

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



MAKALAH

**“UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK)
MESIN DALAM PELAKSANAAN PLANNED MAINTENANCE
SYSTEM (PMS) MV PORT KLANG VOYAGER”**

Oleh :

ENDI SETIAWAN

NIS. 02162/T-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – 1

JAKARTA

2024

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



MAKALAH

**“UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK)
MESIN DALAM PELAKSANAAN PLANNED MAINTENANCE
SYSTEM (PMS) MV PORT KLANG VOYAGER”**

**Di ajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Menyelesaikan Program ATT-1**

Oleh :

**ENDI SETIAWAN
NIS. 02162/T-I**

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

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : ENDI SETIAWAN
No. Induk Siswa : 02162/T-1
Program pendidikan : DIKLAT PELAUT-1
Jurusan : TEHNIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK)
MESIN DALAM PELAKSANAAN PLANNED MAINTENANCE
SYSTEM (PMS) MV PORT KLANG VOYAGER

Jakarta, Agustus 2024

Pembimbing I,

Pembimbing II,

SUROYO, S.ST.Pel.,MM

Penata TK.I(III)/d)

NIP. 19890820215031007

ARIANDY SYAMSUL BHAHRI, M.SI

Penata TK.II (IV/b)

NIP.19760514199903 1 004

Mengetahui
Ketua Jurusan Teknika

Dr.Markus Yando,S.SiT.,M.M

Penata TK.I (III/d)

NIP.19800605 200812 1 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : ENDI SETIAWAN
No. Induk Siswa : 02162/T-1
Program pendidikan : DIKLAT PELAUT-1
Jurusan : TEHNIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK)
MESIN DALAM PELAKSANAAN PLANNED MAINTENACE SYSTEM
(PMS) MV PORT KLANG VOYAGER

Jakarta, 27 Agustus 2024

Ketua Penguji

Dr. CAPT. ERWIN FM, MMTr
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 197307082005021001

Anggota Penguji I

MUHAMMAD NURDIN, SAP, MAP, M.Mar.E
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19660217 199808 1 001

Anggota Penguji II

SUROYO, S.ST, Pel., MM
Penata (III/d)
NIP. 19890820 201503 1 007

Mengetahui
Ketua Jurusan Teknika

Dr. Markus Yando, S.SiT., M.M
Penata TK.I (III/d)
NIP. 19800605 200812 1 001

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kami kehadiran Allah SWT karena atas berkah dan rahmat serta karunia-nya sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang di harapkan dengan judul:

“UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK) MESIN DALAM PELAKSANAAN PLANNED MAINTENANCE SYSTEM (PMS) MV PORT KLANG VOYAGER”

Makalah ini di ajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Tehnika Tingkat-I (ATT-I).

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

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

1. Dr.Capt Tri Cahyadi M.H, M.Mar, Selaku Kepala Sekolah TInggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt Suhartini, S.SiT.,M.M, Selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Dr.Markus Yando, S.SiT.,M.M, Selaku Ketua Jurusan Tehnika Sekolah Tinggi ILmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Bapak Suroyo, S.ST.Pel., MM selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistimatika materi yang baik dan benar.
5. Bapak Ariandy Syamsul Bhahri, M.Si selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini.
6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.
7. Seluruh rekan-rekan Pasis Ahli Tehnika Tingkat I Angkatan 71 tahun ajaran 2024 yang ikut

memberikan sumbangsih pikiran dan saran serta keluarga besar, istri dan anak-anak saya yang telah memberikan motivasi selama penyusunan makalah ini.

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

Jakarta, Agustus 2024

Penulis

ENDI SETIAWAN

NIS :02162/T-I

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	2
C. Tujuan dan Manfaat penelitian	3
D. Metode Penelitian	4
E. Waktu dan Tempat Penelitian.....	5
F. Sistematika Penulisan	6

BAB II LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka.....	8
B. Kerangka Pemikiran.....	19

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data.....	20
B. Analisis Data	21
C. Pemecahan Masalah.....	25

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	38
B. Saran	39

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR ISTILAH

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Ship Particular
- Lampiran 2. *Planned Maintenance System* (PMS)
- Lampiran 3. Crew List

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Perusahaan Sinokor telah tumbuh dan berkembang pesat. Mereka telah memperluas jaringan operasi mereka dan mendapatkan pengakuan sebagai perusahaan yang handal dan berkualitas tinggi di bidang layanan maritim. Sehingga untuk mempertahankan nama baik perusahaan diperlukan kapal dengan kondisi prima, hal tersebut dilakukan untuk menunjang dan menjaga kelancaraan operasional perusahaan.

Bentuk tanggung jawab dari anak buah kapal untuk selalu membuat kondisi kapal selalu prima, terutama bagian mesin adalah melaksanakan perawatan secara berkala dan terencana yang biasa disebut *Planned Maintenance System (PMS)*. Di kapal MV PORT KLANG VOYAGER, sistem ini dibuat langsung oleh *Technical Superintendent* dalam bentuk sebuah *file excel* dan sistem *online* dengan mengacu kepada buku manual yang diberikan oleh pembuat permesinan di atas kapal. *File excel* dan sistem *online* ini berisi pekerjaan-pekerjaan perawatan permesinan yang dilengkapi jam kerja tiap-tiap permesinan, jadwal perkiraan pelaksanaan perawatan dan petunjuk singkat pelaksanaan perawatan.

Tujuan dari *Planned Maintenance System (PMS)* adalah menjaga kondisi kapal dapat selalu optimal dan mengurangi pekerjaan pemeliharaan yang dilakukan secara darurat sehingga dapat menekan biaya pemeliharaan menjadi sekecil mungkin.

Banyak faktor yang mempengaruhi keberhasilan dalam pelaksanaan *Planned Maintenance System (PMS)* ini. Salah satunya adalah pemahaman dari anak buah kapal bagian mesin, terutama Masinis dua sebagai kepala kerja departemen mesin tentang *Planned Maintenance System (PMS)*. Terkadang Masinis dua melewati perawatan apa yang harus dilakukan ketika ada pekerjaan perawatan maupun perbaikan yang sudah terjadwal di *Planned Maintenance System (PMS)* yang ada.

Ditambah dengan kondisi dimana *Technical Superintendent* selaku pihak perusahaan juga tidak pernah memberikan pelatihan maupun petunjuk dalam pelaksanaan *Planned*

Maintenance System (PMS). Sehingga pekerjaan-pekerjaan perawatan tersebut dilewatkan begitu saja, yang bisa berakibat rusaknya permesinan diatas kapal.

Selain itu, kurangnya waktu yang ada untuk melaksanakan pekerjaan perawatan maupun perbaikan sesuai *Planned Maintenance System (PMS)* dikarenakan padatnya jadwal kapal untuk bongkar-muat juga bisa menjadi alasan tidak tercapainya tujuan dari PMS itu sendiri. Akibatnya, pekerjaan perbaikan maupun perawatan tersebut harus ditunda sehingga resiko meningkatnya biaya perawatan menjadi sangat mungkin terjadi.

Kurangnya kedisiplinan dari anak buah kapal bagian mesin dalam melaksanakan perawatan dan perbaikan sesuai *Planned Maintenance System (PMS)* juga sangat berpengaruh. Seperti contoh pekerjaan membersihkan saringan minyak lumas pada pompa oli mesin induk harus dilakukan setiap bulan sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*. Namun, pada saat pengecekan tiba-tiba oleh *Inspector* dari *Marine and Port Authority (MPA)*, ditemukan genangan minyak pada *dip tray* saringan minyak lumas tersebut. Hal ini dapat menyebabkan kapal mendapatkan hukuman yang berat, salah satunya adalah tidak diperbolehkannya kapal beroperasi.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik untuk menulis makalah dengan judul **“UPAYA MENGOPTIMALKAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK) MESIN DALAM PELAKSANAAN *PLANNED MAINTENANCE SYSTEM (PMS)* DI KAPAL MV PORT KLANG VOYAGER”**.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MAKALAH

1. IDENTIFIKASI MASALAH

Dari uraian latar belakang sebelumnya dan fakta yang ada di lapangan, dapat ditarik beberapa identifikasi masalah yang timbul, antara lain sebagai berikut:

- a. Kurangnya pemahaman anak buah kapal (ABK) mesin tentang *Planned Maintenance System (PMS)*
- b. Kurangnya pelatihan dan petunjuk dari Technical Superintendent untuk melaksanakan *Planned Maintenance System (PMS)*

- c. Kurangnya waktu yang ada untuk melaksanakan pekerjaan yang ada di dalam *Planned Maintenance System (PMS)*
- d. Kurangnya kedisiplinan anak buah kapal (ABK) mesin dalam melaksanakan *Planned Maintenance System (PMS)*

2. BATASAN MASALAH

Dari identifikasi masalah yang telah diuraikan sebelumnya, penulis membatasi lingkup pembahasan masalah pada makalah ini hanya pada masalah:

- a. Kurangnya pemahaman anak buah kapal (ABK) mesin tentang *Planned Maintenance System (PMS)*
- b. Kurangnya kedisiplinan anak buah kapal (ABK) mesin dalam pelaksanaan *Planned Maintenance System (PMS)*

3. RUMUSAN MASALAH

Dengan memperhatikan identifikasi dan batasan masalah yang sudah diuraikan sebelumnya, maka penulis dapat merumuskan masalah yang selanjutnya akan dibahas lebih mendetail pada bab-bab berikutnya, yaitu:

- a. Apa yang menyebabkan kurangnya pemahaman anak buah kapal (ABK) mesin tentang *Planned Maintenance System (PMS)*?
- b. Apa yang menyebabkan kurangnya kedisiplinan anak buah kapal (ABK) mesin dalam pelaksanaan *Planned Maintenance System (PMS)*?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

Dalam penyusunan makalah ini, penulis melakukan penelitian di atas kapal MV PORT KLANG VOYAGER selama penulis berkerja dari mulai tanggal 04 November 2023 sampai tanggal 25 Desember 2023. Tujuan dan manfaat penelitian tersebut antara lain:

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk menganalisis penyebab ABK mesin kurang memahami tentang *Planned Maintenance System (PMS)* dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.

- b. Untuk menganalisis penyebab ABK mesin kurang disiplin dalam melaksanakan *Planned Maintenance System (PMS)* dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.

2. Manfaat Penulisan

Penulisan makalah ini diharapkan dapat memberikan kontribusi-kontribusi yang berguna dari beberapa aspek, yaitu:

a. Aspek Teoritis

Agar supaya hasil penulisan ini dapat menambah pengetahuan bagi para pembaca, untuk mengetahui bagaimana usaha yang dilakukan untuk meningkatkan kinerja ABK mesin dalam melaksanakan *Planned Maintenance System (PMS)*.

b. Aspek Praktis

Agar supaya hasil penulisan ini dapat memberikan sumbang saran kepada perusahaan terkait maupun perusahaan-perusahaan pelayaran lainnya dalam meningkatkan kinerja ABK mesin dalam melaksanakan *Planned Maintenance System (PMS)* sehingga performa mesin induk tetap optimal dan operasional kapal berjalan lancar.

D. METODE PENELITIAN

Dalam penyusunan makalah ini penulis memerlukan data yang relefan agar dapat memperoleh hasil penulisan yang baik untuk mengumpulkan dan tersebut penulis menggunakan metode-metode sebagai berikut :

1. Metode Pendekatan

Di dalam penulisan makalah ini metode pendekatan yang digunakan sebagai berikut:

- a. Berdasarkan metode pengalaman yaitu pengalaman dan pengamatan langsung pada sistem perawatan mesin induk di atas MV PORT KLANG VOYAGER.
- b. Berdasarkan metode perpustakaan (*library research*) yaitu informasi dari perpustakaan dan dari buku panduan (*instruction manual book*).

