

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



MAKALAH

**PENINGKATAN KINERJA AWAK KAPAL DEK
DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT KENDARAAN
DI KMP. KIRANA II**

Oleh :

MUHAMMAD KODRI

NIS. 03254/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

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



MAKALAH

**PENINGKATAN KINERJA AWAK KAPAL DEK
DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT KENDARAAN
DI KMP. KIRANA II**

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

Oleh :

**MUHAMMAD KODRI
NIS. 03254/N-I**

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

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



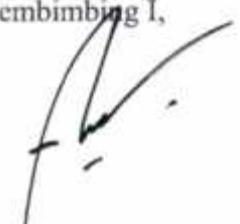
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : MUHAMMAD KODRI
No. Induk Siswa : 03254/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : PENINGKATAN KINERJA AWAK KAPAL DEK DALAM
KEGIATAN BONGKAR MUAT KENDARAAN DI KMP.
KIRANA II

Jakarta, Agustus 2024

Pembimbing I,

Pembimbing II,


Capt. Fero Hidayah, M.Mar., M.M.Tr

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19740708 200912 1 001


Derma Watty Sihombing, S.E., M.M

Penata (III/c)

NIP. 19840316 201012 2 002

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari N H, S.SiT., 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 : MUHAMMAD KODRI
No. Induk Siswa : 03521/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : PENINGKATAN KINERJA AWAK KAPAL DEK DALAM
KEGIATAN BONGKAR MUAT KENDARAAN DI KMP.
KIRANA II

Ketua Penguji

Capt. Tri Kismantoro, M.M.,
M.Mar
Pembina Tk. I (III/d)
NIP. 19751012 199808 1 001

Penguji II

Niken Sialaksmi, SH., M.Sc
Pembina (IV/a)
NIP. 19750315 200604 2 001

Penguji III

Capt. Ferry Hidayah, M.Mar.,
M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740708 200912 1 001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

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

KATA PENGANTAR

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

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

“PENINGKATAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT KENDARAAN DI KMP KIRANA II”

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 Allah 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 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.M.Tr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

4. Capt. Ferro Hidayah, M.Mar., M.M.Tr, sebagai Dosen Pembimbing Utama atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Ibu Derma Watty Sihombing, S.E., M.M, sebagai Dosen Pembimbing Pendamping atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
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 LXXI 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, 20 Agustus 2024
Penulis



MUHAMMAD KODRI
NIS. 03254/N-I

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR LAMPIRAN	viii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	6
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	24
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	25
B. Analisis Data	26
C. Pemecahan Masalah	31
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	42
B. Saran	42
DAFTAR PUSTAKA	53
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1 Jadwal regular KMP. KIRANA II.....	31

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. *Ship Particular*
- Lampiran 2. *Crew List*
- Lampiran 3. Data Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Merak – Bakauhuni
- Lampiran 4. Permenhub No 30 Tahun 2016 Tentang Pengikatan Kendaraan pada Kapal Angkutan Penyebrangan
- Lampiran 5. Foto Kapal KMP KIRANA II
- Lampiran 6. Kegiatan *Crew* KMP KIRANA II
- Lampiran 7. Kegiatan persiapan Tutup buka pintu rampa
- Lampiran 8. *Lashing/Unlashing* Kendaraan
- Lampiran 9. Bongkar dan Muat Kendaraan

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Negara Indonesia adalah termasuk Negara kepulauan (*Archipelagic State*) yaitu suatu lingkungan alam yang terbentuk secara alamiah terdiri atas hamparan perairan laut yang luas dengan beribu pulau besar dan kecil yang tersebar didalamnya, yang merupakan satu kesatuan laut, pulau secara utuh dan bulat termasuk udara di atasnya, kekayaan alam yang didalamnya dan yang berada didalam dasarnya. Sehubungan dengan kondisi negara tersebut maka angkutan laut termasuk alat transportasi yang sangat dibutuhkan untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lainnya. (UNCLOS 1982).

Kapal laut sebagai salah satu sarana transportasi yang amat vital bagi hubungan antar pulau di Indonesia belum mampu memberikan pelayanan yang maksimal bagi penumpangnya, terutama pada musim liburan dimana permintaan atas jasa transportasi laut jauh melampaui fasilitas yang tersedia sehingga pelayanan yang dapat diberikan menjadi tidak maksimal. Kita ketahui bahwa kapal merupakan salah satu sarana transportasi yang banyak digunakan dalam memindahkan barang dan penumpang dari satu pulau ke pulau lain, baik dalam satu Negara atau antar Negara. (<http://nasional.republika.co.id>).

KMP. KIRANA II adalah kapal *Ferry Ro-Ro* yang melayani penyeberangan Merak Bakauheni Pulang Pergi. Dalam 1 hari atau 24 jam bisa melayani 8 trip atau 4 PP. Jadwal pelayanan kapal regular dalam 1 trip adalah 3 jam yang terbagi : 1 Jam dipergunakan untuk olah gerak sandar dan Bongkar muat kendaraan, sedangkan yang 2 jam dipergunakan untuk perjalanan dari pelabuhan Merak ke Bakauheni atau sebaliknya. Peranan kapal penyeberangan yang memuat kendaraan/mobil menurut pengalaman penulis sangatlah penting sebagai penghubung antar pulau-pulau di tanah air kita.

Kelancaran operasional kapal harus memperhatikan dari faktor-faktor yang menyebabkan kapal dan terjadinya keterlambatan operasional baik dari segi Sumber daya Manusia (SDM) maupun faktor lain.

Seperti Pada tanggal 10 Agustus 2024 pada jam: 13.22 WIB saat Olah gerak sandar di Pelabuhan Bakauheni, kapal mengalami keterlambatan dalam kegiatan bongkar muat kendaraan dikarenakan kurangnya keterampilan awak kapal dek dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup pintu rampa, ditambah lagi pada saat itu arus kuat dan angin kencang. Waktu yang diberikan untuk melaksanakan sandar beserta bongkar dan muat adalah 1 jam. Karena pemuatan dalam keadaan waktu yang terbatas harus bergerak cepat agar bisa berangkat tepat waktu sesuai jadwal keberangkatan.

Kemudian pada tanggal 21 Juni 2024 pada jam 02.15 WIB pada saat kapal selesai pemuatan di pelabuhan Merak terjadi alat *lashing* kendaraan tidak berfungsi dengan baik. Dibutuhkan awak kapal yang jaga pada saat itu untuk memperbaiki alat *lashing*, sehingga pemuatan di kapal tidak bisa maksimal karena jumlah tenaga untuk pemuatan berkurang. Kerusakan alat *lashing* yang karena kurang perawatan bisa menghambat proses bongkar muat kendaraan.

Sehubungan dengan kejadian tersebut di atas penulis berusaha memberikan gambaran tentang permasalahan yang terjadi saat pelaksanaan bongkar muat kendaraan, sehingga dapat dicarikan solusi dari permasalahan tersebut. Oleh karena itu, penulis terdorong untuk menulis makalah ini dengan judul :

"PENINGKATAN KINERJA AWAK KAPAL DEK DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT KENDARAAN DI KMP. KIRANA II"

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

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

- a. Kurangnya keterampilan awak kapal dek dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup pintu rampa

- b. Kurangnya pengetahuan awak kapal dek dalam proses *lashing / unlashing* kendaraan.
- c. Rendahnya kedisiplinan awak kapal dek dalam menerapkan prosedur bongkar muat kendaraan.
- d. Kurangnya tenaga pada saat bongkar muat kendaraan diatas kapal
- e. Kurangnya perawatan pada alat bongkar muat kendaraan

2. Batasan Masalah

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

- a. Kurangnya keterampilan Awak kapal dek dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup pintu rampa.
- b. Kurangnya pengetahuan Awak kapal dek dalam proses *lashing / unlashing* kendaraan.

3. Rumusan Masalah

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

- a. Mengapa keterampilan Awak kapal dek dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup pintu rampa kurang ?
- b. Mengapa pengetahuan Awak kapal dek dalam proses *lashing / unlashing* kendara kurang memahami?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan pembuatan makalah ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk menganalisis penyebab kurangnya keterampilan Awak kapal dek dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup pintu rampa dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.

- b. Untuk menganalisis penyebab kurangnya pengetahuan Awak kapal dek dalam proses *lashing / unlashing* kendaraan dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat pembuatan makalah ini adalah sebagai berikut:

a. Manfaat Teoritis

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

b. Manfaat Praktis

- 1) Persyaratan kelulusan diklat peningkatan ANT 1 tahun 2024.
- 2) Sebagai referensi penulis dalam bekerja diatas kapal Ro-Ro.

