berbahaya, sebagian besar mudah terbakar dan/atau beracun. IBC Code membagi kapal tanker kimia dalam tiga jenis berdasarkan kapabilitasnya mengangkut bahan kimia, yaitu ST1, ST2, dan ST3.

b. Pengertian dan Jenis Muatan

Menurut Istopo (2021:05), muatan adalah segala macam barang dagangan yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal guna diserahkan kepada orang atau badan. Muatan dibagi menjadi beberapa macam, yaitu :

- 1) Muatan cair adalah muatan berbentuk cairan yang dimuat secara curah ke dalam tangki.
- 2) Muatan basah adalah muatan yang sifatnya basah atau berbentuk cairan yang dikemas seperti di dalam drum, kaleng, tong dan sebagainya, muatan basah harus diperhatikan akan kebocoran yang mungkin akan terjadi pada kemasannya. Untuk menjaga hal tersebut maka dibawahnya diberi bantalan sedemikian rupa agar kebocorannya dapat mengalir ke got, sehingga tidak merusak muatan lainnya. Cara meletakkan muatan memegang peranan yang penting. Yang termasuk muatan basah lainnya antara lain minuman dalam kaleng atau botol.
- 3) Muatan kering adalah jenis muatan yang tidak merusak muatan lainnya tetapi dapat rusak oleh muatan lainnya, terutama oleh muatan basah, oleh karena itu kedua jenis muatan tersebut tidak boleh tercampur.

- 4) Muatan kotor adalah muatan yang dapat menimbulkan kotor atau debu selama atau sesudah muat bongkar, yang dapat menimbulkan kerusakan pada muatan lainnya terutama muatan bersih dan halus.
- 5) Muatan berbahaya adalah semua jenis muatan yang memerlukan perhatian khusus karena dapat menimbulkan bahaya bagi tubuh manusia, kebakaran hingga dapat menimbulkan bahaya ledakan.

c. Pengertian Bongkar Muat

1) Bongkar Muat di Kapal Tanker

Menurut Istopo (2021:237) bahwa bongkar muat di kapal tanker adalah suatu proses kegiatan memindahkan muatan dari ruang muat atau tanki kapal ke tanki timbun suatu terminal atau sebaliknya dengan menggunakan peralatan pompa pompa kapal maupun pihak terkinal.

Pompa-pompa di kapal tanker di gunakan untuk membongkar muatan minyak dan letaknya berada disalahsatu ruang pompa (*Pumproom*) yang akan di hubungkan dengan pipa pipa ke deck utama yang ukurannya lebih besar dari pipa pipa di dalam tanki. Pipa pipa di deck tersebut di hubungkan dengan Manifold tersebut di pakai untuk membongkar muatan minyak ke terminal atau sebaliknya kalau memuat dari terminal yang menggunakan marine cargo hose ataupun *loading arms*.

2) Prosedur Bongkar Muat

- a) Secara umum yang dilakukan di atas kapal sebelum kegiatan pembongkaran:
 - (1) Periksa *valve-valve* yang akan digunakan dan pastikan dalam keadaan terbuka
 - (2) Tutup *valve- valve* yang tidak digunakan.
 - (3) Siapkan alat pemadam ringan dan selang pemadam di dekat *manifold*.
 - (4) Periksa dan tutup lubang di *deck* dengan *Scupper Plug*.
 - (5) Siapkan alat-alat *SOPEP* di *deck*.
 - (6) Periksa dan atur posisi *P/V valve* secara manual / otomatis.

- (7) Sebelum bongkar pastikan *line* darat sudah siap dan *manifold* dalam keadaan terbuka.
 - (8) Pastikan pembongkaran didahulukan tangki depan sehingga pembongkaran akan maksimal.
 - (9) Sebelum bongkar buka *dropping line* dan naikkan tekanan secara bertahap sampai tekanan maksimal sesuai permintaan darat.
 - (10) Radio sebagai komunikasi dengan pihak darat
 - (11) Hitung *Pumping Rate* dan ukur density muatan setiap jam sekali.
 - (12) Atur kekencangan tali-tali tambat.
 - (13) Pembagian tugas jaga pada waktu pembongkaran dan dijelaskan tugas masing-masing.
 - (14) Satu jam dan sebelum selesai beritahu pihak darat untuk *standby*.
 - (15) Tutup / periksa kembali *valve*, *manhole* yang terbuka setelah selesai bongkar / *discharging*.
- b) Berdasarkan *Safety Management System* (SMS) prosedur operasi standar perusahaan menjelaskan tentang mengoperasikan *valve* pada saat bongkar muat sebagai berikut :
- (1) Sangat penting diingat bahwa *valve* harus ditinggalkan dalam keadaan posisi tertutup, kecuali *valve* tersebut sedang digunakan dalam proses bongkar muat. Jika proses bongkar muat atau proses mengisi atau membuang ballast sudah selesai, *valve* yang sudah tidak digunakan harus dalam posisi tertutup.
 - (2) Untuk mengurangi kemungkinan kesalahan manusia saat menutup atau membuka *valve* selama proses bongkar muat, *valve* harus dicek kembali oleh mualim selain dan orang yang disuruh untuk menutup *valve* sebelumnya, pada saat sebelum memulai proses bongkar muat, saat sebelum *stripping*, sebelum pindah tangki, sebelum memulai pembersihan tangki.

- (3) Contohnya, pertama yang melaporkan sudah menutup/
membuka *valve* adalah A/B yang disuruh untuk
menutup/membuka *valve* tersebut dan pengecekan kedua
harus dilakukan oleh mualim jaga.
 - (4) Tanpa pengecekan kedua, tidak diperkenankan untuk
memulai proses bongkar muat.
 - (5) Pada saat akan memulai proses bongkar muat *Chief Officer*
harus mengecek kembali *valve-valve* yang terbuka atau
tertutup dan memastikan semua *valve* sudah benar dalam
posisinya. Semua *valve* pembuangan dari pompa atau *valve*
yang ke laut (*sea valve*) sudah tertutup untuk mencegah
minyak jatuh ke laut.
- c) Berdasarkan *Safety Management System* (SMS) prosedur operasi
standar perusahaan pada saat proses pembongkaran menjelaskan
sebagai berikut :
- (1)Pembongkaran harus dimulai dengan tekanan rendah (*low pressure*);
 - (2)*Chief officer* harus mengecek tidak ada tekanan balik (*back pressure*) ke kapal ;
 - (3)*Chief Officer* harus mengecek tidak ada kebocoran di
manifold atau pipapipa pada saat tekanan tinggi (*high pressure*).

3) Alat-alat bongkar muat

Menurut Istopo (2021:237) penataan dan peralatan di kapal tanker telah di desain khusus untuk penanganan muatan sehingga memudahkan penggunaan dalam menangani muatan sesuai petunjuk operasional. Adapun desain dan perlengkapan peralatan pada kapal tanker sebagai berikut :

a) Tangki muatan (*Cargo Tanks*)

Tanki muatan (*Cargo tanks*) biasanya terbagi tiga bagian secara melintang dan dipisahkan dengan dinding membujur (*Longitudinal*) sehingga masing-masing di sebut tanki sayap kiri dan kanan (*wing tanks*) serta tanki tengah (*center tank*). Pembagian secara membujur sangat tergantung dari kebutuhan

dan ukuran kapal. Sebagian besar khususnya bagi kapal tanker modern, ruang kamar mesin, akomodasi dan anjungan terletak di belakang ruang muatan yang di pisahkan oleh kamar pompa, *cofferdam* dan tanki bunker.

b) Penataan Pipa-pipa (*cargo pipe line*)

Pada dasarnya hal ini tergantung dari fungsi kapal atau jenis muatan yang di angkut, misalnya untuk kapal-kapal tanker pengangkut minyak mentah, penataan pipanya lebih sederhana di bandingkan dengan kapal tanker pengangkut minyak produk yang terdiri dari beberapa grade.

c) Pompa utama (*Cargo pump*)

Fungsi utama dari pompa kargo (*Cargo pump*) adalah untuk membongkar muatan, membongkar sisa-sisa muatan. Kapasitas efektif suatu pompa di pengaruhi oleh tahanan pada pipa dan kerangan, kecepatan dari aliran, Viscosity dari cairan muatan, jarak ketempat penampungan serta kavitasi di dalam pompa. Pengetahuan mengenai cara menjalankan dan merawat pompa sangat penting untuk diketahui semua perwira kapal termasuk pengetahuan peralatan pompanya.

d) Pompa pengeringan (*Stripping pump*)

Pompa pengeringan (*Stripping pump*) digunakan pada saat kegiatan pemompaan sisa-sisa cairan muatan dalam tanki yang tidak dapat dihisap bila menggunakan pompa kargo (*cargo pump*). Biasanya pompa ini hanya digunakan pada saat mau selesai pembongkaran muatan atau pada saat pengeringan tanki kegiatan *tank cleaning*.

4) Prosedur Pengoperasian *Cargo Pump*

- a) Persiapan untuk menjalankan pompa berdasarkan *Safety Management System (SMS)* yang diterbitkan oleh perusahaan tempat penulis bekerja *Standard For Bunker Barge* sebagai berikut :

(1) Tutup katup buang dan buka penuh katup isap.