- c. Studi kasus yaitu menganalisa suatu masalah untuk mencari solusi yang tepat dan dapat digunakan kembali pada persoalan yang sama.

2. Teknik Pengumpulan Data

Untuk memperkuat kebenaran data dan usaha penyelesaian atas masalah yang diangkat maka diperlukan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggung jawabkan berdasarkan data dan fakta yang ada.

Kemudian informasi yang diperoleh diolah dan dianalisis menjadi suatu acuan yang mendukung penyajian makalah ini sesuai permasalahan yang akan dibahas.

Maka penyusun makalah ini teknik pengumpulan data yang digunakan adalah :

- a. Teknik Pengamatan / Observasi

Penulis melakukan pengamatan / observasi secara langsung atas fakta yang dijumpai di tempat obyek penelitian pada saat bekerja di atas MV PORT KLANG VOYAGER.

- b. Studi Kepustakaan

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

- c. Teknik Dokumentasi

Merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara membaca atau melihat dokumen-dokumen kapal yang berhubungan dengan mesin pendingin bahan makanan. Dokumen-dokumen tersebut dapat berupa catatan perawatan rutin dan laporan bulanan kamar mesin, catatan-catatan perbaikan (*history maintenance report*) terhadap mesin induk, catatan terjadi kerusakan (*trouble report*), serta catatan permintaan suku cadang kapal (*spare part requisition*). Data tersebut merupakan data yang digunakan untuk membandingkan masalah yang

terjadi di masa lampau, saat ini dan gambaran pada hari-hari berikutnya sewaktu kapal beroperasi.

3. Subyek Penelitian

Dalam penelitian ini yang menjadi subyek penelitian yaitu Anak Buah Kapal (ABK) Mesin yang difokuskan pada kinerjanya dalam melaksanakan *Planned Maintenance System* (PMS) di atas MV PORT KLANG VOYAGER untuk menjaga performa mesin induk tetap optimal.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu Penelitian ini dilaksanakan berdasarkan pengalaman selama bekerja di atas MV PORT KLANG VOYAGER sejak 04 November 2023 sampai tanggal 25 Desember 2023. Dalam kurun waktu tersebut kegiatan yang dilakukan hanya meneliti permasalahan yang berhubungan dengan perawatan terencana pada mesin induk tetapi juga digunakan untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab sebagai *second Engineer* sesuai dengan jabatan.

2. Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di atas MV PORT KLANG VOYAGER.

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

Berisikan 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

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

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta yang terjadi selama penulis bekerja di atas MV PORT KLANG VOYAGER. Hal ini digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Menerangkan kesimpulan dari perumusan masalah yang menjelaskan kekurangan-kekurangan terkait dengan pembahasan dan saran yang berasal dari pemecahan masalah sebagai masukan kepada Perwira dan Rating departemen mesin untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Untuk mempermudah pemahaman dalam makalah ini, maka penulis membuat tinjauan pustaka yang akan memaparkan definisi-definisi dan teori-teori yang terkait dan mendukung pembahasan pada makalah ini. Adapun beberapa sumber yang oleh penulis dijadikan sebagai landasan teori dalam penyusunan makalah ini adalah sebagai berikut :

1. Kinerja

a. Pengertian Kinerja

Menurut Gary Keller (2013:99) dalam buku *The One Thing*, Kekuatan Fokus Mendorong Produktivitas bahwa kinerja adalah melakukan suatu kegiatan dan menyempurnakan sesuai dengan tanggung jawabnya dengan hasil seperti yang diharapkan. Sementara itu dalam praktek manajemen sumber daya manusia banyak terminologi yang muncul dengan kata kinerja yaitu evaluasi kinerja pada dasarnya merupakan proses yang digunakan perusahaan untuk mengevaluasi *job performance*.

Manajemen kinerja atau sering dikenal sebagai *performance management* adalah tentang bagaimana mengelola kegiatan dalam suatu organisasi untuk mencapai tujuan organisasi. Kelangsungan hidup sebagai organisasi ditentukan oleh keberhasilannya dalam mencapai tujuan organisasi. Dengan demikian, manajemen kinerja merupakan kebutuhan setiap organisasi karena ia berorientasi pada pengelolaan proses pelaksanaan kerja dan hasil atau prestasi.

Menurut Istanjo Oei (2010:54) di dalam bukunya riset Sumber Daya Manusia pengertian kinerja atau prestasi kerja mengandung substansi pencapaian hasil kerja oleh seseorang. Dengan demikian bahwa kinerja maupun prestasi kerja merupakan cerminan hasil yang dicapai oleh seseorang atau sekelompok orang.

Menurut Anwar Prabu Mangkunegara (2010:67) dalam buku Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan bahwa kinerja adalah hasil kerja secara kualitas

dan kuantitas yang dicapai oleh seseorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawabnya yang diberikan kepadanya.

Menurut Melayu S.P. Hasibuan (2016:34) dalam Buku Manajemen Sumber Daya Manusia bahwa kinerja adalah suatu hasil kerja yang dicapai seseorang dalam melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan kepadanya yang didasarkan atas kecakapannya, pengalaman dan waktu.

b. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja

Berikut faktor-faktor yang dapat mempengaruhi kinerja berdasarkan pendapat para ahli :

- 1) Menurut Anwar Prabu Mangkunegara, (2000:67), faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pencapaian kinerja adalah Faktor kemampuan (*ability*) dan faktor motivasi (*motivation*).

- a) Faktor Kemampuan

Secara psikologis, kemampuan terdiri dari kemampuan potensi (IQ) dan kemampuan realita, artinya karyawan yang memiliki IQ yang rata-rata (IQ 110-120) dengan memadai untuk jabatannya dan terampil dalam mengerjakan pekerjaannya sehari-hari, maka ia akan lebih mudah mencapai kinerja yang diharapkan oleh karena itu karyawan perlu ditempatkan pada pekerjaan yang sesuai dengan keahliannya.

- b) Faktor Motivasi

Motivasi terbentuk dari sikap (*Attitude*) seorang karyawan dalam menghadapi situasi kerja. Motivasi merupakan kondisi yang menggerakkan diri karyawan 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.

2) Kinerja mengacu pada kualitas sumber daya manusia menurut Matutina, kualitas sumber daya manusia mengacu pada :

- a) Pengetahuan (*Knowledge*) yaitu kemampuan yang dimiliki karyawan yang lebih berorientasi pada intelegensi dan daya fikir serta penguasaan ilmu yang luas yang dimiliki karyawan.
- b) Keterampilan (*Skill*), kemampuan dan penguasaan teknis operasional di bidang tertentu yang dimiliki karyawan.
- c) *Abilities* yaitu kemampuan yang terbentuk dari sejumlah kompetensi yang dimiliki seorang karyawan yang mencakup loyalitas, kedisiplinan, kerjasama dan tanggung jawab.

Dua hal yang dievaluasi dalam menilai kinerja karyawan berdasarkan definisi diatas yaitu perilaku dan kinerja karyawan. Yang dimaksud dengan penilaian perilaku yaitu kesetiaan, kejujuran, kepemimpinan, kerjasama, loyalitas, dedikasi dan partisipasi karyawan. Sedangkan kinerja adalah suatu standar fisik yang diukur karena hasil kerja yang dilakukan atau dilaksanakan karyawan atas tugas-tugasnya. Meskipun setiap organisasi berbeda pandangan tentang standar dari kinerja pegawai, tetapi pada intinya efektifitas dan efisiensi menjadi ukuran yang umum.

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.

c. Peningkatan Kinerja

Upaya peningkatan kinerja ABK merupakan salah satu faktor utama bagi perusahaan dalam mencapai tujuan perusahaan. Ada beberapa faktor yang dapat meningkatkan kinerja karyawan, diantaranya yaitu pelatihan, familiarisasi dan lingkungan kerja yang kondusif. Dengan demikian, diharapkan mampu meningkatkan kemampuan dan keterampilan pegawai dalam melaksanakan tugas-tugas yang diberikan perusahaan. Kinerja menunjukkan kemampuan ABK dalam

meningkatkan produktivitas kerjanya, dapat diartikan atau dirumuskan sebagai perbandingan antara keluaran (*output*) dengan masukan (*input*). Apabila produktivitas naik hanya dimungkinkan oleh adanya peningkatan efisiensi (waktu, bahan, tenaga), dan sistem kerja, teknik produksi, dan adanya peningkatan keterampilan tenaga kerja. (Hasibuan, 2006:126)

Seperti telah dikutip di atas bahwa kinerja setiap orang dipengaruhi oleh tiga faktor, yaitu:

- 1) Kompetensi individu, meliputi: Kemampuan dan keterampilan: kebugaran fisik dan kesehatan jiwa, pendidikan, pelatihan, dan pengalaman kerja dan motivasi dan etos kerja: bekerja sebagai tantangan dan memberi kepuasan.
- 2) Dukungan organisasi, meliputi: Pengorganisasian, penyediaan sarana dan prasarana kerja, pemilihan teknologi, kenyamanan lingkungan kerja, serta kondisi dan syarat kerja.
- 3) Dukungan manajemen, meliputi: Mengoptimalkan pemanfaatan keunggulan dan potensi kerja, Mendorong pekerja untuk terus meningkatkan kemampuan, Membuka kesempatan yang luas bagi pekerja untuk meningkatkan kemampuan, Membantu pekerja dalam kesulitan melaksanakan tugas, Membangun motivasi kerja, disiplin kerja dan etos kerja, yaitu: menciptakan variasi penugasan, membuka tantangan baru, memberikan insentif dan insentif, membangun komunikasi dua arah (Simanjuntak, 2005:10-16).

d. Manfaat Kinerja

Kualitas sumber daya manusia memiliki manfaat ditinjau dari pengembangan perusahaan yaitu:

- 1) Perbaikan kinerja.
- 2) Penyesuaian kompensasi.
- 3) Keputusan penempatan.
- 4) Kebutuhan pelatihan.
- 5) Perencanaan dan pengembangan karier.

- 6) Efisiensi proses penempatan staf.
- 7) Kesempatan kerja yang sama.

Meningkatkan performance quality (kinerja) ada beberapa cara yang dapat dilakukan oleh perusahaan yaitu dengan memberikan pelatihan atau training, memberikan insentive atau bonus dan mengaplikasikan atau menerapkan teknologi yang dapat membantu meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja.

Berbicara mengenai ABK sama halnya berbicara mengenai sumber daya manusia (SDM) secara umum yaitu aktivitas–aktivitas yang mencoba memfasilitasi orang–orang didalam organisasi untuk berkontribusi dalam pencapaian rencana strategis organisasi (Dewi Hanggraeni, 2012:4). Kualitas dari AB harus benar-benar siap dari pengetahuan dasar dan juga skillnya sebelum bekerja di atas kapal, kesiapan AB untuk mendukung kerja secara efektif dan efisien. Hambatan dalam pengoperasian kapal yang disebabkan karena sumber daya manusia yang belum memadai.

Untuk kelancaran pengoperasian kapal yang aman dapat tercapai secara optimal sangat tergantung pada kualitas sumber daya manusia yang melaksanakan tugas–tugas di atas kapal. Dimana memerlukan adanya motivasi, koordinasi, pelatihan dan keterampilan. Kata motivasi (*motivation*) seperti dikatakan Hadari Nawawi dalam buku "Manajemen SDM" bahwa kata dasarnya adalah motif (*motive*) yang berarti dorongan, sebab atau alasan seseorang melakukan sesuatu. Sedangkan koordinasi adalah proses penyatu–paduan berbagai sasaran dan berbagai kegiatan dari berbagai unit yang terpisah (bagian atau bidang fungsional) dari suatu organisasi untuk mencapai tujuan organisasi secara efisien. Kemudian pelatihan diartikan sebagai proses melatih pekerja menjadi ahli untuk membantunya mengerjakan pekerjaannya yang sekarang sehingga dia bisa berkinerja dengan optimal, kata keterampilan sama artinya dengan kata kecekatan. 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.