D. METODE PENELITIAN

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

1. Metode Pendekatan

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

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam melaksanakan pengumpulan data yang diperlukan sehingga selesainya penulisan makalah ini, digunakan beberapa metode pengumpulan

data. Data dan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggungjawabkan agar data dapat diolah dan disajikan menjadi gambaran dan pandangan yang benar. Untuk mengolah data empiris diperlakukan data teoritis yang dapat menjadi tolak ukur oleh karena itu agar data empiris dan data teoritis yang diperlakukan untuk menyusun makalah ini dapat terkumpul peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa:

a. Teknik Observasi (Berupa Pengamatan)

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan efektivitas muat bongkar di KMP. KIRANA II.

b. Studi Dokumentasi

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

c. Studi Kepustakaan

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

3. Teknik Analisis Data

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

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

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

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan saat penulis bekerja sebagai Nakhoda di KMP. KIRANA II sejak 27 November 2019.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di KMP. KIRANA II berbendera Indonesia, kapal penyebrangan milik perusahaan PT. DHARMA LAUTAN UTAMA dengan alur pelayaran Merak ke Bakauheni (PP).

F. SISTEMATIKA PENULISAN

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

BAB I PENDAHULUAN

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

BAB II LANDASAN TEORI

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

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Berisikan data-data yang diambil dari lapangan sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja di atas KMP. KIRANA II. Data-data dirumuskan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut. Dengan demikian permasalahan yang sama

tidak terjadi lagi. Dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

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

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini penulis menguraikan teori-teori yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas. Adapun teori yang penulis ambil sebagai dasar pemikiran untuk meningkatkan pengawasan pada waktu pelaksanaan embarkasi dan pemeriksaan tiket melalui sebagai berikut:

1. Peningkatan

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

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

2. Kinerja

a. Definisi Kinerja

Menurut Aliminsyah dan Padji, (2020:206) kinerja adalah hasil yang dicapai dari yang telah dilakukan, dikerjakan seseorang dalam melaksanakan kerja atau tugas. Kinerja merupakan prestasi kerja atau

performance, yaitu hasil kerja selama periode tertentu dibanding dengan berbagai kemungkinan. *Performance* adalah suatu istilah umum yang digunakan untuk sebagian atau seluruh tindakan atau aktivitas dari suatu organisasi pada suatu periode, sering dengan referensi pada sejumlah standar seperti biaya masa lalu atau diproyekkan, suatu dasar efisiensi, pertanggungjawaban atau akuntabilitas manajemen dan semacamnya. Dalam hal ini kinerja bisa dikatakan hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya.

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

b. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja

Menurut Anwar Prabu Mangkunegara (2007:67) faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pencapaian kinerja adalah Faktor kemampuan (*ability*) dan faktor motivasi (*motivation*). Berikut penjelasannya :

1) Faktor Kemampuan

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

2) Faktor Motivasi

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

tujuan organisasi (tujuan kerja). Sikap mental merupakan kondisi mental yang mendorong diri pegawai untuk berusaha mencapai prestasi kerja secara maksimal. (Sikap mental yang siap secara psikofisik) artinya, seorang karyawan harus siap mental, mampu secara fisik, memahami tujuan utama dan target kerja yang akan dicapai, mampu memanfaatkan dalam mencapai situasi kerja.

3. Awak kapal dek

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

- a. Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda. Sedangkan Awak kapal dek yang dimaksud pada makalah ini yaitu Awak Kapal yang bertugas di departemen dek.
- b. Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.
- c. Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

4. Bongkar Muat

a. Definisi Bongkar Muat

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

yang siap secara psikofisik) artinya, seorang karyawan harus siap mental, mampu secara fisik, memahami tujuan utama dan target kerja yang akan dicapai, mampu memanfaatkan dalam mencapai situasi kerja.

b. Prinsip Pemuatan

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

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

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

2) Melindungi Muatan (*To Protect the Cargo*).

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

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

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

4) Melindungi Keselamatan Buruh dan awak kapal (*Safety of Crew and Longshoremen*)

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

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

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

c. Waktu pelayanan di Tambatan di Pelabuhan

- 1) *Not Operation Time (NOT)* adalah waktu tidak kerja yang direncanakan selama kapal berada di tambatan termasuk waktu istirahat, waktu menunggu buruh dan waktu menunggu lepas tambat kapal, dinyatakan dengan Jam.
- 2) *Effective time (ET)/ Operation Time (OT)* yaitu waktu riil yang dipergunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat Garn).
- 3) *Idle Time (IT)* yaitu jumlah jam kerja yang tidak terpakai selama bongkar muat di tambatan tidak termasuk waktu istirahat (Jam).
- 4) *Berth working time (BWT)* adalah jumlah jam kerja bongkar muat kendaraan yang tersedia selama kapal di tambatan, tidak termasuk waktu istirahat.
- 5) *Berth Time (BT)* adalah jumlah jam selama kapal berada di tambatan sejak kapal ikat tali sampai lepas tali di tambatan.
- 6) *Tum Round Time (TRT)* adalah jumlah jam selama kapal berada di pelabuhan yang terhitung sejak kapal tiba di lokasi lego jangkar (batas perairan pelabuhan)

- 7) *Waiting Time* (WI) waktu tunggu karena pelayanan pelabuhan sejak kapal di perairan pelabuhan, WT disini adalah karena menunggu pelayanan tambatan, menunggu pelayanan pandu/tunda.
- 8) *Approach Time* (AT) yaitu jumlah jam yang digunakan selama pelayanan pemanduan, sejak kapal bergerak dari lego jangkar sampai ikat tali ditambatan dan sebaliknya.
- 9) *Postpone Time* (PT) yaitu waktu tertunda yang tidak bermanfaat selama kapal berada di perairan pelabuhan antara lokasi lego jangkar sebelum / sesudah melakukan kegiatan. *Waiting Time Gross* (WTG) yaitu jumlah waktu pelayanan kapal di perairan pelabuhan sejak kapal memasuki perairan pelabuhan dan sebaliknya.

5. Kapal Ro-Ro (*Roll On - Roll Of*)

a) Definisi Kapal Ro-Ro

Menurut Istopo (2019:17) bahwa Kapal Ro-ro adalah kapal yang bisa memuat kendaraan yang berjalan masuk ke dalam kapal dengan penggeraknya sendiri dan bisa keluar dengan sendirinya. Kapal ini dilengkapi dengan pintu rampa yang di hubungkan dengan moveble bridge atau dermaga apung ke dermaga. Kapal Roro selain digunakan untuk mengangkut mobil penumpang, sepeda motor serta penumpang jalan kaki. Gambaran yang lazim tentang kapal Ro-Ro adalah hampir selalu memiliki landasan yang besar di buritan, sering juga memiliki empat buah landasan tersebut ditempatkan hanya pada salah satu sisinya, memiliki kemampuan menaikkan/menurunkan muatan di dek utamanya.

Menurut Iskandar Abubakar (2020:21) dalam buku yang berjudul Suatu Pengantar Transportasi Penyeberangan Tahun 2010, menerangkan bahwa kapal jenis Ro Ro adalah kapal yang bisa memuat penumpang ataupun kendaraan yang berjalan masuk kedalam kapal atau keluar kapal dengan penggeraknya sendiri sehingga disebut sebagai kapal Roll On Roll Off disingkat Ro-Ro, untuk itu kapal jenis ini dilengkapi dengan pintu rampa yang dihubungkan dengan *moveble*

bridge atau dermaga apung ke dermaga untuk akses keluar masuknya kendaraan ke dalam kapal. Kapal Ro-Ro didesain dengan penambahan dek (*car deck*) yang berfungsi untuk mengangkut berbagai jenis kendaraan. Pintu rampa adalah pintu untuk memasukkan kendaraan ke dalam kapal Ro- Ro ataupun jenis kapal lain yang mengangkut kendaraan. Penggunaan Pintu rampa sangat dibutuhkan untuk mempermudah proses membongkar dan memuat kendaraan dari dermaga penyeberangan ke kapal.

b) Jenis-Jenis Kapal Ro-Ro

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

- 1) Kapal penyeberangan/ferry yang melayani lintasan tetap seperti Lintas Merak-Bakauheni, Lintas Ujung-Kamal, Lintas Ketapang-Gilimanuk, Lintas Padang bay-Lembar dan berbagai lintas lainnya.
- 2) Kapal pengangkut mobil (*car ferries*),
- 3) Kapal general cargo yang beroperasi sebagai kapal Ro-Ro.

c) Keuntungan dari Kapal Ro – Ro

Menurut Iskandar Abubakar (2010:21) ada beberapa keuntungan dari kapal Ro-Ro yaitu:

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

d) Fungsi dari Kapal Ro - Ro

Menurut Iskandar Abubakar (2010:25) ada beberapa fungsi dari kapal Ro - Ro yaitu:

- 1) Untuk angkutan truk besar dan bis besar
- 2) Untuk mengangkut mobil penumpang
- 3) Untuk mengangkut sepeda motor
- 3) Untuk mengangkut penumpang jalan kaki.