- a) Bila level cairan muatan berada di atas pompa, maka cairan akan mengalir kepada pompa secara gravity, buka *suction line* dan tutup kembali setelah ada cairan keluar.
 - b) Bila level cairan muatan berada di bawah pompa, maka untuk membuang udara dari pompa dan *suction line*, caranya melalui 2 buah gas *vent* pada *valute cover* dengan bantuan *striping pump*, pada kondisi ini air *vent valve* harus selalu tertutup.
- (2) Kalau menjalankan pompa, selalu di jaga agar rumah pompa harus terisi cairan. Bila rumah sampai kering, akan menyebabkan kerusakan (aus) pada *impeller*, *mouth ring* dan *mechanical seal*. Untuk itu jangan lupa melaksanakan priming.
- b) Pengoperasian Pompa
 - (1) Hidupkan pompa kargo dengan membuka penuh katup isap pompa dan katup buang tertutup.
 - (2) Naikkan putaran pompa secara bertahap sampai *discharge pressure* pompa naik 5 kg/cm², kemudian buka katup *discharge* dengan bertahap.
- c) Pengawasan Selama Pompa Beroperasi
 - (1) Jangan sekali-kali membiarkan pompa jalan dengan tekanan *discharge* mendekati/di bawah nol.
 - (2) Jangan sekali-kali menutup katup isap sewaktu pompa jalan.
 - (3) Periksa temperature dan minyak pelumas *bearing*.
 - (4) Periksa kebocoran dan temperatur dari *mechanical seal*.
 - (5) Katup buang (*discharge valve*) harus selalu terbuka penuh.
 - (6) Apabila ingin mengatur *discharge rate* sebaiknya dengan merubah putaran pompa.
 - (7) Apabila menggunakan 2 pompa paralel, agar tekanan *discharge* kedua pompa tersebut sama. Tetapi bila salah satu pompa *drop* (misalnya tangki yang dibongkar tinggal sedikit), matikan salah satu pompa.

5) Keterampilan bongkar muat

Menurut Muzni Ramanto (2021:12) bahwa keterampilan, terampil atau cekatan adalah kepandaian melakukan sesuatu dengan cepat dan benar. Seseorang yang dapat melakukan sesuatu dengan cepat tetapi salah tidak dapat dikatakan terampil. Demikian pula apabila seseorang dapat melakukan sesuatu dengan benar tetapi lambat, juga tidak dapat dikatakan terampil.

Dampak positif atau manfaat seseorang yang terampil adalah sangat berguna bagi dirinya dan berguna bagi orang lain, berguna bagi organisasi dimana dia bekerja. Seseorang dalam suatu organisasi, meskipun dimotivasi dengan baik, tetapi tidak semua memiliki kemampuan untuk bekerja dengan baik. Kemampuan dan keterampilan memainkan peranan utama dalam perilaku dan kinerja individu. Keterampilan adalah kecakapan yang berhubungan dengan tugas yang dimiliki dan dipergunakan oleh seseorang pada waktu yang tepat.

Dalam Konvensi STCW 1978 amandemen 2010 dijelaskan sebagai berikut :

a) Chapter A-VI/1.1

Setiap awak kapal harus mendapat pelatihan pengenalan dasar keselamatan sesuai dengan Chapter A-VI/1 dari peraturan-peraturan STCW sesuai dengan standar kompetensinya.

b) Chapter A-1/14.5

Setiap Pelaut yang baru naik kapal milik mana saja harus mendapatkan familiarisasi sesuai dengan tugas-tugas khususnya untuk mengenal kapalnya secara menyeluruh tentang pengaturan, perlengkapan, prosedur-prosedur dan karakteristik kapal yang relevan untuk tugas-tugas rutin dan keadaan darurat.

Pengertian proses bongkar muat adalah suatu proses kegiatan memindahkan muatan minyak dari ruang muat atau tangki kapal ke tangki timbun yang berada suatu terminal atau sebaliknya dengan menggunakan peralatan pompa-pompa kapal seperti *cargo pump* maupun pihak terminal. Untuk kelancaran kegiatan bongkar muat harus ditunjang dengan

kemampuan sumber daya *Rating Deck* yang kompeten dan peralatan bongkar muat yang memadai.

Peran sumber daya manusia (*Rating Deck*) disini yaitu selain untuk mengoperasikan peralatan bongkar muat juga melakukan dinas jaga selama proses bongkar muat berlangsung. Meskipun ditunjang dengan peralatan yang canggih, akan tetapi jika tidak didukung dengan sumber daya *Rating Deck* yang kompeten maka tidak menutup kemungkinan akan mengalami kendala saat pengoperasiannya.

3. Manajemen Sumber Daya Manusia (MSDM)

Menurut Anwar Prabu Mangkunegara (2018:2) bahwa manajemen sumber daya manusia merupakan suatu perencanaan, pengorganisasian, pengkoordinasian, pelaksanaan, dan pengawasan terhadap pengadaan, pengembangan, pemberian balas jasa, pengintegrasian, dan pemisahan tenaga kerja dalam rangka mencapai tujuan organisasi.

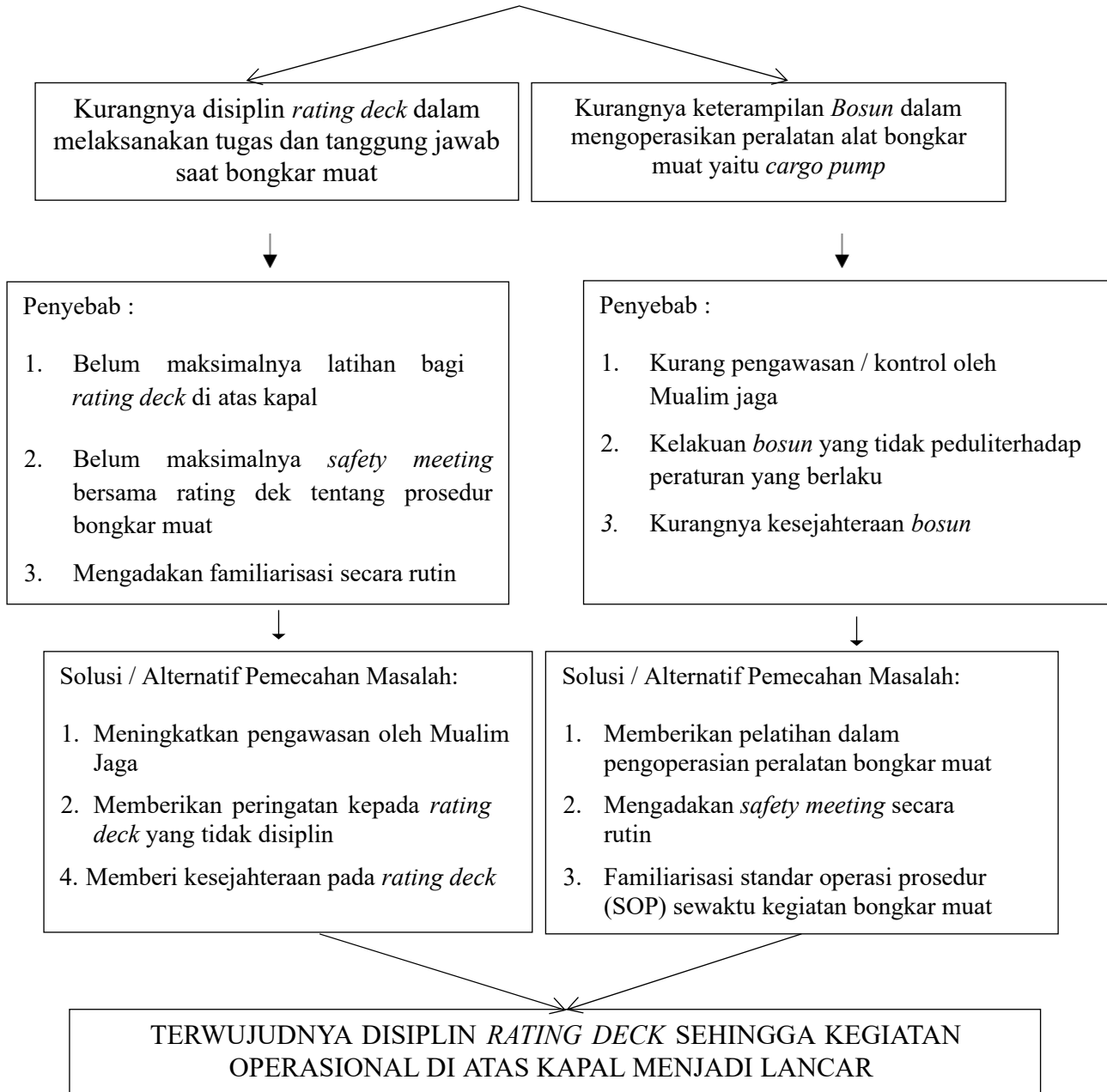
Manajemen sumber daya manusia dapat didefinisikan pula sebagai suatu pengelolaan dan pendayagunaan sumber daya yang ada pada individu (pegawai). Pengelolaan dan pendayagunaan tersebut dikembangkan secara maksimal di dalam dunia kerja untuk mencapai tujuan organisasi dan pengembangan individu pegawai.

