



**OPTIMALISASI *TRAINING* ABK MV. FEDERAL KIBUNE
DALAM PERAWATAN *HATCH COVER* GUNA
MENUNJANG OPERASIONAL BONGKAR MUAT**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**WAZIR NAF'AN JAYANTO
541711106363 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2021**



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI *TRAINING* ABK MV. FEDERAL KIBUNE DALAM
PERAWATAN *HATCH COVER* GUNA MENUNJANG OPERASIONAL
BONGKAR MUAT**

Disusun Oleh:

WAZIR NAF'AN JAYANTO

541711106363 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 10 Agustus 2021



Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO, M.Si., M.Mar

**Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19710521 199903 1 001**

VEGA FONSLA ANDROMEDA, S.ST., S.Pd., M.Hum.

**Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19770326 200212 1 002**

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika Diploma IV

Capt. DWI ANTORO, M.M.Mar

**Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001**

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Optimalisasi *Training* ABK MV. Federal Kibune Dalam Perawatan *Hatch Cover* Guna Menunjang Operasional Bongkar Muat” karya,

Nama : Wazir Naf’an Jayanto

NIT : 541711106363 N

Program Studi : Nautika


Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Selasa, tanggal 10 Agustus 2021

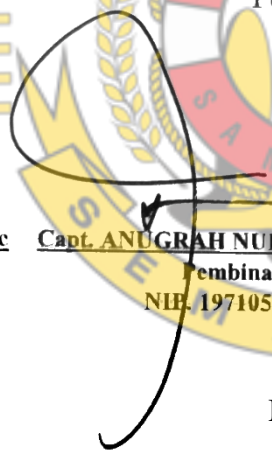
Semarang, 10 Agustus 2021

Penguji I

Penguji II

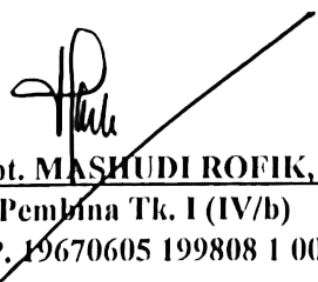
Penguji III


Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001


Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO, M.Si, M.Mar
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19710521 199903 1 001


Capt. KAROLUS GELEUK SENGADJI, M.M
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19591016 199503 1 001

Mengetahui,
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG


Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Wazir Naf'an Jayanto

NIT : 541711106363 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Optimalisasi *Training* ABK MV. Federal Kibune Dalam Perawatan *Hatch Cover* Guna Menunjang Operasional Bongkar Muat”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 03 Agustus 2021

Yang menyatakan,




WAZIR NAF'AN JAYANTO
NIT. 541711106363 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Selalu libatkan **ALLAH** dalam setiap apa yang kita lakukan dengan **berdo'a, ikhtiar, dan tawakkal.**
2. Orang tua adalah sebaik-baiknya pintu surga. (HR. Ahmad)
3. Hidup adalah seni menggambar tanpa penghapus, so if we want to know the future, see what we do now.

Persembahan:

- 
- The logo of Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang is a circular emblem. It features a central shield with a red and white design, a yellow anchor, and a yellow banner with the text 'POLITEKNIK ILMU PELAYARAN'. The shield is flanked by two yellow banners with the text 'SEMARANG'. The shield is also surrounded by a yellow wreath. The shield is divided into four quadrants with the text 'BHINNEKA EKA BHUANA' and 'SAMA RANG'.
1. Orang tua saya tercinta, Bapak Djanoto dan Ibu Dartiningsih.
 2. Kakak-kakak saya tersayang, Imam Taufiq, Dedy Setiyowanto, dan Wiwin Nurfidiya Astuti.
 3. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
 4. Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.Si., M.Mar selaku dosen pembimbing I.
 5. Bapak Vega Fonsula Andromeda, S.ST., S.Pd., M.Hum. selaku dosen pembimbing II.
 6. Rekan-rekan dan almamater saya, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

PRAKATA



Puji syukur kepada Allah azza wajalla, berkat rahmat dan anugerah-Nya tugas skripsi dengan judul “Optimalisasi *Training* ABK MV. Federal Kibune Dalam Perawatan *Hatch Cover* Guna Menunjang Operasional Bongkar Muat” dapat diselesaikan dengan baik. Tujuan skripsi ini disusun adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang bagi Taruna Program Diploma IV Jurusan Nautika yang telah melaksanakan praktek laut di kapal-kapal pelayaran niaga. terselesaikan skripsi ini tentunya tidak terlepas dari dorongan dan bimbingan berbagai pihak. Maka dari itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada yang terhormat.

1. Bapak dan Ibu tersayang, Bapak Djanoto dan Ibu Dartiningsih yang telah tulus mendoakan, membimbing, dan memberi semangat serta tidak pernah berhenti mengingatkan untuk selalu meminta pertolongan kepada Tuhan Yang Maha Esa.
2. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.Si., M.Mar dan bapak Vega Fonsula Andromeda, S.ST., S.Pd., M.Hum., selaku dosen pembimbing yang dengan sabar telah menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing penulis menyusun skripsi ini.

4. Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku ketua jurusan Nautika PIP Semarang dan seluruh dosen PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
5. Seluruh *crew* MV. Federal Kibune yang sudah banyak memberikan ilmu dan pengalaman tak terlupakan kepada penulis pada saat praktek laut.
6. Nabilla Indaka Gunarsih Bubu yang memberikan dukungan dan semangat dalam penyusunan skripsi ini.
7. Seluruh taruna-taruni PIP Semarang angkatan 54 serta sahabat-sahabat mess Tubsky yang telah membantu dan memotivasi saya dalam proses penyusunan skripsi ini.
8. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Semoga Allah azza wajalla membalas segala kebaikan dan ketulusan semua pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Penulis mengharapkan saran atau koreksi dari para pembaca yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Apabila ada hal-hal yang tidak berkenan atau pihak-pihak lain yang merasa dirugikan, penulis mohon maaf.

Semarang, 03 Agustus 2021

Penulis



WAZIR NAF'AN JAYANTO

NIT. 541711106363 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAK	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar belakang.....	1
1.2 Perumusan masalah.....	4
1.3 Tujuan penelitian.....	4
1.4 Manfaat penelitian.....	5
1.5 Sistematika penulisan.....	6
BAB II. LANDASAN TEORI	9
2.1 Tinjauan pustaka	9
2.2 Kajian penelitian terdahulu	17

	2.3 Kerangka pikir penelitian.....	21
BAB III.	METODE PENELITIAN	23
	3.1 Metode penelitian.....	23
	3.2 Fokus dan lokus penelitian.....	24
	3.3 Sumber data penelitian.....	26
	3.4 Teknik pengumpulan data.....	27
	3.5 Teknik keabsahan data.....	29
	3.6 Teknik analisis data.....	30
	3.7 Prosedur penelitian.....	32
BAB IV.	HASIL DAN PEMBAHASAN.....	34
	4.1 Hasil Penelitian.....	34
	4.2 Pembahasan.....	50
	4.3 Keterbatasan penelitian.....	88
BAB V.	PENUTUP.....	90
	5.1 Simpulan.....	90
	5.2 Saran.....	91
	DAFTAR PUSTAKA.....	93
	LAMPIRAN.....	95
	DAFTAR RIWAYAT HIDUP	115

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 <i>Hatch Cover Oil Jack</i>	16
Gambar 2.2 Kerangka Pikir.....	22
Gambar 3.5.1 Triangulasi Teknik	30
Gambar 4.1 Logo Perusahaan PT. Jasindo Duta Segara.....	35
Gambar 4.2 Kapal MV. Federal Kibune	42
Gambar 4.3 <i>Hatch Cover</i> MV. Federal Kibune	42
Gambar 4.4 <i>Hatch Cover handle</i>	48
Gambar 4.5 <i>Hatch Cover Operator</i>	49
Gambar 4.6 <i>Hatch Cover</i> MV. Federal Kibune	49
Gambar 4.7 <i>Safety Meeting</i>	53
Gambar 4.8 <i>Tool Boox Meeting</i>	54
Gambar 4.9 <i>In-house Training/edukasi</i>	56
Gambar 4.10 Perbaikan <i>Hidraulic Jack</i> (1)	63
Gambar 4.11 Perbaikan <i>Hidraulic Jack</i> (2)	64
Gambar 4.12 Perawatan <i>Water Way Hatch Cover</i>	64
Gambar 4.13 Pembersihan <i>Hatch Cover</i>	65
Gambar 4.14 Kerusakan <i>Hidraulic Jack</i>	81
Gambar 4.15 <i>Quick Acting Cleat</i> yang Berkarat	81

DAFTAR TABEL

Tabel 2.2.1	Penelitian Terdahulu(1).....	18
Tabel 2.2.2	Penelitian Terdahulu(2).....	19
Tabel 4.1	<i>Ship particular</i> MV. Federal Kibune	36
Tabel 4.2	<i>Crew List</i> MV. Federal Kibune.....	38
Tabel 4.3	<i>Hatch Cover Finished Plan</i> MV. Federal Kibune	43



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Crew List</i>	95
Lampiran 2	<i>Ship Particular</i>	96
Lampiran 3	<i>Hatch Cover Spesification</i>	97
Lampiran 4	<i>Hatch Cover Operation Procedure</i>	98
Lampiran 5	<i>Emergency Operation Procedure of Hatch Cover</i>	99
Lampiran 6	<i>Hatch Cover Check and Maintenance Procedure</i>	100
Lampiran 7	<i>Procedure to Adjust a Quick Acting Cleat</i>	102
Lampiran 8	<i>Quick Acting Cleat Assembly</i>	103
Lampiran 9	Transkrip Wawancara	104
Lampiran 10	Hasil Turnitin.....	115



ABSTRAK

Jayanto, Wazir Naf'an 541711106363 N, 2021, “*Optimalisasi Training ABK MV. Federal Kibune Dalam Perawatan Hatch Cover Guna Menunjang Operasional Bongkar Muat*”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.Si., M.Mar Pembimbing II: Vega Fonsula Andromeda, S.ST., S.Pd., M.Hum.,

Dalam era globalisasi di bidang perdagangan maupun perekonomian yang berfokus pada ekspor dan impor komoditi diperlukan pendistribusian dengan sarana transportasi yang murah, aman, cepat, dan dapat mengangkut muatan dalam jumlah yang besar, sehingga kapal curah adalah alat yang paling tepat, efektif, dan efisien dalam transaksi tersebut. Hal ini sering kali terhambat karena kurang optimalnya *training* dan metode dalam memberikan keterampilan dan pemahaman kepada ABK (Anak Buah Kapal) pada perawatan *hatch cover*, padahal *hatch cover* adalah bagian terpenting dari ruang pemuatan karena bagian ini menentukan perbedaan kualitas kargo ketika di lokasi muat dan lokasi bongkar. Kerusakan muatan hasil pertanian yaitu gandum di kapal MV. FEDERAL KIBUNE pernah terjadi ketika penulis melakukan praktek laut dikarenakan tidak kedapnya *hatch cover* terhadap air laut.