6. Keterampilan

a. Definisi Keterampilan

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

Setiap orang memiliki keterampilan kerja yang berbeda, tetapi semua orang pasti bisa melatih keterampilan kerja apa saja yang ingin dimiliki atau dikuasai. Semua itu hanyalah sebuah proses yang akan dilalui. Banyak sekali keterampilan kerja yang harus dimiliki seseorang untuk mampu menyelesaikan tugas-tugasnya dengan baik. Dalam kaitannya dengan dunia kerja, pengertian keterampilan kerja lebih ditekankan kepada keterampilan yang dimiliki seseorang dalam melakukan tugasnya atau pekerjaannya. Hal ini disesuaikan dengan bidang yang digeluti.

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

b. STCW Convention dan STCW Code, Edisi 2011

Bab 5 STCW berisi standar-standar untuk persyaratan pelatihan khusus bagi personil pada kapal dengan tipe tertentu. Pada bab tersebut terdapat seksi A-V/1-2 yang mengatur tentang persyaratan minimum yang diwajibkan untuk pelatihan dan kualifikasi Nakhoda, Perwira dan Rating pada kapal Ro-Ro. Di dalam seksi ini

terdapat dua tabel yang membahas tentang standar pelatihan untuk operasi muatan kapal Ro-Ro, antara lain :

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

Spesifikasi standar kompetensi minimum dalam pelatihan dasar untuk operasi muatan kapal Ro-Ro.

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

Spesifikasi standar kompetensi minimum dalam pelatihan lanjutan untuk operasi muatan kapal Ro-Ro.

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

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

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

1) Sub section 6.1

Perusahaan harus memastikan bahwa Nakhoda:

- a) Berkualifikasi untuk memimpin kapal
- b) Menguasai penuh sistem manajemen keselamatan perusahaan.

- c) Diberi dukungan yang diperlukan sehingga tugas-tugas Nakhoda dapat dilakukan dengan aman.

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

2) Sub section 6.2

Perusahaan harus memastikan bahwa tiap-tiap kapalnya:

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

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

3) Sub section 6.3

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

Dari keterangan di atas bahwa perusahaan harus memberikan familiarisasi kepada personil baru mengenai tugas dan tanggung jawab yang akan dikerjakan di atas kapal Familiarisasi dilakukan melalui suatu prosedur mengenai

keselamatan dan perlindungan lingkungan. Setiap instruksi-instruksi penting harus disiapkan, diidentifikasi, didokumentasikan dan disampaikan sebelum kapal berlayar.

d. Undang Undang Pelayaran No. 17 tahun 2008

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

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

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

memberikan pelatihan, familiarisasi dan pendidikan kepada para pelaut untuk mendapatkan pelaut yang andal.

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

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

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

dimaksud pada ayat (2) dan ayat (4) telah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

7. Kedisiplinan

Menurut Suparno Eko Widodo (2019:135) bahwa kedisiplinan adalah suatu keadaan tertib dimana para pengikut tunduk dengan senang hati pada ajaran pemimpinnya. Disiplin pada dasarnya merupakan tindakan manajemen untuk mendorong agar para anggota organisasi dapat memenuhi berbagai ketentuan dan peraturan yang berlaku dalam suatu organisasi.

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

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

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

8. Perawatan

a. Pengertian Perawatan

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

b. Jenis-Jenis Perawatan

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

1) Perawatan Yang Bersifat Preventif

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

Perawatan preventif ini sangat penting karena kegunaannya yang sangat efektif dalam fasilitas yang termasuk dalam golongan "critical unit sedangkan ciri-ciri dari suatu fasilitas yang termasuk dalam critical unit ialah kerusakan fasilitas atau kerusakan peralatan tersebut akan membahayakan keselamatan para pekerja, mempengaruhi kualitas pekerjaan atau pelayanan yang dihasilkan dan menimbulkan hambatan kepada seluruh proses pekerjaan serta kerugian, karena harga perbaikan dari kerusakan tersebut cukup besar dan mahal.

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

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

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

- a) Pengoperasian kapal
- b) Biaya penggantian *spare part*
- c) Komplain dari pengguna jasa

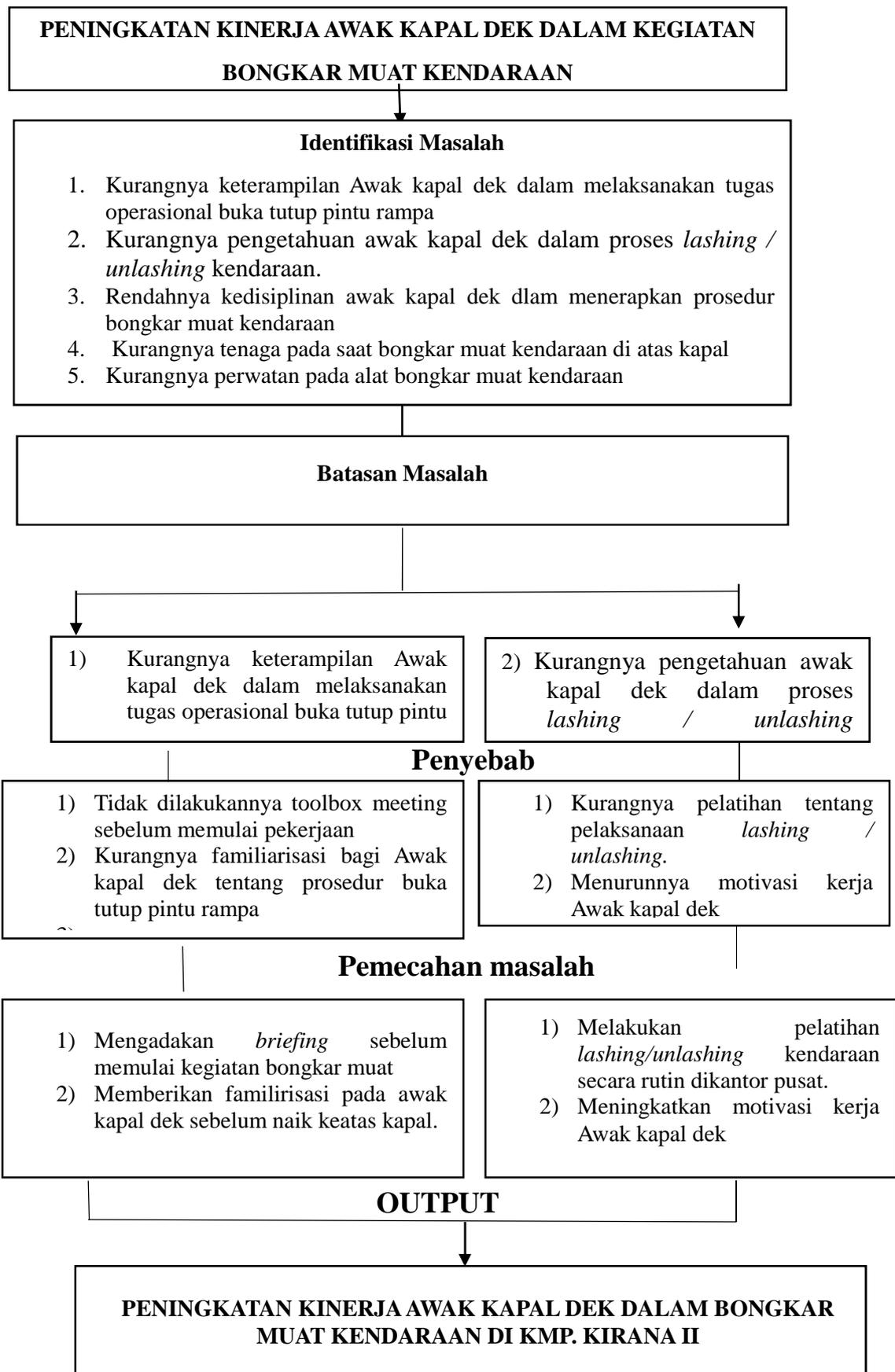
Walaupun waktu untuk menyelesaikan perawatan preventif sama dengan waktu untuk menyelesaikan kerusakan, perawatan preventif masih dapat dipertimbangkan untuk dilaksanakan.

