



**PENINGKATAN KEMAMPUAN ABK DEK DI MT. SEI PAKNING
DALAM PENGELOLAAN WINCH SYSTEM**

SKRIPSI

**Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

Oleh

ANNISA RACHMANNA HARDY
NIT. 541711106287 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2022

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENINGKATAN KEMAMPUAN ABK DEK DI MT. SEI PAKNING
DALAM PENGELOLAAN WINCH SYSTEM**

Disusun Oleh :



ANNISA RACHMANNA HARDY
NIT. 541711106287 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran
Semarang,.....22-02-2022.....

Dosen Pembimbing I
Materi

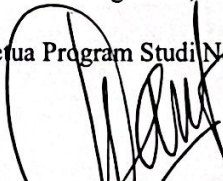

Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO., M.Si.
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 19710521 199903 001

Dosen Pembimbing II
Penulisan


Dr. RIYANTO, S.E, M.Pd
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19600123 198603 1 002

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika


Capt. DWI ANTORO, M.M, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "PENINGKATAN KEMAMPUAN ABK DEK DI MT. SEI
PAKNING DALAM PENGELOLAAN WINCH SYSTEM" karya,


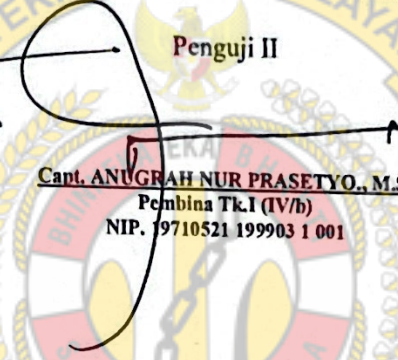

Nama : ANNISA RACHMANNA HARDY

NIT : 54711106287 N


Program Studi : NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik
Ilmu Pelayaran Semarang pada hari selasa tanggal 1 Maret 2022

Semarang,

<p>Penguji I</p>  <p>Capt. SAMSUL HUDA, MM, M.Mar Penata Tk.I (III/d) NIP. 19721228 199803 1 001</p>	<p>Penguji II</p>  <p>Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO, M.Si Pembina Tk.I (IV/b) NIP. 19710521 199903 1 001</p>	<p>Penguji III</p>  <p>IRMA SHINTA DEWL, M.Pd Penata Tk. I (III/d) NIP. 19730713 199803 2 003</p>
---	---	--

Mengetahui,
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG


Capt. Dian Wahdiana, M.M
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : ANNISA RACHMANNA HARDY
NIT : 541711106287 N
Program : NAUTIKA

Skripsi dengan judul "Peningkatan Kemampuan ABK Dek di MT. Sei Pakning dalam pengelolaan *Winch System*"

Dengan ini saya sebagai penulis 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,.....

Yang menyatakan,



ANNISA RACHMANNA HARDY
NIT. 541711106287 N

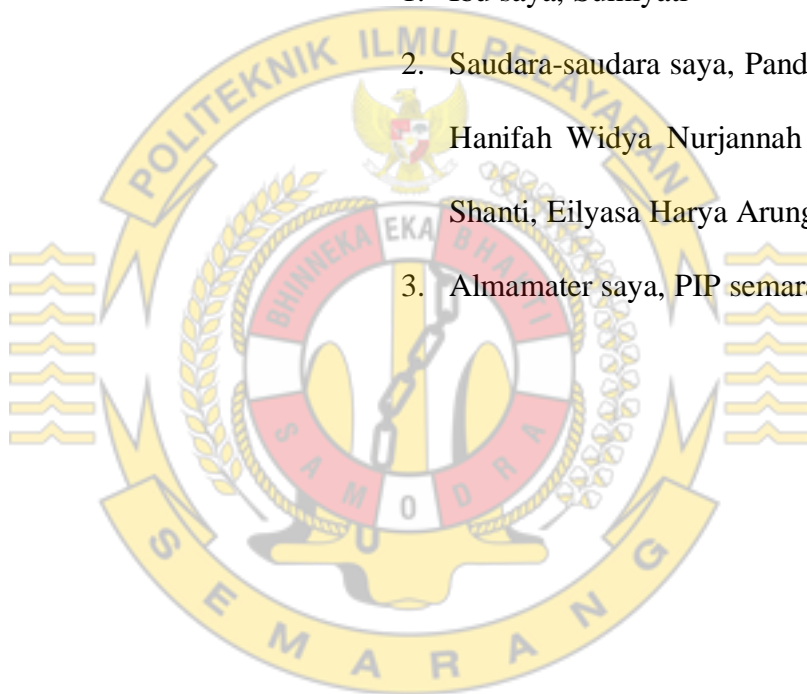
MOTO DAN PERSEMBAHAN

“It’s Hard to Fail, but It’s worse never to have tried to success”

(Annisa Rachmanna Hardy)

Persembahan:

1. Ibu saya, Sumiyati
2. Saudara-saudara saya, Pandu Dewantara,
Hanifah Widya Nurjannah dan Boniety
Shanti, Eilyasa Harya Arung Samoedra
3. Almamater saya, PIP Semarang.



PRAKATA

Alhamdulillah dengan memanjatkan puji syukur kehadirat Allah swt yang telah melimpahkan rahmat serta hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Peningkatan Kemampuan ABK Dek di MT.Sei Pakning dalam Pengelolaan *Winch System*”.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan mendapatkan gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) serta syarat untuk menyelesaikan program Pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Penulisan ini berdasarkan data yang penulis telah kumpulkan pada saat melaksanakan praktek laut di MT. Sei Pakning dan berdasarkan beberapa buku referensi atau buku literatur yang penulis gunakan sebagai penunjangnya.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis telah banyak mendapat bimbingan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat. Untuk itu dengan segala kerendahan hati pada kesempatan ini penulis menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Dr. Dian Wahdiana, M.M. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, MM, M. Mar selaku ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang sekaligus selaku dosen pembimbing materi skripsi yang dengan sabar telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.

3. Bapak Capt. Anugrah Nur Prasetyo.,M.Si, selaku pembimbing materi penelitian yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Dr. Riyanto, SE,M.Pd selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Seluruh Dosen di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
6. PT. BSM CSC - Indonesia yang telah memberikan kesempatan kepada peneliti untuk melaksanakan praktek laut.
7. Teman-teman angkatan LIV yang saya cintai sepenuh hati.
8. Teman kos wonodri 5 yang mendukung saya dengan ikhlas.
9. Adi Pratyaksa Kusumadana yang senantiasa memberi semangat serta dukungan yang sangat berarti dalam pengerjaan skripsi ini.

Akhir kata, semoga Allah SWT membalas segala kebaikan seluruh pihak yang telah membantu penulis sejak awal hingga akhir berkuliah di kampus tercinta Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang,.....2022

Penulis

ANNISA RACHMANNA HARDY

NIT. 541711106287 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
ABSTRAKSI.....	xii
ABSTRACT.....	xiii
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar belakang	1
1.2 Perumusan masalah	4
1.3 Batasan Masalah.....	5
1.4 Tujuan Penelitian.....	5
1.5 Manfaat penelitian	6
1.6 Sistematika penulisan.....	7
BAB II : LANDASAN TEORI.....	9
2.1 Tinjauan pustaka.....	9
2.2 Kerangka Teoritis	21

2.3 Kerangka pikir	22
BAB III : METODE PENELITIAN.....	25
3.1 Pendekatan dan desain penelitian	25
3.2 Fokus dan Lokus Penelitian.....	27
3.3 Sumber Data Penelitian.....	28
3.4 Teknik pengumpulan data	29
3.5 Teknik keabsahan data	34
3.6 Teknik analisa data	35
BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN.....	38
4.1 Hasil Penelitian.....	38
4.2 Pembahasan masalah	46
4.3 Keterbatasan masalah.....	64
BAB V : PENUTUP.....	66
5.1 Simpulan.....	66
5.2 Saran.....	67
DAFTAR PUSTAKA	69
LAMPIRAN	70
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	90

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Kerangka Pikir.....	24
Gambar 3.1. Teknik Analisis Triangulasi	35
Gambar 4.1. Lambang PT. Bernhard Schulte Ship-management.....	38
Gambar 4.2. Kapal MT. Sei Pakning.....	39
Gambar 4.3. <i>Safety Meeting crew</i> MT. Sei Pakning.....	48
Gambar 4.4. Mesin <i>windlass</i>	57



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship Particular</i>	69
Lampiran 2 <i>Crew List</i>	70
Lampiran 3 <i>Art of Anchoring</i>	71
Lampiran 4 <i>Ship Operating Procedure</i>	73
Lampiran 5 <i>Safety Meeting Report</i>	74
Lampiran 6 Foto <i>Maintenance</i>	75
Lampiran 7 <i>Unplanned Maintenance</i>	76
Lampiran 8 <i>Anchor Windlass</i>	77
Lampiran 9 Hasil Turnitin	78
Lampiran 10 Wawancara.....	79
Lampiran 11 <i>Planned Maintenance System</i>	89

ABSTRAKSI

Annisa Rachmanna Hardy.2022. NIT. 541711106287 N, “*Peningkatan Kemampuan ABK Dek di Kapal MT. Sei Pakning dalam Pengelolaan Winch System*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Anugrah Nur Prasetya., MSi, Pembimbing II: Dr. Riyanto, SE. M.Pd.

MT. Sei Pakning adalah alat transportasi laut yang dipergunakan untuk pendistribusian suatu barang yang pastinya akan masuk ke pelabuhan untuk melaksanakan *loading* maupun *discharge cargo*. Pengoperasian *Winch System* merupakan hal utama dalam pengoperasian kapal sandar. Banyak hal yang perlu diperhatikan baik faktor dari *winch system* itu sendiri maupun faktor dari Anak Buah Kapal (ABK) bagian dek di kapal. Dengan masih sering ditemukannya masalah, maka perlu adanya peningkatan kemampuan serta pelatihan ABK dek dalam pengelolaan *winch system*. Dengan adanya peningkatan kemampuan dan pelatihan ABK dek dapat bermanfaat untuk mengurangi resiko terjadinya masalah pada *winch system* pada saat akan berlabuh.