2. Anak Buah Kapal (ABK)

Menurut Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Anak Buah Kapal adalah mereka yang terdaftar pada daftar anak buah kapal. Kapal sekalipun sudah memiliki kelengkapan dapat beroperasi dan dimanfaatkan bila telah diawaki oleh personel dengan kecakapan dan memiliki pengetahuan yang memadai tentang peraturan, aturan, kode, dan petunjuk yang terkait dengan pelayaran. Bagaimanapun modernnya suatu kapal dan diperlengkapi dengan peralatan- peralatan otomatis, masih juga membutuhkan anak buah kapal handal. Para anak buah kapal, harus memiliki kemampuan untuk menyiapkan kapalnya dan juga harus mampu melayarkan kapal dengan muatan barang atau penumpang secara aman sampai tempat tujuannya.

Bila dikaji lebih dalam dapatlah diuraikan tugas-tugas para anak buah kapal sesuai antara lain:

- a. Mereka harus senantiasa memelihara kapalnya untuk bisa tetap dalam kondisi siap layar dalam arti laik laut. Semua peralatan mesin dan perlengkapan lainnya termasuk alat-alat penolong harus senantiasa siap pakai baik ketika berada di pelabuhan maupun selama pelayaran nanti.
- b. Mereka harus membuat rencana pemuatan (*stowage plan*) sedemikian rupa sehingga selama dalam pelayaran muatan yang sedang diangkut tidak membahayakan kapal dilihat dari segi keseimbangan kapal (*Ship's stability*). Tidak jarang kita mendengar adanya kapal tenggelam disebabkan kesalahan menyusun muatan, termasuk penanganan muatan yang penting pada roda kendaraan, saat muat kendaraan di atas kapal ferry penyeberangan.
- c. Mereka harus memiliki kemampuan bernavigasi yang diperlukan untuk menyeberangkan kapalnya dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya dalam batas-batas pelayaran tertentu secara aman. Juga dari mereka dituntut kemampuan melakukan “pelayaran-ekonomi” yakni melakukan pelayaran melalui jarak terpendek yang aman dari bahaya-bahaya navigasi satu dan lain hal untuk menghindari tambahan biaya yang tidak perlu.

3. *Planned Maintenance System (PMS)*

a. Pengertian *Planned Maintenance System (PMS)*

Menurut Jusak Johan Handoyo (2015:51) *Planned Maintenance System (PMS)* atau perawatan terencana adalah perawatan yang dilakukan secara tetap teratur dan terus menerus pada mesin untuk dioperasikan setiap saat dibutuhkan. Perawatan terencana bertujuan untuk mengurangi kemungkinan cepat rusak supaya kondisi mesin selalu siap pakai. Ada dua cara perawatan terencana, pertama melakukan patrol atau *regular planned maintenance inspection* yaitu kegiatan *maintenance* yang dilaksanakan dengan cara memeriksa setiap bagian mesin secara teliti dan berurutan sesuai dengan *schedule*. Kedua *Major overhaul* yaitu kegiatan *maintenance* yang dilaksanakan dengan mengadakan pembongkaran menyeluruh dan penelitian terhadap mesin, serta melakukan penggantian suku cadang yang sesuai dengan spesifikasinya.

b. Keuntungan dari Perawatan Terencana

Menurut Jusak Johan Handoyo (2015:53) beberapa keuntungankeuntungan perawatan terencana yang dilaksanakan dengan benar dan baik, antara lain :

- a) Memperpanjang waktu kerja (*lifetime*) unit pesawat atau mesin dan mempertahankan nilai penyusutan pada kapal.
- b) Kondisi material pada pesawat atau mesin dapat di pantau setiap saat oleh setiap pengawas atau personil di darat, hanya dengan melihat pelaporan administrasi perawatan.
- c) Dengan tersedianya suku cadang yang cukup, maka pada saat ada perawatan dan perbaikan tidak kehilangan waktu operasi (*down time*).
- d) Operasi kapal lancar dengan memberikan rasa aman dan tenang pikiran kepada semua personil kapal dan manajemen darat bahwa semua permesinan bekerja secara optimal, normal dan terkontrol dengan benar.
- e) Walaupun biaya perawatan sangat besar, namun semuanya itu dapat diperhitungkan (*accountable*) sesuai dengan anggaran biaya perawatan dan diperkirakan paling sedikit ada penghematan biaya.

Sedangkan perencanaan berarti proses pemilihan informasi dan pembuatan asumsi mengenai kondisi masa yang akan datang, guna mengembangkan seluruh kegiatan. Jadi pengertian perencanaan perawatan adalah suatu kombinasi dari setiap tindakan yang dilakukan untuk menjaga system atau *equipment* dalam proses perawatannya sampai kondisi dapat diterima. Perencanaan perawatan mengikut sertakan pengembangan dari seluruh lintasan kegiatan yang mencakup semua kegiatan perawatan, reparasi, dan *overhaul*. (<http://gubukoperasional.blc>)

4. Mesin Induk

Mesin Induk (*Main Propulsion Engine*) yaitu suatu instalasi mesin yang terdiri dari berbagai unit/sistem pendukung dan berfungsi untuk menghasilkan daya dorong terhadap kapal, sehingga kapal dapat berjalan maju atau mundur. Di kapal tempat penulis bekerja menggunakan motor diesel sebagai mesin penggerak utama kapal. (<http://www.maritimworld.web.id>)

Mesin diesel adalah pesawat pembakaran dalam (*Internal Combustion Engine*), karena didalam mendapatkan energi potensial (berupa panas) untuk kerja mekaniknya diperoleh dari pembakaran bahan bakar yang dilaksanakan di dalam pesawat itu sendiri, yaitu di dalam silindernya. Sebagai mesin induk, mesin diesel lebih menonjol dibandingkan jenis mesin induk Kapal lainnya, terutama konsumsi bahan bakar lebih hemat dan lebih mudah dalam mengoperasikannya (<http://www.maritimworld.web.id>)

Menurut Jusak johan Handoyo, (2015:34), dalam buku Mesin diesel penggerak utama kapal, menyatakan bahwa Mesin diesel adalah satu pesawat yang mengubah energy potensial panas langsung menjadi energy mekanik, atau juga disebut *Combustion Engine System*. Pembakaran (*Combustion Engine*) dibagi dua yaitu:

- a. Mesin pembakaran dalam (*internal combustion*) adalah pesawat tenaga, yang pembakarannya dilaksanakan di dalam pesawat itu sendiri. Contoh : mesin diesel, mesin bensin, turbin gas, ketel uap dan lain lainnya.
- b. Mesin pembakar luar (*external combustion*) adalah pesawat tenaga, dimana pembakarannya dilaksanakan di luar pesawat itu sendiri. Contoh: turbin uap, mesin uap.

5. Pemahaman

Beberapa definisi tentang pemahaman telah diungkapkan oleh para ahli. Menurut Nana Sudjana, pemahaman adalah hasil belajar, misalnya peserta didik dapat menjelaskan dengan susunan kalimatnya sendiri atas apa yang dibacanya atau didengarnya, memberi contoh lain dari yang telah dicontohkan guru dan menggunakan petunjuk penerapan pada kasus lain.

Menurut Winkel dan Mukhtar (Sudaryono, 2012: 44), pemahaman adalah kemampuan seseorang untuk menangkap makna dan arti dari bahan yang dipelajari, yang dinyatakan dengan menguraikan isi pokok dari suatu bacaan atau mengubah data yang disajikan dalam bentuk tertentu ke bentuk yang lain. Sementara Benjamin S. Bloom (Anas Sudijono, 2009: 50) mengatakan bahwa pemahaman (*Comprehension*) adalah kemampuan seseorang untuk mengerti atau memahami sesuatu setelah sesuatu itu diketahui dan diingat. Dengan kata lain, memahami adalah mengerti tentang sesuatu dan dapat melihatnya dari berbagai segi.

Menurut Daryanto (2008:106) kemampuan pemahaman berdasarkan tingkat kepekaan dan derajat penyerapan materi dapat dijabarkan ke dalam tiga tingkatan, yaitu:

a. Menerjemahkan (*translation*)

Pengertian menerjemahkan bisa diartikan sebagai pengalihan arti dari bahasa yang satu ke dalam bahasa yang lain. Dapat juga dari konsepsi abstrak menjadi suatu model simbolik untuk mempermudah orang mempelajarinya.

b. Menafsirkan (*interpretation*)

Kemampuan ini lebih luas daripada menerjemahkan, ini adalah kemampuan untuk mengenal dan memahami. Menafsirkan dapat dilakukan dengan cara menghubungkan pengetahuan yang lalu dengan pengetahuan yang diperoleh berikutnya, menghubungkan antara grafik dengan kondisi yang dijabarkan sebenarnya, serta membedakan yang pokok dan tidak pokok dalam pembahasan.

c. Mengekstrapolasi (*extrapolation*)

Ekstrapolasi menuntut kemampuan intelektual yang lebih tinggi karena seseorang dituntut untuk bisa melihat sesuatu dibalik yang tertulis. Membuat ramalan tentang

konsekuensi atau memperluas persepsi dalam arti waktu, dimensi, kasus, ataupun masalahnya.

6. Kedisiplinan

Menurut Prawirosentono (2009:31) dalam buku Kebijakan Kinerja Karyawan, mengemukakan bahwa secara umum disiplin adalah taat kepada hukum dan peraturan yang berlaku. Disiplin juga dapat diartikan sebagai suatu keadaan tertib dimana para pengikut tunduk dengan senang hati pada ajaran pemimpinnya. Disiplin pada dasarnya merupakan tindakan manajemen untuk mendorong agar para anggota organisasi dapat memenuhi berbagai ketentuan dan peraturan yang berlaku dalam suatu organisasi.

Menurut Prawirosentono (2009:39) dalam buku Kebijakan Kinerja Karyawan, jenis-jenis disiplin dibagi 2 (dua) yaitu:

a. *Self discipline*

Disiplin ini timbul karena seseorang merasa terpenuhi kebutuhannya dan telah menjadi bagian dari organisasi, sehingga orang akan tergugah hatinya untuk sadar secara suka rela memenuhi segala peraturan yang berlaku.

b. *Command discipline*

Disiplin ini timbul bukan berasal dari perasaan ikhlas, akan tetapi adanya paksaan/ancaman orang lain.

Dalam setiap organisasi, yang diinginkan pastilah jenis disiplin yang pertama, yaitu datang karena kesadaran dan keikhlasan, akan tetapi kenyataan selalu menunjukan bahwa disiplin itu lebih banyak disebabkan oleh adanya ancaman atau paksaan dari luar. Disiplin mengacu pada pola tingkah laku dengan ciri-ciri sebagai berikut:

- 1) Adanya hasrat yang kuat untuk melaksanakan yang berlaku.
- 2) Adanya perilaku yang terkendali dan ketaatan dalam melakukan pekerjaan.

7. Familiarisasi

Familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi ABK yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan. Pentingnya familiarisasi tercantum di dalam ISM Code elemen

6, sumber daya dan personil 6.3 yaitu : Perusahaan harus menyusun prosedur untuk memastikan agar personil baru atau personil yang dipindah tugaskan. Pengarahan yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan berupa familiarisasi (pengenalan) yang efektif terhadap tugas-tugasnya. Instruksi yang penting harus disiapkan sebelum berlayar dan harus diberikan pengenalan dan harus didokumentasikan.