2) Perawatan yang Bersifat Korektif

Perawatan ini dimaksudkan untuk memperbaiki peralatan yang rusak. Pada dasarnya aktivitas yang dilakukan adalah pemeliharaan dan perawatan yang dilakukan setelah terjadinya suatu kerusakan atau kelainan pada fasilitas atau peralatan. Kegiatan ini sering disebut sebagai kegiatan perbaikan atau reparasi.

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

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

KMP. KIRANA II adalah kapal Ro-Ro Ferry merupakan kapal yang dirancang untuk membawa kendaraan yang berjalan masuk ke dalam kapal dengan penggeraknya sendiri dan bisa keluar dengan sendiri juga (*Roll on-Roll off*). Kapal Ro-Ro Ferry memiliki built-in landai yang memungkinkan kargo untuk secara efisien berguling dari pelabuhan. Oleh karena itu, kapal ini dilengkapi dengan pintu rampa yang dihubungkan dengan *moveble* bridge atau dermaga apung ke dermaga.

Adapun fakta yang terjadi di KMP. KIRANA II selama penulis bekerja di atas kapal tersebut sebagai Nakhoda sejak 27 November 2019 sampai dengan saat ini, diantaranya yaitu :

1. Pada tanggal 10 Agustus 2024 pada jam: 13.22 WIB saat Olah gerak sandar di Pelabuhan Bakauheni, kapal mengalami keterlambatan dalam kegiatan bongkar muat kendaraan dikarenakan kurangnya keterampilan awak kapal dek dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup pintu rampa, ditambah lagi pada saat itu arus kuat dan angin kencang. Waktu yang diberikan uantuk melaksanakan sandar beserta bongkar dan muat adalah 1 jam. Dengan kurangnya keteampilan Awak kapal dek sehingga tidak dapat melaksanakan tugas dengan cekatan. Dengan kondisi waktu yang terbatas pemuatan kendaraan tidak bisa maksimal sesuai dengan yang diinginkan. Karena pemuatan dalam keadaan waktu yang terbatas harus bergerak cepat agar bisa berangkat tepat waktu sesuai jadwal keberangkatan.
2. Pada tanggal 21 Juni 2024 pada jam 02.15 WIB pada saat kapal selesai pemuatan dipelabuhan merak terjadi alat *lashing* kendaraan tidak berfungsi dengan baik. Awak kapal tidak tahu tentang *lashing/unlashing* kendaraan.

Dibutuhkan awak kapal yang jaga pada saat itu untuk memperbaiki alat *lashing*, sehingga pemuatan di kapal tidak bisa maksimal karena jumlah tenaga untuk pemuatan berkurang.

B. ANALISIS DATA

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

1. Kurangnya keterampilan Awak kapal dek dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup pintu rampa

Penyebabnya adalah:

a. Tidak dilakukannya toolbox meeting sebelum memulai pekerjaan

Keberhasilan suatu pekerjaan di atas kapal khususnya dalam kegiatan bongkar muat kendaraan di KMP. KIRANA II sangat bergantung kemampuan dan keterampilan awak kapal dek dalam melaksanakan tugasnya.

Berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal KMP. KIRANA II, penulis memperhatikan awak kapal dek yang kurang terampil pada saat melakukan kegiatan bongkar muat kendaraan. Hal ini disebabkan kapalan karena awak kapal dek tersebut belum mendapat pengarahan tentang prosedur bongkar muat kendaraan secara maksimal, ditambah lagi sebelumnya awak kapal dek hanya berpengalaman di kapal tipe lain, karena kapal ferry (R-Ro) dengan kapal cargo memiliki sedikit perbedaan mengenai pengoperasiannya terutama pada saat melakukan kegiatan bongkar muat kendaraan. Oleh karena itu diperlukan perhatian dari perwira terutama perwira senior pada saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat kendaraan untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan. Hal ini juga menjadi tanggung jawab pihak perusahaan untuk melakukan pelatihan-pelatihan terhadap awak kapal dek baru yang akan naik.

Belum maksimalnya familiarisasi atau pengarahan tentang ketentuan- ketentuan yang telah ditetapkan didalam manajemen dan

aturan-aturan yang mengatur tugas-tugas awak kapal dek yang tercantum dalam Safety Management System (SMS). Dengan demikian, Awak kapal dek tidak dapat menjalankan tugas dengan benar dan baik sesuai prosedur yang ada. Akibatnya kegiatan bongkar muat kendaraan tidak berjalan dengan lancar dan dengan hasil yang optimal.

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

Tetapi tidak jarang Perwira senior kapal bersikap acuh tak acuh dan tidak memberi arahan, pelatihan dan motivasi kepada Awak kapal dek baru yang kurang berpengalaman atau kurang terampil tersebut. Awak kapal dek yang baru bekerja di kapal maupun yang sudah lama bekerja di atas kapal seharusnya tetap mendapatkan arahan dan pelatihan tentang keselamatan, sistem kerja dan prosedur kerja yang benar secara berkesinambungan. Kenyataannya hal ini jarang atau tidak dilakukan secara berkesinambungan, sehingga ikut mempengaruhi tingkat pengetahuan dan kemampuan dari Awak kapal dek untuk menerapkan prosedur kerja yang benar. Pada jenis kapal ferry (Ro-Ro) waktu berlabuh di pelabuhan tidak lama dan kapal

melakukan bongkar- muat barang dalam waktu yang singkat di samping itu daerah operasional kapal sangat luas sehingga kondisi ini mengakibatkan pelatihan rutin dan keterampilan yang telah dijadwalkan sering kali dilakukan dalam waktu yang singkat.

b. Kurangnya familiarisasi bagi Awak kapal dek tentang prosedur buka tutup pintu rampa

KMP. KIRANA II merupakan kapal dengan rute pelayaran pendek yaitu alur pelayaran Merak - Bakauheni dengan waktu pelayaran hanya 2 jam. Sedangkan total waktu pelayaran dan sandar guna kegiatan bongkar muat kendaraan yaitu 3 jam untuk sekali trip. Jadwal pelayaran ini sudah ditentukan oleh perusahaan, sehingga seringkali tidak diadakan toolbox meeting sebelum memulai pekerjaan. Hal ini menyebabkan awak kapal dan kinerja awak kapal dek dalam melaksanakan tugas bongkar muat kendaraan kurang maksimal.

Seharusnya calon awak kapal dek yang akan ditempatkan diatas kapal harus mempunyai keterampilan untuk bekerja, khususnya terampil bekerja di kapal ferry (Ro-Ro), baik keterampilan profesional, keterampilan menggunakan peralatan kerja dan keterampilan menggunakan alat-alat keselamatan.

Adapun jadwal reguler KMP. KIRANA II dapat dilihat pada tabel 3.1 di bawah ini :

Tabel 3.1
Jadwal reguler KMP. KIRANA II

SANDAR	PELAYANAN		TUTUP PINTU RAMPA	BRGKT	DMG
	MULAI	SELESAI			
21.42	21.52	22.06	22.32	22.43	2

2. Kurangnya pengetahuan awak kapal dek dalam proses *lashing* / *unlashing* kendaraan.

Penyebabnya adalah:

a. Kurangnya pelatihan dan pengawasan perawatan peralatan *lashing* / *unlashing*

Dalam melaksanakan proses penerapan prosedur kerja untuk mendapatkan hasil yang maksimal selain faktor manusianya (SDM), dalam hal ini awak kapal. Peralatan yang digunakan juga merupakan faktor pendukung keberhasilan dalam menerapkan prosedur kerja.

Apabila alat kondisinya rusak ataupun macet tidak layak dipakai atau dioperasikan maka akan menghambat penerapan prosedur kerja, dan bahkan mungkin akan menyebabkan kegagalan proses kerja ataupun bahkan menjadi penyebab kecelakaan atau membahayakan keselamatan baik awak kapal maupun kapal itu sendiri. Oleh karena itu tidak adanya perawatan yang baik terhadap peralatan *lashing unlashing* akan menyebabkan terganggunya operasional kapal.

Berkaitan dengan hal tersebut di atas, kurangnya pelatihan mengenai prosedur perawatan peralatan *lashing unlashing* kendaraan menjadi faktor utama yang menyebabkan kapal dan target waktu yang ditentukan dalam waktu pemuatan tidak tercapai. Pada saat pelaksanaan pekerjaan di atas kapal seperti kegiatan bongkar muat kendaraan, kadang kala Awak kapal dek yang bertugas dalam kegiatan tersebut tidak melaksanakan tugasnya dengan baik. Pengawasan yang lemah menyebabkan kapal dan prosedur kerja tidak dilaksanakan dengan baik.