Tujuan penelitian ini adalah untuk menemukan faktor-faktor yang dapat meningkatkan kemampuan ABK dek dalam pengelolaan *winch system*, metode pelatihan terhadap ABK dek dan upaya yang tepat dalam meningkatkan kemampuan ABK dek dalam pengelolaan *winch system*. Dalam melaksanakan penelitian, penulis menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif untuk menjelaskan pembahasan berkaitan dengan peningkatan kemampuan ABK dek dalam pengelolaan *winch system*. Dalam hal pengumpulan data, penulis menggunakan metode observasi di lapangan secara langsung, kemudian dengan wawancara terhadap pihak yang terkait dalam kegiatan muat serta didukung oleh dokumen berupa foto.

Hasil dari penelitian ini dapat diketahui bahwa faktor-faktor yang dapat meningkatkan kemampuan ABK dek adalah faktor manusia, motivasi kerja, dan komunikasi. Metode pelatihan yang tepat agar sesuai sasaran dalam memberikan wawasan serta pemahaman kepada ABK dek adalah dengan metode pelatihan demonstrasi, *coaching*, *on the job*, dan *self learning*. Upaya yang dilakukan dalam meningkatkan ABK dek saat pengelolaan *winch system* adalah peningkatan pemahaman ABK dek tentang prosedur pengoperasian *windlass*, meningkatkan pemahaman ABK dek tentang perawatan *windlass*, serta memaksimalkan peran perwira untuk meningkatkan kemampuan ABK dek dalam pengoperasian *winch system*.

Kata Kunci: *Windlass*, peningkatan, ABK dek, *winch system*

ABSTRACT

Annisa Rachmanna Hardy.2022. NIT. 541711106287 N, “*Improvement Skill of Deck Crew at MT. Sei Pakning in the Management of Winch System*”. Diploma IV Program, Study Program of Nautical Departement, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor I: Capt. Anugrah Nur Prasetya., M.Si, Pembimbing II: Dr. Riyanto, SE. M.Pd.

MT. Sei Pakning is a means of sea transportation that is used for the distribution of goods that will certainly enter the port to carry out loading and discharge cargo. The operation of the winch system is the main thing in the operation of the berth ship. Many things need to be considered, both the winch system itself and the human resources on the ship. With problems still often found, it is necessary to increase the ability and training of crew members in the management of the winch system. By increasing the ability and training of crew members, it can be useful to reduce the risk of problems with the winch system when it is about to dock.

The purpose of this research is to find the factors that can increase the deck crew in winch system management, training methods for crew members and appropriate efforts to increase human resources in winch system management. In carrying out the research, the author uses a qualitative descriptive research method to explain the discussion related to improving human resources in the management of the winch system. In terms of data collection, the author uses the method of direct observation in the field, then by interviewing the parties involved in loading activities and supported by documents in the form of photos.

The results of this study can be seen that the factors that can improve the ability of deck crew are human factors, work motivation, and communication. The right training method so that it fits the target in providing insight and understanding to deck crew is through demonstration, coaching, on the job, and self-learning training methods. Efforts made to increase human resources when managing the winch system are increasing crew understanding of windlass operating procedures, increasing crew understanding of windlass maintenance, and maximizing the role of officers to increase human resources in operating winch systems.

Keyword: *Windlass, Trainning, Deck crew, Winch system*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Sumber Daya Manusia (SDM) adalah salah satu faktor yang berpengaruh terhadap kelangsungan perusahaan dalam dunia pelayaran. Di sisi lain fungsi SDM adalah untuk meningkatkan produktivitas dalam menunjang perusahaan lebih kompetitif, hal ini dikarenakan manusia yang merencanakan, mengatur, dan memanfaatkan sumber daya yang dimiliki perusahaan. Dalam hal ini, Anak Buah Kapal (ABK) berhak mendapatkan pelatihan untuk meningkatkan kemampuan dan produktivitas dalam bekerja di atas kapal. Dalam mengoperasikan kapal, perlunya beberapa dukungan kru kapal yang kompeten dan mahir dalam melakukan operasi pelayaran dalam keadaan normal dan keadaan cuaca yang buruk.

Kapal sebagai alat transportasi laut yang dipergunakan untuk pendistribusian suatu barang pastinya akan masuk ke pelabuhan-pelabuhan untuk melakukan *loading* maupun *discharge cargo*. Pengoperasian *winch system* merupakan hal utama dalam pengoperasian kapal sandar, akan tetapi untuk melakukan pengoperasian *winch system* tentunya tidaklah mudah. Banyak hal yang perlu diperhatikan, baik faktor dari *winch system* itu sendiri maupun ABK dek di kapal.

Pengelolaan ABK dek di kapal bersifat unik, manusia memiliki ciri khas yang berbeda-beda satu dengan yang lain, karena mempunyai pola pikir bukan benda mati. Keunikan inilah yang menyebabkan perlu adanya

perhatian spesifik terhadap sumber daya ini. Mengelola manusia tidak semudah mengelola benda mati yang dapat diletakkan, diatur sedemikian rupa sesuai kehendak manajer. Manusia perlu diperlakukan sebagai manusia seutuhnya dengan berbagai cara supaya masing-masing individu tersebut mampu dan mau melaksanakan pekerjaan, aturan dan perintah yang ada dalam organisasi tanpa menimbulkan dampak yang merugikan perusahaan maupun individu sebagai Anak Buah Kapal (ABK) bagian dek di kapal.

Armstrong, Michael (2017) pengembangan sumber daya manusia berkaitan dengan tersedianya kesempatan dan pengembangan belajar, membuat program-program training yang meliputi perencanaan, penyelenggaraan, dan evaluasi atas program-program tersebut.

Pengembangan ABK dek bukan persoalan yang gampang dan sederhana, karena membutuhkan pemahaman yang mendalam dan luas pada tingkat pembentukan konsep dasar tentang manusia serta perhitungan yang matang dalam penyiapan pendidikan diklat dan pembiayaan.

Paradigma pembangunan yang berorientasi pada keunggulan komparatif dengan lebih mengandalkan sumber daya alam dan tenaga kerja yang murah, saat ini mulai mengalami pergeseran menuju pembangunan yang lebih menekankan keunggulan kompetitif. Dalam paradigma baru ini, kualitas ABK dek di kapal, dan penguasaan teknologi.

Upaya pengembangan dan peningkatan kualitas sumber daya manusia (SDM) dapat dilakukan melalui berbagai jalur, diantaranya

dengan meningkatkan faktor-faktor, pelatihan dan berupaya dalam meningkatkan kemampuan ABK dek dalam memperbaiki efektifitas kerja serta pemahaman dalam pengoperasian atau penggunaan mesin-mesin di kapal.

Beberapa hal lain yang penting dalam pengembangan sumber daya manusia adalah untuk meraih perubahan dalam pengetahuan, pengalaman, dan sikap untuk meningkatkan keefektifan kinerja ABK dek, serta membiasakannya dengan sistem dan prosedur yang menjadikannya terbiasa dengan persyaratan pekerjaan di atas kapal. Hal tersebut menjadi suatu karakteristik yang mempengaruhi ABK dek dapat mencapai kinerja yang tinggi dan bertanggung jawab dalam pekerjaannya. Karakteristik tersebut adalah pengetahuan (*knowledge*), keterampilan (*skill*), dan perilaku/sikap (*attitude*) untuk membentuk ABK dek dalam memahami bidang kerjanya dan bertanggung jawab dalam melaksanakan pekerjaannya di atas kapal. Karena dalam pengoperasian mesin kapal, perlu adanya dukungan kru kapal yang kompeten dan mahir dalam melakukan operasi pelayaran dalam keadaan normal dan cuaca buruk. Dan salah satu permesinan bantu dalam pengoperasian kapal pada saat hibob dan area jangkar adalah *winch system*, *winch system* juga merupakan suatu alat yang biasanya dipakai untuk mengoperasikan jangkar pada saat akan berlabuh.

Mengangkat topik tentang peningkatan sumber daya manusia dalam pengelolaan *winch system* menjadikan alasan yang kuat bagi peneliti untuk memilih judul ini. Sebagaimana diketahui peneliti selama menjalankan

praktek laut di MT. Sei Pakning, masih terdapat ABK dek yang masih tidak menaati atau mengabaikan standar prosedur dalam perawatan atau pengoperasian *winch system*. Hal tersebut berakibat beberapa diantaranya mengalami masalah pada *winch system* saat akan berlabuh.

Dengan masih sering ditemukannya masalah, maka perlu adanya peningkatan kemampuan serta pelatihan ABK dek dalam pengelolaan *winch system*. Dengan adanya peningkatan kemampuan dan pelatihan dalam pengelolaan *winch system*, dapat bermanfaat untuk mengurangi resiko terjadinya masalah pada *winch system* pada saat akan berlabuh. Untuk meningkatkan kemampuan serta pelatihan ABK dek perlu adanya faktor-faktor *inputing* terhadap ABK dek yaitu seperti pelatihan diklat sebelum *on board* dan toolbox meeting sebelum pelaksanaan kerja harian. Berdasarkan paparan tersebut, oleh karena itu peneliti tertarik mengambil judul “Peningkatan ABK Dek di Kapal MT. Sei Pakning dalam pengelolaan *Winch System*”

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan judul dan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka peneliti merumuskan masalah-masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini, yaitu:

- 1.2.1. Faktor-faktor apa saja yang dapat meningkatkan kemampuan ABK dek dalam pengelolaan *winch system*?
- 1.2.2. Bagaimana metode pelatihan untuk ABK dek terhadap *winch system*?

1.2.3. Bagaimana upaya dalam meningkatkan ABK dek dalam pengelolaan *winch system*?

1.3. Batasan Masalah

Mengingat luasnya permasalahan tentang peningkatan sumber daya manusia dalam pengelolaan *winch system* yang telah disampaikan pada latar belakang tersebut serta keterbatasan waktu yang dimiliki peneliti, maka peneliti hanya akan meneliti tentang faktor-faktor yang dapat meningkatkan kemampuan ABK dek dan metode pelatihan ABK dek terhadap *winch system* serta bagaimana upaya meningkatkan ABK dek dalam pengelolaan *winch system*.