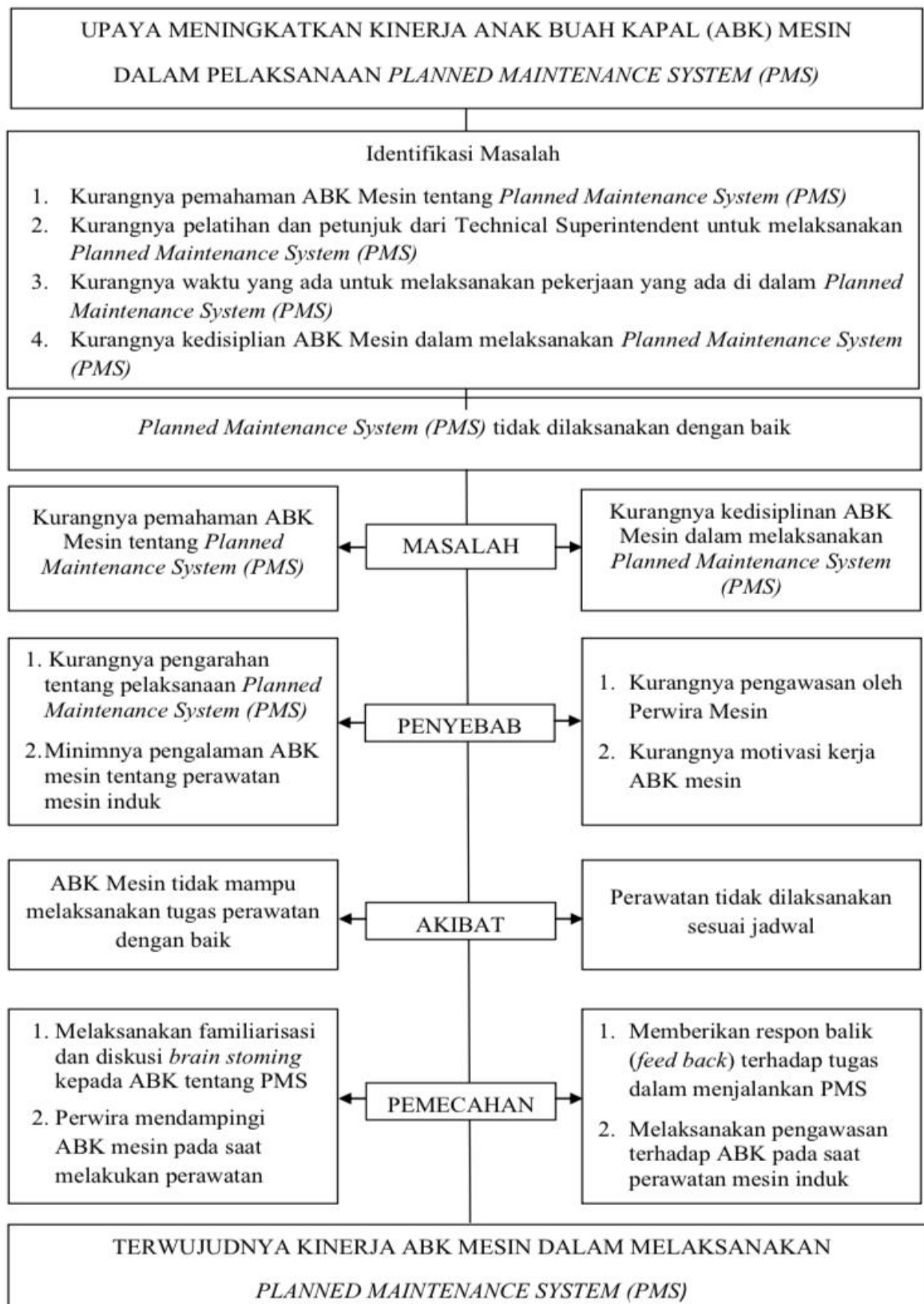
Pengarahan dan pengenalan dalam sebuah familiarisasi bertujuan agar tugastugas dapat terselesaikan dengan baik. Para ahli banyak berpendapat kalau suatu pengarahan merupakan fungsi terpenting dalam manajemen. Karena merupakan fungsi terpenting maka hendaknya pengarahan ini benar-benar dilakukan dengan 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. Dalam melakukan familiarisasi, Perwira memberikan pengarahan melalui beberapa proses standar dibantu dengan pedoman dan buku panduan.

8. Pengawasan

Usman Efendi (2015:223) dalam buku yang berjudul Asas Manajemen, berpendapat bahwa pengawasan merupakan fungsi manajemen yang paling esensial, sebaik apapun pekerjaan yang dilaksanakan tanpa adanya pengawasan tidak dapat dikatakan berhasil. Pengawasan yang berhubungan dengan tindakan atau usaha penyelamatan jalannya perusahaan ke arah tujuan yang diinginkan yakni tujuan yang telah direncanakan.

Usman Efendi (2015:224) dalam buku yang berjudul Asas Manajemen, menyatakan bahwa pengawasan sama dengan pengendalian sebagai proses memantau kegiatan kegiatan untuk memastikan bahwa kegiatan-kegiatan itu diselesaikan sebagaimana telah direncanakan dan proses mengoreksi setiap penyimpangan yang berarti.

B. KERANGKA MAKALAH



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Yang menjadi obyek penelitian pada makalah ini adalah Anak Buah Kapal (ABK) bagian mesin di atas MV PORT KLANG VOYAGER, tempat penulis bekerja sebagai *Second Engineer* sejak 04 November 2023 sampai tanggal 25 Desember 2023. Berikut adalah keadaan yang terjadi di atas kapal yang penulis amati untuk dapat menarik kesimpulan tentang fakta kondisi yang terjadi di kamar mesin, dengan demikian maka penulis dapat menerangkan bahwa fakta kondisi yang terjadi sebagai berikut:

1. Kurangnya Pemahaman ABK Mesin tentang *Planned Maintenance System (PMS)*

Pada tanggal 20 November 2023 Masinis tiga melakukan perawatan terhadap *Diesel Oil Purifier* sesuai dengan yang tertera pada *Planned Maintenance System (PMS)* dengan interval 2 bulan. Masinis tiga kemudian melaporkan kepada penulis bahwa ditemukan banyak kotoran yang menyumbat lubang pembuangan. Setelah mendapatkan laporan, penulis mengecek penyebab dari permasalahan tersebut dan ditemukan bahwa terjadi keterlambatan dalam melaksanakan perawatan *bowl and disch cleaning* pada *Diesel Oil Purifier* oleh Masinis tiga. Seharusnya sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*, pelaksanaan perawatan tersebut dilakukan selambat-lambatnya 18 Oktober 2023 berdasarkan *Planned Maintenance System (PMS)* periode Oktober 2023.

Dari kejadian tersebut di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa kurangnya pemahaman ABK Mesin, terutama Masinis tiga sebagai Masinis yang bertanggung jawab atas *Diesel Oil Purifier* tentang *Planned Maintenance System (PMS)* di atas kapal MV PORT KLANG VOYAGER

2. Kurangnya Kedisiplinan ABK Mesin Dalam Melaksanakan *Planned Maintenance System (PMS)*

Pada tanggal 05 November 2023, secara tiba-tiba naik ke atas kapal untuk melakukan inspeksi. Kemudian *inspector* menemukan genangan minyak pada *dip tray* saringan dari pompa minyak lumas Mesin induk. Guna menghindari

hukuman yang berat dari *Marine & Port Authority (MPA)*, penulis memerintahkan Juru minyak untuk membersihkan genangan minyak tersebut. Penulis juga menemukan bahwa baut pengikat tutup saringan dari pompa minyak lumas Mesin induk longgar yang menyebabkan menetesnya minyak ke *dip tray*.

B. ANALISIS DATA

Sebagaimana telah diuraikan pada bab sebelumnya bahwa yang menjadi permasalahan utama dalam kaitannya dengan perawatan di kamar mesin yaitu pelaksanaan kerja yang kurang terarah, perlengkapan perawatan yang kurang dipelihara dan Penerapan peraturan dan prosedur pelaksanaan tugas perawatan mesin induk yang kurang dipatuhi. Agar lebih mudah dianalisa pemecahan masalahnya terlebih dahulu penulis menganalisa penyebab dari permasalahan-permasalahan tersebut.

1. Kurangnya Pemahaman ABK Mesin Tentang *Planned Maintenance System (PMS)*

Penyebabnya adalah :

a. Kurangnya Pengarahan Tentang Pelaksanaan *Planned Maintenance System (PMS)* Kepada ABK Mesin

Dalam proses pelaksanaan *Planned Maintenance System (PMS)* diatas kapal, pengarahan merupakan sebuah kegiatan yang sangat penting, sebab jika tanpa ada pengarahan, maka para ABK, terutama Masinis tiga hanya melakukan perawatan permesinan namun tidak mematuhi jadwal yang sudah ada di *Planned Maintenance System (PMS)*. Di atas kapal tempat penulis bekerja, familiarisasi tidak dilaksanakan dengan baik, sehingga ABK yang baru bekerja atau naik ke atas kapal kurang mengetahui tugas dan tanggung jawab yang diberikan kepadanya.

Sering ditemukan pada ABK, baik Perwira dan bawahan tidak paham apa dan kapan tugas-tugas yang akan dikerjakan. ABK masih kelihatan bingung dan tidak mengetahui betul bagaimana melaksanakan pekerjaan-pekerjaan yang ada di *Planned Maintenance System (PMS)*.

Adapun tujuan utama program familiarisasi kepada ABK untuk meningkatkan kecakapan atau kemampuan ABK sesuai dengan jabatan dan tanggung jawabnya. Program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja anak buah kapal dalam mencapai sasaran kerja yang telah ditetapkan. Sekali lagi meskipun usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan mengurangi perputaran tenaga kerja dan membuat anak buah kapal menjadi lebih produktif. Pengarahan yang belum optimal menyebabkan pemahaman ABK tentang prosedur pelaksanaan perawatan *Planned Maintenance System (PMS)* masih kurang. Akibatnya terjadi keterlambatan pelaksanaan perawatan dan menyebabkan permesinan diatas kapal, terutama *Diesel Oil Purifier* menjadi terganggu pengoperasiannya.

b. Minimnya Pengalaman ABK Mesin Tentang *Planned Maintenance System (PMS)*

Kepandaian atau keterampilan dalam melaksanakan tugas berarti menambah kelancaran bagi penyelesaian suatu pekerjaan. Dalam kenyataannya sering dijumpai ABK yang bekerja di kapal kurang pengalaman mengenai tugas-tugasnya, dikarenakan belum memiliki pengalaman bekerja diatas kapal yang menerapkan *Planned Maintenance System (PMS)*.

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

Menurut modul diklat kepelautan dalam *International Safety Management (ISM) Code*, pengetahuan, keterampilan dan mampu menjalankan tugas dan tanggung jawab (*attitude* yang baik) sesuai dengan level dan fungsinya. Hal yang terjadi di atas kapal kapal justru ABK, terutama para Masinis kurang menunjukkan keterampilan kerja sebagai seorang pelaut profesional, karena kurangnya pengalaman dalam perawatan mesin induk, hal ini membuat penurunan kinerja dari ABK itu sendiri.

Peranan perusahaan untuk mendapatkan dan menempatkan pelaut yang berkemampuan sangat diperlukan, keadaan di lapangan yang terjadi adalah banyak sekali Masinis baru yang naik dan bekerja di atas kapal tidak familiar dengan *Planned Maintenance System (PMS)* yang ada. ABK yang baru naik membutuhkan bimbingan dan familiarisasi yang agak lama. Untuk itu Masinis baru biasanya disuruh jaga dulu bersama dengan Masinis yang sudah lama di kapal. Hal ini kadang mengganggu waktu kerja dan juga waktu istirahat ABK yang disuruh membimbing, karena tidak jarang dalam pelaksanaan kegiatan sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*, Masinis yang baru tersebut harus selalu didampingi oleh Masinis yang sudah lama di kapal.