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

Awak kapal dek dalam menjalankan pekerjaan di atas kapal tidak semata-mata hanya menyelesaikan yang diberikan oleh atasan (perwira atau Mualim I). Namun juga ada kerjasama yang harus dijalin dengan tim kerja Awak kapal dek dapat dikatakan tidak bertanggung jawab dalam pekerjaan jika :

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

b. Menurunnya motivasi kerja Awak kapal dek

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

Bila hal ini sudah terbentuk dalam diri para Awak kapal dek, maka dalam melakukan suatu pekerjaan yang diberikan oleh Perwira atau Nakhoda dilakukan dengan senang hati dan tanpa suatu beban. Kalau seseorang melakukan suatu pekerjaan dengan tidak ada paksaan atau beban, maka hasil yang didapat pun pasti baik. Dari kejadian-kejadian yang terjadi di atas kapal dan teori-teori motivasi yang ada, maka dapat disimpulkan bahwa motivasi di atas kapal sangat diperlukan baik oleh Awak kapal dek dan Nakhoda untuk kelancaran suatu operasional kapal, khususnya dalam menunjang kelancaran bongkar muat kendaraan.

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

C. PEMECAHAN MASALAH

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

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya keterampilan Awak kapal dek dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup pintu rampa

Alternatif pemecahannya adalah:

1) Mengadakan *briefing* sebelum memulai kegiatan bongkar muat kendaraan

Familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi Awak kapal dek yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan.

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

yang telah ditetapkan. Familiarisasi bagi Awak kapal dek yang baru naik kapal yakni :

- a) Pengenalan alat-alat bongkar muat kendaraan terutama yang disiapkan pada saat bongkar muat kendaraan serta bagaimana menggunakan alat tersebut.
- b) Pengenalan sistem kran-kran pada tangki-tangki muatan, sehingga pada saat bongkar muat kendaraan sudah mengenal kran-kran mana yang akan dibuka dan ditutup.
- c) Pengenalan sistem kontrol pompa muatan, selang muatan dan tali- tali kapal yang terikat kedarat jangan sampai terlalu kencang atau kendur.
- d) Pembiasaan yang dilaksanakan oleh Perwira Senior bagi Awak kapal dek baru, dilakukan pada saat pertama kali diatas kapal dan dilanjutkan pada saat setiap akan melakukan kegiatan bongkar muat kendaraan sampai mengerti betul akan tugas dan tanggung jawabnya pada saat kegiatan bongkar muat kendaraan.

2) Memberikan familiarisasi kepada Awak kapal dek ssebelum naik keatas kapal.

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

Menyiapkan dan meningkatkan pengetahuan Awak kapal dek dengan melaksanakan toolbox meeting sebelum memulai pekerjaan di atas kapal akan menunjang peningkatan kemampuan dan pengetahuan Awak kapal dek dalam menjalankan tugas / pekerjaan di atas kapal.

Oleh karena itu ada beberapa hal yang perlu dilakukan dalam menyiapkan Awak kapal dek seperti tercantum dibawah yaitu :

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

b. Kurangnya pengetahuan awak kapal dek dalam proses *lashing* / *unlashing* kendaraan.

Alternatif pemecahannya adalah:

1) Memberikan pelatihan dan meningkatkan pengawasan terhadap perawatan peralatan *lashing*/ *unlashing*

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

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

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

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

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

- a) Mualim I membuat *checklist* pengoperasian peralatan sebelum *loading* ini berasal dari prosedur kerja yang telah dibuat. *Checklist* merupakan satu kesatuan dengan prosedur kerja yang bertujuan untuk memudahkan Awak kapal dek dalam penanganan muatan. *Checklist* harus berisikan langkah-langkah pengoperasian peralatan khusus mopping mulai dari start sampai stop. *Checklist* pengoperasian harus selalu dilaksanakan setiap melakukan pengoperasian peralatan bongkar muat kendaraan dengan cara mengisi kolom tanda yang telah disediakan. Hal ini bertujuan untuk memudahkan Awak kapal dek dalam mengidentifikasi apakah pengoperasian peralatan tersebut telah sesuai dengan langkah-langkah pengoperasian peralatan yang bersumber dari buku operation manual.
- b) Pengawasan secara berkala dan berkesinambungan dilakukan oleh kedua belah pihak, baik pihak kapal yaitu Mualim II. Pengawasan dilakukan untuk menjamin prosedur kerja yang telah dibuat berjalan dengan baik serta sesuai dengan buku operation manual peralatan tersebut. Prosedur kerja merupakan sebuah sistem dinamis yang harus selalu disesuaikan dengan perkembangan zaman. Pelaksanaan penerapan prosedur kerja harus secara terus-menerus dipantau sehingga proses penerapannya dapat berjalan dengan baik. Salah satu cara monitoring prosedur kerja adalah dengan melakukan audit, baik dilakukan oleh internal perusahaan ataupun eksternal. Hal ini bertujuan untuk memastikan prosedur kerja yang telah di buat oleh kantor di laksanakan oleh pihak kapal dan apabila ada kesalahan serta kekurangan dari prosedur kerja tersebut segera dilaporkan ke pihak kantor untuk ditindak lanjuti.

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

- (1) Pelaksanaan pengawasan dapat dilakukan dengan jelas mengenai hal yang akan diawasi dan pihak yang harus diawasi. Hal tersebut untuk memperoleh informasi yang lebih spesifik.
- (2) Pengawasan harus dapat menggambarkan penyimpangan yang mungkin terjadi. Sebelum penyimpangan terjadi, maka harus dipersiapkan cara mengatasi penyimpangan tersebut atau bersifat pencegahan masalah, baik masalah kecil atau besar.
- (3) Objektivitas dalam melakukan pengawasan, dimana Awak kapal dek harus jelas dilihat dari kesesuaian kerja dengan prosedur dan mekanisme kerja pelaksanaan.
- (4) Memiliki keluwesan pengawasan, mempersiapkan rencana kedua dari rencana utama. Hal ini dilakukan agar pada saat terjadi desakan untuk melakukan perubahan pelaksanaan kerja maka perubahan tersebut dapat dilakukan tanpa mengganti pola dasar kebijaksanaan.

2) Meningkatkan motivasi kerja Awak kapal dek

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

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

- (a) Membangkitkan motivasi Awak kapal dek untuk bekerja dan berprestasi yang lebih baik.

- (b) Memperhatikan keluhan Awak kapal dek dan membantu mengatasi kesulitan yang dihadapi.
- (c) Memberikan pengarahan kepada Mualim II agar dapat memberikan suasana kerja yang kondusif.
- (d) Berlaku adil dan bersikap bijaksana dalam memberikan keputusan.
- (e) Memuji anak buah yang berprestasi.
- (f) Menerapkan prinsip demokrasi dengan memberikan kesempatan kepada anak buah ikut berprestasi dengan cara memberi masukan-masukan sebagai pertimbangan dalam mengambil keputusan.

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

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

Awak kapal dek termotivasi bekerja giat, karena dia berharap bahwa hanya dengan bekerja giat kebutuhannya dapat terpenuhi, seperti mendapat pujian dari Perwira, promosi, upah

yang tinggi dan lain-lainya. Kemudian ada juga yang lebih banyak bicara dari pada bekerja, karena dia termotivasi agar dia dapat diterima oleh rekan-rekan kerjanya, dan menunjukkan keberadaannya (eksistensinya) sebagai Awak kapal dek. Kebutuhan manusia tersusun dalam suatu hirarki. Tingkat kebutuhan yang paling rendah adalah kebutuhan fisiologis dan tingkat yang tertinggi adalah kebutuhan akan perwujudan diri. Jadi pada dasarnya, Mualim I harus memberikan motivasi kepada anak buahnya untuk menciptakan semangat kerja sehingga dorongan atau motivasi kerja meningkat.

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

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

Terkait dengan tenaga bongkar muat kendaraan dalam keadaan muatan sepi dibutuhkan 7 (tujuh) orang yang terdiri dari 3 AB, 3 kelasi, dan 1 perwira. Sedangkan dalam keadaan muatan ramai atau waktu mepet butuh tambahan tenaga bongkar muat kendaraan minimal 2 orang lagi yang diambilkan dari bantuan Bosun dan Perwira Dek jadi total 9 (sembilan) orang.

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

- 1) Menetapkan jumlah ideal tenaga kerja bongkar muat kendaraan di atas kapal dan tenaga kerja bongkar muat kendaraan di dermaga dengan 1 kapala regu kerja (KRK).