1.4. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dibuatnya penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1.4.1. Untuk mengetahui faktor-faktor yang dapat meningkatkan kemampuan ABK dek dalam pengelolaan *winch system*.

1.4.2. Untuk mengetahui bagaimana metode untuk pelatihan ABK dek dalam pengelolaan *winch system* dan menghindarkan perusahaan pelayaran dari kerugian akibat kesalahan dalam pengoperasian *winch system*.

1.4.3. Untuk mengetahui bagaimana upaya meningkatkan ABK dek dalam pengelolaan *winch system*.

1.5. Manfaat Penelitian

Suatu penelitian dapat memberikan informasi yang bermanfaat bagi peneliti maupun pembaca, oleh karena itu manfaat dari penelitian ini

diharapkan menjadi acuan bagi para ABK dek yang berada di kapal maupun tidak, dan yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1.5.1. Manfaat secara teoritis:

1.5.1.1. Dapat menjadikan skripsi ini sebagai bahan acuan dan menambah pengetahuan para pembaca tentang meningkatkan kemampuan serta pemahaman ABK dek dalam perawatan dan pengelolaan *winch system*.

1.5.1.2. Sebagai bahan masukan bagi rekan-rekan taruna Politeknik Ilmu Pelayaran yang akan bekerja di kapal untuk mengetahui metode pelatihan ABK dek dalam pengelolaan *winch system* di kapal.

1.5.1.3. Untuk menambah wawasan bagi pembaca tentang bagaimana upaya meningkatkan ABK dek dalam pengelolaan *winch system*.

1.5.2. Manfaat secara praktis :

1.5.2.1. Bagi civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, hasil penelitian dari skripsi ini dapat meningkatkan mutu pendidikan dan menambah pengetahuan bagi pembaca agar menghasilkan sumber daya manusia yang berkualitas dan terampil dalam memecahkan permasalahan di atas kapal.

1.5.2.2. Bagi perusahaan pelayaran diharapkan hasil penelitian ini dapat menunjang kinerja para perwira dan awak kapal dalam bekerja di atas kapal.

1.6. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan pemahaman mengikuti alur penyajian skripsi ini, maka peneliti membaginya kedalam lima bab, dimana sistematika penulisannya adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

- 1.1. Latar Belakang
- 1.2. Perumusan Masalah
- 1.3. Batasan Masalah
- 1.4. Tujuan Penelitian
- 1.5. Manfaat Penelitian
- 1.6. Sistematika Penulisan

BAB II LANDASAN TEORI

- 2.1. Tinjauan Pustaka
- 2.2. Definisi Operasional
- 2.3. Kerangka Pikir

BAB III METODE PENELITIAN

- 3.1. Pendekatan Penelitian
- 3.2. Waktu dan Tempat Penelitian
- 3.3. Sumber Data Penelitian

3.4. Teknik Pengumpulan Data

3.5. Teknik Keabsahan Data

3.6. Teknik Analisa Data

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Hasil Penelitian

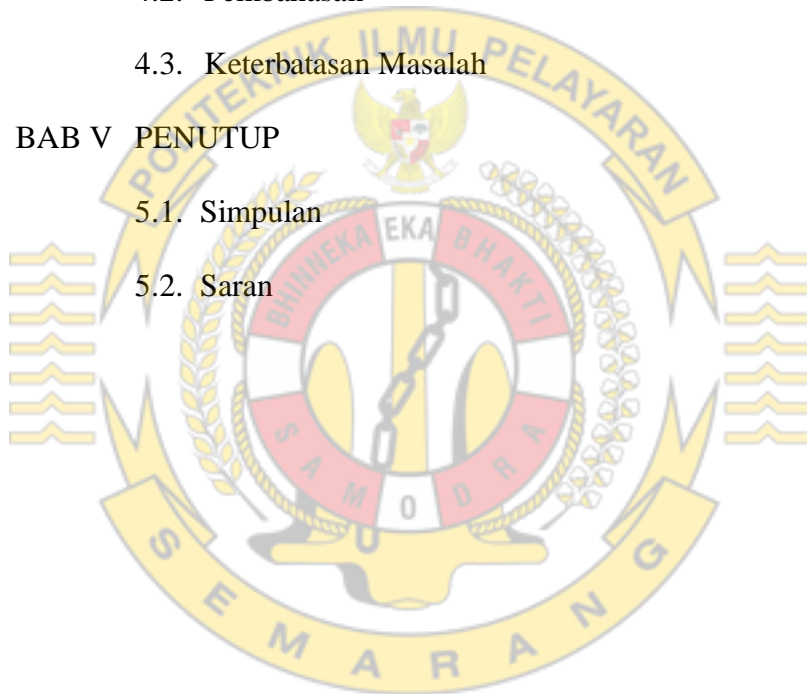
4.2. Pembahasan

4.3. Keterbatasan Masalah

BAB V PENUTUP

5.1. Simpulan

5.2. Saran



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Kajian Pustaka

Untuk mendukung pemahaman tentang peningkatan ABK Dek di MT.Sei Pakning dalam pengelolaan *winch system*, maka peneliti akan menambahkan definisi dan teori penunjang dari berbagai istilah agar mempermudah pemahaman dalam penulisan penelitian ini

2.1.1. Peningkatan

Dalam pelaksanaan kegiatan proses menyandarkan kapal diperlukan konsentrasi, ketelitian, tanggung jawab yang tinggi dan membutuhkan kecakapan pelaut dalam melaksanakan kegiatan tersebut. Maka mualim yang bertugas memimpin kegiatan tersebut bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan awak kapal serta alat-alat *winch system*. Adapun tujuan peningkatan kemampuan adalah untuk membuat sesuatu lebih baik dari sebelumnya. Peningkatan berasal dari kata dasar tingkat yang berarti susunan yang berlapis-lapis atau lapisan sesuatu yang kemudian membentuk susunan. Tingkat juga berarti pangkat, taraf, dan kelas. Jadi peningkatan adalah upaya untuk menambah derajat, tingkat, dan kualitas maupun kuantitas. Peningkatan juga dapat berarti penambahan keterampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik atau proses cara perbuatan meningkatkan (usaha dan kegiatan) agar menjadi lebih baik.

Menurut Adi D (2015:2), menyatakan peningkatan berasal dari kata dasar tingkat yang berarti lapis dari sesuatu dan peningkatan berarti kemajuan. Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) arti peningkatan adalah proses, cara, perbuatan meningkatkan (usaha, kegiatan, dsb). Jadi peningkatan adalah lapisan dari sesuatu yang kemudian membentuk susunan, peningkatan berarti kemajuan, penambahan keterampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik.

2.1.2. Kemampuan

Kemampuan berasal dari kata mampu yang berarti cakap dan cekatan. Iverson (2011:2) mengatakan kemampuan membutuhkan pelatihan dan kemampuan dasar yang dimiliki setiap orang dapat lebih membantu menghasilkan sesuatu yang lebih bernilai dengan lebih cepat.

Robbins (2010) mengatakan kemampuan dibagi menjadi 4 kategori, yaitu:

1. *Basic Literacy Skill*

Keahlian dasar yang sudah pasti harus dimiliki oleh setiap orang.

2. *Technical Skill*

Keahlian secara teknis yang didapat melalui pembelajaran dalam bidang teknik.

3. *Interpersonal Skill*

Keahlian setiap orang dalam melakukan komunikasi satu sama lain seperti mendengarkan seseorang, memberi pendapat dan bekerja secara tim

4. *Problem Solving*

Keahlian seseorang dalam memecahkan masalah dengan menggunakan logika.

Notoadmodjo (2017:19) mengatakan kemampuan merupakan aplikasi dari pengetahuan sehingga tingkat kemampuan seseorang berkaitan dengan tingkat pengetahuan, dan pengetahuan dipengaruhi oleh tingkat pendidikan, umur, dan pengalaman.

Sedangkan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi kemampuan secara langsung menurut Widyatun (2008:7), yaitu:

1. Tingkat Pendidikan

Semakin tinggi pendidikan seseorang, semakin baik pengetahuan yang dimiliki. Sehingga, seseorang tersebut akan lebih mudah dalam menerima dan menyerap hal-hal baru tersebut.

2. Umur

Ketika umur seseorang bertambah maka akan terjadi perubahan pada fisik dan psikologi seseorang. Semakin cukup umur seseorang, akan semakin matang dan dewasa dalam berfikir dan bekerja.

3. Pengalaman

Pengalaman dapat dijadikan sebagai dasar untuk menjadi lebih baik dari sebelumnya dan sebagai sumber pengetahuan untuk memperoleh suatu kebenaran. Pengalaman yang pernah didapat seseorang akan mempengaruhi kematangan seseorang dalam berpikir dalam melakukan suatu hal.

2.1.3. ABK Dek

Kekayaan yang paling berharga dalam suatu organisasi ialah Sumber Daya Manusia (SDM). SDM di kapal adalah para ABK yang merupakan investasi sangat berharga bagi sebuah organisasi yang perlu dijaga dan dipelihara. Setiap organisasi harus mempersiapkan program yang berisi kegiatan yang dapat meningkatkan kemampuan dan profesionalisme ABK dek supaya organisasi bisa bertahan dan berkembang sesuai dengan lingkungan organisasi. Untuk mencapai produktifitas yang maksimum, organisasi harus menjamin dipilihnya tenaga kerja yang tepat dengan pekerjaan serta kondisi yang memungkinkan mereka bekerja secara optimal.

Menurut Simamora (2010:19) mengatakan di dalam konsep ABK dek terdapat juga filosofi yaitu :

- a. Pegawai atau karyawan dipandang sebagai investasi, jika dikelola dengan perencanaan yang baik akan memberikan

imbangan bagi organisasi dalam bentuk produktifitas yang lebih besar.

- b. Manajer membuat berbagai kebijakan, program dan praktek yang memuaskan baik bagi kebutuhan ekonomi maupun kepuasan karyawan.
- c. Manajer menciptakan lingkungan kerja yang di dalamnya para pegawai di dorong untuk menggunakan keahlian serta kemampuan semaksimal mungkin.
- d. Program dan praktek personalia diciptakan dengan tujuan agar terdapat keseimbangan antara kebutuhan karyawan dan kebutuhan organisasi.