Tujuan penelitian ini adalah untuk menemukan penyebab dan penyelesaian masalah kurangnya pemahaman ABK dalam perawatan *hatch cover* serta menemukan *training* dan metode yang tepat dalam meningkatkan keterampilan dan pemahaman perawatan *hatch cover* kepada ABK agar perawatan *hatch cover* sesuai sasaran atau standar yang berlaku. Dalam melaksanakan penelitian, penulis menggunakan metode deskriptif kualitatif. Observasi, wawancara, studi pustaka, dan studi dokumentasi dilakukan untuk mengumpulkan data, sedangkan untuk menguji keabsahan data, penulis menggunakan metode triangulasi sumber data.

Dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa penyebab kurangnya keterampilan dan pemahaman ABK MV. Federal Kibune dalam perawatan *hatch cover* yaitu keterampilan secara teknis, wawasan dan pola pikir, kurangnya *training*, kebijakan perencanaan atau pengembangan yang kurang, dan kurangnya pengawasan dari perwira pada saat perawatan, maka dibutuhkan *training* dan metode yang tepat dalam perawatan *hatch cover*, yaitu dengan mengadakan *safety meeting*, diklat intern, *tool box meeting*, *in house training*/edukasi mengenai *hatch cover*, dan perlu juga dibuatkan *hatch cover maintenance plan* agar lebih teratur, tertib, serta berkesinambungan, sedangkan dari pihak muallim juga diperlukan yaitu pengaturan manajemen pengawasan pada saat pengoperasian dan perawatan *hatch cover*, dan yang terakhir yaitu melakukan evaluasi jalannya *training* serta menggunakan metode *training* demonstrasi dan contoh, simulasi, *coaching*, *on the job*, dan *self learning* guna menunjang operasional bongkar muat.

Kata kunci: *Hatch cover*, *training*, metode, ABK

ABSTRACT

Jayanto, Wazir Naf'an 541711106363 N, 2021, "Optimization of Crew Training MV. Federal Kibune In Hatch Cover Maintenance To Support The Operational Of Loading Discharging" Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor I: Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.Si., M.Mar Advisor II: Vega Fonsula Andromeda, S.ST., S.Pd., M.Hum.,

In the globalization era in the field of commerce and economy that focuses on the export and import commodities is needed distribution by means of transportation that are inexpensive, safe, fast, and able to carry large amounts of cargo, with the result that bulk carriers are the most appropriate, effective, and efficient in that distribution process. The distribution process is often hampered because of the lack of trainings and methods in providing skill and knowledge to the crews in case of hatch cover maintenance, even though the hatch cover is the most important part of cargo hold because this part determines the difference of cargo quality from loading port to discharging port. The grain cargo damage ever happened on MV. Federal Kibune when the author did a sea project because the hatch cover was not resistant to the sea water.

The purposes of this research were to find out the causes and problem solving of lack understanding of crews and to find out the appropriate training and methods to increase the skill and knowledge in case of hatch cover maintenance to the crews on board the ship in order that on target or in accordance with operational standard. In carrying out the research, the author used a qualitative descriptive method. Observations, interviews, literature studies, and documentation studies were conducted to collect the data. While to test the validity of the data, the author used triangulation method.

From the results of research, it could be found out that the causes of the lack skill and knowledge of MV. Federal Kibune crews in case of hatch cover maintenance were technical skills, knowledge and mindset, lack of training, lack of development and planning policies, and lack of control from officers during maintenance, therefore it was needed to have the appropriate trainings and methods in case of hatch cover maintenance, namely safety meeting, internal training, tool box meeting, in-house training/education regarding hatch cover, and hatch cover maintenance plan should also be made to make it more organized, orderly, and sustainable, while the officers also needed the control management during the operation and maintenance of hatch cover, and the last was evaluating the processes of those trainings and using training methods demonstration and example, simulation, coaching, on the job, and self learning to support the operational of loading discharging.

Keyword: Hatch cover, training, method, crew

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam kelangsungan hidup manusia, perdagangan adalah hal yang sangat penting karena manusia satu dapat saling bertukar kebutuhan-kebutuhan yang tidak dimiliki oleh manusia lainnya, perdagangan sendiri pun dimulai dari saling bertukar barang. Seiring kemajuan zaman, umat manusia melakukan jual beli bukan hanya di negaranya, namun juga antar negara di dunia. Sehingga pada bidang ini yang berfokus pada ekspor dan impor komoditi memerlukan pendistribusian dan dalam pendistribusian dibutuhkan sarana transportasi yang murah, aman, dan dapat mengangkut muatan dengan jumlah yang besar serta ketepatan waktu yang sangat diperhitungkan. “Dengan demikian transportasi mempunyai peranan yang penting dalam penyebarluasan komoditi yang diproduksi oleh suatu negara. Hal ini jelas akan berdampak kepada para pelaku bidang transportasi untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Sehingga kapal laut adalah alat yang paling tepat, efektif, dan efisien dalam transaksi ekonomi tersebut (Budiharto & Susetyo, 2012)”.

Dalam era globalisasi di bidang perdagangan maupun perekonomian, kapal curah banyak dipergunakan dalam dunia pelayaran. Semua sistem kegiatan perdagangan maupun perekonomian dituntut dengan serba cepat dan teratur. Seperti yang kita ketahui, “tujuan pengangkutan muatan yang sebenarnya adalah untuk mencapai efisiensi maksimum pengangkutan barang dari lokasi pengiriman atau lokasi muat sampai tiba di lokasi penerimaan atau

lokasi bongkar tanpa merubah kualitas dan kuantitas muatan sesuai dengan prinsip memuat(Kuncowati, 2015)”. Hal ini sering kali terhambat karena kurangnya pengetahuan, *training*, dan metode ABK dalam perawatan *hatch cover*, padahal *hatch cover* adalah bagian terpenting dari ruang pemuatan karena bagian ini menentukan perbedaan kualitas kargo ketika di lokasi muat dan lokasi bongkar, salah satu penyebab kerusakan atau tidak berfungsinya baik *hatch cover* yaitu karena kurang optimalnya *training* dan metode dalam memberikan wawasan kepada ABK (Anak Buah Kapal) pada perawatan *hatch cover* sehingga ada kerusakan pada bagian ini, misalnya, pipa hidrolik yang berfungsi untuk menyalurkan minyak hidrolik yang digunakan untuk membuka/menutup *hatch cover*.

Terdapat beberapa jenis *hatch cover* dan salah satunya yaitu seperti di atas kapal MV. FEDERAL KIBUNE yang menggunakan jenis tipe lipat/*folding type mac-gregor*. Tipe *hatch cover* jenis ini merupakan *hatch cover* dengan material baja, ada dua panel penutup atau lebih yang dilengkapi dengan roda yang berjalan di atas *railway* di kedua bidang kanan kiri ambang palka yang dibuat seperti itu sehingga jika dibuka kedua panel penutup akan berlipat dengan posisi tegak di atas *railway* karena adanya engsel sebagai fungsi lipat. Untuk proses membuka dan menutupnya di kapal ini dilakukan secara mekanis yaitu menggunakan sistem hidraulik. Di atas MV. FEDERAL KIBUNE sendiri mempunyai 5(lima) palka beserta *hatch cover*nya.

Dalam kelancaran proses bongkar muat di MV. FEDERAL KIBUNE yang memuat muatan curah yang diperdagangkan di dunia seperti hasil-hasil

pertanian dan hasil-hasil tambang, perlu adanya perawatan yang sesuai standar untuk *hatch cover* melalui *training* dan metode yang tepat untuk ABK agar perawatan maupun perbaikan sesuai sasaran. Dalam melakukan perawatan *hatch cover* harus didukung dengan prasarana peralatan dan perlengkapan yang dibutuhkan karena semua muatan sangat sensitif terhadap air laut, oleh karenanya *hatch cover* harus kedap terhadap air laut terutama pada saat berlayar di cuaca buruk, dan dapat membuka maupun menutup palka dengan baik pada saat proses bongkar muat.

Kerusakan muatan hasil pertanian yaitu gandum di kapal MV. FEDERAL KIBUNE pernah terjadi ketika penulis melakukan praktek laut selama 1(satu) tahun 9(sembilan) hari tepatnya di pelabuhan bongkar Iskenderun, Turkey pada tanggal 16 Desember 2019. Kerusakan muatan ini dikarenakan tidak kedapnya *hatch cover* terhadap air laut serta adanya masalah pada saat membuka dan menutup palka sehingga terganggunya pada saat *loading operation* maupun *discharging operation* di kapal. Masalah ini terjadi karena kurang sesuainya perawatan pada *hatch cover* dan kurangnya *training* serta metode keterampilan maupun pemahaman ABK pada saat pelaksanaan perawatan tutup palka tersebut.

Berdasarkan kondisi di atas, maka penulis yang didasarkan pengalaman selama melaksanakan praktek laut menulis skripsi ini dengan judul:
“OPTIMALISASI TRAINING ABK MV. FEDERAL KIBUNE DALAM PERAWATAN HATCH COVER GUNA MENUNJANG OPERASIONAL BONGKAR MUAT”

1.2 Perumusan Masalah

Bersumber pada identifikasi dari dasar masalah dan observasi ketika penulis melaksanakan praktek laut di MV. FEDERAL KIBUNE dapat diambil masalah-masalah pokok untuk mencapai sasaran yang maksimal. Untuk mengkaji dan mengulas masalah yang sudah dipaparkan sebelumnya, maka penulis akan merumuskan masalah terlebih dahulu, yaitu:

1.2.1 Apa *training* yang tepat dalam memberikan wawasan perawatan *hatch cover*?

1.2.2 Bagaimana metode *training* kepada ABK agar sesuai sasaran?

1.2.3 Apa yang menjadi penyebab kurangnya pemahaman ABK dalam perawatan *hatch cover*?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan judul dan perumusan masalah tersebut, maka berikut ini adalah tujuan dilaksanakannya penelitian terhadap masalah-masalah di atas, diantaranya:

1.3.1 Untuk menemukan *training* yang tepat dalam meningkatkan pemahaman atau wawasan perawatan *hatch cover* kepada ABK.

1.3.2 Untuk menemukan metode *training* yang tepat agar perawatan *hatch cover* sesuai sasaran atau standar yang berlaku.

1.3.3 Untuk menemukan penyebab dan penyelesaian masalah kurangnya pemahaman ABK dalam perawatan *hatch cover*.

1.4 Manfaat Penelitian

Sesuai dengan tujuan penelitian yang sudah disebutkan, maka penelitian ini diharapkan mempunyai manfaat. Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1.4.1 Secara Teoritis

1.4.1.1 Sebagai tambahan pengetahuan di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang yang berhubungan dengan *training* dan metode yang tepat dalam perawatan *hatch cover*.

1.4.1.2 Bermanfaat untuk memberikan tambahan wawasan ilmu pengetahuan atau informasi, serta pemikiran yang khususnya berkaitan dengan *training* dan metode yang tepat dalam perawatan *hatch cover*.

1.4.1.3 Sebagai bahan referensi ketika menghadapi masalah yang serupa.

1.4.2 Secara Praktis

1.4.2.1 Bagi penulis, hasil penelitian diharapkan bisa menambah wawasan dan pengalaman mengenai *training* dan metode yang tepat dalam perawatan *hatch cover* apabila penulis menjadi seorang muallim di kemudian hari.