Persoalan di atas disebabkan perusahaan belum memiliki prosedur yang jelas dalam hal penerimaan ABK, khususnya Masinis. Perusahaan hanya menyerahkan perekrutan ABK untuk kapalnya kepada *crew agency* tertentu, dimana tidak jarang *crew agency* lebih mengutamakan besarnya nilai nominal yang dapat mereka peroleh dari para calon ABK tersebut dan mengesampingkan pengalaman yang ABK miliki. Hal yang biasa juga terjadi yaitu perusahaan langsung menerima seorang ABK karena ABK tersebut adalah keluarga dari Kapten atau Perwira yang ada di kapal. ABK tersebut langsung diterima tanpa melalui proses seleksi dulu. ABK inilah yang biasa menyulitkan di kapal, sehingga bisa menghambat operasional kapal.

2. Kurangnya Kedisiplinan ABK Mesin Dalam Melaksanakan *Planned Maintenance System (PMS)*

Dalam melakukan suatu pekerjaan khususnya perawatan saringan pompa minyak lumpas mesin induk setiap anak buah kapal (ABK) mesin diharuskan untuk melakukannya sesuai prosedur yang ada. Belum maksimalnya penerapan prosedur perawatan mesin induk di MV PORT KLANG VOYAGER disebabkan oleh :

a. Kurangnya Motivasi Kerja ABK Mesin

Motivasi kerja sangat dibutuhkan dalam menunjang kelancaran suatu pekerjaan di atas kapal, khususnya dalam hal perawatan mesin induk, terutama saringan

pada pompa minyak lumasnya. ABK yang tidak bersemangat dalam bekerja dapat menyebabkan pekerjaan tidak maksimal. Motivasi kerja ABK yang menurun dapat disebabkan oleh beberapa hal, seperti kontrak kerja yang terlalu lama, jam kerja, dan gaji yang tidak sesuai.

Kontrak yang panjang akan menyebabkan timbulnya kejenuhan bagi awak kapal. Dengan kondisi kerja seperti ini dan sibuknya jadwal bongkar muat, maka hal ini akan mudah sekali mempengaruhi pola kerja awak kapal. Ditambah lagi dengan kebijaksanaan perusahaan yang hanya memberikan kesempatan untuk turun ke darat sebulan sekali sehingga sempitnya kesempatan untuk merasakan suasana didarat, walaupun hanya makan dan jalan-jalan.

Untuk awak kapal yang statusnya kerja harian maupun yang dalam posisi jaga normalnya bekerja selama 12 (dua belas) jam dalam 24 jam pada saat kapal berlayar dan pada saat dipelabuhan, karena harus mempersiapkan mesin sebelum proses bongkar-muat merupakan jenis kerja yang masuk prioritas, maka awak kapal harus kerja lebih atau lembur. Pada saat kapal berangkat dari pelabuhan awak kapal sudah kelelahan dan mereka sudah membayangkan kerja persiapan mesin sehingga mereka sudah merasa kecapaian sendiri sebelum bekerja dan ini menyebabkan turunnya motivasi kerja mereka.

Tool box meeting ini sangat berhubungan dengan kegiatan kerja terutama dalam hal perencanaan kerja atau agenda-agenda kerja yang harus dilaksanakan berdasarkan kesepakatan bersama. Sebelum diadakan suatu pekerjaan maka penulis selaku penanggung jawab mengadakan *tool box meeting* bagi seluruh awak kapal yang terlibat dalam proses pekerjaan, didalam *tool box meeting* dijelaskan mengenai prosedur kerja, perlengkapan kerja, siapa yang melakukan pekerjaan dan hal-hal apa saja yang perlu dipersiapkan dan lakukan untuk pelaksanaan kerja yang aman dan efisien, tetapi dalam pelaksanaannya hal-hal yang sudah dibicarakan dalam *tool box meeting* tidak dilaksanakan sesuai prosedur, misalnya suatu pekerjaan yang seharusnya dilakukan oleh awak kapal A tetapi dalam pelaksanaannya dilakukan oleh B sedangkan B sendiri sudah ada pekerjaannya sendiri, hal ini menyebabkan pekerjaan ganda bagi B sehingga menyebabkan dia kelelahan dan turunnya semangat dan motivasi kerja.

b. Kurangnya Pengawasan oleh Perwira Mesin

Kedisiplinan adalah kesadaran dan kesediaan seseorang menaati semua peraturan perusahaan dan norma-norma sosial yang berlaku. Berdasarkan definisi tersebut dapat diketahui faktor penyebab ABK Mesin sering tidak tepat waktu dalam menyelesaikan tugasnya. Penyebabnya antara lain kurangnya pengawasan kerja oleh Perwira senior Mesin, yaitu Masinis dua.

Untuk menunjang kelancaran pekerjaan baik perawatan maupun perbaikan di kamar mesin maka diperlukan keterampilan dan kondisi fisik yang baik dari para anak buah kapal (ABK) mesin. Disamping itu ABK yang bertanggung jawab juga harus disiplin dalam menerapkan prosedur yang ada. Tetapi seringkali ditemui para ABK di dalam melakukan pekerjaan tidak sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan oleh perusahaan. Terutama dalam hal perawatan mesin induk, khususnya saringan pompa minyak lumas, ABK cenderung melakukannya sesuai dengan inisiatif pribadi, atau berdasarkan apa yang mereka ketahui tanpa berpedoman dengan prosedur yang ada. Ditambah dengan Masinis dua sebagai Perwira senior tidak melakukan pengecekan ulang terhadap pekerjaan yang telah dilaksanakan oleh ABK.

Hal tersebut diatas tentu tidak benar, dikarenakan tanggung jawab dari Masinis dua adalah sebagai Kepala kerja di kamar mesin. Akibatnya jika terjadi masalah, seperti longgarnya baut pengikat tutup saringan dari pompa minyak lumas mesin induk, maka dapat berakibat terjadinya genangan minyak yang bisa menyebabkan kebakaran di kamar mesin.

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Alternatif Pemecahan Masalah

Dari fakta-fakta tersebut diatas, maka penulis memberikan evaluasi pemecahan masalah yang akan penulis paparkan secara berurut berdasarkan masing-masing permasalahannya, antara lain sebagai berikut :

a. Kurangnya Pemahaman ABK Mesin Tentang *Planned Maintenance System (PMS)*

Adapun pemecahan masalahnya adalah sebagai berikut :

1) Melaksanakan Familiarisasi Dan Diskusi *Brain Stoming* Kepada ABK Tentang PMS

a) Familiarisasi

Salah satu cara familiarisasi atau memberikan penyuluhan tentang perawatan mesin induk adalah memberikan buku panduan maupun dokumen yang bisa menjadi acuan untuk meningkatkan pengetahuan ABK. Familiarisasi dapat dilakukan oleh Perwira Mesin senior secara rutin setiap 1 (satu) bulan sekali. Perwira mesin senior harus dapat memberi contoh yang terbaik bagi bawahannya.

Bagi ABK, khususnya Masinis yang baru naik untuk bekerja di atas kapal, harus diberi pengenalan-pengenalan dan penjelasan tentang penggunaan *Planned Maintenance System (PMS)*.

Hal yang tidak kalah penting adalah masalah bahasa, ABK harus mengerti bahasa internasional karena *Planned Maintenance System(PMS)* yang diterapkan di MV PORT KLANG VOYAGER menggunakan bahasa internasional, dalam hal ini yang sering digunakan adalah bahasa Inggris. Begitu juga dalam instruksi kerja. Kurangnya penguasaan dalam berbahasa internasional akan menyebabkan lambatnya pemahaman terhadap prosedur pelaksanaan *Planned Maintenance System (PMS)*.

ABK mesin terdiri dari beberapa etnis suku bangsa dimana masing-masing etnis mempunyai sifat dan karakter berbeda. Dengan adanya hal tersebut dalam sosialisasi harus diberikan secara jelas supaya bisa diterima dan dimengerti oleh semua ABK.

Pada prinsipnya *Planned Maintenance System (PMS)* itu bertujuan untuk meningkatkan performance pesawat atau peralatan di kamar mesin serta menjaga kondisinya selalu dalam keadaan siap pakai. Pada pelaksanaan *Planned Maintenance System (PMS)* memerlukan tersedianya kualitas

sumber daya manusia yang baik disesuaikan dengan banyak peraturan mengikat tanpa mengabaikan aspek keselamatan.

Untuk mencapai hal tersebut di atas harus dilakukan peningkatan pengetahuan terutama ABK mesin tentang arti dari upaya perawatan dan perbaikan di kamar mesin guna menjamin perawatan. Upaya peningkatan dengan cara pelatihan di atas kapal sebaiknya diarahkan langsung pada obyek pelatihan yang dapat dipimpin langsung oleh kepala kerja. Bila perlu sekali-kali diadakan pertemuan dengan wakil dari perusahaan untuk melakukan pelatihan bersama.

Dengan meningkatnya pengetahuan ABK mesin berarti terjadi peningkatan sumber daya manusia. Secara umum akan meningkatkan kualitas dan perawatan ABK mesin, sehingga perawatan kamar mesin terlaksana sesuai dengan rencana.

Dalam familiarisasi perlu disampaikan tentang manajemen perawatan sebagai berikut :

(1) *Planning* (perencanaan)

Dalam melakukan perawatan khususnya perawatan ruang kamar mesin merupakan suatu perumusan dari suatu persoalan yang terdapat di kamar mesin tentang apa dan bagaimana caranya suatu pekerjaan akan dilaksanakan serta bagaimana kelanjutannya dan dibuatkan data-datanya.

(2) *Organizing* (pengorganisasian)

Pengaturan setelah ada perencanaan. Diatur dan ditentukan tentang apa tugas pekerjaannya, macam atau jenis serta sifat pekerjaannya. Unit-unit kerjanya dan siapa yang melakukan, berapa jumlah orangnya juga alat-alat yang digunakan hal ini dilakukan dengan jelas.

(3) *Actuating* (penggerakan)

ABK seharusnya setelah mengetahui ada tugas untuk dirinya tanpa diperintah dengan sendirinya tergerak hati untuk menyelesaikan tugasnya dengan senang hati.

(4) *Controlling* (pengendalian atau pengawasan)

Walaupun perencanaan baik, pengaturan sudah dilakukan dan digerakkan belum tentu bahwa tujuan dari pekerjaan itu dicapai tanpa pengawasan yang baik. Dalam melaksanakan *Planned Maintenance System (PMS)* saat ini di MV PORT KLANG VOYAGER mengikuti SOP (standart operasional prosedur) yaitu dengan menerapkan *Tool Box meeting*, atau yang biasa dikenal dengan “*Safety Meeting*”

(5) *Reporting to Head Office* (Pelaporan ke Pihak Kantor)

Selain ke empat hal yang sudah disebutkan diatas, pelaporan ke pihak perusahaan juga menjadi aspek penting dimana Pihak Perusahaan berhak untuk mendapatkan laporan tentang apapun yang terjadi diatas kapal, terutama di kamar mesin.

b) Diskusi *Brain Storming*

Brain storming adalah suatu bentuk diskusi dalam rangka menghimpun gagasan, pendapat, informasi, pengetahuan, pengalaman, dari semua peserta. Berbeda dengan diskusi, dimana gagasan dari seseorang dapat ditanggapi (didukung, dilengkapi, dikurangi, atau tidak disepakati) oleh peserta lain, pada penggunaan metode *Brain storming* orang lain tidak untuk ditanggapi.