- 2) Merubah sistem aturan koperasi tenaga kerja bongkar muat kendaraan tentang proses seleksi penerimaan tenaga kerja bongkar muat kendaraan yang baru dan menentukan aturan batas usia tenaga kerja bongkar muat kendaraan.
- 3) Memberlakukan pengelompokan 1 regu GANG kerja.
Untuk menekan lama kapal di pelabuhan Penulis membuat beberapa alternatif sebagai berikut:
 - (a) Meningkatkan shift kerja dari 2 shift menjadi 3 shift jika jam kerja efektif bongkar muat kendaraan ditingkatkan dari 2 shift menjadi 3 shift dan memperkecil not operation time, ditambah dengan waktu persiapan bongkar muat.
 - (b) Simulasi menambah jam efektif
 - (1) Jam kerja efektif ditingkatkan lagi.
 - (2) Jam efektif ditingkatkan lagi
 - (3) Jika jam efektif dapat dilakukan sesuai dengan data terbaru.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya keterampilan Awak kapal dek dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup pintu rampa

1) Dilakukannya *briefing* sebelum memulai pekerjaan

Keuntungannya :

Dengan familiarisasi secara rutin maka dapat meningkatkan keterampilan Awak kapal dek sehingga kegiatan bongkar muat kendaraan dapat terlaksana tepat waktu

Kerugiannya:

Membutuhkan peran perwira untuk memberikan familiarisasi kepada Awak kapal dek secara rutin.

2) Memberikan familiarisasi kepada Awak kapal dek sebelum naik keatas kapal.

Keuntungannya:

Dengan adanya toolbox meeting maka semua Awak kapal dek yang terlibat dalam kegiatan bongkar muat kendaraan memahami pekerjaan yang menjadi tanggungjawabnya dan mampu melaksanakannya dengan baik.

Kerugiannya:

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

b. Kurangnya pengetahuan awak kapal dek dalam proses *lashing / unlashing* kendaraan.

1) Memberikan pelatihan dan meningkatkan pengawasan terhadap perawatan peralatan *lashing unlashing*

Keuntungannya:

Dengan adanya pelatihan maka keterampilan awak kapal dek akan semakin bertambah dan dengan adanya pengawasan terhadap perawatan peralatan *lashing unlashing* maka apabila ditemukan peralatan yang rusak dapat segera menggantinya dengan peralatan yang baru sehingga tidak menyebabkan kesalahan yang fatal.

Kerugiannya :

Memerlukan peran perwira untuk konsisten dalam melaksanakan tugas pelatihan dan pengawasan terhadap peralatan *lashing unlashing*.

2) Meningkatkan motivasi kerja Awak kapal dek

Keuntungannya:

Awak kapal dek lebih semangat dalam melaksanakan tugasnya sehingga dapat diselesaikan dengan baik meskipun dengan keterbatasan waktu yang tersedia.

Kerugiannya :

Diperlukan sarana untuk meningkatkan motivasi kerja Awak kapal dek.

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

a. Kurangnya keterampilan Awak kapal dek dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup pintu rampa

Operasional buka tutup pintu rampa berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk meningkatkan keterampilan Awak kapal dek dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup pintu rampa yaitu memberikan *briefing* sebelum pelaksanaan bongkar muat kendaraan.

b. Kurangnya pengetahuan awak kapal dek dalam proses *lashing* / *unlashing* kendaraan.

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk meningkatkan pengetahuan awak kapal dek dalam proses *lashing* / *unlashing* kendaraan adalah dengan cara memberikan pelatihan *lashing/unlashing* secara rutin dikantor pusat.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari uraian pada bab-bab di depan mengenai kurang maksimalnya kinerja awak kapal dek dalam kegiatan bongkar muat kendaraan di KMP. KIRANA II, maka penulis penulis dapat menyimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Kurangnya keterampilan awak kapal dek dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup pintu rampa disebabkan prosedur buka tutup pintu rampa tidak dilakukannya *briefing* sebelum memulai pekerjaan.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut perlu dilakukan *briefing* sebelum pelaksanaan bongkar muat kendaraan.

2. Kurangnya pengetahuan awak kapal dek dalam proses *lashing / unlashing* kendaraan disebabkan karena kurangnya pelatihan tentang pelaksanaan *lashing/unlashing*.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut perlu dilakukan pelatihan *lashing/unlashing* secara rutin di kantor pusat.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka untuk memaksimalkan kinerja Awak kapal dek dalam kegiatan bongkar atau muat kendaraan di atas kapal ferry Ro-Ro maka penulis memberikan beberapa saran yang dapat digunakan untuk mengatasi permasalahan yang ada sebagai berikut:

1. Untuk meningkatkan keterampilan Awak kapal dek dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup pintu rampa disarankan :
 - a. Mualim I mengadakan *briefing* sebelum memulai kegiatan bongkar muat kendaraan diikuti semua Awak kapal dek yang turut serta dalam kegiatan bongkar muat kendaraan.

- b. Perwira jaga melakukan pengawasan saat pelaksanaan buka tutup pintu rampa
 - c. Nakhoda memonitoring dan melaporkan pelaksanaan buka tutup pintu rampa.
2. Untuk meningkatkan pengetahuan awak kapal dek dalam proses *lashing* / *unlashing* disarankan, yaitu :
- a. Perusahaan sebaiknya secara rutin mengadakan pelatihan khusus di kantor mengenai penggunaan dan perawatan peralatan *lashing* / *unlashing*.
 - b. Perusahaan merekrut, mencari awak kapal baru yang memahami *lashing* / *unlashing*.
 - c. Nakhoda melakukan pengawasan di atas kapal

DAFTAR PUSTAKA

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

Lampiran 1. *Ship Particular*



P.T. DHARMA LAUTAN UTAMA
armada pelayaran nasional

FM 4006 - 2006

versi 1.3

DATA - DATA KAPAL
PARTICULARS OF SHIP

I.	PEMILIK	: PT. DHARMA LAUTAN UTAMA
II.	LINTAS PENYEBERANGAN	: MERAK - BAKAUHENI
III.	KAPAL PENYEBERANGAN	
	1. Nama Kapal	: KM. KIRANA II
	2. Call Sign	: YGSH
	3. IMO Number	: 7320186
	4. Tempat Pembuatan	: JAPAN
	5. Galangan Pembangunan	: NARASAKI SHIPBUILDIN CO.LTD
	6. Tahun Pembuatan	: 1989
	7. Bahan	: BAJA
	8. Type Kapal	: FERYY RO-RO
	9. Klasifikasi	: BKI
IV.	UKURAN UTAMA	
	1. Panjang Seluruhnya	: 109,00 M
	2. Panjang Garis Air	: 100,00 M
	3. Lebar	: 17,40 M
	4. Tinggi	: 6,35 M
	5. Sarat Maximum	: 4,15 M
	6. G.R.T	: 6370 TON
V.	KAPASITAS TANGKI	
	1. Tangki Bahan Bakar	: 220 TON
	2. Tangki Air Tawar	: 295 TON
	3. Tangki Ballast	: 1100 TON
	4. Tangki Oil Pelumas	: 20 TON
VI.	MESIN UTAMA	
	1. Merk	: NIGATA
	2. Type	: 8 MG 40 X
	3. Tenaga Kuda / PK	: 4000 HP
	4. Jumlah Mesin	: 2 UNIT
	5. Kecepatan Maksimum	: 12 KNOT
	6. R.P.M	: 360
	7. Jenis Bahan Bakar	: HSD
VII.	MESIN BANTU	
	1. Merk	: YANMAR
	2. Type	: 6 MAL HT
	3. Tenaga Kuda / PK	: 470 HP
	4. Jumlah Mesin	: 3 UNIT
VIII.	KAPASITAS MUAT	
	1. Jumlah Crew	: 32 Orang
	2. Jumlah Penumpang	: 562 Penumpang
	3. Jumlah Kendaraan Cardeck	: 46 Campur (Truk, Bus)
	4. Jumlah Kendaraan Upperdeck	: 45 Kendaraan Kecil
IX.	DATA PENDUKUNG LAIN	
	1. Ukuran Rampdoor/Lidah-Lidah Haluan	: 4670 mm x 8860 mm/ 4340 mm x 1100 mm
	2. Ukuran Rampdoor/Lidah-Lidah Buritan	: 4340 mm x 6770 mm/ 4500 mm x 1850 mm
	3. Tinggi Ambang Cardeck	: 4,1 M