1.4.2.2 Bagi perwira dan ABK/*crew* kapal curah, bisa digunakan sebagai masukan pengetahuan dan keterampilan yang berkaitan dengan *training* dan metode yang tepat dalam

perawatan *hatch cover*, Sehingga nantinya bisa menjadi koreksi bagi perwira dan Anak Buah Kapal (ABK) guna menunjang operasional yang efektif dan efisien.

1.5 Sistematika Penulisan

Dalam memperjelas dan mempermudah tentang pemahaman gambaran skripsi ini, maka dibuat sistematika penulisan yang sesuai dengan buku penyusunan skripsi yang diuraikan dalam 5(lima) bab dan dalam tiap babnya akan dibagi beberapa sub bab dimana masing-masing mempunyai kaitan, adapun keseluruhannya sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis menguraikan latar belakang masalah yang menjelaskan kondisi yang dialami penulis ketika melaksanakan praktek laut, perumusan masalah yang timbul pada *training* dan metode perawatan *hatch cover*, tujuan dan manfaat yang bisa dipetik dari skripsi ini yaitu menemukan *training* dan metode yang tepat untuk mengoptimalkan wawasan ABK dalam perawatan *hatch cover* sehingga menunjang pengoperasian kapal MV. Federal Kibune yang pada akhirnya ditemukan penyelesaian masalah tersebut.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini penulis mengkaji tinjauan pustaka dimana semua teori yang digunakan di dalam skripsi ini diuraikan secara jelas

kemudian dapat digunakan untuk menunjang dalam penyelesaian masalah pada *training* dan metode perawatan *hatch cover*.

BAB III METODE PENELITIAN

Dalam bab ini akan dijelaskan fokus dan lokus penelitian yang dilakukan pada saat praktek laut, teknik pengumpulan data berisikan penguraian bagaimana mengumpulkan data mengenai *training* dan metode yang tepat dalam perawatan *hatch cover*, objek penelitian yang menjadi objek dalam melakukan penelitian, dan teknik analisis data yang digunakan untuk menganalisis suatu masalah adalah metode deskriptif kualitatif.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini terdiri dari deskripsi data dimana akan menjelaskan masalah-masalah yang dihadapi penulis pada saat praktek laut yang berhubungan dengan *training* dan metode perawatan *hatch cover*. Menganalisis data sehingga ditemukan penyebab masalah pada perawatan *hatch cover*, evaluasi alternatif dan metode penyelesaian masalah pada *training* dan metode perawatan *hatch cover* yang diambil penulis.

BAB V PENUTUP

Dalam bab ini akan diuraikan simpulan-simpulan serta saran-saran yang berisi berbagai jawaban terhadap masalah *training* dan metode perawatan *hatch cover* serta faktor penyebab dan

penyelesaian masalah dalam perawatan *hatch cover* di MV.

Federal Kibune.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Pada bab ini penulis akan menjelaskan pengertian-pengertian, teori-teori, dan istilah-istilah yang berkaitan serta mendukung pembahasan dalam skripsi ini yang diambil dari beberapa referensi.

2.1.1 Optimalisasi

Menurut KBBI(Kamus Besar Bahasa Indonesia), Tim Pandom Media(2014) Optimalisasi merupakan usaha yang dilakukan untuk menjadikan optimal atau menjadikan hasil pencapaian lebih baik berdasarkan keinginan.

Menurut Bambang Endroyo(2011) “optimalisasi” adalah metode untuk meningkatkan hasil dengan perbuatan serta pemikiran.

Berdasarkan teori-teori di atas penulis mengambil kesimpulan bahwa pengertian optimalisasi adalah suatu proses dan metode untuk mendapatkan solusi atau hasil terbaik dalam menghadapi berbagai masalah dengan didasar kepada pemikiran yang logis sehingga dalam melakukan pekerjaan dapat dilaksanakan secara baik untuk mencapai hasil yang ideal dan maksimal.

2.1.2 Training

Training menurut Widodo(2015) merupakan aktifitas untuk

meningkatkan keahlian serta pengetahuan dengan cara sistematis agar memiliki kinerja yang profesional pada bidangnya. Sedangkan menurut Rivai dan Sagala(2011) pelatihan atau *training* adalah proses sistematis perubahan kualitas, keahlian, dan kemampuan pegawai untuk mencapai tujuan dari organisasi.

Dari pengertian-pengertian di atas, penulis menyimpulkan bahwa *training* adalah proses peningkatan kompetensi, keterampilan, kemampuan, keahlian, serta pengetahuan karyawan dalam hal ini yaitu ABK/*crew* guna mencapai suatu tujuan. Beberapa *training* yang akan dibahas penulis dalam skripsi ini, yaitu:

2.1.2.1 *Safety Meeting*

Safety meeting merupakan suatu pertemuan yang dilakukan oleh seluruh awak kapal yang dilaksanakan secara rutin untuk membahas permasalahan-permasalahan yang ada di atas kapal. *Safety meeting* diharapkan dapat membantu seluruh *crew*/ABK kapal dalam meningkatkan pemahaman di dalam hal yang dibahas terutama pada prosedur perawatan dan prosedur utama yaitu membuka/menutup *hatch cover* dengan benar. Dalam hal ini *Master* mengadakan *safety meeting* minimal 1 bulan sekali yang diikuti seluruh *crew* kapal kecuali yang sedang dinas jaga.

2.1.2.2 Diklat Intern

Diklat intern adalah suatu diklat yang dilaksanakan oleh

seluruh *ship's staff* di atas kapal yang melibatkan peran para perwira di atas kapal dalam memberikan contoh dan panduan terhadap seluruh *crew/ABK* yang berkaitan dengan pemahaman dan keterampilan tentang *hatch cover* di atas kapal.

2.1.2.3 *Tool Box Meeting*

Tool Box Meeting adalah salah satu kegiatan yang terencana sebagai media koordinasi untuk menginformasikan segala sesuatu kepada para *crew/ABK*. Dalam kegiatan ini *master* dan *chief officer* mengadakan *tool box meeting* setiap akan melakukan pekerjaan dengan tujuan memahami pekerjaan yang akan dilaksanakan, agar terjadi keselarasan, dan membuat kerja tim yang bagus serta kekompakan satu sama lain.

2.1.2.4 *In House Training/edukasi*

In House Training/edukasi adalah sebuah bentuk program pelatihan dimana materi pelatihan, waktu, serta tempat ditentukan sesuai dengan yang diminta dan dibutuhkan oleh *crew/ABK* atau perusahaan yang meminta. Umumnya pelatihan dalam bentuk *in house training/edukasi* ini dilaksanakan oleh perusahaan/*crewing manning* dalam rangka meningkatkan kualitas SDM di tempatnya.

2.1.3 ABK

Menurut Undang-Undang RI No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 40, “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.” Semua posisi di kapal dari Kapten sampai Messman adalah awak kapal. Dalam ayat 41 disebutkan bahwa “Nahkoda 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, dan pada ayat 42 Nahkoda cukup diistimewakan oleh Undang-Undang Negara yang berbunyi, “Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nahkoda”. Jabatan di atas kapal dibagi dua antara lain perwira dan ABK, sebagaimana akan dijelaskan berikut:

2.1.3.1 Perwira kapal bagian *deck* terdiri dari *captain*, *chief officer*, *second officer*, dan *third officer*, sedangkan pada bagian *engine* ada *chief engineer*, *first engineer*, *second engineer*, dan *third engineer*.

2.1.3.2 ABK bagian *deck* terdiri dari *boatswain*, *able seaman* (AB), dan *ordinary seaman* (OS), untuk bagian *engine* ada *oiler* dan *wiper*, sedangkan pada bagian dapur terdapat *chief cook* dan *messman*.

Maka dari itu penulis menyimpulkan bahwa *ABK/crew* adalah seseorang yang bekerja di atas kapal yang mempunyai tugas sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji.

2.1.4 Kapal

Menurut undang–undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, “kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah – pindah.”

(UU 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 2008), Berdasarkan sifat muatannya, kapal dibagi menjadi beberapa sebagai berikut:

- 2.1.4.1 Kapal Semi Peti Kemas(*Semi Container Ship*)
- 2.1.4.2 Kapal Peti Kemas(*Container Ship*)
- 2.1.4.3 Kapal Curah(*Bulk Carrier Ship*)
- 2.1.4.4 Kapal Curah Umum(*General Cargo Breakbulk Ship*)
- 2.1.4.5 Kapal Curah Kombinasi(*Combination Carrier Ship*)
- 2.1.4.6 Kapal Tanker(*Tanker Ship*)
- 2.1.4.7 Kapal Penumpang(*Passenger Ship*)
- 2.1.4.8 Kapal RoRo(*Roll-On, Roll-Off Ship*)
- 2.1.4.9 Kapal Tunda(*Tug Boat*)
- 2.1.4.10 Kapal Tongkang(*Barge*)

2.1.5 Perawatan

Pengertian perawatan menurut Ansori dan Mustajib(2013) maintenance atau perawatan ialah konsepsi dari semua aktifitas yang diperlukan untuk menjaga atau mempertahankan kualitas fasilitas atau mesin agar dapat berfungsi dengan baik seperti kondisi awalnya

Pengertian perawatan dalam buku Kamus Pelayaran & Perkapalan(1994) tentang perawatan kapal dan peralatannya dijelaskan bahwa:

2.1.5.1 Perusahaan diharuskan membuat SOP untuk memastikan kapalnya dipelihara atau dirawat berdasarkan aturan dan peraturan yang ada.

2.1.5.2 Untuk melengkapi persyaratan tersebut, perusahaan memastikan bahwa:

2.1.5.2.1 Inspeksi dilaksanakan pada interval yang sesuai.

2.1.5.2.2 Setiap penyimpangan dilaporkan kemungkinan penyebabnya, jika diketahui.

2.1.5.2.3 Tindakan koreksi yang sesuai telah dilaksanakan

2.1.5.2.4 Catatan dari tindakan-tindakan tersebut disimpan.

2.1.5.3 Inspeksi-inspeksi pada butir-butir tersebut harus diintegrasikan dalam operasi perawatan rutin kapal.

Jadi kesimpulan sederhana dari perawatan menurut penulis adalah bentuk usaha dengan tujuan menjaga suatu kinerja mesin agar dapat beroperasi dengan prima tanpa adanya kerusakan dan jika mesin rusak diusahakan untuk diperbaiki dengan tepat.