Dengan demikian ABK dek di kapal merupakan faktor vital dari keberlangsungan sebuah organisasi dan yang paling menentukan dalam mengukur keberhasilan pencapaian tujuan organisasi yang berada di kapal bagian *deck departement*. Sumber daya manusia yang dimaksud adalah orang-orang yang siap pakai dan memiliki kemampuan dalam pencapaian tujuan organisasi tersebut dan di kapal sering disebut dengan ABK dek.

2.1.2. Kapal

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, menyatakan bahwa, “definisi kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga di kapal, tenaga mekanik, dan energi

lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukkung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah”.

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

Kapal Semi Peti Kemas (*Semi Container Ship*), kapal Peti Kemas (*Container Ship*), kapal Curah (*Bulk Carrier Ship*), kapal Curah Umum (*General Cargo Breakbulk Ship*), kapal Curah Kombinasi (*Combination Carrier Ship*), kapal Tanker (*Tanker Ship*), kapal Penumpang (*Passenger Ship*), kapal RoRo (*Roll-On, Roll-Off Ship*), kapal Tunda (*Tug Boat*), kapal Tongkang (*Barge*).

Sesuai dengan hal diatas, kapal merupakan salah satu pilihan utama untuk digunakan sebagai alat transportasi maupun untuk membawa barang yang diperdagangkan dari suatu tempat ke tempat lain. Guna menunjang pengoperasian kapal secara baik, maka terdapat persyaratan kelaiklautan kapal sesuai Undang-undang RI No.17 Tahun 2008 tentang kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan seperti keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang

2.1.3. Pengelolaan

2.1.4.1. Pengertian Pengelolaan

Pengelolaan berasal dari kata kelola, dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia Kontemporer karangan Peter Salim dan Yenny Salim (2012:34), berarti memimpin, mengendalikan, mengatur, dan mengusahakan supaya lebih baik, lebih maju dan sebagainya serta bertanggung jawab atas pekerjaan tertentu.

Pengelolaan adalah proses yang membantu merumuskan kebijaksanaan dan tujuan memberikan pengawasan pada semua hal yang terlibat dalam pelaksanaan dan pencapaian tujuan (Peter Salim dan Yenny Salim,2002:54).

Berikut pendapat para peneliti :

- a. Syamsu (2011:7) menitikberatkan pengelolaan sebagai fungsi manajemen yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, perorganisasian dan pengontrolan untuk mencapai efisiensi pekerjaan.
- b. Pendapat Pamudji (2012:22) mengenai pengelolaan juga berbeda, ini terlihat menitikberatkan pada dua faktor penting.

Dua faktor penting terbagi menjadi dua yaitu:

- a. Pengelolaan sebagai pembangunan yang merubah sesuatu sehingga menjadi baru dan memiliki nilai yang lebih tinggi.
- b. Pengelolaan sebagai pembaharuan yaitu usaha untuk memelihara sesuatu agar lebih cocok dengan kebutuhan-kebutuhan.

2.1.4.2. Tujuan pengelolaan

Tujuan pengelolaan adalah agar segenap sumber daya yang ada seperti para ABK dek di kapal, peralatan atau saran yang ada dalam suatu organisasi dapat digerakan sedemikian rupa, sehingga dapat menghindarkan dari segenap pemborosan waktu, tenaga dan materi guna mencapai tujuan yang diinginkan. Pengelolaan dibutuhkan dalam semua organisasi, karena tanpa adanya pengelolaan atau manajemen semua usaha akan sia-sia dan pencapaian tujuan akan lebih sulit.

Disini ada beberapa tujuan pengelolaan :

- a. Untuk pencapaian tujuan organisasi berdasarkan visi dan misi.
- b. Untuk menjaga keseimbangan di antara tujuan-tujuan yang saling bertentangan.

- c. Untuk mencapai efisien dan efektivitas. Suatu kerja organisasi dapat diukur dengan banyak cara yang berbeda. Salah satu cara yang umum yaitu efisien dan efektivitas.

Pengelolaan dibutuhkan untuk menjaga keseimbangan antara tujuan-tujuan, sasaran-sasaran dan kegiatan-kegiatan yang saling bertentangan dari pihak yang berkepentingan dalam suatu organisasi.

2.1.4.3. Fungsi Pengelolaan

Menurut Terry dalam Sobri, dkk (2019:1) mengartikan fungsi pengelolaan sebagai usaha untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya melalui usaha orang lain.

Sedangkan menurut John D. Millet dalam Burhanuddin (2011:34) fungsi pengelolaan adalah suatu proses pengarahan dan pemberian fasilitas kerja kepada orang yang diorganisasikan dalam kelompok formal untuk mencapai tujuan.

Berikut beberapa fungsi pengelolaan yang dikemukakan oleh para ahli :

Henry Fayol mengemukakan ada 5 fungsi pengelolaan yaitu *Planning* (perencanaan), *Organizing* (pengorganisasian),

Commanding (pemberian perintah), *Coordinating* (pengkoordinasian), *Controlling* (pengawasan).

2.1.4. *Winch System*

2.1.5.1. Pengertian *Winch*

Winch adalah sebuah alat diatas kapal yang berguna untuk kegiatan menyandarkan kapal atau melepaskannya dari pelabuhan, dalam hal ini mengatur tali-tali tambat yang ada diatas kapal dan juga terhubung ke jangkar untuk menurunkan atau menaikkan rantai jangkar pada proses berlabuh.

2.1.5.2. Jenis *Winch*

Terdapat 2 jenis *winch* :

1.) *Electrical Winches Drives*

Electrical Winches Drives menggunakan penggerak motor yang terhubung antara software dan DTC sehingga operator dapat mengontrol penuh tanpa motor *encoders* dan *load cell sensors* serta terhubung langsung ke *controler* yang berada tepat di depan *drive duster*. *Drive duster* adalah alat untuk memeriksa dan menyesuaikan tegangan tali pada interval waktu yang ditentukan berdasarkan mode otomatis mooring yang telah ditentukan. Alat ini dapat mengurangi kerumitan operator saat *mooring operation*, menurunkan resiko

operasi dan biaya, dan memiliki kontrol langsung ke torsi, cara menggunakannya ialah pada saat proses kapal sandar, winch dioperasikan pada mode *hand mooring*. Pada saat ini, winch mendeteksi ketegangan pada tali pada saat ditambatkan ke dermaga. Ketika *winch* mendeteksi ketegangan yang rendah pada tali, rotasi dari *drum* penggulung tali tambat akan bertambah kecepatannya untuk menggulung tali. Ketika ketegangan tali sudah tinggi, rotasi dari *drum* akan berkurang kecepatannya dalam menggulung tali dan berhenti pada ketegangan tali yang dibutuhkan. Ketika sudah selesai *mooring operation*, operator mengubah mode ke *auto mooring*. Mode ini berfungsi untuk memastikan tegangan tali pada kondisi konstan (bertahan) ketika operasi bongkar muat atau kapal terkena ombak.

2.) *Hydraulic Winch*

Bagian-bagiannya dan cara kerjanya:

1. Tangki Hidrolik

Tangki ini digunakan untuk menyimpan oli hidrolik. Di tangki ini terdapat koil pemanas untuk menjaga suhu oli selama musim dingin. Tangki ini

juga dilengkapi dengan alarm apabila oli dalam cairan oli pada kondisi penuh atau hampir habis.

2. *Strainer*

Berfungsi sebagai filter atau saringan dan sering disebut *magnetic filter*.

3. *Hydraulic Pump*

Menyebabkan tekanan oli menjadi tinggi karena putaran yang dihasilkan oleh pompa.

4. *Accumulator*

Berfungsi mengurangi denyut pada debit oli. *Accumulator* bermuatan pegas dan ada yang dapat diisi gas. Pada *accumulator* yang bermuatan pegas, ketebalan pegas dan ketegangan (resistensi) mempengaruhi tekanan *accumulator*.

5. *Cooler*

Berfungsi sebagai pendingin, pendingin tersebut memanfaatkan pendinginan dari air laut yang terkoneksi dengan pompa kebakaran (*emergency fire pump*)

6. *Main Control Valve*

Berfungsi menggerakkan hidrolik motor yang dapat berputar searah jarum jam atau berlawanan.

7. *Hydraulic Motor*

Berfungsi menggerakkan *drum* yang mana menggulung tali atau rantai jangkar dan sebaliknya sesuai kebutuhan.

8. *By pass Valve*

Berfungsi sebagai katup kontrol aliran dari oli dari tangki hidrolik. Dengan adanya *by pass valve* sehingga dapat diatur apakah mesin digunakan untuk putaran tinggi atau rendah.

9. *Relief Valve*

Berfungsi mencegah tekanan berlebih pada sistem hidrolik.

2.1.5.3. Perawatan mesin winch:

- a. Pastikan semua permukaan gosok telah dilumasi oleh minyak pelumas saat perakitan mesin kerek.
- b. Suntikkan *grease* ke setiap cangkir oli secara berkala, diam sejenak setelah injeksi oli, sehingga oli pelumas dilapisi secara merata pada setiap permukaan olesan (tidak kurang dari 2 kali perbulan).
- c. Ganti oli pelumas *gearbox* secara berkala. Ini harus diganti dengan oli baru setelah tiga minggu operasi injeksi oli pertama, lalu ganti setidaknya

setiap enam bulan. Kuantitas oli di *gearbox* harus dijaga pada *level* oli yang ditentukan dan tidak boleh terlalu banyak atau terlalu sedikit.

d. Semua bagian permukaan yang tidak berfungsi dicat untuk mencegah korosi.

e. Ketika pekerjaan selesai, air, minyak, dan puing-puing di sekitarnya harus dibersihkan.

f. Gunakan oli hidrolik anti aus yang beku rendah dan ganti secara teratur.

g. Cek kampas rem winch bagian atas dan bawah apabila sudah hampir terkikis habis segera digantikan.