Sumber : File dokumen di atas kapal

Lampiran 2. Crew List



PT DHARMA LAUTAN UTAMA
armada pelayaran nasional

FM 2012 – 2009

versi 1.5

DAFTAR AWAK KAPAL / CREW LIST

Nama Kapal : KMP. Kirana II

NO	NAMA	JABATAN	UAZAH	KETERANGAN
1	Muhammad Kodri	Nakhoda	ANT-II Man	6201004800N20622
2	Aji Purna Mada Purbaya	Mualim I	ANT-III Man	6201476546M30319
3	Feri Singgih Febriyanto	Mualim II	ANT-III Ops	6201347469N30122
4	Asep Ismaya	Mualim III	ANT-III Man	6200121660M35324
5	Sugeng Supriyatno	Mualim IV	ANT-III Ops	6200158286N30523
6	WS. Destarendra	Markonis	SRE-II	1682/SRE-II/T/IX/2021
7	Agus Yuriono	KKM	ATT-III Man	6200117112530522
8	Novi Nuryanto	Masinis II	ATT-III Man	6200079931530116
9	Hendrik Saputra	Masinis III	ATT-III Man	6201558814535323
10	Abdul Mustofa	Masinis IV	ATT-III Man	6211585636530521
11	Wahyudi	Masinis IV	ATT-III Ops	6200064916T30523
12	Widodo	Electrician	ETO	6201321078E10217
13	Kusman	Serang	RAASD	
14	Heni Purwanto	Juru Mudi	RAASD	
15	Dony Surya Primawijaya	Juru Mudi	RAASD	
16	Sutarjo	Juru Mudi	RAASD	
17	Abdul Ghofur	Juru Mudi	RAASD	
18	Sugeng Hariadi	Mandor Mesin	RAASE	
19	Anenda Dasifa	Oiler	RAASE	
20	Tulus Widodo	Oiler	RAASE	
21	Bayu Hendrawan	Oiler	RAASE	
22	Ihham Yanuar Adi	Cl. Oiler	ATT-V	6211613827T50521
23	Yuventianus Akar	Kelasi	RAASD	
24	Janie Ersal Samudra	Kelasi	ANT-IV Ops	6211573886N45322
25	Suyut Rachmat	Kelasi	RAASD	
26	Rio Refo Pratama	Kelasi	ANT-IV Ops	6211732144N40321
27	Muhammad Zaviera Raul Syabana	Kelasi	ANT-IV Ops	6211858679N40521
28	Pahmi	Kelasi	RFPONW	
29	Josephander Sahat Tua Marpaung	Cl. Kelasi	RAASD	
30	Supriyanto	Koki	RFPONW	
31	Susianto	Medis	NERS	
32	Tetep	Satpam	ANT-D	
33	Irma Nurnajah	Kadet Deck	BP + BST	
34	Sela Noplatul Zulpa	Kadet Deck	BP + BST	
35	Imas Wandik	Kadet Deck	BP + BST	
36	Ritz Morello Siregar	Kadet Deck	BP + BST	
37	Athallah Dzuka Al-Bariq	Kadet Deck	BP + BST	
38	Muhammad Ade Chandra	Kadet Mesin	BP + BST	
39	M. Ekl Jaya	Kadet Mesin	BP + BST	
40	Moh Hilal Handani	Kadet Mesin	BP + BST	

Catatan : Pemantauan dilakukan 1 (satu) bulan sekali atau setiap ada perubahan awak kapal.

Mengetahui,

MUHAMMAD KODRI
Nakhoda

Merak, 5 Agustus 2024
Yang Membuat,

WS. DESTARENDRA
Markonis

Sumber : File dokumen di atas kapal

Lampiran 3. Data Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Merak - Bakauhuni

No	Nama Kapal	GRT	Kapasitas			
			Pnp	Car Deck	Upper Deck	Kend. Campuran
1	KMP. Jatra II	3902	1150	52	25	77
2	KMP. Jatra III	3123	458	60	12	72
3	KMP. Portlink	12517	1000	226	136	362
4	KMP. Portlink III	15351	1050	167	65	232
5	KMP. Portlink V	4028	450	200	100	300
6	KMP. Legundi	5556	812	100	42	142
7	KMP. Sebuku	5554	812	95	47	142
8	KMP. Batu Mandi	5381	572	95	47	142
9	KMP. Mufidah	5584	474	93	27	120
10	KMP. Menggala	4330	414	65	36	101
11	KMP. Duta Banten	8011	502	74	53	127
12	KMP. Jagantara	9956	520	100	20	120
13	KMP. Rajarakata	8886	585	110	40	150
14	KMP. Virgo 18	9989	800	100	50	150
15	KMP. Athaya	13413	800	100	50	150
16	KMP. Nusa Dharma	3282	400	70	30	100
17	KMP. Nusa Bahagia	3555	300	65	15	80
18	KMP. Nusa Mulia	5837	350	110	40	150
19	KMP. Nusa Agung	5730	400	110	40	150
20	KMP. Nusa Jaya	5324	450	80	20	100
21	KMP. Nusa Putera	13863	369	175	175	350
22	KMP. Titian Murni	5010	294	60	20	80
23	KMP. Panorama Nusantara	8915	644	125	38	163
24	KMP. Safira Nusantara	6345	564	80	14	94

No	Nama Kapal	GRT	Kapasitas			
25	KMP. Farina Nusantara	5025	357	60	15	70
26	KMP. Mitra Nusantara	5813	526	110	15	125
27	KMP. Royal Nusantara	6034	647	110	30	140
28	KMP. Titian Nusantara	5532	406	85	25	110
29	KMP. Mustika Kencana	4183	497	40	26	66
30	KMP. Kumala	5874	1000	70	30	100
31	KMP. Dharma Rucitra 1	11479	703	125	26	151
32	KMP. Kirana II	6370	582	100	20	120
33	KMP. Windu Karsa Pratama	5071	576	50	35	85
34	KMP. Windu Karsa Dwitya	2553	427	60	19	79
35	KMP. Adinda Windu Karsa	9269	1028	130	20	150
36	KMP. SMS Mulawarman	3388	342	45	15	60
37	KMP. SMS Sagita	8968	416	120	53	173
38	KMP. HM Baruna	4432	708	120	33	153
39	KMP. Rajabasa 1	4889	480	60	27	87
40	KMP. BSP 1	5057	224	95	20	115
41	KMP. Salvatore	9131	460	100	20	120
42	KMP. Bahuga Pratama	3531	347	50	15	65
43	KMP. Mutiara Persada 1	9081	900	120	30	150
44	KMP. Mutiara Persada 2	3965	400	94	46	140
45	KMP. Shalem	3964	600	45	15	60
46	KMP. Zoey	6886	650	45	18	68
47	KMP. Tranship 1	8410	450	85	35	120
48	KMP. Rishel	6747	382	100	52	152
49	KMP. Cailyn 7	8274	400	90	40	130

No	Nama Kapal	GRT	Kapasitas			
50	KMP. Munic 9	8274	400	100	30	130
51	KMP. Caitlyn	2905	540	60	28	88
52	KMP. Neomi	8274	400	90	40	130
53	KMP. Munic 1	2640	326	28	25	53
54	KMP. Elysia	4823	403	60	18	78
55	KMP. Seira	11607	600	60	30	90
56	KMP. Suki II	5010	500	50	25	75
57	KMP. Trimas Kanaya	6410	392	60	31	91
58	KMP. Trimas Fhadila	7331	498	135	26	161
59	KMP. Raputra Jaya 2888	5578	400	100	40	140
60	KMP. Raputra Jaya 888	5110	400	90	30	120
61	KMP. Salvino	3845	416	50	22	72
62	KMP. Labitra Karina	5012	439	70	35	105
63	KMP. Mabuhay Nusantara	5035	470	75	40	115
64	KMP. Royce 1	6913	498	100	61	161
65	KMP. Reinna	6913	498	100	50	150
66	KMP. Dorothy	6913	498	100	50	150
67	KMP. Wira Berlian	9428	850	120	46	166
68	KMP. Wira Artha	7331	355	100	35	135
69	KMP. Wira Kencana I	5648	800	90	49	139
70	KMP. ALS Elisa	6913	398	110	51	161
71	KMP. ALS Elvina	6913	498	110	51	161
72	KMP. Amadea	12500	502	153	105	258
73	KMP. Amarisa	9521	575	123	97	220

Sumber : File dokumen di atas kapal

Lampiran 4. Permenhub No 30 Tahun 2016 Tentang Pengikatan Kendaraan pada Kapal
Angkutan Penyeberangan



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 30 TAHUN 2016
TENTANG
KEWAJIBAN PENGIKATAN KENDARAAN PADA KAPAL
ANGKUTAN PENYEBERANGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa dalam rangka mewujudkan keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran angkutan penyeberangan, perlu dilakukan pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Kapal Angkutan Penyeberangan;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208);

3. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5731);
4. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
5. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2015 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 633);
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1844).