Adapun menurut Malayu S.P. Hasibuan (2017:10) bahwa MSDM adalah ilmu dan seni mengatur hubungan dan peranan tenaga kerja agar efektif dan efisien membantu terwujudnya tujuan perusahaan, karyawan, dan masyarakat. Salah satu alasan utama berdirinya organisasi adalah untuk mencapai tujuan. Usaha untuk mencapai tujuan tersebut dilaksanakan melalui pelaksanaan berbagai macam tugas. Berbagai macam tugas itu tentu saja berbeda-beda, dan tugastugas itu harus dilakukan secara efektif dan efisien untuk membantu organisasi mencapai tujuannya. Supaya bisa efektif dan efisien, tugas-tugas itu harus dilakukan oleh orang atau pelaksana yang tepat, yang memiliki kemampuan sesuai dengan beban tugas yang harus dilaksanakan, sehingga para pelaksana memiliki dorongan atau motivasi yang tinggi untuk menjalankannya. Selain dipengaruhi oleh adanya kesesuaian dengan kemampuan, juga harus sesuai dengan ganjaran yang diterima, dan tidak ada hambatan-hambatan yang serius dalam pelaksanaan pekerjaan dan lain-lain.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Dari uraian yang terdapat pada tinjauan pustaka dan terkait dengan masalah, bahwa kedisiplinan *Rating Deck* memiliki peran penting dalam menunjang kelancaran proses bongkar muat. Berdasarkan teori-teori yang telah diuraikan maka untuk meningkatkan kedisiplinan *Rating Deck* dalam melaksanakan tugas saat kegiatan bongkar muat diperlukan usaha atau upaya yang tepat serta didukung dengan pengawasa, pelatihan dan lainnya. Untuk lebih memudahkan dalam memahami pembahasan selanjutnya, penulis memberikan gambaran pada kerangka pemikiran di bawah ini.

**UPAYA MENINGKATKAN DISIPLIN RATING DEK
GUNA KELANCARAN PROSES BONGKAR MUAT
DI MT. MARINE TINA**



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Sesuai pengalaman selama bekerja di atas kapal MT. Marine Tina ditemukan beberapa fakta yang mengidentifikasi bahwa terhambatnya kegiatan bongkar muat sebagian besar disebabkan kelalaian manusia dalam melaksanakan tugasnya di kapal. Berikut adalah beberapa fakta yang penulis temui di atas kapal MT. Marine Tina :

1. **Kurangnya disiplin *rating deck* dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab saat bongkar muat**

Tanggal 18 November 2023 di Singapura, Oil Spill terjadi di Main Deck , saat kapal *Discharging* muatan *Fuel Oil* di *manifold* sebelah kanan. Pada jam 14.00 WIB, ditemukan adanya tumpahan minyak dari *manifold* sebelah kiri. Mengetahui kondisi tersebut, Mualim jaga langsung melakukan investigasi untuk mencari asal tumpahan minyak tersebut, diketahui bahwa *manifold blank* tidak tertutup dengan rapat. Dari hasil investigasi tersebut, diketahui bahwa kejadian ini disebabkan karena kelalaian Deck rating yang kurang teliti dalam melakukan tugas jaga.

Crew kapal semuanya bergegas mengambil alat SOPEP(*Shipboard Oil Pollution Emergency Plan*) *equipment* dan segera menangani lumpahan minyak agar tidak menyebar dengan menggunakan alat OSD (*Oil Spill Dispersant*). Pihak kapal mendapatkan protes keterlambatan pengoperasian pembongkaran muatan dan mendapatkan *claim*. Sedangkan perwira yang berdinis jaga mendapat teguran peringatan dari Nakhoda akan kelalaian yang diperbuatnya. Dalam hal ini *Perwira jaga* lalai dalam melakukan tugas jaga saat proses bongkar muat berlangsung.

2. Kurangnya keterampilan *bosun* dalam mengoperasikan peralatan alat bongkar muat yaitu *Cargo Pump*

Pada Kisah kapal tanggal 19 April 2023, pada saat kapal membongkar muatan *Fuel Oil* di pelabuhan Singapura dengan CBM (*Conventional Bouy Mooring*). Sebelum kegiatan bongkar muat dimulai, Bosun dan *rating deck* yang bertugas jaga diberitahu oleh Mualim jaga untuk mengawasi *pressure* (tekanan) yang terdapat di *manifold* jangan sampai melebihi batas maksimal yaitu 8 kg/cm^2 , kalau lebih segera memberitahu Mualim Jaga, setelah selesai penandatanganan dokumen dan *checklist* maka proses pemuatan segera dimulai, 2 (dua) jam kemudian Mualim jaga mengontrol para *rating deck* yang sedang bertugas jaga sekaligus melihat keadaan di dek dan muatan dan juga tekanan yang masuk, ternyata tekanan sudah melebihi 8 kg/cm^2 menjadi $8,6 \text{ kg/cm}^2$ dan ini sangat berbahaya bisa menyebabkan kebocoran jika ada pipa atau sambungan pipa yang tidak kuat dan bisa mengakibatkan pipa pecah. Dari kelalaian-kelalaian yang terjadi maka penulis melihat betapa rendahnya rasa tanggung jawab yang *rating deck* miliki.

B. ANALISIS DATA

Dalam pengoperasian kapal sering ditemukan kendala dan hambatan yang bersifat satu dengan yang lainnya sangat berbeda. Dan dari hambatan- hambatan yang terjadi ini merupakan fakta-fakta yang harus dipecahkan dengan satu penyelesaian yang baik dan benar. Karena apabila terjadi suatu hasil yang tidak optimal dalam pelaksanaan sebuah pekerjaan mengindikasikan bahwa terjadi kesalahan dalam pengerjaan sistem tersebut.

Seperti pada temuan permasalahan-permasalahan diatas, analisis yang akan dibahas sebagai berikut:

1. Kurang disiplinnya *rating deck* dalam melaksanakan tugasnya sewaktu kegiatan bongkar muat

Fakta yang terjadi pada tanggal 09 Maret 2023, pencemaran laut terjadi, saat kapal membongkar muatan *Fuel Oil* disebabkan karena katup pembuangan minyak ke laut (*Overboard Discharge Valve*) yang berada di dalam ruangan pompa (*Pump Room*) lupa ditutup. Berikut beberapa analisis penyebab terjadinya kejadian tersebut. Katup pembuangan minyak ke laut (*Overboard*

Discharge Valve) yang berada di dalam ruangan pompa (*Pump Room*) lupa ditutup, penyebab terjadinya kejadian tersebut.

Ketidaksiplinan *rating deck* dalam melakukan dinas jaga di pelabuhan. Bila perwira dan *rating deck* yang sedang bertugas jaga tersebut disiplin dalam mengecek dan memeriksa katup-katup dan semua alat- alat yang berhubungan dengan aktifitas pembongkaran muatan pada saat itu, maka muatan yang keluar dari katup pembuangan tersebut tidak akan jatuh kelaut, walaupun cepat diketahui. Ketidaksiplinan timbul karena perwira dan *rating deck* yang berdinas jaga mempunyai anggapan bahwa semuanya berjalan dengan lancar, tidak ada kendala yang ditemui. Hal ini membuat perwira dan *rating deck* yang berdinas jaga menjadi lengah.

Beberapa penyebab ketidaksiplinan *rating deck*:

- a. Kurang pengawasan / kontrol oleh Mualim jaga
- b. Kelakuan *Rating deck* yang tidak peduli terhadap peraturan yang berlaku
- c. Kurangnya kesejahteraan *Rating deck*

2. Kurangnya keterampilan *bosun* dalam mengoperasikan peralatan alat bongkar muat yaitu *cargo pump*

Keterampilan dalam melaksanakan tugas berarti menambah kelancaran bagi penyelesaian suatu pekerjaan. Dalam kenyataannya sering dijumpai *rating deck* yang bekerja di kapal kurang pengalaman mengenai tanker, kebanyakan mereka dari kapal cargo dan ada juga yang baru pertama kali naik kapal tanker.

Kurangnya pelatihan dalam operasi bongkar muat tidak berjalan dengan maksimal dikarenakan jadwal operasional kapal yang sangat padat sehingga waktu yang tersedia untuk melakukan pelatihan sangat terbatas.

Keterampilan dalam bekerja memang mutlak harus dipenuhi sebagai seorang pelaut profesional. Keterampilan kerja yang tinggi sangat diperlukan untuk menunjang semua tugas pekerjaan yang dibebankan pada dirinya dan dikembangkan dengan kemampuan seorang pelaut yang baik dan handal dibidangnya.

Menurut modul diklat kepelautan dalam *International Safety Management* (ISM) Code, pengetahuan, keterampilan dan mampu menjalankan tugas dan tanggung jawab (*attitude* yang baik) sesuai dengan level dan fungsinya. Hal

yang terjadi justru *rating deck* kurang menunjukkan keterampilan kerja sebagai seorang pelaut profesional, karena kurangnya pengalaman di kapal tanker, hal ini membuat penurunan kinerja dari *rating deck*.

Setiap *rating deck* sesuai dengan bidangnya secara umum dan khusus harus memahami dan benar-benar menguasai karakteristik kapal dimana dia bekerja. Seorang *rating deck* yang tergolong baru bekerja di atas kapal tanker sudah barang tentu masih banyak hal-hal yang belum dipahami dan dikuasai, terutama dalam proses bongkar muat. Hal ini dapat menghambat kelancaran operasional kapal, untuk itu sebaiknya bagi seorang *rating deck* yang baru bekerja di atas kapal tanker untuk segera menyesuaikan diri dengan situasi pekerjaan, serta tidak segan untuk bertanya pada perwira yang lebih menguasai dan mendalami pekerjaan tersebut. Disini *rating deck* dituntut keahliannya dalam mempelajari prosedur bongkar muat yang benar. Kesalahan-kesalahan yang terjadi pada saat proses bongkar muat dapat menyebabkan proses pemuatan tidak tepat waktu sehingga operasional kapal mengalami keterlambatan.

Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan. Pentingnya familiarisasi tercantum di dalam ISM Code elemen 6, sumber daya dan personil

6.3 yaitu *“The company should establish procedures to ensure that new personnel and personnel transferred to new assignments related to safety and protection of environment are given proper familiarization with their duties. Instruction which are essential to be provided prior to sailing should be identified, documented and given”*.