2.1.6 *Hatch Cover*

Pengertian tentang *hatch cover* (tutup palka) menurut Djoko Triyanto, S.H. (2005) adalah “penutup ruang muat yang bertujuan untuk melindungi muatan dari pengaruh-pengaruh eksternal, seperti hujan, panas, salju, dan lain-lain.” Sedangkan Jenis-jenis *hatch cover* berdasarkan desain dan fungsinya dibedakan menjadi beberapa jenis:

2.1.6.1 *Hatch Cover* Jenis Pontoon (*Pontoon Type Hatch Cover*)

2.1.6.1.1 Jenis Konvensional

2.1.6.1.2 Jenis Manual / Jenis Ponton

2.1.6.2 *Hatch cover* Jenis Mekanis (*Mechanical Type Hatch Cover*)

2.1.6.2.1 Jenis Lipat

2.1.6.3 *Hatch cover* Jenis Hidrolik (*Hydraulic Type Hatch Cover*)

2.1.6.3.1. Jenis lipat hidrolik

2.1.6.3.2. Jenis Geser

2.1.6.3.3. Sistem Pengunci (*locking devices*)

2.1.6.3.4. Sistem Kekedapan (*watertight system*)



Sumber : Dokumen Pribadi

Gambar 2.1 *Hatch Cover Oil Jack*

2.1.7 Operasional

Pengertian operasional menurut Widjono Hs(2016) adalah batasan pengertian yang dijadikan sebagai pedoman untuk melakukan suatu kegiatan ataupun pekerjaan. Menurut Evitasari(2020) adanya operasional ialah karena sebuah konsep abstrak untuk memfasilitasi terhadap suatu pengukuran suatu variabel atau secara operasional dapat diartikan sebagai panduan saat melakukan suatu penelitian atau kegiatan penelitian. Penjelasan tersebut merupakan sebuah variabel terhadap pengukuran. Pengukuran ini yakni dapat bekerja bersama angka atau atribut tersebut. Sedangkan menurut KBBI operasional adalah proses yang berdasarkan peraturan yang sesuai dan tidak menyimpang dari suatu norma atau kaidah.

2.1.8 Bongkar Muat

Bongkar muat menurut pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 60 Tahun 2014 adalah kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang mekanismenya meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* dan dilaksanakan oleh badan usaha yang memiliki izin usaha dan didirikan khusus untuk bongkar muat. Penyelenggara bongkar muat di pelabuhan dilaksanakan dengan menggunakan peralatan bongkar muat yang layak operasi, menjamin keselamatan kerja, dan dilaksanakan oleh tenaga kerja yang wajib memiliki sertifikat kompetensi.

Jadi menurut penulis pengertian bongkar adalah kegiatan membongkar barang-barang dari atas kapal dengan menggunakan *crane* dan *sling* kapal ke daratan terdekat di tepi kapal, yang lazim disebut dermaga, kemudian dari dermaga dengan menggunakan lori, *forklift*, dimasukkan dan diatur ke dalam gudang terdekat yang ditunjuk oleh syahbandar pelabuhan, sedangkan kegiatan muat adalah kegiatan yang sebaliknya, operasi bongkar muat dari/ke kapal.

2.2 Kajian Penelitian Terdahulu

Dalam sub bab ini merupakan upaya atau usaha penulis untuk mengumpulkan bahan perbandingan sebagai data pendukung. Pada bagian ini penulis menemukan berbagai hasil penelitian terdahulu dari beberapa sumber

penelitian seperti jurnal, skripsi, dan tugas akhir yang sedikit banyaknya berkaitan dengan penelitian yang hendak dilakukan. Dari penelitian sebelumnya, penulis tidak menemukan penelitian dengan konsep yang sama seperti yang sedang diteliti sekarang, namun penulis mengangkat beberapa penelitian terdahulu sebagai referensi untuk memperkaya bahan kajian pada penelitian ini. Berikut merupakan penelitian-penelitian terdahulu:

Tabel 2.2.1 Penelitian Terdahulu

Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil
Elis Suswati, Ibnu Aliudin, Rochanda	Peningkatan Kualitas Kerja ABK Untuk Menunjang Kelancaran Bongkar Muat Kontainer di KM. Hijau Segar	Adanya kendala-kendala pada saat proses bongkar muat yang dikarenakan faktor <i>skill</i> yang dimiliki oleh Anak Buah Kapal (ABK) yaitu penyusunan muatan kontainer pada saat pemuatan. Hal ini disebabkan karena para ABK <i>Deck</i> kurang berpengalaman bekerja di kapal <i>container</i> dan kesalahan pembacaan bay plan pada saat pemuatan, faktor lain penyebab keterlambatan yaitu sepatu kontainer (twist lock) dan alat <i>lashing container</i> tidak dipersiapkan dengan baik sebelum pemuatan.
Hasil:		
Persamaan: Membahas tentang kualitas kerja ABK		

Perbedaan: Penelitian yang dilakukan Elis Suswati, Ibnu Aliudin, dan Rochanda berfokus pada identifikasi peningkatan kualitas kerja ABK Deck guna menunjang kelancaran bongkar muat kontainer di KM. Hijau Segar dan mencari penyebab dan pemecahan permasalahan adanya kesalahan penyusunan kontainer pada saat pemuatan sehingga terjadi keterlambatan dalam pelaksanaan bongkar muat kontainer di kapal, sedangkan yang dilakukan oleh peneliti membahas tentang optimalisasi *training* ABK di atas kapal curah atau *bulk carrier* dalam perawatan *hatch cover*.

Sumber: Hasil Kajian Peneliti, 2019

<https://doi.org/10.51578/j.sitektransmar.v1i1.10>

Jurnal AKMI Cirebon Sains Teknologi Transportasi Maritim

Tabel 2.2.2 Penelitian Terdahulu

Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil
Achmad Farikhin Roichan 2015	Pelaksanaan Perawatan dan Perbaikan <i>Hatch Cover Macgregor</i> untuk	<i>Hatch cover</i> merupakan salah satu konstruksi terpenting yang ada pada kapal curah yang berguna untuk melindungi muatan yang berada dalam ruang muat. Sedangkan dalam kenyataannya pengoperasian buka tutup palka sering terjadi masalah akibat kurangnya

	<p>Kelancaran Kegiatan Bongkar Muat di MV. Energy Midas</p>	<p>perawatan dan perbaikan pada <i>hatch cover</i> tersebut yang berdampak pada kelancaran kegiatan bongkar muat di MV. Energy Midas. Pelaksanaan perawatan dan perbaikan pada <i>hatch cover</i> yang dilakukan oleh crew di atas kapal ialah dengan melakukan pengecekan pada bagian <i>hatch cover</i>, memperbaiki apabila ditemukan kerusakan dan melakukan perawatan yang terencana secara korektif, kerusakan roda <i>hatch cover</i> yang lepas dari rel, rantai <i>hatch cover</i> yang kendur dan berkarat, serta kebocoran pada pipa atau silinder hidroliknya akan mempengaruhi pengoperasian pada <i>hatch cover</i>.</p>
<p>Hasil:</p>		
<p>Persamaan: Membahas tentang perawatan <i>hatch cover</i> tipe lipat <i>mac-gregor</i> Perbedaan: Penelitian yang dilakukan Achmad Farikhin Roichan berfokus pada pelaksanaan perawatan dan perbaikan <i>hatch cover</i> sedangkan yang dilakukan peneliti membahas tentang optimalisasi <i>training ABK</i> di atas kapal curah atau <i>bulk carrier</i> dalam perawatan <i>hatch cover</i>.</p>		

Sumber: Hasil Kajian Peneliti, 2015

<http://www.library.pip-semarang.ac.id>

<http://repository.pip-semarang.ac.id/1166/>

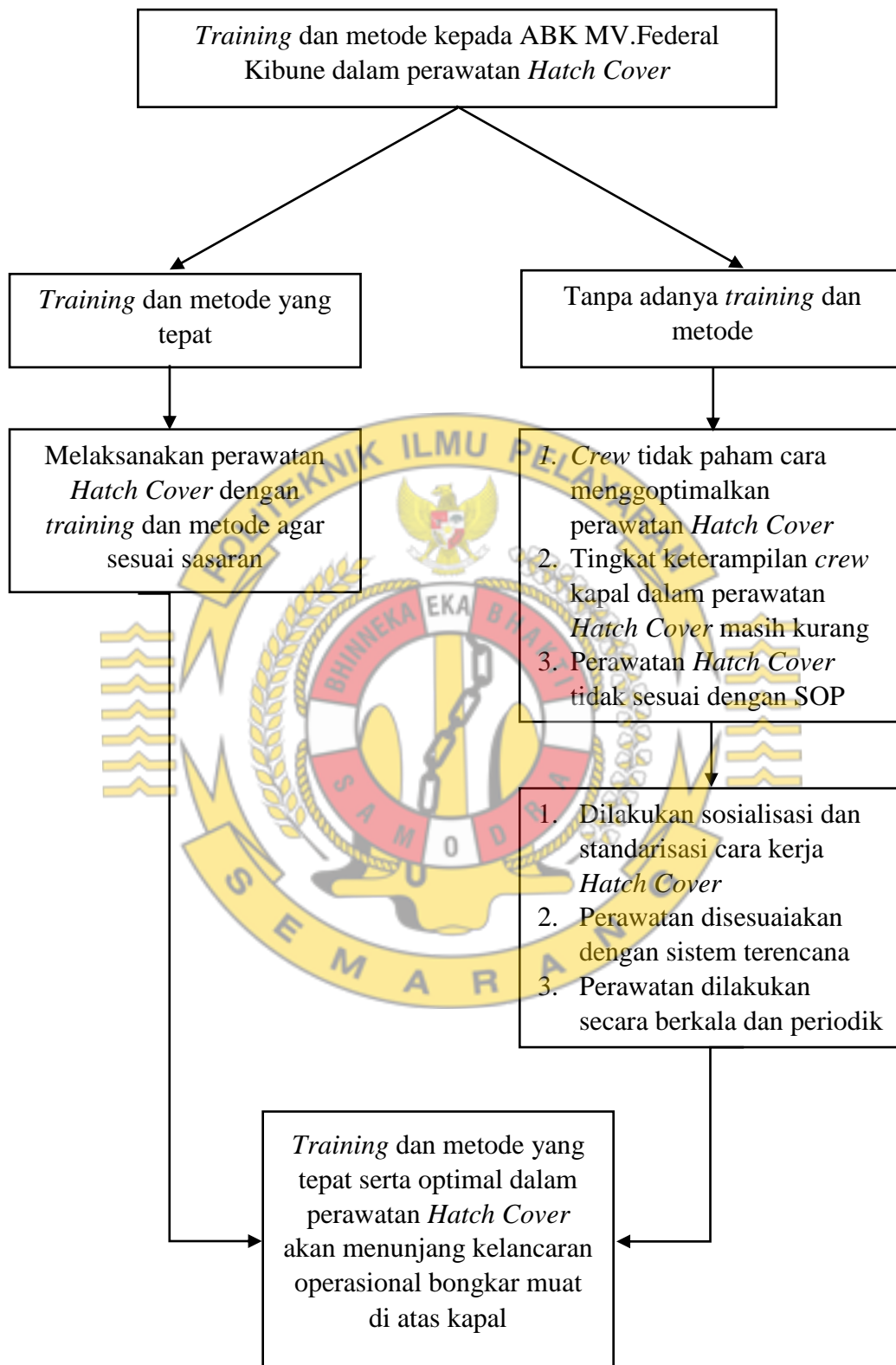
2.3 Kerangka Pikir Penelitian

Untuk mempermudah penulisan dan pembahasan skripsi ini, maka penulis membuat kerangka pikir penelitian dalam bagan sederhana. Dalam penulisan sebuah karya ilmiah, pembuatan kerangka pikir penelitian adalah salah satu langkah yang utama dan yang terpenting karena di kerangka pikir penelitian ada korelasi yang logis antara bab yang satu dengan bab yang lainnya maka dari itu seluruhnya merupakan satu kesatuan yang utuh.