Berikut ini adalah langkah-langkah pembelajaran yang menggunakan metode brainstorming :

- (1) Pemberian informasi dan motivasi: Kepala Kamar Mesin menjelaskan masalah yang dihadapi beserta latar belakangnya dan mengajak semua ABK Mesin untuk menyumbangkan pemikirannya.
- (2) Identifikasi: Pada tahap ini ABK Mesin diundang untuk memberikan sumbang saran pemikiran sebanyak-banyaknya. Semua saran yang masuk ditampung, ditulis dan tidak dikritik. Kepala Kamar Mesin dan peserta hanya boleh bertanya untuk meminta penjelasan. Hal ini agar kreativitas ABK Mesin tidak terhambat.
- (3) Klasifikasi: Semua saran dan masukan ABK Mesin ditulis. Langkah selanjutnya mengklasifikasikan berdasarkan kriteria yang dibuat dan

disepakati oleh kelompok. Klasifikasi bisa berdasarkan struktur/faktor-faktor lain.

- (4) Verifikasi: Kelompok secara bersama melihat kembali sumbang saran yang telah diklasifikasikan. Setiap sumbang saran diuji relevansinya dengan permasalahannya. Apabila terdapat sumbang saran yang sama diambil salah satunya dan sumbang saran yang tidak relevan bisa dicoret. Kepada pemberi sumbang saran bisa diminta argumentasinya.
- (5) Konklusi (Penyepakatan): Kepala Kamar Mesin beserta ABK Mesin mencoba menyimpulkan butir-butir alternatif pemecahan masalah yang disetujui. Setelah semua puas, maka diambil kesepakatan terakhir cara pemecahan masalah yang dianggap paling tepat.

2). Perwira Senior Mesin Mendampingi ABK Mesin pada Saat Melakukan Perawatan

ABK Mesin yang belum memahami tentang *Planned Maintenance System (PMS)* perlu pendampingan dari Perwira Senior. Hal ini bertujuan untuk menghindari kesalahan-kesalahan yang mungkin dilakukan oleh ABK mesin yang belum berpengalaman. Selain itu untuk meningkatkan kemampuan ABK mesin perlu diberikan *training* secara rutin.

Untuk mempertahankan kondisi permesinan tetap optimal maka perlu dilakukan perawatan sesuai dengan *Planned Maintenance System (PMS)*. Dalam pelaksanaannya membutuhkan pemahaman ABK mesin sebagai penanggung jawab dalam perawatan permesinan tersebut. Untuk itu, perlu adanya *training* bagi ABK mesin guna meningkatkan pemahamannya tentang perawatan permesinan sesuai dengan *Planned Maintenance System (PMS)*.

Training dapat dilakukan oleh Kepala Kamar Mesin saat kapal sedang sandar di pelabuhan ataupun saat sedang tidak ada pekerjaan. Perusahaan selalu meminta dokumentasi pelatihan setiap bulannya dalam *monthly report* dan tidak memberikan toleransi, misalnya dengan memberi jadwal operasi yang pasti agar kita bisa mengatur waktu untuk menjalankan pelatihan (*training*) dan keterampilan bagi ABK. Perusahaan hanya berpikir bagaimana kapalnya banyak

beroperasi untuk mendapatkan keuntungan yang lebih banyak tanpa memikirkan pelatihan ABK mesin, padahal pelatihan adalah dasar tindakan yang dilakukan bila kapal mengalami suatu keadaan darurat.

Dalam hal pelatihan yang perlu diperhatikan yaitu materi yang disampaikan. Materi pelatihan sangat menentukan dalam memperoleh keberhasilan pada proses pelatihan. Materi pelatihan yang disampaikan harus sesuai dengan persyaratan pekerjaan. Materi pelatihan dapat dibuat berdasarkan kebutuhannya, misalnya dari materi yang sudah ada, dan pengalaman Perwira mesin yang melatih. Pelatih menyampaikan materi latihan sesuai dengan kemampuan masing-masing ABK. Di atas kapal terdapat keberagaman latar belakang dan tingkat pendidikan. Untuk itu, materi latihan harus disesuaikan dengan latar belakang ABK juga.

Ada dua tujuan utama program pelatihan Awak kapal. Pertama, pelatihan dilakukan untuk menutup perbedaan antara kecakapan atau kemampuan ABK dengan permintaan jabatan. Kedua, program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja ABK dalam mencapai sasaran-sasaran kerja yang telah ditetapkan. Sekali lagi meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan mengurangi perputaran tenaga kerja dan membuat Awak kapal menjadi lebih produktif. Lebih lanjut, pendidikan dan pelatihan membantu mereka dalam menghindarkan diri dari ketertinggalan dan dapat melaksanakan pekerjaan dengan lebih baik.

Dengan diadakannya pelatihan secara rutin bagi ABK dalam penerapan prosedur perawatan mesin induk maka, ABK akan lebih memahami prosedur perawatan tersebut. Dengan pemahaman ABK tentang prosedur perawatan mesin induk di atas MV PORT KLANG VOYAGER dapat dilaksanakan sesuai perencanaan, sehingga mesin induk dapat beroperasi secara maksimal.

b. Kurangnya kedisiplinan ABK Mesin dalam melaksanakan *Planned Maintenance System (PMS)*

Untuk mempertahankan performa mesin induk, penerapan prosedur perawatan harus maksimal. Maka untuk itu ABK mesin harus memperhatikan dan mentaati serta melaksanakan peraturan-peraturan dalam perawatan mesin induk. Berikut langkah-langkah yang perlu dilakukan :

1) Memberikan Respon Balik (*Feed Back*) Terhadap Tugas Dalam Menjalankan PMS

Respon balik (*feed back*) merupakan salah satu bentuk fungsi dari asesmen selain berfungsi untuk mengetahui kemajuan dan kesulitan pemahaman ABK Mesin. Respon balik adalah perilaku pimpinan / perwira untuk membantu setiap ABK Mesin yang mengalami kesulitan memahami secara individu dengan cara menanggapi hasil kerja ABK Mesin sehingga lebih menguasai materi yang disampaikan oleh Kepala Kamar Mesin (KKM). Respon balik yang dilakukan KKM antara lain memberikan penjelasan terhadap kesalahan yang dilakukan ABK Mesin dalam menyelesaikan tugas yang diberikan, baik secara langsung maupun tidak langsung. Respon balik adalah koreksi terhadap jawaban-jawaban atas respon ABK Mesin dalam melaksanakan tugas perawatan. Respon balik adalah suatu proses dengan hasil atau akibat dari suatu respon untuk mengontrolnya.

Respon balik bagi Kepala Kamar Mesin, dapat dipergunakan dalam mengambil keputusan, apakah bidang keterampilan yang telah dilaksanakan perlu diperbaiki atau dilanjutkan dan bagi ABK Mesin akan meningkatkan kinerjanya secara konsisten. Respon balik dalam hubungannya dengan motivasi ABK Mesin, maka manfaat dari respon balik hendaknya difokuskan pada:

- a) Kualitas pekerjaan ABK Mesin, bukan pada membandingkan dengan ABK Mesin yang lain,
- b) Cara-cara spesifik diberikan agar hasil pekerjaan ABK Mesin dapat ditingkatkan,
- c) Peningkatan pekerjaan ABK Mesin yang dibandingkan dengan pekerjaan sebelumnya.

Hal tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa perlunya seorang pendidik untuk memberikan penekanan pada cara yang spesifik dan dapat ditingkatkan dalam memberikan respon balik pada setiap jawaban atau pekerjaan ABK Mesin. Di samping itu, kualitas pekerjaan ABK Mesin menjadi faktor utama dalam menentukan jenis respon balik yang akan diberikan, bukan dengan cara membandingkan hasil pekerjaan ABK Mesin

yang satu dengan yang lain, apabila hendak membandingkan dengan pekerjaan ABK Mesin yang satu dengan yang lain, apalagi membandingkan dengan pekerjaan ABK Mesin yang mayoritas hasil pekerjaannya sesuai dengan kriteria yang telah ditetapkan sebelumnya.

Bagi KKM, dalam merencanakan dan memberikan respon balik kepada ABK Mesin untuk peningkatan hasil kerjanya hendaknya perlu memperhatikan prinsip-prinsip sebagai berikut:

- (1) Respon balik yang diberikan harus fokus pada tugas-tugas tujuan pembelajaran dan bukan membandingkan dengan ABK Mesin lainnya.
- (2) Menggunakan bahasa verbal dan non verbal oleh KKM, memberikan pesan yang baik pada ABK Mesin tentang kemampuan mereka.
- (3) Penilaian setiap bagian pekerjaan mengarah pada penurunan moril bagi yang mencapai prestasi rendah dan kepuasan bagi yang mencapai prestasi tinggi.
- (4) Perlu memberikan respon balik spesifik yang fokus pada kesuksesan dan keberhasilan dari pada mengoreksi.
- (5) ABK Mesin perlu diberikan kesempatan untuk membuat peningkatan atas pekerjaan mereka.

2) Melakukan Pengawasan Terhadap ABK Pada Saat Perawatan Mesin Induk

Setiap Pimpinan di atas kapal dituntut untuk melaksanakan prosedur perawatan yang benar dan baik untuk kelancaran operasional kapal. Perawatan yang dicapai dari suatu pekerjaan dapat ditentukan oleh faktor manusia atau tenaga pelaksana dan peralatan pendukung yang digunakan dalam perawatan tersebut.

Masih ada perwira-perwira khususnya perwira mesin, dimana tidak mau serius membaca atau mempelajari buku buku petunjuk mengenai prosedur perawatan yang harus dilaksanakan di kapal dari perusahaan maupun dari produsen yang ada di atas kapal, mereka tidak pernah tahu bahkan tidak pernah melaksanakan prosedur perawatan yang benar sesuai dengan kebijakan perusahaan.

Ada diantara para perwira yang telah membaca buku-buku petunjuk dari perusahaan tersebut, bahkan telah berpengalaman dibidangnya, akan tetapi mereka melaksanakannya hanya sebatas laporan lembar kerja, tetapi tidak melaksanakannya secara konsisten, karena kebanyakan mereka beranggapan hanya membuang-buang waktu dan menambah kegiatan saja. Selain itu, pekerjaan yang akan dikerjakan sudah berulang-ulang dikerjakan dan selalu lancar serta aman yang membuat mereka lalai dari tanggung jawab sebagai pengawas terhadap perawatan. Kebiasaan melakukan suatu pekerjaan tidak teliti dengan tidak mengikuti prosedur perawatan yang ada agar pekerjaan dapat cepat selesai dengan hasil yang maksimal.

Pengawasan terhadap pekerjaan ABK harus konstruktif dan bilamana si pengawas tiba di lokasi ia seharusnya tidak boleh subyektif dalam melakukan pengawasan, tetapi obyektif yaitu harus secara tegas mengatakan apa yang kurang atau salah. Pada umumnya ABK tidak senang bila diawasi, karena merasa bahwa keterampilan dan kemampuan mereka dipertanyakan. Namun apabila suatu pekerjaan layak dilaksanakan, maka pengawasan harus dilakukan tidak perlu oleh pimpinan tertinggi, akan tetapi oleh seorang yang berwenang, pangkat atau keahlian dari si pengawas harus berkaitan dengan pekerjaan yang dilaksanakan.

Dalam hal pengawasan pelaksanaan prosedur perawatan mesin induk, pengawasan harus dilaksanakan secara konsisten artinya pekerjaan tersebut diawasi hingga pekerjaan itu selesai dan terlihat hasilnya. Perlu diingat bahwa yang diawasi itu adalah pekerjaan serta pelaksanaannya, bukan orang-orang yang melaksanakannya.