Yang artinya “Perusahaan harus menyusun prosedur untuk memastikan agar personil baru atau personil yang dipindah tugaskan. Pengarahan yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan berupa familiariasasi (pengenalan) yang efektif terhadap tugas-tugasnya. Instruksi yang penting harus disiapkan sebelum berlayar dan harus di berikan pengenalan dan harus didokumentasikan”.

Beberapa penyebab kurangnya keterampilan *rating deck* yaitu :

1. Belum maksimalnya latihan bagi *rating deck* di atas kapal

2. Belum maksimalnya *safety meeting* bersama *rating deck* tentang prosedur bongkar muat
3. Mengadakan familiarisasi secara rutin

C. PEMECAHAN MASALAH

Untuk menjawab permasalahan yang tertuang pada sub bab sebelumnya, diberikan alternatif-alternatif pemecahan masalah. Karena luasnya pembahasannya dalam permasalahan diatas, maka dalam sub bab ini, dikemukakan alternatif pemecahan masalah berdasarkan pembatasan masalah yang diuraikan pada bab I.

1. Alternatif Pemecahan Masalah

- a. Kurangnya disiplin *rating deck* dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab saat bongkar muat

Alternatif pemecahan masalah untuk meningkatkan disiplin *rating deck* dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab saat bongkar muat yaitu:

1. Meningkatkan pengawasan oleh Mualim Jaga

Pengawasan yang dilakukan Mualim Jaga adalah Mualim Jaga harus membuat check list selama kegiatan bongkar muat berlangsung seperti mengecek semua alatalat bongkar muat dalam kondisi bagus dan siap untuk dipergunakan. Cek sekeliling kapal dan mengontrol kegiatan de deck dan di CCR (*Cargo Control Room*). Untuk meningkatkan pengawasan Mualim jaga dapat dilakukan upaya sebagai berikut:

a) Pemantauan rutin alat bongkar muat

Mualim Jaga perlu melakukan pemantauan rutin terhadap semua alat bongkar muat yang akan digunakan selama kegiatan bongkar muat berlangsung. *Check list* yang dibuat harus mencakup pemeriksaan visual serta uji fungsi untuk memastikan bahwa semua alat-alat tersebut berada dalam kondisi bagus dan siap digunakan. Jika ada kerusakan atau masalah teknis, Mualim Jaga harus segera melaporkannya dan mengambil tindakan perbaikan.

b) Pemeriksaan keselamatan di sekeliling kapal

Mualim Jaga juga bertanggung jawab untuk melakukan pemeriksaan keselamatan di sekitar kapal sebelum dan selama

kegiatan bongkar muat. Ini melibatkan pengecekan kondisi cuaca, arus air, dan keadaan laut secara umum. Selain itu, memastikan bahwa tidak ada hambatan atau rintangan di sekitar area bongkar muat yang dapat menghambat proses atau menimbulkan risiko kecelakaan.

c) Kontrol kegiatan di dek

Mualim Jaga harus secara aktif mengontrol kegiatan yang terjadi di dek kapal. Ini termasuk memastikan bahwa beban muatan diangkut dan diamankan dengan benar untuk mencegah pergeseran atau jatuh selama bongkar muat. Mualim Jaga juga perlu memantau perilaku dan kinerja awak kapal yang terlibat dalam kegiatan ini untuk memastikan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan dan standar operasional.

d) Pengawasan di Cargo Control Room (CCR)

Mualim jaga harus aktif mengontrol kegiatan di Cargo Control Room (CCR). Ini melibatkan pemantauan sistem kontrol kargo, termasuk monitoring suhu, tekanan, dan parameter lain yang relevan untuk jenis muatan yang dibongkar atau dimuat. Mualim Jaga juga perlu berkomunikasi secara efektif dengan operator di CCR untuk memastikan bahwa proses bongkar muat berjalan dengan lancar dan sesuai dengan prosedur yang ditetapkan.

e) Pelaporan dan evaluasi kinerja

Setelah kegiatan bongkar muat selesai, Mualim jaga harus menyusun laporan tentang kinerja seluruh kegiatan. Ini mencakup identifikasi area-area yang dapat ditingkatkan, catatan masalah keamanan, dan saran perbaikan untuk kegiatan berikutnya. Evaluasi kinerja ini penting untuk memastikan bahwa proses bongkar muat menjadi lebih efisien dan aman dari waktu ke waktu.

2. Memberikan sanksi kepada Rating deck yang kurang disiplin dalam pelaksanaan dinas jaga

Peringatan akan diberikan lebih berat terhadap pelanggaran yang berulang-ulang. Tujuannya memberikan kesempatan pada *rating deck*

untuk melakukan tindakan “korektif” sebelum hukuman lebih serius dilaksanakan, diantaranya adalah:

a) Teguran secara lisan

Teguran lisan merupakan bentuk peringatan langsung yang diberikan kepada *rating deck* secara verbal oleh atasan atau petugas yang berwenang. Ini biasanya dilakukan ketika terdapat pelanggaran ringan atau tindakan yang tidak sesuai dengan prosedur perusahaan atau standar keselamatan

b) Teguran tertulis, dengan cara file personalia

Teguran tertulis melibatkan pembuatan catatan resmi yang mencatat pelanggaran atau masalah perilaku yang dilakukan oleh *rating deck*. File personalia mencatat riwayat kerja dan catatan kedisiplinan *rating deck*. Teguran tertulis ini disertakan dalam file personalia sebagai dokumen resmi.

c) Diturunkan dari kapal dan dikeluarkan dari perusahaan (dipecat)

Langkah ini merupakan sanksi paling serius dan dilakukan ketika pelanggaran atau perilaku yang merugikan berulang-ulang dan tidak dapat diperbaiki melalui peringatan sebelumnya. *Rating deck* dapat dikeluarkan dari kapal dan dipecat dari perusahaan.

3. Memberi kesejahteraan kepada *rating deck*

Dalam upaya untuk meningkatkan kesejahteraan bagi *rating deck*, perusahaan kapal sangat memperhatikan kebutuhan psikologis dan emosional *rating deck*. Pemberian liburan yang sesuai dengan aturan yang berlaku menjadi salah satu aspek penting dalam menjaga keseimbangan hidup para *rating deck*. Liburan tidak hanya memberikan waktu istirahat yang diperlukan, tetapi juga menjadi momen dimana *rating deck* dapat merilekskan pikiran, mengurangi stres, dan meningkatkan motivasi ketika kembali bekerja.

Selain itu, upaya untuk meningkatkan kesejahteraan juga melibatkan penyediaan hiburan yang bermanfaat. Misalnya, adanya fasilitas atau program hiburan di kapal seperti perpustakaan, kegiatan olahraga, atau pertunjukan yang dapat memberikan kesenangan dan melepas kepenatan. Dengan demikian, para *rating deck* dapat menikmati

momen hiburan yang sehat, menguatkan rasa solidaritas di antara awak kapal, dan mengurangi tekanan yang mungkin timbul akibat tugastugas yang dilaksanakan.

Pentingnya memberikan perhatian terhadap aspek kesejahteraan ini tidak hanya menciptakan lingkungan kerja yang positif tetapi juga berkontribusi pada kinerja yang lebih baik dari para *rating deck*. *Rating deck* yang merasa diperhatikan dan didukung dalam aspek kesejahtraannya cenderung lebih bersemangat dan memiliki tingkat produktivitas yang lebih tinggi dalam menjalankan tugas-tugas mereka di kapal.

- b. Kurangnya keterampilan *bosun* dalam mengoperasikan peralatan alat bongkar muat yaitu *cargo pump*

Alternatif pemecahan masalah untuk meningkatkan keterampilan *rating deck* dalam mengoperasikan peralatan alat bongkar muat yaitu *cargo pump*, sebagai berikut:

- 1) Memberikan pelatihan dalam pengoperasian peralatan bongkar muat

Nahkoda dan Mualim jaga sangat berperan penting dalam memberikan pelatihan-pelatihan keselamatan, seperti pelatihan kebakaran, tumpahan minyak dan pengenalan bagian-bagian dalam pompa muatan pada saat dilaksanakan overhaul atau pengecekan bagian dalam pompa muatan dan cara-cara mengganti *seals* pompa serta bagaimana pemeliharaan dan pemberian grease disaat akan digunakan. Diperlukan pelatihan secara rutin dan berkala yang telah direncanakan / dibuat oleh pihak manajemen kapal, sehingga semua *rating deck* yang ada diatas kapal dapat mengenal kepelatihan secara benar. Untuk *rating deck* yang lama hal-hal yang perlu diberi peningkatan adalah :

- a) Meningkatkan lagi dalam hal latihan ketrampilan dalam kondisi *emergency*, sehingga bisa bergerak secara cepat dalam mengantisipasi keadaan darurat.
- b) Lebih memperhatikan dan melaksanakan instruksi-instruksi dari Nahkoda, Perwira Senior serta Perwira jaga terutama pada saat kegiatan bongkar muat.

- c) Memberikan contoh cara kerja yang baik dan benar kepada Rating dek baru pada saat bongkar muat dan kerja harian.

2) Mengadakan *safety meeting* secara rutin

Nakhoda harus dapat mengkoordinasi *rating deck* di dalam melaksanakan suatu pekerjaan yang dihadapi, sebab ada kalanya kita mendapat suatu pekerjaan yang mungkin memakan waktu lama misalnya proses bongkar muat, namun banyak ditemui *rating deck* yang tidak disiplin dan sering mengabaikan perintah Nakhoda karena *rating deck* tersebut tidak diberitahu tentang tugas dan fungsinya. *rating deck* pada saat melakukan pekerjaan, maka perlu diadakan *safety meeting* secara rutin yang dipimpin oleh Nakhoda dengan menunjuk Mualim jaga sebagai kepala kerja.