Pembuatan kerangka pikir penelitian sangat membantu penulis untuk menghindari kesalahan yang tidak perlu dan untuk membatasi pembahasan penelitian ini. Dikutip dari Goris Keraf(1977) menurut Mantra(2001) kerangka pikir penelitian akan membantu penulis dalam bagian-bagian seperti:

2.3.1 Mempermudah untuk melihat ide-ide sekilas pandangan sehingga bisa dipastikan semua susunan dan timbal balik antara ide-ide itu sudah benar dan harmonis di dalam perimbangannya. Kerangka pemikiran juga dapat mencegah penulisnya keluar dari sasaran pembahasan.

2.3.2 Dengan memperhatikan kerangka pemikiran, penulis dapat menemukan secara jelas materi mana yang bisa membantu dan diperlukan.



Gambar 2.2 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

5.1.1 *Training* yang tepat dalam memberikan wawasan perawatan *hatch cover* ialah dengan mengadakan *safety meeting*, diklat intern, ataupun *tool box meeting* mengenai *hatch cover* di atas kapal, perusahaan juga bisa memaksimalkan *in house training*/edukasi sebelum ABK/*crew* bergabung di atas kapal, dan perlu juga dibuatkan *hatch cover maintenance plan* agar lebih teratur, tertib, dan berkesinambungan, sedangkan dari pihak mualim juga diperlukan yaitu pengaturan manajemen pengawasan pada saat pengoperasian dan perawatan *hatch cover*.

5.1.2 Metode *training* yang tepat agar sesuai sasaran dalam memberikan wawasan atau pemahaman kepada ABK/*crew* adalah dengan cara melakukan evaluasi jalannya setiap alternatif penyelesaian masalah yang telah disebutkan serta dengan menggunakan metode *training* demonstrasi dan contoh, simulasi, *coaching*, *on the job*, dan *self learning*, tetapi jika benar-benar terpaksa bisa dengan memberikan perbaikan yang bersifat sementara dalam perawatan *hatch cover* dan dengan memaksimalkan ABK/*crew* yang ada untuk dibagi tugasnya masing-masing sehingga tidak bertumpuk.

5.1.3 Penyebab kurangnya pemahaman ABK/*crew* MV. Federal Kibune dalam perawatan *hatch cover* diantaranya yaitu kurangnya keterampilan

secara teknis, wawasan dan pola pikir, kurangnya *training*, kebijakan perencanaan atau pengembangan yang kurang, komunikasi yang kurang, kurangnya buku pedoman pengoperasian, dan kurangnya pengawasan dari perwira pada saat pengoperasian dan perawatannya, dengan demikian jika ingin semua operasional berjalan dengan lancar maka harus segera memaksimalkan perawatan *hatch cover* tersebut.

5.2 Saran

- 5.2.1 Agar keterampilan *crew* kapal dalam penggunaan dan perawatan *hatch cover* meningkat, maka perlu adanya peningkatan pelatihan melalui *training* serta familiarisasi kepada semua *crew* kapal terutama kepada *crew* kapal yang baru naik kapal, PMS dalam *Hatch Cover Maintenance Plan* sangat diperlukan supaya perencanaan perawatan dapat terkendali dan diaktualisasikan secara rutin serta berkesinambungan sesuai dengan jadwal yang sudah ditentukan, dan *chief officer* sebagai *safety officer* bertanggung jawab atas pelaksanaannya.
- 5.2.2 Agar sesuai sasaran dalam memberikan wawasan atau pemahaman kepada ABK/*crew* maka diperlukan evaluasi dan metode dalam *training* tersebut yang harus dilakukan oleh *officer* kepada seluruh *crew*/ABK sehingga penggunaan *hatch cover* bisa optimal.
- 5.2.3 Hendaknya faktor manusia sebagai pelaksana kegiatan, pemeriksaan, dan perawatan harus sangat diperhatikan karena hal tersebut adalah penyebab utama kurangnya pemahaman ABK/*crew* MV. Federal Kibune. Dalam hal ini apabila operator *hatch cover* sering membuat

keteledoran maka akan menimbulkan kerusakan yang harus ditanggung dan proses lain pun seperti bongkar muat dapat tertunda.



DAFTAR PUSTAKA

- Ansori., dan Mutajib, 2013, *Buku Kamus Pelayaran & Perkapalan*, Jakarta.
- Drucker, F Peter, 2010, *Effective Executive*.
- Endroyo, Bambang, 2011, *Pengertian Optimalisasi*, UNNES, Semarang.
- FDC Sudjatmiko, Drs. MM, 2012, *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*, Online Store, Jakarta.
- Federal Kibune, Tanpa tahun, *Instruction Book Steel Hatch Cover Folding Type*, Nakata Mac Corporation, Japan.
- Harto, Budi., dan Susetyo, 2012, *Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Muatan Pada Pengangkutan Melalui Laut*, Diponegoro Law Journal, Semarang.
- House D.J, 2005, *Cargo Work for Maritime Operation*, Routledge, New York.
- International Maritime Organization, 1995, *STCW Versi Bahasa Indonesia*.
- Istopo, Capt., dan Capt. O.S Kaarlo, 1999, *Kapal dan Muatannya*, Trijaya Offset, Jakarta.
- Kuncowati, 2015, *Prinsip Muatan dan Pentingnya Persiapan Palka Pada Kapal General Cargo Serta Pengaruhnya Terhadap Biaya Kapal di Pelabuhan*, Surabaya.
- Moleong, Lexy J, 2018, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosdakarya, Bandung.
- NSOS, Tanpa Tahun, *Manajemen Perawatan dan Perbaikan Kapal*, Direktorat Jendral Departemen Perhubungan, Jakarta.
- Republik Indonesia, 2008, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, Jakarta.

- Republik Indonesia, 2014, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 60 Tahun 2014 Tentang Bongkar Muat*, Jakarta.
- Rivai., dan Sagala, 2011, *Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Perusahaan Dari Teori ke Praktik*, Jakarta.
- Roichan, Achmad Farikhin, 2015, *Pelaksanaan Perawatan dan Perbaikan Hatch Cover Macgregor Untuk Kelancaran Kegiatan Bongkar Muat di MV. Energy Midas*, Perpustakaan PIP Semarang, Semarang. <http://www.library.pip-semarang.ac.id> <http://repository.pip-semarang.ac.id/1166/>.
- Rusman, Hoesien., dan Manupulty Caniel, 2003, *Kamus Pelayaran & Perkapalan*, Citra Harta Prima, Jakarta.
- Subardi, Agus, 1997, *Pengantar Manajemen*, Unit Penerbit dan Percetakan Akademi Manajemen Perusahaan YKPN, Yogyakarta.
- Sugiyono, 2018, *Metode Penelitian*, Alfabeta, Bandung.
- Suswati, Elis., Ibnu Aliudin., dan Rochanda, 2019, *Peningkatan Kualitas Kerja ABK Deck Untuk Menunjang Kelancaran Bongkar Muat Kontainer di KM. Hijau Segar*, Jurnal AKMI Cirebon Sains Teknologi Transportasi Maritim, Cirebon. <https://doi.org/10.51578/j.sitektransmar.v1i1.10>
- Triyanto, Djoko, 2005, *Hatch Machine and Temperature With Humidity Monitoring System Based Microcontroller*, UI, Jakarta.
- Widodo, 2015, *Pengertian Training Dalam Manajemen Sumber Daya Manusia*, Yogyakarta.

Lampiran 1 Crew List

CREW LIST

1. Name of ship		2. Port of Arrival / Departure		3. Date of Arrival / Departure		Call Sign	IMO Number
FEDERAL KIBUNE						3FMJ7	960033
4. Nationality of ship		5. Port Arrived from			6. Nature and No. of identity documents (PASSPORT/ EXPIRY)	7. Nature and No. of identity documents (SEAMAN BOOK/ EXPIRY)	8. Date and Place of Embarkation
PANAMA							
9. No.	10. Family name, given names	11. Sex	11. Rank or Rating	12. Nationality	13. Date and place of birth		
1	Indiarto, Joko	M	Master	Indonesia	1-Sep-63 Solo	B 6066764 7-Feb-22	E 059212 4-Feb-21 San Francisco de Sol, Brazil
2	Prasojo, Yoyok Agung	M	C/Officer	Indonesia	23-Nov-78 Banyuwangi	B 2994607 27-Jan-21	F 142252 25-Jun-21 Montreal, Canada
3	Fathoni, Muhammad	M	2/Officer	Indonesia	17-Mar-88 Kudus	B 4202182 30-May-21	F 229485 14-Mar-22 Montreal, Canada
4	Vickri, Arief Maulana	M	3/Officer	Indonesia	22-Jun-96 Dekasi	B 2994607 27-Jan-21	F 177955 8-Oct-21 Rotterdam, Netherland
5	Irawan, Ary	M	C/Engineer	Indonesia	21-Nov-73 Samarinda	D 8340004 6-Dec-22	D 007438 29-Sep-21 Recife, Brazil
6	Sasero, Ardilas	M	1/Engineer	Indonesia	26-Dec-84 Tembung	B 9608785 21-Feb-21	E 131812 14-Nov-21 Rotterdam, Netherland
7	Zulkarnaen, Budi	M	2/Engineer	Indonesia	26-Aug-87 Jakarta	B 4516914 27-Jul-21	E 103685 1-Aug-21 San Francisco de Sol, Brazil
8	Putra, Rachmat Eka	M	3/Engineer	Indonesia	15-Sep-96 Jakarta	B 2994369 26-Jan-21	F 177956 8-Oct-21 Montreal, Canada
9	Sawaun	M	Busun	Indonesia	24-Jul-68 Gresik	C 3092926 5-Apr-24	E 120071 19-Sep-21 Rotterdam, Netherland
10	Syahrul, Achmad Agyl	M	AB	Indonesia	29-Jul-86 Jakarta	C 0790610 11-Jul-21	E 139815 17-Dec-21 Rotterdam, Netherland
11	Samsuddin, Hoeruddin	M	AB	Indonesia	5-May-79 Kandao	C 3899223 10-May-24	F 230046 15-May-22 Montreal, Canada
12	Rama, Mohamad Alay	M	AB	Indonesia	10-Oct-74 Bangkalan	C 4240032 7-Aug-24	E 009509 17-Sep-22 Montreal, Canada
13	Limon, Salim Serat	M	OS	Indonesia	2-Oct-80 Bangkalan	D 6665777 20-Mar-22	E 112425 1-Sep-21 Recife, Brazil
14	Azis, Mohammad Jalil	M	OS	Indonesia	8-Jul-77 Bangkalan	B 7163821 2-Jun-22	F 248617 28-Jun-22 Rotterdam, Netherland
15	Wannu, Suaib Pahari	M	Oiler	Indonesia	9-Feb-89 Lasesua	B 9947876 15-Mar-23	E 134696 5-Dec-21 Rotterdam, Netherland
16	Markimin, Sadelli Usman	M	Oiler	Indonesia	14-Apr-65 Bangkalan	B 4201404 24-May-21	E 093753 7-Jun-21 Rotterdam, Netherland
17	Widyatama, Setya	M	Oiler	Indonesia	19-Jun-72 Blora	C 0251741 23-Apr-23	D 081605 22-May-22 Montreal, Canada
18	Rahaya, Mahadi Didik	M	Wiper	Indonesia	22-Jul-90 Pati	B 5632779 1-Dec-21	F 198886 6-Dec-21 Recife, Brazil
19	Zaini, Mohamad	M	Ch/Cook	Indonesia	25-Mar-67 Bangkalan	B 6307927 21-Feb-22	D 006703 18-Sep-21 Recife, Brazil
20	Anam, Hoirul	M	M/Man	Indonesia	16-Jun-88 Bangkalan	C 3422615 29-Apr-24	D 045396 15-Feb-20 Rotterdam, Netherland
21	Jayanto, Wazir Nafan	M	Deck Cadet	Indonesia	26-Mar-96 Tuban	C 3752604 3-Jul-24	F 241753 1-Jul-22 Montreal, Canada
22	Rahbani, Muhammad Naufal	M	Engine Cadet	Indonesia	13-Mar-99 Bakongan	B 3176461 31-May-21	F 194087 2-Nov-21 Montreal, Canada