Dalam melaksanakan pengawasan terhadap ABK pada saat melakukan perawatan mesin induk terdiri dari beberapa tahapan yaitu:

a) Penetapan standar pelaksanaan

Kepala Kamar Mesin perlu menetapkan standar perawatan itu sendiri. Standar pelaksanaan disini yaitu suatu satuan pengukuran yang dapat digunakan sebagai patokan untuk penilaian hasil-hasil, tujuan, sasaran, kuota dan target pelaksanaan dapat digunakan sebagai standar.

b) Penentuan pengukuran pelaksanaan kegiatan

Artinya menentukan pengukuran dan pelaksanaan kegiatan perawatan berdasarkan periode waktu tertentu, berapa kali (*how of time*) maksudnya mengukur kegiatannya setiap jam, setiap hari, setiap minggu, setiap bulan atau setiap tahun.

c) Pengukuran pelaksanaan kegiatan

Pengukuran ini dilakukan sebagai proses yang berulang-ulang dan terus menerus. Perwira mesin perlu melakukan pengawasan untuk mengetahui sejauh mana pekerjaan perawatan dilaksanakan.

d) Perbandingan pelaksanaan dengan *standard* dan *analysis* penyimpangan

Perbandingan pelaksanaan dengan standar analisis penyimpangan, maksudnya adalah Perwira mesin harus membandingkan pelaksanaan nyata dengan pelaksanaan yang direncanakan. Hasil ini kemungkinan terdapat penyimpanganpenyimpangan dan pembuat keputusan yang mengidentifikasi penyebab-penyebab terjadi penyimpangan.

e) Pengambilan tindakan koreksi bila diperlukan

Perwira mesin harus melakukan tindakan koreksi apabila ditemukan kesalahan dalam pelaksanaannya. Tindakan koreksi dapat diambil dalam berbagai bentuk standar dan pelaksanaan diperbaiki dan dilakukan secara bersama.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya Pemahaman ABK Mesin Tentang *Planned Maintenance System (PMS)*

1) Melaksanakan Familiarisasi Dan Diskusi *Brain Storming* Kepada ABK Tentang PMS

Keuntungannya :

- a) ABK mesin lebih memahami tentang planned maintenance system (PMS)
- b) Dengan diskusi *Brain Storming*, Kepala Kamar Mesin dapat mengetahui sejauh mana kemampuan masing-masing ABK Mesin sehingga dapat dijadikan acuan untuk tindakan selanjutnya.

Kerugiannya :

Membutuhkan waktu dan peran serta Kepala Kamar Mesin untuk mewujudkannya.

2) Perwira Senior Mendampingi ABK Mesin pada Saat Melakukan Perawatan

Keuntungannya :

Dengan adanya pendampingan dari perwira senior maka kesalahan yang dilakukan ABK mesin dapat segera diketahui, dan perwira dapat memberikan pengarahan secara langsung.

Kerugiannya :

Memerlukan peran serta perwira senior untuk melakukan pendampingan.

b. Kurangnya kedisiplinan ABK Mesin dalam melaksanakan *Planned Maintenance System (PMS)*

1) Memberikan Respon Balik (*Feed Back*) Terhadap Tugas Dalam Menjalankan PMS

Keuntungannya :

KKM mengetahui kemajuan dan kesulitan yang dialami ABK Mesin sehingga dapat dijadikan acuan untuk tindakan selanjutnya guna peningkatan kedisiplinan, motivasi dan keterampilan ABK mesin dalam melaksanakan tugasnya.

Kerugiannya :

Memerlukan pemahaman KKM tentang pekerjaan yang ada di kamar mesin dan harus dilaksanakan secara konsisten.

2) Melakukan Pengawasan Terhadap ABK Pada Saat Perawatan Mesin Induk

Keuntungannya :

ABK mesin lebih disiplin dalam melaksanakan tugasnya masingmasing, sehingga dapat meminimlisir terjadinya kesalahan. Jika ABK mesin melakukan kesalahan, dapat segera diketahui sehingga tidak menyebabkan kerugiannya yang fatal.

Kerugiannya :

Memerlukan peran perwira senior sebagai pengawas untuk memastikan tidak adanya kelalaian maupun kesalahan pada saat pelaksanaan perawatan sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

a. Kurangnya Pemahaman ABK Mesin Tentang *Planned Maintenance System (PMS)*

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk meningkatkan pemahaman ABK Mesin tentang *Planned Maintenance System (PMS)* yaitu :

Melaksanakan familiarisasi dan diskusi *brain stoming* kepada ABK tentang PMS

b. Kurangnya kedisiplinan ABK Mesin dalam melaksanakan *Planned Maintenance System (PMS)*

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk meningkatkan kedisiplinan ABK mesin dalam melaksanakan *Planned Maintenance System (PMS)* yaitu :

Memberikan respon balik (*feed back*) terhadap tugas dalam menjalankan *Planned Maintenance System (PMS)*.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari hasil pembahasan pada bab-bab sebelumnya tentang penurunan kinerja ABK dalam melaksanakan *Planned Maintenance System (PMS)* dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Kurangnya pemahaman ABK Mesin tentang *Planned Maintenance System (PMS)*, disebabkan :
 - a. Kurangnya pengarahan tentang perawatan mesin induk sesuai dengan *Planned Maintenance System (PMS)* kepada ABK Mesin.
 - b. Minimnya pengalaman ABK mesin tentang perawatan mesin induk sesuai dengan *Planned Maintenance System (PMS)*
2. Kurangnya kedisiplinan ABK Mesin dalam melaksanakan *Planned Maintenance System (PMS)*, disebabkan :
 - a. Kurangnya pengawasan oleh Perwira Mesin dalam pelaksanaan *Planned Maintenance System (PMS)*.
 - b. Kurangnya motivasi kerja ABK mesin dalam melaksanakan *Planned Maintenance System (PMS)*.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang telah penulis uraikan di atas tentang pentingnya pelaksanaan *Planned Maintenance System (PMS)* guna menunjang perawatan permesinan, maka penulis memberikan saran-saran sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan pemahaman ABK Mesin tentang *Planned Maintenance System (PMS)*, disarankan
 - a. Perwira Senior memberikan familiarisasi dan diskusi *brain stoming* kepada ABK tentang PMS.
 - b. *2nd Engineer* memerintahkan kepada Perwira Senior mesin untuk mendampingi Masinis baru dalam pelaksanaan perawatan sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*
2. Kurangnya kedisiplinan ABK Mesin dalam melaksanakan *Planned Maintenance System (PMS)*, disarankan :
 - a. Memberikan respon balik (*feed back*) terhadap tugas yang dilaksanakan ABK mesin dalam menjalankan PMS.

Perwira mesin untuk melakukan pengawasan terhadap kerja ABK pada saat perawatan mesin induk untuk meningkatkan kedisiplinannya dalam menerapkan *planned maintenance system (PMS)*.

DAFTAR PUSTAKA

Johan Handoyo, Jusak. (2015). *Sistem Perawatan terencana, edisi 3*. Jakarta : Djangkar

Johan Handoyo, Jusak. (2015). *Manajemen Perawatan Kapal, edisi 3*. Jakarta : Djangkar

DAFTAR PUSTAKA

Johan Handoyo, Jusak. (2015). *Sistem Perawatan terencana, edisi 3*. Jakarta : Djangkar

Johan Handoyo, Jusak. (2015). *Manajemen Perawatan Kapal, edisi 3*. Jakarta : Djangkar

LAMPIRAN

Lampiran 1. Ship Particular

SHIP'S PARTICULARS MV. PORT KLANG VOYAGER			
Name of Vessel	MV. PORT KLANG VOYAGER	Call Sign	D7BD
Flag of Vessel	S. KOREA	IMO Number	9275385
Port of Registry	JEJU	Vessel Type	Container Vessel
Offical Number	JJR - 151045	Keel Laid	05th Jun 2002
Inmarsat FBB (Tel.)	870773111307	Launched	14th Jan 2003
MMSI	440 162 000	Delivered	20th May 2003
Inmarsat C	444 001 223	Hull Number	2145
E-mail	portklangvoyager@sea-one.com	Builder	Koyo Dockyard Co. Ltd, Japan
Owners	SINOKOR MERCHANT MARINE CO., LTD		
Managers	SINOKOR SHIP MANAGEMENT CO., LTD		
Charters			
Gross Tonnage	34,610 M/T	Net Tonnage	16,862 M/T
Lightship	13,538 M/T	Dead weight	43,093 M/T
L.O.A	234.62 m	L.B.P	219.85 m
Breadth	32.2 m	Depth	18.8 m
Height	49.6 m	F.W.A	231 mm
T.P.C	61.2 M/T	Summer draft	12.53 m
Bridge to Bow	172.537 m	Bridge to Stern	62.079 m
Classification Society	KR (KOREA REGISTER OF SHIP)	Installation Characters	The Standard Club
Classification Characters	KRS1 - CONTAINER SHIP	P & I Club	Asia Ltd.
Main Engine	Two Stroke cycle, Single acting, direct reversible, cross head type diesel engine with turbocharger MITSUBISHI MAN B&W 8K80MC-C (MARK VI) x 1 Set		
Max rating	28,880 KW (39,265 PS) x 104.0 RPM	Normal Rating	24,550 KW (33,378) x 98.5 RPM
Propeller	5 Blades solid x 1 Set, Right Handed	Propeller Diameter	7,400 mm
Bow Thruster	2253 BHP (1680 KW)	Stern Thruster	N.A
Anchor Type	Stockless AC-14, 7580 kg x 2 Set	Service Speed	17.7kts (79.5RPM)
Mooring Rope	70mm x 200m x 6 nylon eight cross	Chain Cable	78mm x 660m, Grade 3 (12-Shackles x 2)
Windlass (C.D.)	289.3 KN x 9m/min	Winlass (H.D.)	147.1 KN x 15m/min
Mooring Winch	147.1 KN x 15m/min x 6 Set	Amount of Anchor Cable	Port : 12 Shackles, STBD : 12 Shackles
Container Capacity	In Hold 1,216 TEU (8'6" x 5 Tiers, 9'6" x 2 Tiers)	Total (3T Base)	2,251 TEU
Reefer Plugs	On Deck - 240, In Hold - 60		
Container Stack Weight	20 ft	40 ft	45 ft
On Deck / Hatch	75 LT / Stack	90LT / Stack	90LT / Stack
In Hold	24 MT / Unit / Tier	30LT / Unit / Tier	
Ballast Capa.	8355 m3	Fresh Water Capa.	486 M/T
Fuel Tk (Incl. Serv. Tk)	4588 M/T	Diesel Tk (Incl. Serv. Tk)	141 M/T

Lampiran 2. Planned Maintenance System (PMS)

Vessel Detail

Due Date: 1 Month | 2024-09-25

Place: Select... Work/Assign: Select... Interval: Select... Department: Engine Use: Yes Priority: Select...