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG KEWAJIBAN PENGIKATAN KENDARAAN PADA KAPAL ANGKUTAN PENYEBERANGAN.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

8a

1. Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.
2. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
3. Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya.
4. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.
5. Operator Pelabuhan adalah Badan Usaha Pelabuhan atau Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan yang mengusahakan jasa pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan.
6. Operator Kapal adalah Badan Hukum Indonesia yang kegiatannya mengusahakan kapal yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan.
7. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

2

BAB II
ALAT PENGIKAT KENDARAAN

Pasal 2

Kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan alat:

- a. pengikat kendaraan (*lashing*); dan
- b. klem roda kendaraan.

Pasal 3

Alat pengikat kendaraan sebagaimana dimaksud pada Pasal 2 huruf a harus disimpan di tempat yang telah disediakan di geladak kendaraan.

BAB III
TATA CARA PENGIKATAN KENDARAAN

Pasal 4

- (1) Setiap kendaraan wajib diikat selama dalam pelayaran.
- (2) Untuk pengikatan kendaraan (*lashing*) wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (*haluan*), tengah (*midship*) dan belakang (*buritan*).
- (3) Kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan (*lashing*) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib dilakukan klem pada roda kendaraan.

Pasal 5

- (1) Jarak antara salah satu sisi kendaraan sekurang-kurangnya 60 cm.
- (2) Jarak antara muka dan belakang masing-masing kendaraan sekurang-kurangnya 30 cm.
- (3) Untuk kendaraan yang sisi sampingnya bersebelahan dengan dinding kapal, berjarak 60 cm dihitung dari lapisan dinding dalam atau sisi luar gading-gading (*frame*).

Pasal 6

- (1) Operator kapal angkutan penyeberangan wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan.
- (2) Jumlah petugas untuk mengikat kendaraan disesuaikan dengan jadwal pelayanan kapal.

Pasal 7

Pelaksanaan pengikatan kendaraan di atas kapal menjadi tanggung jawab Nakhoda.

BAB IV
PENGAWASAN

Pasal 8

Pengawasan pelaksanaan pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan oleh Direktur Jenderal dalam hal ini dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan Penyeberangan atau Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan Penyeberangan.

Pasal 9

Dalam hal pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ditemukan pelanggaran, Direktur Pembinaan Keselamatan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melaporkan kepada Direktur Jenderal.

BAB V
SANKSI ADMINISTRATIF

Pasal 10

- (1) Direktur Jenderal selaku pemberi izin memberikan sanksi administratif kepada operator kapal berdasarkan laporan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

- (2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
- a. pembekuan persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan; dan
 - b. pencabutan persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan.

Pasal 11

- (1) Sanksi administratif berupa pembekuan persetujuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (2) huruf a diberikan dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari kalender.
- (2) Dalam hal kapal setelah beroperasi kembali tidak melaksanakan kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, akan dikenai sanksi pencabutan persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan.

Pasal 12

Sanksi administratif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (2) dikeluarkan oleh Direktur Jenderal.

BAB VI
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 13

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku, semua peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai penyelenggaraan transportasi penyeberangan dinyatakan tetap berlaku sepanjang belum diganti dan tidak bertentangan dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri ini.

Pasal 14

Peraturan Menteri ini mulai berlaku setelah 3 (tiga) bulan sejak tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 17 Maret 2016

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,
ttd
IGNASIUS JONAN

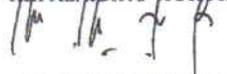
Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 23 Maret 2016

DIREKTUR JENDERAL
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

WIDODO EKATJAHJANA
BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2016 NOMOR 433

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM



SRI LESTARI RAHAYU
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19620620 198903 2 001

Lampiran 5. Foto Kapal KMP KIRANA II



Gambar 5.1 KMP KIRANA II saat berlayar
Sumber : Dokumentasi file kantor pusat



Gambar 5.2. KMP KIRANA II saat sandar di dermaga
Sumber : Dokumentasi file kantor pusat

Lampiran 6. Kegiatan Crew KMP KIRANA II



Gambar 6.1. Foto bersama Crew Kapal KMP KIRANA II
Sumber : Dokumentasi pribadi, diambil saat di atas kapal



Gambar 6.2. Safety Briefing sebelum kegiatan bongkar muat
Sumber : Dokumentasi pribadi, diambil saat di atas kapal

Lampiran 7. Kegiatan persiapan Tutup buka pintu rampa



Gambar 7.1. Proses Buka pintu rampa

Sumber : Dokumentasi pribadi, diambil saat di atas kapal



Gambar 7.2. Proses Tutup Pintu Rampa

Sumber : Dokumentasi pribadi, diambil saat di atas kapal

Lampiran 8. *Lashing/Unlashing Kendaraan*



Gambar 8.1. Lashing Kendaraan Besar
Sumber : Dokumentasi pribadi diambil saat di atas kapal



Gambar 8.2. Lashing Kendaraan Kecil
Sumber : Dokumentasi pribadi, diambil saat di atas kapal

Lampiran 9. Bongkar dan Muat Kendaraan



Gambar 9.1. Kendaraan meninggalkan ruang muat kapal
Sumber : Dokumentasi pribadi, diambil saat di atas kapal



Gambar 9.2. Kendaraan memasuki ruang muat kapal
Sumber : Dokumentasi pribadi, diambil saat di atas kapal



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
PROGRAM DIKLAT PELAUT
JAKARTA



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : MUHAMMAD KODRI
NIS : 03254/N-1
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

PENINGKATAN KINERJA AWAK KAPAL DEK DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT
KENDARAAN DI KMP KIRANA II

B. Masalah Pokok

- a) Kurangnya keterampilan awak kapal dek dalam melaksanakan tugas operasional buka tutup pintu rampa
- b) Kurangnya pengetahuan awak kapal dek dalam proses *lashing / unlashing* kendaraan

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Melakukan *briefing* sebelum pelaksanaan bongkar muat kendaraan
2. Pelatihan *lashing / unlashing* kendaraan secara rutin di kantor pusat

Menyetujui :

Jakarta, 6 Agustus 2024

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Penulis

Capt. Ferro Hidayah, M.Mar., M.MTr

Derma Watty Sihombing, S.E., M.M

Muhammad Kodri

Penata Tk I (III / d)

Penata (III / c)

NIS : 03254/N-1

NIP.19740708 200912 1 001

NIP. 19840316 201012 2 002

Kepala Divisi Pengembangan Usaha

Capt. Suhartini, M.M., M.M.TR.

Penata Tk. I (III/d)

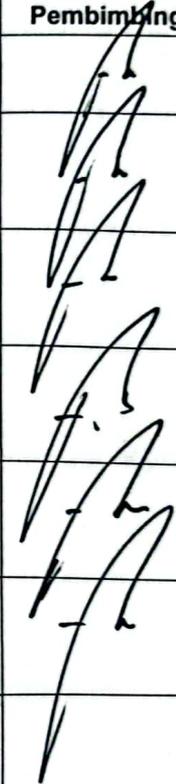
NIP. 19800307 200502 2 002

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

Judul Makalah : **PENINGKATAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT KENDARAAN DI KMP KIRANA II**

Dosen Pembimbing I : Capt. Ferro Hidayah, M.Mar., M.MTr

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	19/08 - 24	Penyusunan penyusunan Sinopsis	
2	20/08 - 24	Penyusunan Sinopsis - Lampiran simplek BAB I	
3	21/08 - 24	Revisi simplek BAB I	
4	23/08 - 24	Penyusunan BAB I - Lampiran Simplek BAB I & II	
5	24/08 - 24	Revisi simplek BAB I & II - Simplek Usah <u>U</u>	
6	24/08 - 24	Penyusunan BAB I, II & <u>U</u>	

Catatan : *Makalah Group Revisi*

 *27/08*

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

Judul Makalah : **PENINGKATAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT KENDARAAN DI KMP KIRANA II**

Dosen Pembimbing II : **Derma Watty Sihombing, S.E., M.M**

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	19/8 '24	Bimbingan Penyusunan Sinopsis	
2.	20/8'24.	Revisi Bab 1 , lanjut Bab 2 .	
3.	21/8'24	ACC Bab 2 , penyerahan	
		Bab 3 dan 4	
4.	23/8'24	ACC Bab 3 & 4	
5.	26/8'24	Siap disidangkan	

Siap disidangkan

Catatan :

.....

.....