Closed with 22 members of crew including Master

13. Date and signature by master, authorized agent or officer


 Capt. Joko Indiarto
 Master of M/V Federal Kibune

Lampiran 2 Ship Particular

VESSEL'S PARTICULARS						
SHIP'S NAME	: MV. FEDERAL KIBUNE					
PORT OF REGISTRY	: PANAMA					
NATIONALITY	: PANAMA					
OFFICIAL NUMBER	: 43855-12-B					
CALL SIGN	: 3 F N J 7					
CLASSIFICATION	: N K K, NS'(BCM-A, BC-X II, GRAB)(IC IS) (PS-DA&FA) MNS', Strengthened for heavy cargo loading where H2&4 maybe empty, Super box Bulk Carrier, and Double Hull applied to all cargo hold					
MMSI	: 373 354 000					
IMO NUMBER	: 9 6 0 6 0 5 3					
OWNERS	: ROSEX MARITIME SA., Omega bldg Samuel Lewis Ave. and 63rd Street Panama city, Panama					
MANAGEMENT	: OSAKA ASAHI KAIUN CO LTD, 2-33 Nami yoko 6-chome, Minato-ku Osaka Japan Tel. +81 6 6583 3711, Fax. +81 6 6583 3397, Email : oak.marine@o-asahi.co.jp					
CHARTERERS	: Fednav International Ltd, Suite 3500, 1000, rue de La Gauchetiere Ouest, Montreal Quebec H3B 4W5, Tel. (514) 878-6600, Fax. (514) 878-7670, email : operations@fednav.com					
BUILDERS	: ONOMICHI DOCKYARD CO LTD S. No.589					
KEEL LAID	: 02 DEC 2011, LAUNCHED 20 MAR 2012,					
DELIVERY	: 22 MAY 2012					
INM - C ID NO	: 437 335 410					
Email	: federalkibune@orcajpn.co.jp					
	Tel. Inm-FBB : 870 773 153 669 Fax. Inm-FBB : 870 783 206 085					
PRINCIPAL DIMENSIONS:						
LENGTH OVER ALL (L.O.A.)	: 177.85M	LENGTH BET. PER. (L.B.P.)	: 169.80M			
REGISTERED LENGTH	: 170.58M	BREADTH MOULDED	: 28.60M			
DEPTH MOULDED	: 15.00M	ASSIGNED LOAD DRAFT	: 10.869M			
FRESH WATER ALLOW.	: 248 mm					
T P C	: 45.87mt					
DEADWEIGHT: DISPL. DRAFT FREEBOARD						
LIGHT SHIP	: 8,555MT					
TROPICAL FRESH WATER	: 37,836MT	46,391MT	11,343M 3,761M			
FRESH WATER	: 36,824MT	45,379MT	11,117M 3,942M			
TROPICAL	: 37,858MT	46,413MT	11,095M 3,964M			
SUMMER	: 36,824MT	45,379MT	10,869M 4,190M			
WINTER	: 35,794MT	44,349MT	10,643M 4,416M			
GROSS TONNAGE	: 22,868 MT	NET TONNAGE : 12,519MT				
SUEZ CANAL GROSS TONNAGE	: 23,175,62MT	NET TONNAGE : 22,749,54MT	SC ID : 6008453			
PANAMA CANAL NET TONNAGE	: 19,052 MT		PANCAN ID : 6008453			
TANK CAPACITY:						
WATER BALLAST	: 14,074.30M3 (100%) / 14,426.10MT SW					
FUEL OIL	: 1,368.2 M3	1,300.4MT (96%)				
DIESEL OIL	: 266.6 M3	230.3MT (96%)				
FRESH WATER	: 109.6M3/109.6MT, DRINKING WATER 109.6M3/109.6MT					
HOLD CAPACITY		GRAIN M3	FT3	BALE M3	FT3	MAX LOAD WEIGHT
HOLD No. 1	: 6,493.80	229,326	6,417.80	226,642	9,435.00MT	
HOLD No. 2	: 10,081.30	356,018	9,955.00	351,558	10,067.00MT	
HOLD No. 3	: 10,105.30	356,866	10,003.30	353,264	14,000.00MT	
HOLD No. 4	: 10,067.40	355,528	9,965.80	351,940	10,065.00MT	
HOLD No. 5	: 9,042.90	319,348	8,952.70	316,162	13,560.00MT	
GRAND TOTAL	: 45,790.70	1,617,086.00	45,294.60	1,599,566.00		
HATCH COAMING DIMENSION : H1 15200 X 20000, H2, H3, H4, H5 22400 X 24000						
Capacity of Crane (SWL) : Crane No.1 2 3 4 SWL 30MT, Grab SWL 24MT, Mitsubishi Heavy Industry Ltd						
Hold/Hatch/Type : 5Holds/5Hatches/Folding Type						
MAIN ENGINE	: Akasaka Diesel Ltd 6UEC45LSE x 1SET	CONSTANT	: MT			
MAXIMUM RATING	: RPM M.C.R. 7,470 Kw x 130 min-1 (10,140 PS)	SERVICE SPEED	: 14.9Kts			
NORMAL RATING	: RPM CSO 6,723KW x 125.5 min-1 (9,126 PS)					
AUX ENGINE	: Yanmar 459kW x 3sets, Emg. Generator : Mitsui Zosen 80KW x 1set					
PROPELLER DIA.	: 5,100 mm	PITCH	: 3,667mm	SOLID KEYLESS	: 6 BLADES	
FROM KEEL TOP MAST	: 44.20M					


 Capt. Joko Indarto
 Master of MV-Federal Kibune


Lampiran 3 Hatch Cover Specification

TECHNICAL SPECIFICATION FOR STEEL HATCH COVER

I. PRINCIPAL PARTICULARS OF SHIP

- a) Ship owner :
- b) Name of ship :
- c) Shipyard : ONOMICHI DOCKYARD CO., LTD.
- d) Type of ship : BULK CARRIER
- e) Route : Ocean going
- f) D/W : 37,000 Tons
- g) Lpp × B × D × d : 169.8 m × 28.6 m × 15.0 m × 10.85 m
- h) Classification : NK
- i) Flag : PANAMA
- j) Ship's schedule : K : L : D :

II. WEATHER DECK HATCH COVERS

1) Hatch size and cover type :

	L (m)	B (m)	Cover type (Tightness)	Position
No.1 Hatch	15,200	20,000	End folding type (Weathertight)	Position I
No.2 Hatch	22,400	24,000	"	"
No.3 Hatch	22,400	24,000	"	"
No.4 Hatch	22,400	24,000	"	"
No.5 Hatch	22,400	24,000	"	"

Water Ballast Tank Hatch : Nil

Lampiran 4 Hatch Cover Operation Procedure

PAGE. 12

VII. HATCH COVER OPERATION PROCEDURE

Simultaneous operation not to be considered, i. e., only one pair (2 panels) shall be operated. 2 pairs or more are not to be operated at the same time.

A. Confirm the following item before hatch cover operation :

- 1) All cleats to be released.
- 2) Hatch cover top is clear.
- 3) Wheel runway is clear from obstruction.
- 4) A watchman is placed near the operating hatch cover.

B. Opening

- 1) Release all cleats around hatch cover.
- 2) Shift control lever to "OPEN" position.
- 3) To avoid the cover to hit the back stopper at the opening end, the control lever to be shifted to stop position slightly and keep the slow speed.
- 4) When hatch cover is opened, wheel stopper is automatically set.
- 5) Return the control lever to "STOP" position.

C. Closing

- 1) Shift the control lever to "OPEN" position.
- 2) Remove wheel stopper.
- 3) Shift the control lever to "CLOSE" position.
- 4) When hatch cover is closed, return the control lever to "STOP" position.
- 5) Engage the all cleats.

Note :

During voyage or when hatch cover is to be kept closed for a long time, hold control lever in "CLOSE" position by setting lever stoppers.

Caution for hatch cover operation :

Do not close a hatch cover without operating power unit pump.

It evacuates the rod-side space inside the cylinders, resulting in the deformation of rod packing.

And it may cause oil leakage from the packing in opening cover later.

Lampiran 5 Emergency Operation Procedure of Hatch Cover

PAGE. 13

IX. EMERGENCY OPERATION PROCEDURE OF HATCH COVER

In case of the power units for deck machinery are out of order, the cover can be operated by portable power unit in either of the following methods.

A. In case of valve stand connection (See PAGE. 13 CASE-1)

- 1) Disengage all cleats and wheel stoppers.
- 2) Shift all control levers of valve stand to "STOP" position.
- 3) Connect electric cable of portable power unit to group starter.
- 4) Connect portable power unit to valve stand with rubber hose as shown in sketch 2-1.
Shift control lever of portable power unit to "OPEN" ("CLOSE") position.
Hatch cover starts to open (close).
- 5) When hatch cover has been opened (closed), set wheel stoppers (cleats).
- 6) Return control lever of portable power unit to "STOP" position.

B. In case of cylinder direct connection (See PAGE. 14 CASE-2)

- 1) Disengage all cleats and wheel stoppers.
- 2) Connect electric cable of portable power unit to group starter.
- 3) Connect portable power unit to hyd. cylinder with rubber hose as shown in sketch 2-2.
Shift control lever of portable power unit to "OPEN" ("CLOSE") position.
Hatch cover starts to open (close).
- 4) When hatch cover has been opened (closed), set wheel stoppers (cleats).
- 5) Return control lever of portable power unit to "STOP" position.

Notes :

- 1) In connecting portable power unit to valve stand or hydraulic cylinder with rubber hose, take some measure in advance not to let air entry into valve or hydraulic cylinder, e.g., release air in rubber hose by filling oil in it or release through hydraulic cylinder air vent.
- 2) Before resuming normal operation after emergency operation is over, be sure to release air in hydraulic pipe, rubber hose, hydraulic cylinder, valve, etc.