M-Card List | Total: 76

No	Priority	Equipment	Component	Subject	Last Work	Interval	Due Date	Assign To
1	Normal	RESCUE BOAT (No.01)	GENERAL (No.01)	DISMANTLE BOW AND CLEAN & RENEW EACH OIL	2024-09-06	M 3	2024-09-06	
2	Critical	ENGINE ROOM SUPPLY FAN	GENERAL (No.01)	GENERAL CHECK CRANKCASE OIL LEVEL	2024-07-07	M 1	2024-08-07	
3	Normal	ENGINE ROOM SUPPLY FAN	GENERAL (No.01)	GENERAL CHECK & FUNCTION TEST DAMPER	2024-07-07	M 1	2024-08-07	
4	Normal	ENGINE ROOM SUPPLY FAN	GENERAL (No.01)	GENERAL CHECK & FUNCTION TEST DAMPER	2024-07-07	M 1	2024-08-07	
5	Normal	ENGINE ROOM SUPPLY FAN	GENERAL (No.01)	GENERAL CHECK & FUNCTION TEST DAMPER	2024-07-07	M 1	2024-08-07	
6	Critical	EMERGENCY GENERATOR	GENERAL (No.01)	GENERAL CHECK & RUNNING TEST	2024-07-07	M 1	2024-08-07	
7	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CAMSHAFT (MULTISECTIONAL) WIT	INSPECTION CAMSHAFT & BUSH	2024-07-07	M 1	2024-08-07	
8	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CONNECTING ROD (No.01)	OVERHAUL & INSPECTION BIG END BEARING	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
9	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CONNECTING ROD (No.02)	OVERHAUL & INSPECTION BIG END BEARING	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
10	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CONNECTING ROD (No.03)	OVERHAUL & INSPECTION BIG END BEARING	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
11	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CONNECTING ROD (No.04)	OVERHAUL & INSPECTION BIG END BEARING	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
12	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CONNECTING ROD (No.05)	OVERHAUL & INSPECTION BIG END BEARING	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
13	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CONNECTING ROD (No.06)	OVERHAUL & INSPECTION BIG END BEARING	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
14	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CONNECTING ROD (No.07)	OVERHAUL & INSPECTION BIG END BEARING	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
15	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER HEAD (No.01)	OVERHAUL & INSPECTION	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
16	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER HEAD (No.02)	OVERHAUL & INSPECTION	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
17	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER HEAD (No.03)	OVERHAUL & INSPECTION	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
18	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER HEAD (No.04)	OVERHAUL & INSPECTION	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
19	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER HEAD (No.05)	OVERHAUL & INSPECTION	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
20	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER HEAD (No.06)	OVERHAUL & INSPECTION	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
21	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER HEAD (No.07)	OVERHAUL & INSPECTION	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
22	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER LINER WITH TON LAND RIN	MEASURE INNER DIA & CHECK INSIDE FACE	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
23	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER LINER WITH TON LAND RIN	MEASURE INNER DIA & CHECK INSIDE FACE	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
24	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER LINER WITH TON LAND RIN	MEASURE INNER DIA & CHECK INSIDE FACE	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	

Vessel Detail

Due Date: 1 Month | 2024-09-25

Place: Select... Work/Assign: Select... Interval: Select... Department: Engine Use: Yes Priority: Select...

M-Card List | Total: 76

No	Priority	Equipment	Component	Subject	Last Work	Interval	Due Date	Assign To
1	Normal	RESCUE BOAT (No.01)	GENERAL (No.01)	DISMANTLE BOW AND CLEAN & RENEW EACH OIL	2024-09-06	M 3	2024-09-06	
2	Critical	ENGINE ROOM SUPPLY FAN	GENERAL (No.01)	GENERAL CHECK CRANKCASE OIL LEVEL	2024-07-07	M 1	2024-08-07	
3	Normal	ENGINE ROOM SUPPLY FAN	GENERAL (No.01)	GENERAL CHECK & FUNCTION TEST DAMPER	2024-07-07	M 1	2024-08-07	
4	Normal	ENGINE ROOM SUPPLY FAN	GENERAL (No.01)	GENERAL CHECK & FUNCTION TEST DAMPER	2024-07-07	M 1	2024-08-07	
5	Normal	ENGINE ROOM SUPPLY FAN	GENERAL (No.01)	GENERAL CHECK & FUNCTION TEST DAMPER	2024-07-07	M 1	2024-08-07	
6	Critical	EMERGENCY GENERATOR	GENERAL (No.01)	GENERAL CHECK & RUNNING TEST	2024-07-07	M 1	2024-08-07	
7	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CAMSHAFT (MULTISECTIONAL) WIT	INSPECTION CAMSHAFT & BUSH	2024-07-07	M 1	2024-08-07	
8	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CONNECTING ROD (No.01)	OVERHAUL & INSPECTION BIG END BEARING	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
9	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CONNECTING ROD (No.02)	OVERHAUL & INSPECTION BIG END BEARING	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
10	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CONNECTING ROD (No.03)	OVERHAUL & INSPECTION BIG END BEARING	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
11	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CONNECTING ROD (No.04)	OVERHAUL & INSPECTION BIG END BEARING	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
12	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CONNECTING ROD (No.05)	OVERHAUL & INSPECTION BIG END BEARING	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
13	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CONNECTING ROD (No.06)	OVERHAUL & INSPECTION BIG END BEARING	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
14	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CONNECTING ROD (No.07)	OVERHAUL & INSPECTION BIG END BEARING	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
15	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER HEAD (No.01)	OVERHAUL & INSPECTION	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
16	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER HEAD (No.02)	OVERHAUL & INSPECTION	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
17	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER HEAD (No.03)	OVERHAUL & INSPECTION	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
18	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER HEAD (No.04)	OVERHAUL & INSPECTION	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
19	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER HEAD (No.05)	OVERHAUL & INSPECTION	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
20	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER HEAD (No.06)	OVERHAUL & INSPECTION	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
21	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER HEAD (No.07)	OVERHAUL & INSPECTION	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
22	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER LINER WITH TON LAND RIN	MEASURE INNER DIA & CHECK INSIDE FACE	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
23	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER LINER WITH TON LAND RIN	MEASURE INNER DIA & CHECK INSIDE FACE	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	
24	Critical	MAIN ENGINE (No.01)	CYLINDER LINER WITH TON LAND RIN	MEASURE INNER DIA & CHECK INSIDE FACE	2023-12-03	H 6000	2024-08-09	

Lampiran 3. Crew List


IMO

Page No. 1

1. Name and Description of Ship		2. Last Port of Departure		3. Port of Arrival / Departure		4. Date of Arrival / Departure	
PORT KLANG VOYAGER		SUZ. EGYPT		PORT KLANG, MALAYSIA		2023-11-05	
5. Nationality & Homeport of Ship		6. Next Port of Destination		7. IMO number / Call Sign			
SOUTH KOREA / JEJU		KWANGYANG, S. KOREA		9275385 / D7BD			
No.	1. Name	2. Rank	3. Nationality	4. Date and place of birth	5. Passport No. & expiry date	6. Seaman Book No. & expiry date	7. Embark date and place
1	JEONG CHANG MYEONG	CAPT	KOREA	05-Oct-1957 SEOUL, S. KOREA	M04170598 19-Oct-26	05095-44451 WITHOUT LIMIT	Busan, S. Korea 06-JUN-2023
2	RUOI	C/O	INDONESIA	19-Jul-1986 LUBUNG BONE GOWA	C05365987 3-Jun-25	F 327077 15-Apr-25	Suez, Egypt 06-OCT-2023
3	EMBAZADO RITCHE PUG	C/O	FILIPINO	06-Jun-1983 CEBU CITY	P22424709 21-May-29	C0942482 8-Nov-26	Busan, S. Korea 27-AUG-2023
4	TORRES RUEL COHAN	S/O	FILIPINO	24-Sep-1973 MANILA	P9082333A 8-Oct-28	C0891031 29-Jan-27	Busan, S. Korea 27-AUG-2023
5	Oh JONGMOCK	C/E	KOREA	06-Feb-1964 BUSAN, S. KOREA	M757X477B 23-Mar-32	M5125-00053 WITHOUT LIMIT	Suez, Egypt 20-OCT-2023
6	ENK SETAWAN	S/E	INDONESIA	03-Feb-2002 Pati	C0848008 1-Jul-25	F 278462 30-Sep-24	Suez, Egypt 06-OCT-2023
7	BRICAL RAHY ESTOESTA	S/E	FILIPINO	06-Jul-1988 MAKATI CITY	P5849405A 30-Jan-28	C1215186 3-Feb-28	Busan, S. Korea 27-AUG-2023
8	BACADCO RITO LEO TAMBA	S/R	FILIPINO	22-May-1983 REUSON ANTIQUE	P6950713A 26-Apr-28	C0920834 26-Dec-26	Busan, S. Korea 27-AUG-2023
9	MAGBOLOS RAHY	S/E	FILIPINO	22-Mar-1994 REUSON ANTIQUE	P5821113A 22-Nov-30	C0825053 21-May-28	Busan, S. Korea 04-JUL-2023
10	LEBING KAME QUTRKA	SSN	FILIPINO	04-Jun-1982 LAMBUNAO ILOILO	P5822114A 16-Feb-28	C1216373 10-Feb-28	Busan, S. Korea 25-FEB-2023
11	SORIANO DON MARK MANGULABANAN	AB	FILIPINO	16-Oct-1988 NAIC, CAVITE	P1562812D 1-Mar-29	C1485038 16-May-29	Busan, S. Korea 04-JUL-2023
12	FALE JHEL REHMAN	AB	FILIPINO	11-Sep-1972 BAYBAY LEYTE	P5837535B 22-Nov-30	A0100052 28-Jan-31	Busan, S. Korea 27-AUG-2023
13	CASTRANO BRYAN RAY SANCHEZ	AB	FILIPINO	31-May-1989 VINZONS CAM, NO	P6625137B 11-Mar-31	C1050853 24-Apr-27	Busan, S. Korea 04-JUL-2023
14	AUSTRIA ERIC MAGBOLOS	S/S	FILIPINO	25-Mar-1994 PARANAQUE MM	P3295664B 16-Sep-29	C1507522 17-Feb-30	Busan, S. Korea 08-MAY-2023
15	VILLUAN MARLON BAUTISTA	OUR	FILIPINO	03-Jun-1981 SAN ISIDRO ISA	P6450014A 15-Mar-29	A0055780 14-Sep-30	Busan, S. Korea 27-AUG-2023
16	MONTAJAN NORBERTO R. FALSABO	OUR	FILIPINO	23-Sep-1974 MIAGAO ILOILO	P458680390 27-Jan-30	C1254672 21-May-28	Busan, S. Korea 29-Jan-2023
17	GEREYIA RONDON TABAGAN	OUR	FILIPINO	12-Jul-1982 MARIKINA MM	P7302270B 10-Aug-31	A0028838 14-Jul-31	Busan, S. Korea 04-JUL-2023
18	DALUGDOG RICKY CUMAGANG	OUR	FILIPINO	21-Aug-1973 MANILA	P958776A 13-Nov-28	C1201648 13-Apr-28	Busan, S. Korea 08-MAY-2023
19	DOLENDO CYRICK PALE RALLOS	WHEA	FILIPINO	08-Aug-1996 DUMANGAS ILOILO	P1831292B 2-Jun-29	C0863583 6-Mar-27	Busan, S. Korea 27-AUG-2023
20	AGUAS BENJAMIN RE ANGELES	C/CK	FILIPINO	01-Nov-1976 MANGA	P4129761B 3-Jun-30	A0077163 17-Jun-30	Busan, S. Korea 27-AUG-2023
21	SACUTON WILSON CATAFANG	M/M	FILIPINO	11-Apr-1996 ILORON OR MDO	P2692612B 11-Jul-29	A02D1198 8-Jul-32	Busan, S. Korea 29-Jan-2023
22	PADRONCILLO JAMES PONTAY	A/O	FILIPINO	27-Jul-2000 ANGONO RIZAL	P8032855B 28-Oct-31	A0184007 24-Feb-32	Port Klang, Malaysia 18-Sep-2023
23	TATING JOHN PATRICK GARCIA	A/E	FILIPINO	24-Apr-2000 IMUS CAVITE	P0067034C 16-May-32	A0231863 5-Dec-32	Port Klang, Malaysia 18-Sep-2023

IMO Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

we thank all crew members:


JEONG CHANG MYEONG
MASTER