Dalam *safety meeting* atau *general meeting* ini seorang Nakhoda memberi arahan kepada anak buahnya, tentang posisi masing-masing dan juga memberitahukan agar dapat mendengarkan instruksi yang diberikan dengan baik dan benar. Dalam hal ini, Nakhoda menunjuk Mualim jaga sebagai kepala kerja sebagai pemberi instruksi di lapangan. Disamping itu, ada juga *monthly report*, yang salah satu diantaranya adalah *monthly safety meeting*, yang mana kapal dituntut untuk melakukan *general meeting* minimal sebulan sekali dan filenya dikirim ke kantor sebagai *monthly report*.

Proses *safety meeting* dilaksanakan setelah terjadi penerimaan *rating deck*, sebab *safety meeting* hanya diberikan pada *rating deck* dari perusahaan yang bersangkutan. Memang familiarisasi ada kalanya diberikan setelah *rating deck* tersebut ditempatkan dan ditugaskan.

Dalam *safety meeting*, Mualim jaga menjelaskan tentang prosedur bongkar muat, perlu dijelaskan tentang beberapa hal sebagai berikut:

- a) Persiapan sebelum bongkar
 - (1) Peralatan penanggulangan pencemaran *chemical suit* atau pakaian *chemical* dan *breathing apparatus* disiagakan.
 - (2) Dua selang pemadam dan dua botol pemadam disiagakan dan diarahkan ke *manifold*.
 - (3) Pengaturan keran-keran bongkar sesuai instruksi mualim jaga

- (4) Keran-keran di sisi *manifold* dan di kamar pompa yang tidak digunakan tertutup dengan benar.
- (5) Pastikan *reducer* yang dipasang di *manifold* untuk pembongkaran terpasang dengan benar.
- (6) Pastikan semua pintu-pintu ke ruang akomodasi dan ruangan lainnya sudah tertutup.
- (7) Pastikan penutup lubang di dek dan penutup lubang di bak penampungan sudah tertutup.
- (8) *Checklist* antara pihak kapal dan terminal sudah dilakukan dan ditandatangani sesuai persyaratan.
- b) Pengambilan *cargo sample* sebelum pembongkaran dan pengukuran muatan dilakukan bersama *surveyor*.
- c) Pemeriksaan keselamatan kapal dan darat untuk keamanan operasi bongkar oleh terminal.
- d) Memulai pembongkaran setelah analisa muatan berhasil atau lulus.
- e) Pengambilan *sample* di *manifold* kapal jika diperlukan.
- f) Mengikuti instruksi terminal seperti kecepatan bongkar dan tekanan pompa bongkar.
- g) Selama proses pembongkaran
 - (1) Pengecekan berkala terhadap muatan atau kebocoran dari pipa kargo dan gasket.
 - (2) Pengecekan berkala sekeliling kapal terhadap pencemaran dan perahu-perahu yang mencurigakan.
 - (3) Cek *pressure gauge* yang terpasang di *manifold* berfungsi dan dicek secara berkala untuk menghindari tekanan tidak stabil.
 - (4) Pastikan kapal mempunyai stabilitas yang baik setiap saat.
 - (5) Pastikan alat komunikasi antara kapal dan terminal berfungsi baik dan cek secara berkala.
 - (6) Lakukan dengan disiplin rencana pembongkaran.
 - (7) Bandingkan draft secara visual untuk meyakinkan bahwa pembongkaran sesuai dengan rencana.
 - (8) Mengikuti *checklist* keselamatan antara kapal dan terminal.

h) *Stripping*

- (1) Pemberitahuan 1 jam kepada *Rating deck* sebelum selesai operasi pembongkaran.
- (2) Pemberitahuan 1 jam / 30 menit/ 15 menit / 5 menit ke terminal.
- (3) Jika diperlukan, kurangi kecepatan bongkar.
- (4) Pemeriksaan tangki bersama *surveyor*.

i) Pencegahan untuk keselamatan dan keamanan

- (1) *Grounding cable* terpasang dengan benar.
- (2) Tali-tali tros dicek secara berkala.
- (3) Tangga akomodasi di cek secara berkala.
- (4) Semua personil paham dengan prosedur penanggulangan pencemaran minyak.
- (5) *Wilden pump* sudah terpasang dan siap untuk dioperasikan.
- (6) Pastikan peralatan perlindungan diri telah digunakan sesuai persyaratan.
- (7) *Fire wire* dicek ketinggiannya terhadap air secara berkala.
- (8) Tamu atau orang yang naik ke kapal dicatat di *visitor log book* (buku tamu).
- (9) Pintu-pintu dicek secara berkala.
- (10) Kamar pompa dicek setiap satu jam.

3) Familiarisasi standar operasi prosedur (SOP) sewaktu kegiatan bongkar muat

Kurangnya penerapan sistem operasional prosedur (SOP) tentang tugas dan tanggung jawab *rating deck* saat dipelabuhan dapat juga menyebabkan keterlambatan proses bongkar muat. Prosedur yang tidak dilaksanakan saat melakukan pembongkaran, dapat menyebabkan kejadian seperti tumpahan minyak sehingga operasional kapal menjadi terlambat.

Adapun familiariasi atau pengenalan kepada *rating deck* yang baru naik kapal yakni :

- a) Pengenalan alat-alat bongkar muat terutama yang disiapkan pada saat bongkar muat serta bagaimana menggunakan alat tersebut.
 - (1) Pengoperasian Pompa

- (a) Hidupkan pompa kargo dengan membuka penuh katup isap pompa dan katup buang tertutup.
 - (b) Naikkan putaran pompa secara bertahap sampai *discharge pressure* pompa naik 5 kg/cm², kemudian buka katup *discharge* dengan bertahap.
- (2) Pengawasan Selama Pompa Beroperasi
- (8) Jangan sekali-kali membiarkan pompa jalan dengan tekanan *discharge* mendekati/di bawah nol.
 - (9) Jangan sekali-kali menutup katup isap sewaktu pompa jalan.
 - (10) Periksa temperature dan minyak pelumas *bearing*.
 - (11) Periksa kebocoran dan temperatur dari *mechanical seal*.
 - (12) Katup buang (*discharge valve*) harus selalu terbuka penuh.
 - (13) Apabila ingin mengatur *discharge rate* sebaiknya dengan merubah putaran pompa.
 - (14) Apabila menggunakan 2 pompa paralel, agar tekanan *discharge* kedua pompa tersebut sama. Tetapi bila salah satu pompa *drop* (misalnya tangki yang dibongkar tinggal sedikit), matikan salah satu pompa.
- b) Pengenalan sistem kran-kran pada tangki-tangki muatan, sehingga pada saat bongkar muat sudah mengenal kran-kran mana yang akan dibuka dan ditutup.
 - c) Pengenalan sistem kontrol pompa muatan, selang muatan dan talitali kapal yang terikat kedarat jangan sampai terlalu kencang atau kendur.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

- a. Kurangnya disiplin *rating deck* dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab saat bongkar muat

Berikut beberapa evaluasi pemecahan masalah untuk meningkatkan disiplin *rating deck* dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab saat bongkar muat

1) Pentingnya Pengawasan oleh Mualim Jaga

Mualim jaga harus membuat check list selama kegiatan bongkar muat berlangsung seperti mengecek semua alat - alat bongkar muat dalam kondisi bagus, siap untuk dipergunakan dan mengecek kegiatan para mualim sesuai dengan peraturan berlaku. Cek sekeliling kapal dan mengontrol kegiatan di dek dan di CCR (*Cargo Control Room*).

Keuntungan :

- a) Proses bongkar muat dapat dikontrol oleh Mualim jaga sehingga menjadi lancar.
- b) Dengan adanya pengawasan oleh Mualim jaga, otomatis seluruh *rating deck* menjadi disiplin dalam berdinis jaga khususnya pada pelaksanaan bongkar muat.

Kerugian :

- a) Mualim jaga lebih lelah karena disamping melaksanakan tugas jaga laut pada saat kapal berlayar juga melaksanakan pengawasan selama proses bongkar muat berlangsung.
- b) Membuang waktu yang seharusnya untuk melaksanakan pekerjaan lain atau istirahat tetapi dipergunakan untuk melakukan pengawasan proses bongkar muat.

2) Memberikan peringatan kepada *rating deck* yang tidak disiplin

Peringatan dapat diberikan kepada *rating deck* yang lalai dalam menjalankan tugasnya peringatan tersebut dapat berupa teguran secara lisan atau tulisan. Itu dilakukan karena pencemaraan laut dapat merugikan perusahaan, perusahaan harus mengganti rugi sesuai dengan claim yang diterimanya.

Keuntungan :

- a) *Rating deck* lebih disiplin dalam pelaksanaan dinas jaga dikarenakan adanya peringatan di atas kapal.
- b) Tidak memerlukan biaya karena hanya berbentuk peraturan.
- c) Timbul kesadaran akan pentingnya dinas jaga dalam proses bongkar muat di atas kapal.

Kerugian menggunakan cara ini adalah terciptanya suasana dinas jaga yang kaku dikarenakan *rating deck* melakukannya atas dasar takut kepada pimpinan.

3) Pemberian kesejahteraan pada *rating deck*

Dengan pemberian kesejahteraan kepada *rating deck*, sehingga dapat termotivasi dalam bekerja. Dengan demikian pekerjaan di atas kapal dapat dikerjakan dengan tidak terbebani.