2.2. Kerangka Teoritis

Kerangka teoritis dibuat oleh peneliti untuk mempermudah pembaca dalam memahami skripsi ini yang isi dari kerangka teoritis ini merupakan pemaparan kronologis berdasarkan teori dari berbagai sumber dalam menjawab pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori serta konsep-konsep mengenai peningkatan sumber daya manusia dalam pengelolaan *winch system*. Pemahaman teori dan konsep-konsep serta prosedur mengenai pengelolaan dan perawatan *winch system* yang sesuai dengan prosedur serta masalah pada *winch system* yang terjadi di atas kapal merupakan dasar penting pada peneliti saat melakukan penelitian

ini. Penjelasan peneliti dipaparkan dalam deskripsi atau gambar untuk memperjelas teori dan konsep yang ada.

2.3. Kerangka Pikir Penelitian

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

Pembuatan kerangka pikir penelitian sangat membantu peneliti untuk menghindari kesalahan yang tidak perlu untuk membatasi pembahasan penelitian ini. Dikutip dari Goris Keraf (2012) menurut Mantra (2011) kerangka pikir penelitian akan membantu peneliti dalam bagian-bagian seperti:

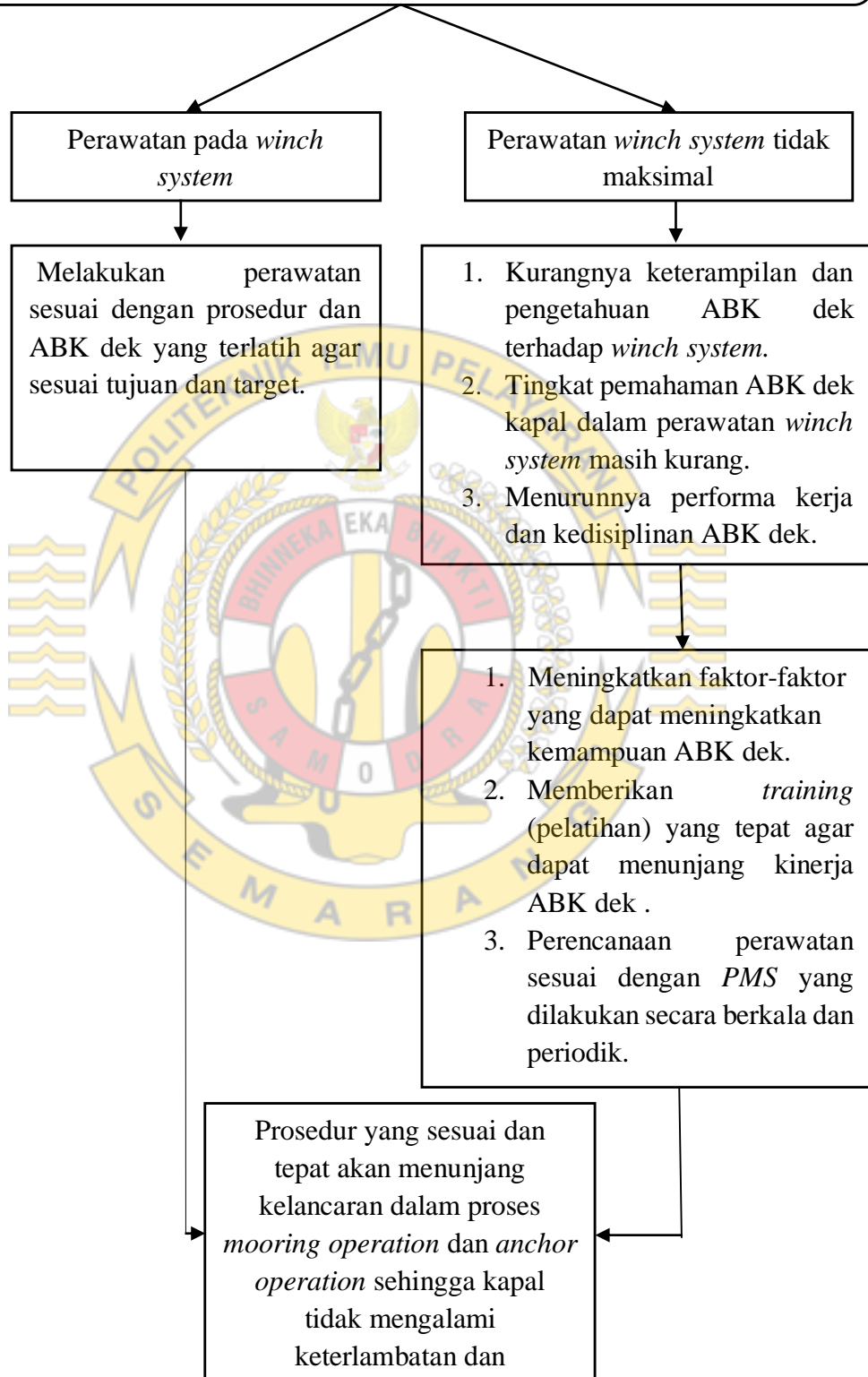
2.3.1. Mempermudah untuk melihat ide-ide sekilas pandangan sehingga bisa dipastikan semua susunan dan timbal balik antara ide-ide itu sudah benar dan harmonis di dalam perimbangannya. Kerangka pemikiran juga dapat mencegah penulisnya keluar dari sasaran pembahasan.

2.3.2. Dengan membuat kerangka pikir pada penelitian ini sangat membantu pihak peneliti untuk menghindari kesalahan-kesalahan yang tidak diperlukan untuk membatasi pembahasan pada

penelitian ini. Memudahkan untuk melihat ide-ide sekilas pandang, kerangka pikir juga mencegah peneliti keluar dari pembahasan.



Windlass tidak dapat beroperasi karena tidak adanya *hydraulic oil* yang menunjang kinerja *windlass* yang disebabkan adanya kebocoran



Gambar 2.1 Kerangka Pikir.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1. Simpulan

Setelah peneliti mendapatkan hasil dari pembahasan masalah mengenai “Peningkatan ABK Dek dalam Pengelolaan *Winch System* di MT. Sei Pakning” dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

5.1.1. Faktor-faktor yang dapat meningkatkan kemampuan ABK dek dalam pengelolaan *winch system* adalah faktor manusia merupakan salah satu peranan penting dikarenakan segala kelancaran saat operasional dikawal tergantung dari operator kegiatan. Motivasi kerja bagi para ABK dek di atas kapal juga sangatlah penting guna mendorong ABK dek untuk tetap semangat dalam melaksanakan pekerjaannya dan meningkatkan komunikasi yang baik, karena dengan komunikasi yang baik mampu menunjang kegiatan serta kerjasama antara perwira dengan ABK dek menjadi lancar dan mudah.

5.1.2. Metode *training*/pelatihan yang tepat agar sesuai sasaran dalam memberikan wawasan atau pemahaman kepada ABK dek 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 *winch system* dan dengan memaksimalkan ABK dek yang ada untuk dibagi tugasnya masing-masing sehingga tidak bertumpuk.

- 5.1.3. Upaya dalam peningkatan ABK dek dalam pengelolaan *winch system* adalah peningkatan pemahaman prosedur pengoperasian *windlass* dengan baik dan ABK dek harus mampu diberikan pemahaman tentang ini. Peningkatan pemahaman tentang perawatan *winch system* sesuai dengan *Plan Maintenance System* (PMS) agar ABK dek mampu merencanakan sebuah perawatan untuk menunjang kinerja *windlass*. Memaksimalkan peran perwira untuk meningkatkan ABK dek dalam pengoperasian *winch system*, dengan demikian perawatan dan pengoperasiannya akan berjalan baik dan tidak terjadi masalah dalam kegiatan proses *lowering* dan *heaving up anchor*.

5.2. Saran

Guna meningkatkan keterampilan kinerja ABK dek kapal dalam pengoperasian *winch system* maka:

- 5.2.1. Sebaiknya, memaksimalkan tiga faktor yang menjadi faktor utama peningkatan ABK dek dalam pengelolaan *winch system* agar dalam pelaksanaan *anchor operation* terlaksana dengan optimal.
- 5.2.2. Sebaiknya, agar sesuai sasaran dalam memberikan wawasan atau pemahaman kepada ABK dek maka diperlukan evaluasi dan metode

dalam pelatihan tersebut yang harus dilakukan oleh *officer* kepada seluruh ABK dek sehingga penggunaan *winch system* dapat optimal.

- 5.2.3. Hendaknya dalam peningkatan ABK dek dalam pengelolaan *winch system*, para ABK dek wajib mampu diberikan pemahaman tentang bagaimana pengoperasian serta perawatan dari *winch system*, dan dibutuhkanannya peran perwira dalam meningkatkan ABK dek itu sendiri.



DAFTAR PUSTAKA

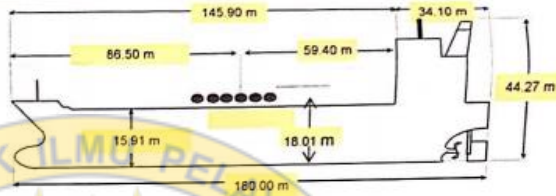
- Ansori., dan Mutajib, 2012 *Buku Kamus Pelayaran & Perkapalan*, Jakarta.
- Hidayat, Sedarmayanti, 2002, *Metode Penelitian*, Jakarta.
- Kaelan, 2012, *Metode Kualitatif Interdisipliner*. Yogyakarta: Paradigma.
- Mamandole, Krets, 2011, *Anchor Operation*, Yayasan Sinergi Reforma, Jakarta.
- Meoleong, Lexy J, 2018, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Ridwan, 2014, *Metode & Teknik Penyusunan Proposal Penelitian*, Alfabeta, Bandung.
- Santoso, Agoes, 2019, *Permesinan Bantu pada Kapal Modern Volume I: Permesinan Geladak*, Surabaya : Airlangga University Press.
- Sugiyono, 2015, *Memahami Penelitian Kualitatif*. CV. Alfabeta, Bandung.
- Sujarweni, V. Wiratna., 2014, *Metode Penelitian: Lengkap, Praktis dan Mudah Dipahami*, Pustaka Baru Press, Yogyakarta.
- Sumbodo, Wirawan, 2017, *Pneumatik dan Hidrolik*, Yogyakarta : Deepublish.
- Tim Penyusun PIP Semarang, 2019, *Pedoman Penyusunan Skripsi Jenjang Pendidikan Diploma IV*, Politeknik Ilmu Pelayaraan Semarang, Semarang.
- Tim Prima Pena, 2012, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Gita Media Press, Bandung.