Lampiran 6 Hatch Cover Check and Maintenance Procedure

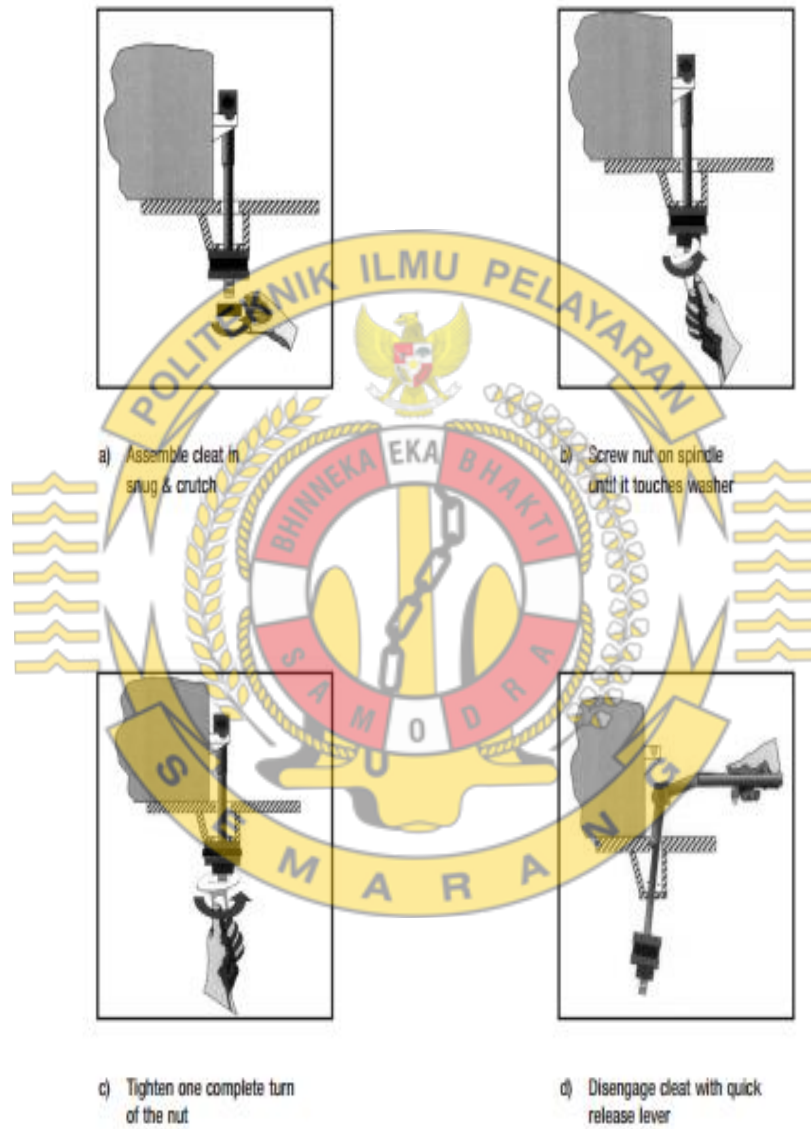
X II. CHECK & MAINTENANCE OF HATCH COVER		
Parts / Unit to be checked	Interval	Description
Wheel	3 months	Repinish well with proper grease such as lithium type grease.
	1 year	Overhaul and repair when out of order. Replace wheel bush and pin worms out more than 1 mm thickness.
Quick Acting Cleat	3 months after completion	Adjust compression of hama nut to be 2~3 mm thick by means of nut. Apply grease to thread to prevent rust.
Quick Acting Cleat & Screw Bolt Cleat	1 year	Replace hama nut when its surface has a crack. Apply grease to thread to prevent rust.
Rubber Packing	6 months	Check for surface flaws and stains (paint, grease). Repair minor flaws with sealing compound and replace rubber packing having major flaws, by at least one meter length.
	3 years	Measure percentage set and replace packing when it is found to be 80 % of regular compression.
Hatch Cover Body & Compression Bar	6 months after completion 1 year thereafter	Check for rust, chip it off and touch up by paint.
Gutter way of cover & Coaming	Before each operation	Clean.

Lampiran 6(Lanjutan) *Hatch Cover Check and Maintenance Procedure*

Parts / Unit to be checked	Interval	Description
Coaming & Guide Rail	2 years	Check for abrasion and dents. Cut off and replace the part when it has 50% of regular thickness.
Non Return Valve	3 months	Checking for clogging with dust, and clean it.
Main Hinge	3 months	Supply hinge pin well with lithium type grease.
Inter Hinge	3 months	Supply hinge pin well with lithium type grease.
Cylinder Eye Plate	3 months	Supply cylinder pin well with lithium type grease.
Hydraulic Cylinder	8 months	Check for oil leaks. In case of oil leaks, replace oil seal. Check cylinder rod surface for plating separation.
Valve Stand	1 year	Check cylinder rod for foreign matters. Check for outer oil leakage, loose lock-nut of every valve, and rust. Supply oil to prevent sticking of valve handle.
Hydraulic Hose	3 months	Check for oil leaks. In case of crack or oil leaks, replace hose.

Lampiran 7 Procedure to Adjust a Quick Acting Cleat

Procedure to adjust a quick acting cleat



Lampiran 8 Quick Acting Cleat Assembly

CODE NO.
PAGE 4-8

※MARK---One coat of shop primer of 15-20 μ thick(W/P Vindex No.120) is to be applied after the surface treatment of Sa 2 1/2 (SIS) or equal grade.

WEIGHT : 19.6 kg

QA42	HAMA PAT	SYNTHETIC RESM	1	ø44Xø100X25t
BP29D	CLEAT BRACKET	SS400	1	※
BP27	CRUTCH	SS400	1	※
04411010	WASHER	SS400	1	ø44Xø110X10t TOLERANCE : J16 ZINC HOT DIP GALV.
BP26B	NUT	SS400	1	ZINC ELECTRO PLATING
BP25B	BOLT	S30C&SS400	1	ZINC HOT DIP GALV. WITH SPLIT PIN JS B 1351 #6.3060L (C2000)
MARK	DESCRIPTION	MATERIAL	QUAN.	N . B .
SCALE	DESCRIPTION		NO.	MARK
1/5	CLEAT ASSEMBLY (M42)		109	SB15FS
DATE	7.3		NAKATA MAC CORPORATION	

SHO 10031/245 (REV. 05-1994)

Lampiran 9 Transkrip Wawancara

A. Nama – nama *crew* yang diwawancara:

1. *Master* : Joko Indiarto
2. *Chief officer* : Yoyok Agung Prasojo
3. *Boatswain* : Sawaun
4. *AB C* : Mohamad Ahya Rama
5. *OS B* : Mohammad Jalil Aziz

B. Hasil wawancara:

1. Responden I

Tanggal : 10 Juni 2020

Waktu : 20.30 - 22.00 LT

Responden I : Joko Indiarto

Jabatan : *Master*

1. Bagaimana penggunaan serta perawatan terhadap peralatan bongkar muat terutama *hatch cover* di kapal MV. Federal Kibune?

Jawab:

Penggunaan *hatch cover* masih kurang optimal dikarenakan masih ada kendala-kendala yang masih menjadi hambatan dalam pelaksanaan perawatan *hatch cover* tersebut.

2. Apakah sejauh ini perawatan terhadap peralatan bongkar muat tersebut sudah dilaksanakan sesuai dengan rencana atau jadwal yang telah dibuat?

Jawab:

Lampiran 9 Transkrip Wawancara(Lanjutan)

Tidak selalu, karena terbentur dengan pelaksanaan operasi kapal yang pastinya lebih penting yaitu operasi bongkar muat. Hal ini terjadi juga dikarenakan jalur/rute dari kapal yang dekat sehingga kesibukkan para ABK/*crew* menjadi berlipat ganda.

3. Kendala-kendala apa saja yang dihadapi pada saat melaksanakan perawatan *hatch cover* kapal?

Jawab:

Kendala yang pertama yaitu wawasan, keterampilan, dan pemahaman para ABK/*crew* yang kurang, yang kedua yaitu masalah peralatan yang menunjang pelaksanaan perawatan peralatan bongkar muat yang kurang memadai sehingga kerja ABK/*crew* kapal menjadi kurang maksimal, dan yang ketiga adalah masalah waktu, seringkali kapal melakukan operasi bongkar muat membuat ABK/*crew* selalu sibuk dengan operasi kapal yang lebih penting.

4. Apa yang menjadi penyebab kurangnya pemahaman ABK/*crew* dalam perawatan *hatch cover*?

Jawab:

Ada beberapa penyebab kurangnya pemahaman ABK/*crew* dalam perawatan *hatch cover*, tapi yang sangat berpengaruh yaitu pastinya *human factor*, diantaranya yaitu kurangnya keterampilan secara teknis, wawasan dan pola pikir, upah yang kurang menarik, kurangnya *training*, kebijakan perencanaan dan pengembangan yang kurang,

Lampiran 9 Transkrip Wawancara(Lanjutan)

komunikasi yang kurang, kurangnya buku pedoman pengoperasian, dan kurangnya pengawasan dari perwira pada saat pengoperasian dan perawatannya, dari faktor-faktor penyebab yang saya sebutkan, garis besarnya yaitu kurangnya pemahaman, wawasan, dan keterampilan para ABK/crew diatas kapal, dan ini harus segera diperbaiki jika ingin semua operasional berjalan dengan lancar.

5. Alternatif-alternatif apa saja yang bisa ditempuh guna menanggulangi kendala-kendala yang sering menghambat pelaksanaan perawatan peralatan bongkar muat?

Jawab:

Yang pertama yaitu memberikan metode *training* pelaksanaan perawatan *hatch cover* sesuai standar yang berlaku, misalnya mengadakan *safety meeting* atau diklat intern mengenai *hatch cover*, dari perusahaan pun bisa mengadakan *in house training/edukasi* sebelum ABK/crew bergabung diatas kapal tidak hanya mengenai keselamatan dan keamanan operasi kapal tetapi juga mengenai cara atau *training* perawatan seluruh peralatan yang ada diatas kapal terutama peralatan bongkar muat dalam hal ini yaitu *hatch cover*, dan perlu juga dibuatkan *hatch cover maintenance plan* agar lebih teratur, tertib, dan berkesinambungan, sedangkan dari pihak mualim juga diperlukan yaitu pengaturan manajemen pengawasan pada saat pengoperasian dan perawatan *hatch cover*. Jika benar-benar terpaksa bisa menggunakan

Lampiran 9 Transkrip Wawancara(Lanjutan)

cara pengoptimalan penggunaan *hatch cover* dengan memberikan perbaikan yang bersifat sementara dalam pelaksanaan perawatan peralatan bongkar muat dan dengan juga memaksimalkan ABK/*crew* yang ada untuk dibagi tugasnya masing-masing sehingga semuanya tidak bertumpuk.