Keuntungan :

- a) *Rating deck* dapat termotivasi dalam bekerja
- b) Tidak terbebani dalam tugas-tugasnya

Kerugian :

- a) *Rating deck* dapat menuntut kesejahteraan yang berlebihan
- b) *Rating deck* dapat merasa tidak puas dengan kesejahteraan yang diberikan.

b. Kurangnya keterampilan *bosun* dalam mengoperasikan peralatan alat bongkar muat yaitu *cargo pump*

Berikut beberapa evaluasi pemecahan masalah untuk meningkatkan keterampilan *bosun* dalam mengoperasikan peralatan alat bongkar muat yaitu *Cargo Pump*

1) Memberikan pelatihan dalam pengoperasian peralatan bongkar muat Keuntungannya :

- a) *rating deck* akan lebih terampil dalam mengoperasikan peralatan bongkar muat
- b) Kegiatan bongkar muat berjalan lancar

Kerugiannya :

Memerlukan waktu untuk melakukan latihan yang akan menyita waktu kerja *rating deck*.

2) Mengadakan *safety meeting* secara rutin

Keuntungannya :

- a) *Rating deck* akan lebih paham dalam melaksanakan tugasnya masing-masing.
- b) Sebagai sarana untuk memecahkan masalah yang dihadapi dalam kegiatan bongkar muat

Kerugiannya :

Perlu waktu untuk mengadakan *safety meeting*.

3) Familiarisasi standar operasi prosedur (SOP) sewaktu kegiatan bongkar muat Keuntungannya :

- a) Kegiatan bongkar muat berjalan sesuai dengan prosedur yang berlaku
- b) Dapat mencegah terjadinya kesalahan selama kegiatan bongkar muat.

Kerugiannya :

Membutuhkan peran perwira untuk memberikan familairisasi secara rutin.

3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

- a. Kurangnya disiplin *rating deck* dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab saat bongkar muat

Pemecahan masalah yang dipilih untuk meningkatkan disiplin *rating deck* dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab saat bongkar muat yaitu:

- 1) Memberikan peringatan terhadap ketidaksiplinan dan kurang bertanggung jawabnya *rating deck* dalam berdinas jaga baik untuk digunakan karena menimbulkan kesadaran akan pentingnya dinas jaga dalam proses bongkar muat diatas kapal walaupun dalam pelaksanaannya timbul suasana kaku.
- 2) Memberikan kesejahteraan kepada *rating deck*, sehingga *rating deck* dapat termotivasi untuk meningkatkan kinerjanya diatas kapal.
Rating deck akan disiplin dalam menjalankan tugasnya.

- b. Kurangnya keterampilan *rating deck* dalam mengoperasikan peralatan alat bongkar muat yaitu *cargo pump*

Pemecahan masalah yang dipilih untuk meningkatkan keterampilan *rating deck* dalam mengoperasikan peralatan alat bongkar muat yaitu *Cargo Pump* sebagai berikut:

- 1) Memberikan pelatihan dalam pengoperasian peralatan bongkar muat karena dengan demikian *rating deck* lebih terampil mengoperasikan peralatan bongkar muat sesuai dengan tugasnya masing-masing.

- 2) Familiarisasi standar operasi prosedur (SOP) sewaktu kegiatan bongkar muat. Solusi ini dipilih karena dapat meningkatkan pemahaman *rating deck* tentang prosedur bongkar muat yang benar, sehingga *rating deck* menjalankan tugasnya dengan baik.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Kesimpulan yang dapat diambil dari pembahasan pada bab-bab sebelumnya tentang kurangnya disiplin *rating deck* dalam melaksanakan tugas saat kegiatan bongkar muat dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Kurangnya disiplin *rating deck* yakni Bosun dan *Rating deck* dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab saat bongkar muat disebabkan beberapa faktor antara lain kurang pengawasan/ kontrol oleh Muallim jaga, Perilaku *rating deck* yang kurang peduli terhadap peraturan yang berlaku dan kurangnya kesejahteraan *rating deck*
2. Kurangnya keterampilan *rating deck* yakni Bosun dalam mengoperasikan peralatan alat bongkar muat yaitu *cargo pump* pada saat proses bongkar muat berlangsung disebabkan beberapa faktor antara lain belum maksimalnya latihan bagi *rating deck* di atas kapal, belum maksimalnya *safety meeting* bersama *rating deck* tentang prosedur bongkar muat dan familiarisasi belum dilaksanakan secara rutin.

B. SARAN

Untuk meningkatkan disiplin *rating deck* guna kelancaran proses bongkar muat diatas kapal maka penulis memberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Untuk meningkatkan disiplin *rating deck* dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab saat bongkar muat, disarankan
 - a. Untuk Perusahaan Pelayaran
Perusahaan pelayaran harus menerapkan Standard Operational Procedure (SOP) yang menjamin bahwa personil yang baru dan personil yang pindah ke jabatan baru mendapat familiarisasi dengan baik. Instruksi penting yang akan diberikan sebelum berlayar harus diidentifikasi dan didokumentasikan.

- b. Untuk Nakhoda

Mewajibkan *rating deck* untuk wajib memahami dan melakukan prosedur- prosedur bongkar muat yang baik dan benar, dengan memberikan sanksi yang jelas bagi *rating deck* yang dengan sengaja mengabaikan hal tersebut.
 - c. Untuk Mualim Jaga
 - 1) Harus melakukan Familiarisasi, *safety meeting* dan *monthly meeting* kepada seluruh *rating deck* bagi yang baru maupun yang pindahan.
 - 2) Harus Melakukan pengawasan secara konsisten selama proses bongkar muat berlangsung, untuk memastikan semua *rating deck* yang bertugasjaga melaksanakan tugasnya dengan baik.
2. Untuk meningkatkan keterampilan *bosun* dalam mengoperasikan peralatan alat bongkar muat yaitu *cargo pump*, disarankan
- a. Untuk perusahaan pelayaran

Perusahaan pelayaran harus dapat memastikan awak kapal menerapkan standar operasi prosedur (SOP) dengan baik dan benar. Perusahaan harus menetapkan dan menjaga prosedur-prosedur tentang identifikasi tugas yang dibutuhkan untuk mendukung *safety management* di atas kapal, dan perusahaan pelayaran harus dapat menjamin bahwa tugas tersebut diberikan kepada semua orang yang membutuhkan terutama kepada orang-orang yangbekerja di atas kapal.
 - b. Untuk Mualim Jaga
 - 1) Memberikan pelatihan dalam pengoperasian peralatan bongkar muat secara terjadwal sesuai dengan *Plan Maintenance System* (*PMS*).
 - 2) Mengadakan *safety meeting* secara rutin sebelum kegiatan bongkar muat dimulai.
 - 3) Familiarisasi standar operasi prosedur (SOP) sewaktu kegiatan bongkarmuat

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar. (2020). *Sarana dan Prasana Perkantoran*. Jakarta : Gramedia
- Hasibuan, Malayu. (2017). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Raja Grafindo Persada
- International Safety Management (ISM) Code*, IMO Publication
- International Safety Guide For Oil Tankers & Terminal, (ISGOTT)* IMO Publication.
- Istopo. (2021). *Kapal dan Muatannya*. Jakarta : Nautech
- Laksmi. (2018). *Standar Operasional Prosedur*. Jakarta : Raja Grafindo Persada
- Muzni Ramanto. (2021). *Pendidikan Keterampilan*. Malang : Universitas Negeri Malang
- [Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan](#)
- Anwar Prabu Mangkunegara. (2018). *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*, Bandung : Remaja Rosdakarya
- Prawairosentono. (2019). *Kebijakan Kinerja Karyawan*, Yogyakarta : BPFESOLAS
- 1974 Amandemen 2009, Consolidated 2009.
- Standards of Training, Certification, and Watchkeeping* (STCW) 1978, Amandemen 2010
- Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Lampiran 1

SHIP PARTICULAR MT.MARINE TINA

| | | | |
|----------------------|--|----------------|--|
| VESSEL NAME | MT.MARINE TINA | KEEL LAID DATE | 30-Dec-15 |
| FORMER NAME | - | DELIVERY DATE | 18 JAN 2018 |
| PORT REGISTRY | SINGAPORE | OWNERS | TINA TANKERS PTE LTD |
| CALL SIGN | 9V5352 | OPERATORS | V-BUNKERS TANKERS PTE LTD |
| IMO NO | 9813424 | ADDRESS | 460 ALEXA DRA ROAD #15-02 |
| OFFICIAL NO | 400949 | | MTOWER |
| MMSI | 563 038 800 | | SINGAPORE 119963 |
| SB NO | SB 0883 C | TELEPHONE | +65 63765066 |
| MINIMUM SAFE MANNING | 11 PERSONS (UNLIMITED VOYAGE) 8 PERSONS (SPECIAL LIMIT) | TYPE OF HULL | DOUBLE HULL |
| CLASSIFICATION | BUREAU VERITAS | HULL NO | SZ 15048 |
| SHIP TELEPHONE NO | 97884358 | TYPE OF VESSEL | OIL TANKER |
| EMAIL | mna@vbtanker.com | GMDSS | AREA A1 + 2 + A3 |
| P & I | SHIPOWNERS PTE LTD 99 GRAND RUE L1661 LUXEMBOURG | BUILD PLACE | ZHEJIANG SHENZHOU SHIPBUILDING CO, LTD, ADDRESS : DA GU SHI, SHIPU TOWN, XIANGSHAN COUNTRY, ZHEJIANG PROVINCE, P R CHINA |