Lampiran 1 Ship Particular

M.T. SEI PAKNING			
CALL SIGN	PODV	KEEL LAID	5-Jul-10
FLAG	INDONESIA	LAUNCHED	15-Oct-11
PORT OF REGISTRY	JAKARTA	DELIVERED	24-Aug-11
OFFICIAL NUMBER	CH - 0802	SHIPYARD	ZHEJIANG CHENYE SHIPBUILDING CO LTD - CHINA
IMO NUMBER	8509891	HULL NO	CH - 0802
CLASS SOCIETY	DNV / BKI	LCS-OC , CLEAN , VSC-2 , COAT-PSPC (B) , BWM-E (s)	
CLASS NOTATION			
P & I CLUB	NORTH OF ENGLAND P & I ASSOCIATION		
OWNERS	PT. PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING		
OPERATORS	PT. SAMUDERA INDONESIA SHIP MANAGEMENT, JL. KALI BESAR BARAT NO 39, JAKARTA 11230 INDONESIA		
	TELP +62 21 6907130, FAX +62 21 6908348, E-mail: fleet.sasm@samudera.id		

SATELLITE COMMUNICATION	
INMARSAT-F	V-SAT
PHONE	452 502 145 622 1492081
FAX	+620773195635
TELEX	
MMSI	525008069
E-mail:	Seipakning@pertamina.com

PRINCIPAL DIMENSIONS	
LOA	180.00 m
LBP	173.00 m
BREADTH (Moulded)	30.49 m
DEPTH (moulded)	15.91 m
HEIGHT (maximum)	44.27 m
BRIDGE FRONT - BOW	145.90 m
BRIDGE FRONT - STERN	34.10 m
BRIDGE FRONT - MFOLD	59.40 m



TONNAGE	REGD	SUEZ	PANAMA
NET	7.251	23590.56	
GROSS	24.167	24700.70	

TANK CAPACITIES (cbm)					
CARGO TANKS (98%)				FW Tanks 100%	BLST TKS (100%)
TANKS	100%	98%			
COT 1	5384.8	5277.1	(P) - 134.79	WBT 1W	1231.68
COT 2	7530.3	7379.7	(S) - 134.79	WBT 2W	2693.07
COT 3	7731.1	7576.4		WBT 3W	2710.31
COT 4	7727.2	7572.6		WBT 4W	2608.00
COT 5	7707.9	7563.3	TTL 209.58MT	WBT 5W	2608.01
COT 6	5978.5	5859.0		WBT 6W	2590.76
SLOP	1372.8	1345.391		AFT Pk	2810
TOTAL	43.432.45	42563.5		TOTAL	18205.7

LOAD LINE INFORMATION	FREIGHT	DRAFT	DWT	DISP
TROPICAL FRESH				
FRESH				
TROPICAL	6.740	9.200	30.677.18	40.002.06
SUMMER	6.920	9.000	29.754.30	39.079.20
WINTER	7.110	8.830	28.834.96	38.159.86
LIGHTSHIP	13.520	2.420	9.349.90	13.169.96
NORMAL BALLAST COND	9.360	6.580	18.230.52	27.565.42
PERCENTAGE OF SUMMER DWT WITH SBT ONLY				62.77%

OTHER DETAILS			
FWA	199 mm	Level gauge	Radar Gauge
TPC@Summer	49.6 MT	H Level alarm	95%
Overfill Alarm	98%		

MACHINERY / PROPELLER / RUDDER	
MAIN ENGINE	HYUNDAI - MAN B&W 6S42MC-C
M C R	6480 kw @ 136 rpm 100%
N C R	6166 kw @ 131.3 RPM 90%
GENERATOR (3 sets)	ANQING DAIHATSU 60K26
PROPELLER	FIXED PITCH 4 BLADES
RUDDER	Semi spade area - 41.20 M ²
STEERING GEAR	Rotary Vane
FW GENERATOR CAP	25 M ³ / Day
BUNKER MANIFOLDS	100 & 150 MM X 3 on each side

BUNKER CAP IN M/T		
TANKS	98%	100%
1 FOT (P)	195.19	199.17
1 FOT (S)	195.19	199.17
2 FOT (P)	188.1	192.0
2 FOT (S)	309.67	316.0
Ser. Tk	31.07	31.714
Sett Tk	32.05	32.28
TOTAL	959.32	970.33
DOT(P)	19.07	19.46
DOT(S)	19.07	19.46
Serv. Tk	22.73	23.19
H.P.U. Tk	16.99	17.33
TOTAL	77.86	78.44

WINCHES / WINDLASS / ROPES / EMERGENCY TOWING			
	FRD	AFT	PARTICULARS
WINCHES	2	2	16.75 Heaving 15.0 m/min / 28 MPA BHC
MRG ROPE	4	4	Drum Teramax rope D 32mm/220 m BS 58 ton
MRG ROPE	4	4	Drum Neoflex rope D 64mm/220 m BS 58 ton
MRG ROPE	4	4	Fwd Teramax - Aft Neoflex
WINDLASS	2	2	Hvng Pwr 25.4 ton, 9m/min, BHL 183 tons
ANCHOR	2	2	Port - 12 Shackles / Stbd - 11 Shackles
			SWL - 2000 KN / Chain Stopper and Cable
EMG TOWING	1	1	76 mm Chain
			SWL - 2000 KNT /80 mm steel wire 6x52 MRC
			pick up rope D 40mm/100 m
FIRE WIRE	1	1	28 mm Wire / Length - 50 m

CARGO AND BALLAST PUMPING SYSTEM - COP			
MAIN PUMPS	NO	CAPACITY	HEAD
CARGO OIL PIP'S	3	1300 M ³ /Hr	
STRIPPING PUMP	1	150 M ³ /Hr	Pump room
BALLAST PUMP	2	2 x 650 M ³ /Hr	25 m Pump room
EDUCTOR	1	200 M ³ /Hr	Pump room
TK CLNG PUMP	1	120 M ³ /Hr	Pump room
TK CLNG HTR	1	120 M ³ /Hr (20-70 Deg)	Pump room
Emerg Fire Pump	1	72 M ³ /Hr	St Rm
Fire/GS pump	1	120 M ³ /Hr @ 3564 rpm	E/R

LIFE BOAT	
David/Launch P&S (R30 Pers)	
LIFE RAFTS	
4 x 20 P + 1 x 6 P	
TK CLNG MACHINE	
14X30 M ³	
CRANES	
Hose Crane	10 T
Prov. Crane 2	0.9 T

MANIFOLD ARRANGEMENT	
Distance of cargo manifold to cargo manifold	2500 mm
Distance of cargo manifold to vpr. return manifold	410 mm
Distance of manifolds to ship's rail	4425 mm
Distance of spill tank grating to centre of manifold	800 mm
Distance of main deck to centre of manifold	2100 mm
Distance of main deck to top of rail	1600 mm
Distance of top of rail to centre of manifold	737 mm
Distance of manifold to ship side	4600 mm
Parallel body at Lightship/Normal Blst/Summer draft	31.995.2/194.84

IG / VAPOUR EMISSION / VENTING	
IG BLOWER CAPACITY (2 nos)	5000 M ³ /H
P/V VALVE PR / VAC. SETTING	1400 mm / -350 mm WG
P/V BREAKER PR / VAC. SETTING	1660 mm / -700 mm WG

IMPORTANT DRAFTS	
Min Bow Draft	6.2 m
Blst Drft F/B 4, A/B 9 m	
Propeller Immersion	5.80m

FIRE FIGHTING SYSTEM	
E/RM	CO2 System + Water mist system
PANT ST	Sprinkler
CARGO AREA	Green AFFF concentrates 3%


MANIFOLD TYPE : ANSI | REDUCER'S : 12X 16 - 8 Nos, 12 x 12 - 2 Nos, 12 x 10 - 5 Nos, 12x 8 - 1 Nos, 10 x 8 - 3 Nos
 vapour - 12 x 12 - 1 Nos, Bunk. 4 x 6 - 2 Nos, 8 x 4 - 2 Nos