2. Responden II

Tanggal : 12 Juni 2020

Waktu : 16.30 - 19.20 LT

Responden II : Yoyok Agung Prasajo

Jabatan : *Chief officer*

1. Apakah dari pihak mualim di kapal sering melakukan inspeksi untuk mengecek hasil perawatan ataupun penggunaan dan kondisi dari peralatan terutama *hatch cover*?

Jawab:

Mualim sering melakukan pengecekan tapi lebih condong ke pengecekan kondisi dari *hatch cover*, jarang sekali melakukan pengecekan hasil dari perawatan dan penggunaan *hatch cover*.

2. Apakah tindakan pihak perusahaan secara rutin mengirimkan PMS manual ke kapal guna menunjang pelaksanaan perawatan peralatan bongkar muat diatas kapal?

Jawab:

PMS hanya dikirim sekali dan itu menjadi panduan untuk seluruh kapal

Lampiran 9 Transkrip Wawancara(Lanjutan)

dibawah management Osaka Asahi Kaiun Co Ltd.

3. Sejauh mana kemampuan para ABK/*crew* kapal dalam melaksanakan tugas-tugas yang diberikan oleh mualim dalam kaitannya dengan perawatan *hatch cover*?

Jawab:

Sebenarnya para ABK/*crew* dapat memahami apa yang telah disampaikan tetapi karena faktor usia yang memang sudah berumur, maka mereka menjadi tidak mudah untuk mengingat hal-hal yang telah dijelaskan dan juga mereka sering salah dalam mengerjakan *orderan* yang diberikan.

4. Apakah ada waktu tertentu dimana para ABK/*crew* diberikan penyuluhan tentang cara melaksanakan perawatan yang baik dan benar sesuai dengan prosedur?

Jawab:

Untuk penyuluhan di kapal ini diadakan sebelum melaksanakan pekerjaan tersebut, dalam hal ini yaitu *tool box meeting*, jadi para ABK/*crew* diberi penjelasan sebentar kemudian dikerjakan sama-sama dengan dipantau oleh mualim satu dan bosun serta para ABK/*crew* senior yang sudah mengetahui dan paham mengenai perawatan tersebut.

5. Apakah dokumen lama tentang perawatan dari peralatan bongkar muat masih tersimpan di kapal?

Lampiran 9 Transkrip Wawancara(Lanjutan)

Jawab:

Pastinya, dokumen-dokumen tersebut masih tersimpan di arsip kapal, karena kadang-kadang masih diperlukan sebagai refrensi dalam pelaksanaan perawatan peralatan bongkar muat.

3. Responden III

Tanggal : 14 Juni 2020

Waktu : 17.30 - 19.00 LT

Responden III : Sawaun

Jabatan : *Boatswain*

1. Apakah selama ini pelaksanaan perawatan bongkar muat lebih mengacu pada dokumen-dokumen lama atau pada PMS manual yang ada diatas kapal?

Jawab:

Umumnya keduanya saling melengkapi sehingga dapat dikatakan kedua panduan tersebut kami jadikan acuan dalam pelaksanaan perawatan peralatan bongkar muat.

2. Berapa jam *hatch cover* dapat bekerja, apakah *hatch cover* memerlukan istirahat dan bagaimana waktu istirahatnya?

Jawab:

Hatch cover dapat bekerja 20 jam/hari dan diperlukan istirahat 4 jam untuk mendinginkan mesin. Waktu istirahat 4 jam tersebut tidak harus langsung, hal tersebut bisa berangsur.

Lampiran 9 Transkrip Wawancara(Lanjutan)

3. Apakah penempatan dari *hatch cover handle* diluar sudah efektif dan tidak terganggu keadaan alam?

Jawab:

Penempatan tersebut kurang efektif karena dapat dipengaruhi oleh keadaan alam yang sering berubah-ubah sehingga menimbulkan hal-hal yang bersifat merusak seperti karat karena itu saya telah melakukan pencegahan terhadap hal tersebut dengan cara menutup *hatch cover handle* dengan terpal dan diikat dengan tali yang kuat walaupun sudah ada pelindung *cover box handle*, tetapi hal tersebut masih kurang efektif

untuk menghindari cuaca yang dapat menyebabkan karat.

4. Mengapa tutup palka tidak dapat ditutup?

Jawab:

Tutup palka tidak dapat ditutup karena *hatch cover oil jack* yang seharusnya menjadi tumpuhan tenaga utama untuk membuka ataupun menutup mengalami kendala, yaitu bocornya alat tersebut dikarenakan sebelumnya alur pelayaran di daerah dingin dan berubah ke daerah panas sehingga menyebabkan kebocoran.

5. Bagaimana penyelesaian dari masalah terkendalanya atau rusaknya *hatch cover oil jack*?

Jawab:

Saya memerintahkan perwira yang sedang tidak berjaga, semua ABK/crew bagian *deck*, dan dibantu oleh *engineer* serta *oiler* dan *wiper*

Lampiran 9 Transkrip Wawancara(Lanjutan)

untuk memperbaikinya sebelum sampai di pelabuhan selanjutnya.

4. Responden IV

Tanggal : 17 Juni 2020

Waktu : 16.30- 19.20 LT

Responden IV : Mohamad Ahya Rama

Jabatan : AB C

1. Faktor apa saja yang menyebabkan rusaknya *hatch cover oil jack*?

Jawab:

Penggunaan *hatch cover* yang tidak sesuai dengan prosedur misalnya oleh ABK/*crew* karena terburu-buru mengoperasikan *handle hatch cover* tanpa memperhatikan *oil limit* pada *main power hatch cover* terlebih dahulu kemudian *hatch cover* dipaksa untuk membuka atau menutup langsung.

2. Apakah *engine department* sudah melakukan perawatan alat bongkar muat terutama *hatch cover* dengan baik?

Jawab:

Engine department sudah melaksanakan perawatan dengan baik sesuai dengan PMS(sistem perawatan terencana) yang diajarkan oleh *chief officer*.

3. Bagaimana para masinis merawat dan memperbaiki motor hidrolis atau *hatch cover oil jack*?

Jawab:

Lampiran 9 Transkrip Wawancara(Lanjutan)

Para masinis dalam memperbaiki *hatch cover oil jack* dibantu oleh *oiler, wiper*, serta *ABK/crew deck* karena dalam perbaikan ini harus menyertakan anggota yang banyak.

4. Dampak apa saja yang terjadi ketika motor hidrolik atau *hatch cover oil jack* mengalami kerusakan?

Jawab:

- a.Keamanan dari *hatch cover* tergantung dari optimal kerjanya *hatch cover oil jack*, jika *hatch cover oil jack* tidak maksimal maka akan mengakibatkan melorotnya *hatch cover* yang membahayakan *ABK/crew* kapal, buruh, serta muatan didalamnya
- b.Kerusakan motor hidrolik atau *hatch cover oil jack* jika tidak segera diatasi akan merembet ke bagian-bagian lainnya, diantaranya *main power hatch cover*, *roda hatch cover*, *rail way hatch cove*, kekuatan *hatch cover*, dan *hatch cover* itu sendiri, tentunya keadaan ini akan memperlambat proses bongkar muat.
- c.Kegiatan bongkar muat terhenti akibatnya pendistribusian barang ke konsumen terlambat, otomatis pihak perusahaan mengalami kerugian karena harus menunggu sampai *hatch cover oil jack* bisa digunakan kembali.
5. Bagaimana tindakan nakhoda selaku pimpinan tertinggi di kapal dalam menghadapi masalah ini?

Jawab:

Lampiran 9 Transkrip Wawancara(Lanjutan)

Nakhoda tentunya melaporkan masalah tersebut ke perusahaan agar mendapatkan *spare part* yang baru untuk memperbaiki *hatch cover oil jack* yang rusak, tetapi dari pihak perusahaan tidak merespon/menanggapi dengan cepat.

5. Responden V

Tanggal : 20 Juni 2020

Waktu : 05.30 - 07.10 LT

Responden V : Mohammad Jalil Aziz

Jabatan : OS B

1. Apakah *deck department* dan *engine department* berkordinasi dengan baik dalam melakukan perawatan alat bongkar muat khususnya *hatch cover*?

Jawab:

Tentunya, dalam melakukan perbaikan dan perawatan *deck department* dan *engine department* selalu bekerja sama dengan baik tidak hanya dalam menangani masalah ini.

2. Faktor apa saja yang menghambat perbaikan motor hidrolik atau *hatch cover oil jack*?

Jawab:

Pemahaman, wawasan, dan keterampilan para ABK/*crew* merupakan faktor utama yang menghambat perbaikan motor hidrolik atau *hatch cover oil jack*, selain itu keterbatasan peralatan kapal dan suku cadang

Lampiran 9 Transkrip Wawancara(Lanjutan)

juga mempengaruhi perbaikan ini.

3. Bagaimana caranya perusahaan mengatasi masalah ini?

Jawab:

Perusahaan menganjurkan segera dijadwalkan *dry dock*, pada saat *dry dock* perusahaan mendatangkan tenaga ahli dari darat kemudian menurunkan motor hidrolik atau *hatch cover oil jack* untuk dibawa ke bengkel darat.

4. Tindakan apa saja yang perlu dilakukan untuk mengantisipasi terjadinya kerusakan pada motor hidrolik atau *hatch cover oil jack*?

Jawab:

Pada saat perawatan maka rawatlah *hatch cover* dengan baik khususnya pada bagian motor hidrolik atau *hatch cover oil jack*, gunakan *hatch cover* dengan prosedur, dan tingkatkan Pemahaman, wawasan, dan keterampilan para ABK/crew, selain itu peran perwira jaga juga diperlukan untuk meningkatkan tugas jaga dalam pemantauan perawatan dan saat kegiatan bongkar muat.

Lampiran 10 Hasil Turnitin

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 428/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2021**

Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : WAZIR NAF'AN JAYANTO
NIT : 541711106363 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI *TRAINING* ABK DIATAS KAPAL MV. FEDERAL KIBUNE DALAM PERAWATAN *HATCH COVER* GUNA MENUNJANG OPERASIONAL YANG EFEKTIF DAN EFISIEN

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 14 %* (Empat Belas Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.



*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

Revisi mengubah judul setelah sidang menjadi:

“OPTIMALISASI *TRAINING* ABK MV. FEDERAL KIBUNE DALAM PERAWATAN *HATCH COVER* GUNA MENUNJANG OPERASIONAL BONGKAR MUAT”

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Wazir Naf'an Jayanto
2. Tempat, Tanggal lahir : Tuban, 26 Maret 1996
3. Alamat : Desa Karangagung Dusun Karangagung Tengah
RT. 013 RW. 003 Kec. Palang Kab. Tuban
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Djanoto
 - b. Ibu : Dartiningsih
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. MI Muhammadiyah 1 Karangagung Lulus Tahun 2008
 - b. SMP Negeri 2 Palang Lulus Tahun 2011
 - c. Madrasah Aliyah Negeri Tuban Lulus Tahun 2014
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Laut (PRALA)**

Kapal : MV. Federal Kibune

Perusahaan : PT. Jasindo Duta Segara

Alamat : Jl. Raya Boulevard Barat Plaza Kelapa Gading
Rukan Blok C/55 Jakarta 14240, Indonesia.