| | | | |
|---------------------|-----------|--------------|----------|
| LOA | 88.9 | GRT | 3892 T |
| LBP | 83.5 MTR | NRT | 1747 T |
| BREADTH / BEAM | 17.3 MTR | DWT | 6802.4 T |
| DEPTH | 9.60 MTR | DESIGN DRAFT | 6.50 MTR |
| MAX HEIGHT ABOVE WL | 30.11 MTR | SUMMER DRAFT | 7.90 MTR |

| | |
|--------------------|---|
| MAIN ENGINE | 2 X DAIHATSU DIESEL TYPE : MFG.6 DKM-20eF, BHP 2 X 1028 KW |
| GENERATOR | 3 X CUMMINS TYPE : K19-DM, 41241800, 3 X 358 KW |
| EMERG'CY GENERATOR | 1 X DONFENG CUMMINS, TYPE : 68TAA5.9-GM115, 78318117, 1 X 115 KW, POWER OUT : 75 KW |
| BOW THRUSTER | SCT110-CP TYPE : HJN1355L-4, 330KW |
| PROPELLER | TWIN SCREW, OUTWARD, FIXED PROPELLERS |
| CARGO PUMP | 2 X FUEL OIL SANKO ENGINEERING, TYPE : SPQ-1000AF, CAP : 1000M3/HR |
| | 1 X MGO PUMP SANKO ENGINEERING, TYPE : SPQ-300B, CAP : 350M3/HR |
| BALLAST PUMP | 2 X SEGREGATED BALLAST : 200M3/HR, 1 X GS/FIRE/BALLAST PUMP : 100M3/HR |
| MAX LOADING RATE | 1200 M3 / HRS |
| MAX VENTING RATE | 300 M3 /HRS / TANK |

| | | | |
|--------------------|---|------------------|---|
| CARGO TK COATING | TANK TOP & 1 MTR FROM TOP EPOXY COATED | MGO TANK CAP | 295.400 M3(98%) |
| BALLAST TK COATING | FULL EPOXY COATED | LIGHT SHIP DRAFT | 4.723M @AP, 2.512M @MIDSHIP, 0.301M @FP |
| CARGO TK CAP (MFO) | 5516.105 M3 @ 97.2 % | LIGHT SHIP DISPL | 2366.01 |
| CARGO TK CAP (MGO) | 617.623 M3 @ 97.2 % | BALLASTED DRAFT | 4.582M @AP, 4.479M @MIDSHIP, 4.375M @FP |
| SLOP TK CAP | 181.990 M3 @ 98% | BALLASTED DISPL | 4804.10MT |
| BALLAST TK CAP | 2826.200 M3 @ 98% | BALLASTED DWT | 2423.37MT |
| FW TK CAP | 95.600 M3 @ 98% | DESIGN SPEED | 11 KNOTS |
| TPC@SUMMER DRAFT | 13.2MT/CM | | |

| COT | 100% | 97,2% | COT | 100% | 97,2% | COT | 100% | 97,2% |
|-------|----------|----------|-------|----------|----------|----------------|----------|----------|
| 1P | 315,204 | 306,378 | 3P | 692,745 | 673,348 | 5P | 606,450 | 589,469 |
| 1S | 320,211 | 311,245 | 3S | 690,928 | 671,582 | 5S | 613,166 | 595,997 |
| TOTAL | 635,415 | 617,623 | TOTAL | 1383,673 | 1344,930 | TOTAL | 1219,616 | 1185,467 |
| 2P | 684,245 | 665,086 | 4P | 772,582 | 750,950 | TOTAL CAPACITY | 6151,520 | 5979,277 |
| 2S | 684,881 | 665,704 | 4S | 771,108 | 749,517 | | | |
| TOTAL | 1369,126 | 1330,790 | TOTAL | 1543,690 | 1500,467 | | | |

Lampiran 2



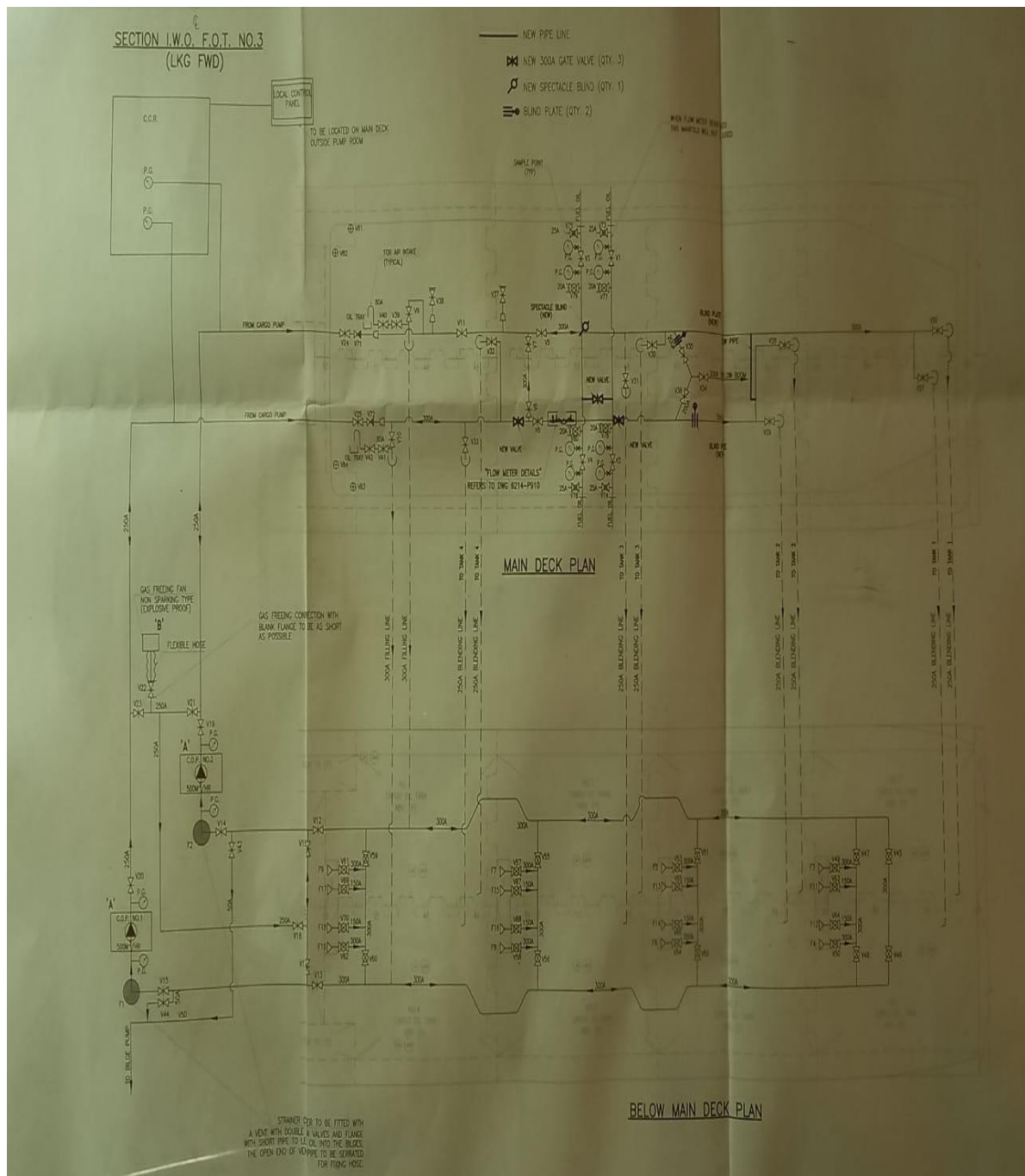
Vessel Name : MT. MARINE TINA
Call Sign : 9V5352

| S/N | RANK | NAME | FIN NO. | EXPIRY OF WORK PERMIT | PASSPORT NO | EXPIRY OF PASPORT |
|-----|----------------|----------------------------|-----------|-----------------------|-------------|-------------------|
| 1 | MASTER | RICHARD BAWOLE | F8124701M | 16-Sep-25 | X1035597 | 16-Okt-25 |
| 2 | CHIEF OFFICER | EVA HAKIM JURI | G2966920T | 31-Okt-24 | C8196640 | 06-Jun-27 |
| 3 | 2ND OFFICER | ISYHAD MABRURI | G8783409W | 03-Nov-24 | C3514848 | 03-Dec-24 |
| 4 | CHIEF ENGINEER | UNGGUL TUA HOTMAULI | M3402274N | 09-Jan-26 | C 8104027 | 03-Dec-26 |
| 5 | 2ND ENGINEER | YUSRA | G8484138U | 29-Jan-25 | C5036163 | 04-Feb-25 |
| 6 | BOSUN | HERBERT FERNANDUS HUTAGAOL | G7641536L | 31-Mar-25 | C7083654 | 09-Nov-25 |
| 7 | ASS. BOSUN | ARFAN HULAM FANANI | G2915864P | 15-Sep-25 | C7129394 | 15-Okt-25 |
| 8 | AB (1) | CASTIM ZENI | G2913086N | 07-Agu-23 | E0499209 | 03-Feb-33 |
| 9 | AB (2) | SAIT | G8882513L | 20-Jun-24 | C4347271 | 23-Jul-24 |
| 10 | AB (3) | ILHAM GINANJAR | G4124661N | 20-Jun-26 | C7129394 | 15-Okt-25 |
| 11 | OILER | WANDY PATA | M3085361R | 13-Jun-24 | C7887782 | 03-Mei-26 |
| 12 | SUPERNUMERARY | LIM MENG SING | S7510194E | N/A | K1945118K | 17-Nov-25 |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