Lampiran 2 Crew List

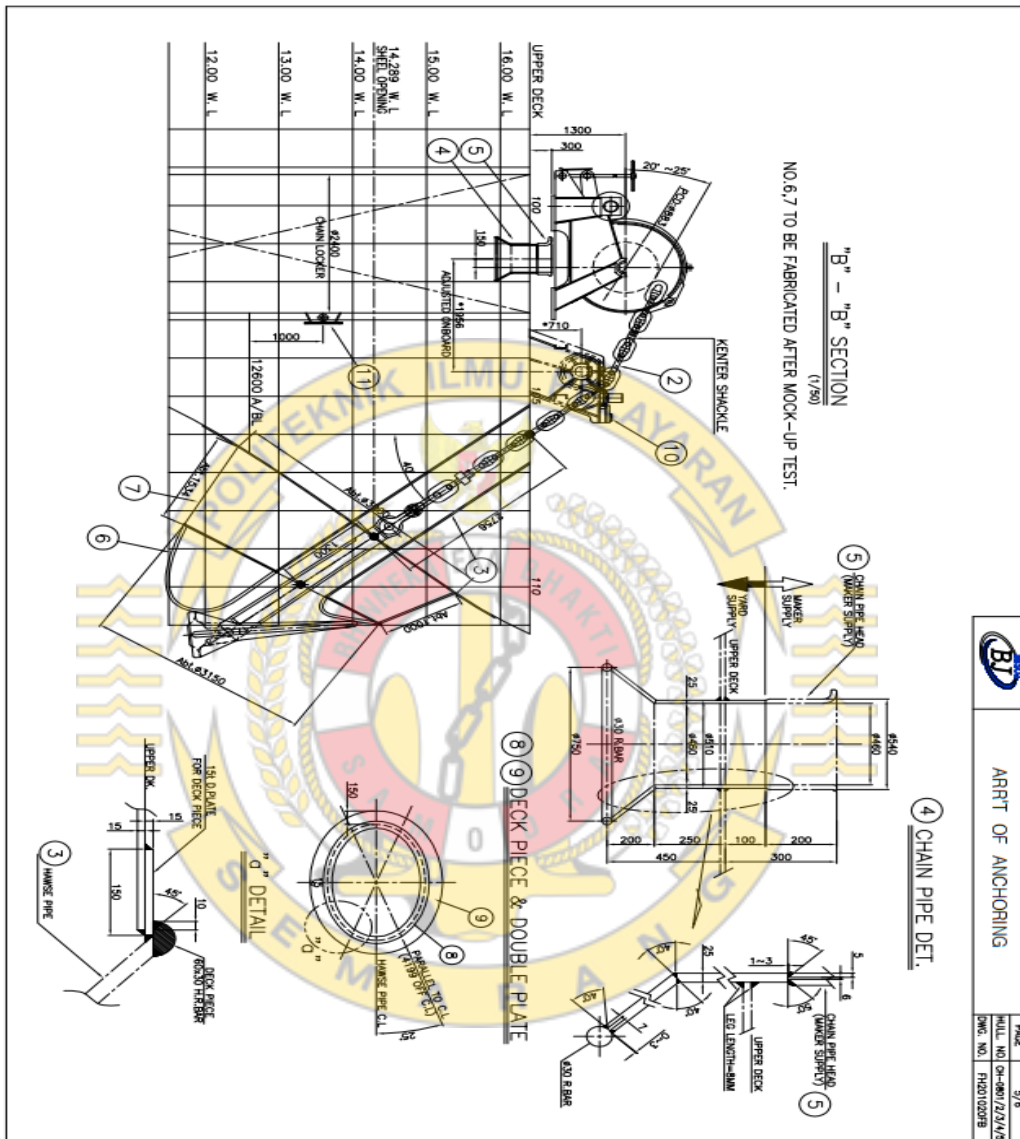
B-M		IMO CREW LIST				Form CIM 01		S.L. Customs - Prev 0	
Date : 04-Sept-2020									
1. Name of Ship: MY SEI PAKNING / POBY 2. Port of Arrival: <input type="checkbox"/> Arrive <input type="checkbox"/> Departure Page No. 1 3. Date of Arrival: _____ 4. Nationality of Ship: INDONESIA 5. Last Port: _____ 6. Name, No. of Identity Document: _____ 7. Passport & Seaman Book: _____ 8. Sign On Date: _____									
No.	Full Name	Sex	Rank	Nationality	Date and Place of Birth	SEAMAN BOOK Expiry Date	PROFCERT Expiry Date	Sign On Date	
1	Muhammad Isahak	M	Master	Indonesian	11-Jan-1970 Bangkok	C 048863 17-Mar-2021	C 0566102 17-Jul-2021	22-Feb-2020 Cilebar	
2	Muhammad Nur Daruki	M	Chief Off.	Indonesian	13-Jun-1989 Tanggabek	D 034278 31-Dec-2021	B 4122613 18-May-2021	14-Jan-2020 Tg. Mangrove Bali	
3	Alex Jafim Dethi	M	2nd Off.	Indonesian	24-Jul-1987 Cemang Sibak	E 033048 13-Jun-2023	C 1824619 13-Aug-2024	14-Aug-2020 Cangkrang	
4	Aryawan	M	3rd Off.	Indonesian	01-Aug-1992 Kendal	D 025157 24-Nov-2021	C 1828239 26-Nov-2023	14-Jun-2020 Tg. Priuk	
5	Widartono	M	Chief Eng.	Indonesian	15-Sep-1960 Kendal	E 158475 21-Apr-2022	X 808875 18-Feb-2023	14-Jun-2020 Tg. Priuk	
6	Mohamad Karyuhro	M	2nd Eng.	Indonesian	17-Jul-1978 Kendal	E 340401 04-May-2023	C 0475348 05-Jul-2023	26-Jun-2020 Tg. Priuk	
7	Bayu Aji Sulatno	M	3rd Eng.	Indonesian	06-January-1990 Kecampayan	F 226331 18-Mar-2022	D 5442077 07-Dec-2021	30-Jul-2020 Cangkrang	
8	Azzahro Marwan	M	4th Eng.	Indonesian	15-Sep-1985 Tegal	F 161118 24-Jul-2021	B 5709294 13-Jun-2022	27-Nov-2019 Kapalman Seribu	
9	Hendrawan	M	Electrician	Indonesian	14-Mar-1982 Jakarta	F 112738 23-Jun-2023	B 7167784 24-May-2022	14-Aug-2020 Cangkrang	
10	Rick Risk Harrison	M	Purportan	Indonesian	24-May-1974 Tegal	D 037665 16-Jul-2022	C 2308420 21-Dec-2023	23-Feb-2020 Cilebar	
11	Sulhan	M	Boat	Indonesian	15-Jun-1973 Cilebar	C 062047 01-Jul-2021	B 4732065 01-Sep-2021	03-Nov-2019 Kapalman Seribu	
12	Nurkhanan	M	AB 1	Indonesian	20-Jun-1989 Batavia	C 066630 20-May-2021	C 5350931 04-Nov-2024	23-Nov-2019 Kapalman Seribu	
13	Muhammad Sami	M	AB 2	Indonesian	17-May-1971 Jakarta	B 125479 06-Oct-2021	C 6372388 14-Jun-2023	14-Jun-2020 Tg. Priuk	
14	Satriadi Idris	M	AB 3	Indonesian	20-Oct-1983 Kendal	E 121112 21-Sep-2021	B 5356441 14-Mar-2021	27-Nov-2019 Kapalman Seribu	
15	Dwi Nugroho Setiadi	M	OS	Indonesian	17-Jul-1991 Cilebar	E 129188 29-Nov-2021	C 6865886 08-Jun-2023	14-Jun-2020 Tg. Priuk	
16	Somito Hadi Saputra	M	Fitter	Indonesian	18-April-1978 Batavia	F 208615 29-January-2022	B 7161059 12-May-2022	30-Jul-2020 Cangkrang	
17	Ann Anthon Prayogo	M	Motorman 1	Indonesian	19-Jun-1991 Sidamulyo	E 025231 20-Oct-2022	B 9880621 19-March-2023	03-Jul-2020 Tg. Priuk	
18	Muhammad Anri	M	Motorman 2	Indonesian	16-Nov-1976 Jakarta	C 060008 20-May-2021	B 6307958 21-Feb-2022	27-Nov-2019 Kapalman Seribu	
19	Evi Dasa	M	Motorman 3	Indonesian	27-May-1993 Medan	E 127766 03-Jul-2021	B 4730936 24-Aug-2021	14-Aug-2020 Cangkrang	
20	Ally Muchfaddin	M	Chief Cook	Indonesian	18-May-1972 Jakarta	E 016904 Sept-2022	C 6819173 12-Jun-2023	14-Jun-2020 Tg. Priuk	
21	Valdio Armando R.	M	Manman	Indonesian	17-April-1980 Batavia	D 027585 07-Dec-2021	C 3051819 01-March-2024	03-Nov-2019 Kapalman Seribu	
22	Azzian Bachman H.	M	Deck Cadet	Indonesian	27-January-1999 Bojaleh	F 241891 24-Jun-2022	C 2989367 15-July-2024	14-Dec-2019 Kapalman Seribu	
23	Naufal Jebari	M	Engine Cadet	Indonesian	23-Aug-1999 Kebumen	F 028631 30-Feb-2021	C 3733290 10-July-2024	14-Dec-2019 Kapalman Seribu	

Total Crew : 23 Person (Included Master)
 Capt. Muhammad Isahak
 Master : Signature _____
 SEI PAKNING
 IMO NO. 9509891
 INDONESIA GT 24197
 PORT 47.750
 2018 KIC 010

Lampiran 3 Art of Anchoring

		ARR'T OF ANCHORING		PAGE	1/6
		HULL. NO.	CH-0801/2/3/4/5		
		DWG. NO.	FH201020FB		
ITEM LIST					
NO	DESCRIPTION	SPECIFICATION	Q'TY	REMARKS	
1	BOWER ANCHOR	AC-14 HHP,5850Kg	2	-	
2	ANCHOR CHAIN CABLE	ø68 GRADE 3	632.5M	PORT=302.5M, STBD=330.0M REF. TO MAKER DWG	
3	HAWSE PIPE	ø740(I.D) x 27t	2	27t GRADE A STEEL	
4	CHAIN PIPE	ø460(I.D) x 25t	2	25t GRADE A STEEL	
5	CHAIN PIPE HEAD	MAKER STANDARD	2	MAKER SUPPLY	
6	*BELL MOUTH	SC410W	2	*MOCK-UP TEST	
7	*BOLSTER	GRADE A STEEL	2	*MOCK-UP TEST	
8	DECK PIECE	60 x 30 H.R.BAR	2	SS400	
9	DOUBLE PLATE FOR D. PIECE	t = 15	2	SS400	
10	CHAIN COMPRESSOR	ø68 CHAIN ROLLER TYPE	2	MAKER SUPPLY	
11	CABLE CLENCH	QUICK RELEASE TYPE ø68 CHAIN(JISF 2025)	2	SS400	
12	GUARD RAIL	25A SGP(GAL'V)	2	H=900	
13	HAWSE PIPE COVER	-	2	SS400	
14	CHAIN PIPE COVER	-	2	SS400	
NOTES					
1. PORT & STBD SIDES ARE SYMMETRICAL EXCEPT AS SHOWN.					
2. REFERENCE DRAWING.					
a. WINDLASS MAKER DRAWING					
b. FORE BODY CONSTRUCTION					
c. LINES & OFFSET					
3. FITTING POSITION OF CHAIN COMPRESSOR & ITS CARLING TO BE ADJUSTED ONBOARD.					
4. THE ITEM NO.6,7(MAKER WITH) TO BE FABRICATED AFTER MOCK-UP TEST.					
5. THE WELD CONNECTING THE CHAIN STOPPER TO DECK SHALL BE A FULL PENETRATION WELD.					
6. AFTER INSTALLATION ON BOARD, FUNCTIONAL TESTS ARE TO BE CARRIED OUT IN THE PRESENCE OF A SURVEYOR TO VERIFY THAT THE STOPPER MECHANISMS ETC.					