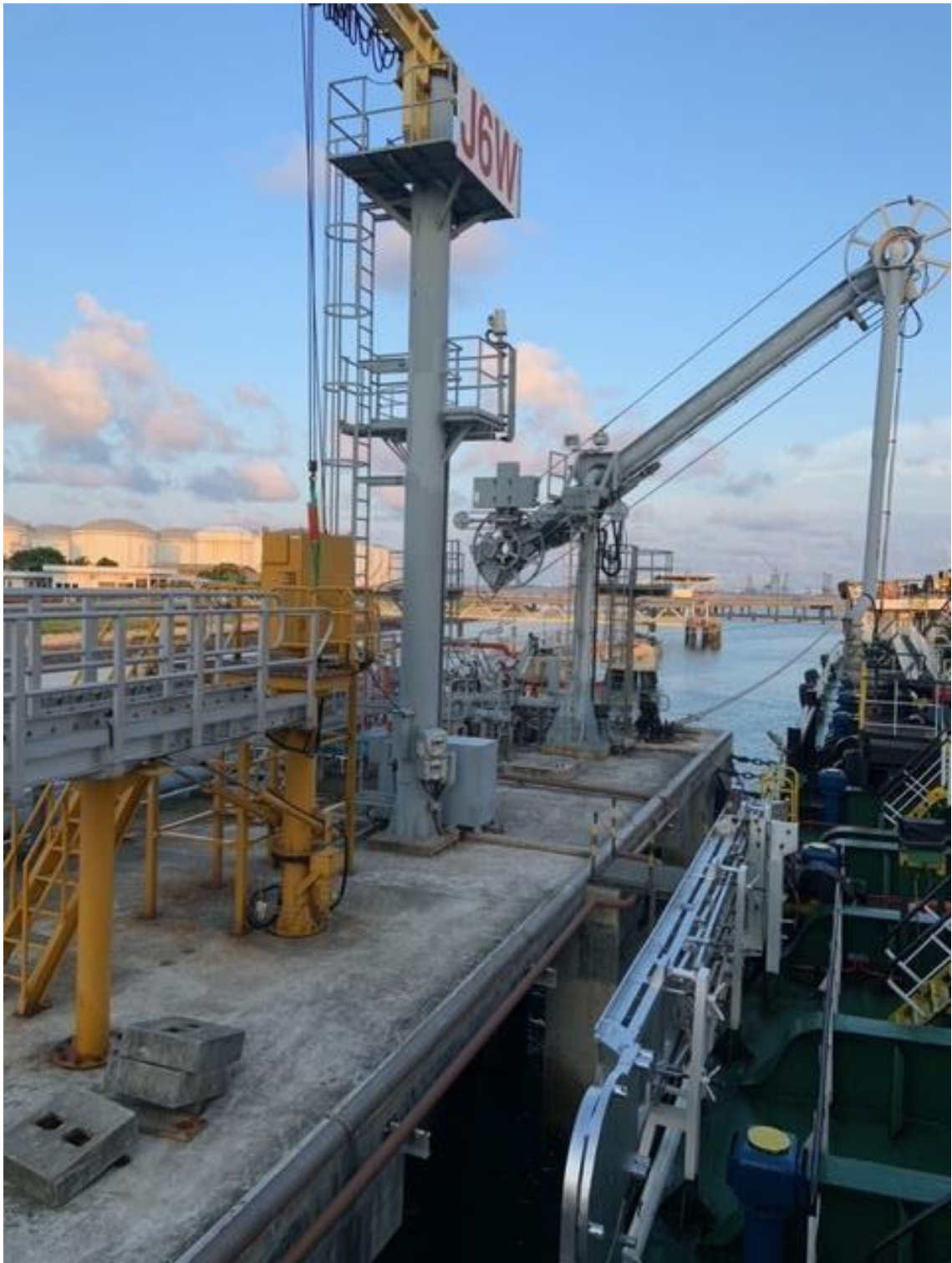
GAMBAR KAPAL



Lampiran 4



Lampiran 5



Lampiran 6



DAFTAR ISTILAH

| | |
|--|---|
| ABK (Anak Buah Kapal) | : Awak kapal selain nahkoda atau pemimpin dikapal |
| Awak Kapal | : Orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik kapal atau operator kapal (perusahaan) untuk tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil. |
| <i>Cargo Surveyor</i> | : Seseorang yang pada saat muat / bongkar bertugas untuk melakukan pengambilan dan pengecekan sample muatan, pengecekan tangki saat akan muat maupun akhir pembongkaran, penghitungan jumlah muatan saat selesai muat / akhir pembongkaran |
| <i>Checklist</i> | : Salah satu alat pengamatan, yang ditujukan untuk memperoleh data, berbentuk daftar berisi faktor-faktor berikut subjek yang ingin diamati oleh pengamat, di mana pengamat dalam pelaksanaan pengamatan di lapangan tinggal member tanda cek biasanya dicentang (√). |
| ILO (<i>International Labour Organization</i>) | : Organisasi khusus mengenai ketenagakerjaan di bawah |

| | |
|---|---|
| | naungan Perserikatan Bangsa-Bangsa |
| <i>IMO (International Maritime Organization)</i> | : Organisasi maritim internasional dibawah naungan Perserikatan Bangsa-Bangsa. |
| <i>ISM Code (International Safety Management)</i> | : Sistem manajemen internasional yang mengatur untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dilaut |
| <i>Manifold</i> | Pipa yang berfungsi untuk menyambung selang atau <i>loading arm</i> antara darat dan kapal di saat bongkar maupun muat. |
| <i>MFO (Marine Fuel Oil)</i> | Bahan bakar minyak hitam yang dipergunakan oleh mesin induk untuk menggerakkan kapal pada saat kapal sudah maju penuh tidak mengolah gerak. |
| <i>Rating Deck</i> | : Awak kapal bagian dek (<i>deck departemen</i>) selain nakhoda dan perwira. Rating deck memiliki kualifikasi sesuai ketentuan STCW 1978 dan amandemennya Aturan II/4 |
| <i>Safety Meeting</i> | : Merupakan suatu rapat yang dilakukan di atas kapal dengan agenda atau topic bahasan adalah Keselamatan |

| | |
|--------------------------------------|---|
| <i>Training</i> | : Merupakan suatu kegiatan pelatihan yang dilakukan diatas kapal dengan topik latihan sebagai tindakan yang berhubungan dengan keselamatan. |
| <i>SOLAS (Safety of Life at Sea)</i> | : Panduan keselamatan dilaut yang berisi peraturan-peraturan yang telah diputuskan oleh konvensi international tentang keselamatan jiwa di laut. |
| <i>Tool Box Meeting</i> | : Merupakan suatu rapat kecil yang dilaksanakan oleh awak kapal yang akan melakukan suatu kegiatan yang tidak rutin dikerjakan (pekerjaan khusus) |



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : RICHARD BAWOLE
NIS : 03186/N-I
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

UPAYA MENINGKATKAN DISIPLIN ANAK BUAH KAPAL GUNA KELANCARAN
PROSES BONGKAR MUAT DI MT. MARINE TINA

B. Masalah Pokok

1. Kurangnya disiplin ABK dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab saat bongkar muat
2. Kurangnya keterampilan ABK dalam mengoperasikan peralatan alat bongkar muat yaitu *cargo pump*

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Meningkatkan pengawasan oleh Mualim I dan sanksi kepada ABK yang tidak disiplin
2. Memberikan pelatihan dalam pengoperasian peralatan bongkar muat, *safety meeting* secara rutin dan familiarisasi SOP bongkar muat.


Menyetujui :

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Jakarta, Mei 2024


Penulis


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


Capt. Indra Muda
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19711114 201012 1 001


Richard Bawole

Ketua Jurusan Nautika







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

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

Judul Makalah : UPAYA MENINGKATKAN DISIPLIN ANAK BUAH KAPAL
GUNA KELANCARAN PROSES BONGKAR MUAT DI MT. MARINE TINA

Dosen Pembimbing I : Capt. Suhartini, MM.,MMTr

Bimbingan I :

| No. | Tanggal | Uraian | Tanda Tangan Pembimbing |
|-----|-----------|--------------------|---|
| | 15/7/2024 | Pengajuan Bab I |  |
| | 16/7/2024 | Pengajuan Bab II |  |
| | 17/7/2024 | Pengajuan Bab III |  |
| | 18/7/2024 | Pengajuan Bab IV |  |
| | 19/7/2024 | Acc untuk 2. April |  |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |




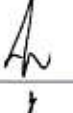
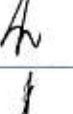
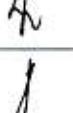

Catatan :

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

Judul Makalah : UPAYA MENINGKATKAN DISIPLIN ANAK BUAH KAPAL GUNA
 KELANCARAN PROSES BONGKAR MUAT DI MT. MARINE TINA

Dosen Pembimbing II : Capt. Indra Muda, MM

Bimbingan II :

| No. | Tanggal | Uraian | Tanda Tangan Pembimbing |
|-----|-----------|---|---|
| 1 | 8/7/2024 | Pengajuan judul makalah disetujui lanjut BAB I |  |
| 2 | 9/7/2024 | Pengajuan BAB I direvisi |  |
| 3 | 11/7/2024 | BAB I disetujui, lanjut BAB II |  |
| 4 | 12/7/2024 | Pengajuan BAB II disetujui lanjut BAB III |  |
| 5 | 15/7/2024 | BAB III disetujui, lanjut BAB IV |  |
| 6 | 17/7/2024 | BAB IV disetujui |  |
| 7 | 18/7/2024 | Makalah siap di sidangkan |  |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Catatan

: Siap di sidangkan.