Lanjutan Lampiran 3 Act of Anchoring



ARRT OF ANCHORING

PAGE	5/6
DRAWING NO.	24-0801/23/A/3
REV. NO.	R02010207B

Lampiran 4 *Ship Operating Procedures*

Ship Equipment Operating Procedures

BSM

Anchoring Equipment

General

Type / make/ general instructions
STOCKLESS BOWER ANCHORS (AC-14 H.H.P) / Chongging Xynye Marine Casting

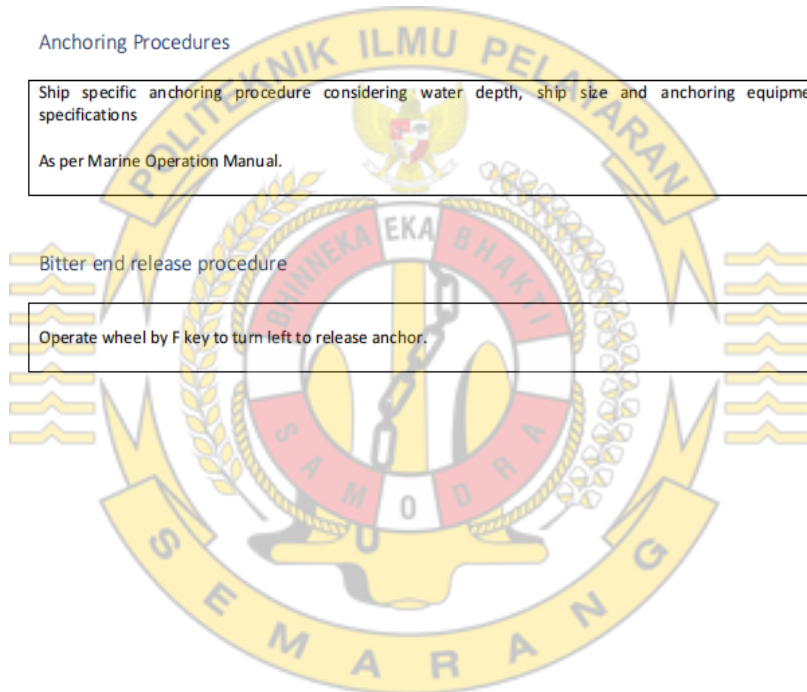
Anchoring Procedures

Ship specific anchoring procedure considering water depth, ship size and anchoring equipment specifications

As per Marine Operation Manual.

Bitter end release procedure

Operate wheel by F key to turn left to release anchor.



Lampiran 5 Safety Meeting Report



SAFETY TOOLBOX MEETING REPORTT

NO	NAME	RANK	SIGNATURE
1	Muchammad Nur Banuki	Chief Officer	1. <i>[Signature]</i>
2	Sutikno	Bosun	2. <i>[Signature]</i>
3	Nurkhasan	AB1	3. <i>[Signature]</i>
4	Horixon Riek	Pumpman	4. <i>[Signature]</i>
5	Dwi	OS	5. <i>[Signature]</i>
6	Ara	Cadet	6. <i>[Signature]</i>
7			7.
8			8.
9			9.
10			10.
11			11.

Acknowledge,
Master MT. Sei Pakning

[Signature]
Capt. Muh Ishak

Lampiran 6 Foto *Maintenance Greasing*



Lampiran 7 Foto *Unplanned Maintenance*



Bocornya *Hydraulic Pipe* saat proses *hibob* jangkar



Dilaksanakannya *maintenance*



Setelah dilaksanakannya *maintenance*

Lampiran 8 Anchor windlass



Lampiran 9 Hasil Turnitin

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 617/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/02/2022**


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

Nama : ANNISA RACHMANNA HARDY
NIT : 541711106287 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : PENINGKATAN SUMBER DAYA MANUSIA DI KAPAL
MT. SEI PAKNING DALAM PENGELOLAAN WINCH
SYSTEM

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 23 %* (Dua Puluh Tiga Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 14 Februari 2022
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN


ALFI MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

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

Lampiran 10 Wawancara

Pelaksanaan wawancara dilaksanakan satu hari setelah terjadinya kebocoran *hydraulic pipe* pada *winch system*.

1. Responden 1

Nama : Muhammad Ishak

Jabatan : Kapten

Waktu wawancara : 10.15-11.00

Cadet : “Selamat pagi, Capt”

Master : “Iya, Det. Selamat pagi. Ada apa, Det?”

Cadet : “Mohon ijin Capt., maaf mengganggu waktunya. Saya mau bertanya mengenai permasalahan ketika *anchor party* kemarin, Capt.”

Master : “Oh iya Det. Duduk saja di kursi”

Cadet : “Terima kasih Capt. Begini Capt., saya ingin menanyakan beberapa hal yang berkaitan dengan *anchor party*. Menurut Capt. bagaimana penggunaan serta perawatan peralatan *anchor party* terutama *winch system* di MT. Sei Pakning?”

Master : “Penggunaan *winch system* masih dirasa kurang optimal karena masih ada kendala-kendala yang masih menjadi hambatan dalam pelaksanaan perawatan *winch system* tersebut”

Cadet : “Apakah sejauh ini perawatan terhadap peralatan *anchor party* tersebut sudah dilaksanakan sesuai dengan rencana atau jadwal yang telah dibuat?”

Master : “Tidak selalu karena terbentur dengan pelaksanaan kegiatan berlabuh jangkar dan juga karena rute/jalur kapal yang dekat sehingga kesibukan para ABK dek menjadi berlipat ganda”

Cadet : “Kendala apa saja yang dihadapi ketika melaksanakan perawatan *winch system* kapal?”

Master : “Kendala yang pertama adalah wawasan, keterampilan dan pemahaman para ABK dek yang kurang, kedua adalah masalah peralatan yang menunjang pelaksanaan perawatan peralatan bongkar muat yang kurang memadai sehingga kerja ABK dek di kapal menjadi kurang maksimal, dan ketiga adalah masalah waktu. Seringnya kapal melakukan kegiatan berlabuh jangkar membuat ABK dek selalu sibuk dengan operasi kapal yang lebih penting”

Cadet : “Apa penyebab kurangnya pemahaman ABK dek dalam perawatan *winch system*?”

Master : “Ada beberapa penyebab ABK dek kurang memahami dalam perawatan *winch system*, namun yang sangat berpengaruh adalah tentunya *human factor*, diantaranya yaitu kurangnya keterampilan secara teknis, wawasan dan pola pikir, upah yang menarik, kurangnya *training*, kebijakan perencanaan dan pengembangan yang kurang, komunikasi yang kurang, kurangnya buku pedoman pengoperasian, dan kurangnya pengawasan dari perwira pada saat pengoperasian dan perawatannya. Dari beberapa faktor yang saya sebutkan, garis besarnya adalah kurangnya pemahaman, wawasan, dan

keterampilan para ABK dek diatas kapal, dan ini harus segera diperbaiki jika ingin semua operasional berjalan dengan lancar”

Cadet : “Alternatif apa saja yang bisa ditempuh guna menanggulangi kendala yang sering menghambat pelaksanaan perawatan *winch system*?”

Master : “Yang pertama yaitu memberikan metode *training* pelaksanaan perawatan *winch system* sesuai standar yang berlaku, misalnya mengadakan *safety meeting* atau diklat intern mengenai *winch system*, dari perusahaan pun bisa mengadakan *in house training*/edukasi sebelum ABK dek 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 *winch system*, dan perlu juga dibuatkan *winch system maintenance plan* agar lebih teratur, tertib, dan berkesinambungan, sedangkan dari pihak Muallim juga diperlukan pengaturan manajemen pengawasan pada saat pengoperasian dan perawatan *winch system*. Jika benar-benar terpaksa bisa menggunakan cara pengoptimalan penggunaan *winch system* dengan memberikan perbaikan yang bersifat sementara dalam pelaksanaan perawatan peralatan *winch system* dan dengan juga memaksimalkan ABK yang ada untuk dibagi tugasnya masing-masing sehingga semuanya tidak bertumpuk”

Cadet : “Baiklah Capt. terima kasih atas waktunya untuk menjelaskan Capt.”

Master : “Iya Cadet, sama-sama nanti kalau ada yang mau kamu tanyakan lagi bisa langsung kesini saja ya”

Cadet : “Siap Capt.”

2. Responden II

Nama : Muchammad Nur Basuki

Jabatan : *Chief Officer*

Waktu wawancara : 17.25-18.00

Cadet : “Selamat pagi, *Chief*”

Chief Officer : “Iya, Det. Selamat pagi. Ada apa, Det?”

Cadet : “Mohon ijin *Chief*, maaf mengganggu waktunya. Saya mau bertanya mengenai permasalahan ketika *anchor party* kemarin, *Chief*.”

Chief Officer : “Oh iya Det. Duduk saja di kursi”

Cadet : “Terima kasih *Chief*. Begini *Chief*, saya ingin menanyakan beberapa hal yang berkaitan dengan *anchor party*. Apakah dari pihak Mualim di kapal sering melakukan inspeksi untuk memeriksa hasil perawatan ataupun penggunaan dan kondisi dari peralatan terutama *winch system*?”

Chief Officer : “Mualim sering melakukan pemeriksaan tapi lebih condong ke pemeriksaan kondisi dari *winch system*, jarang sekali melakukan pemeriksaan hasil dari perawatan dan penggunaan *winch system*”

Cadet : “Kendala apa saja yang dihadapi ketika melaksanakan perawatan *winch system* kapal?”

Chief Officer : “Kendala yang utama yang sering terjadi adalah masalah kurangnya pengalaman yang dimiliki ABK dek. Pengalaman dalam melaksanakan tugas kerjadiatas kapal. Apabila ada ABK dek atau awak kapal yang bekerja diatas kapal masih kurang atau belum mempunyai pengalaman yang cukup maka akan menimbulkan masalah dan hambatan dalam pengoperasian kapal. Hal ini bisa terjadi karena adanya ABK dek yang baru pertamakali bekerja di atas kapal terutama apabila pergantian ABK dek lebih dari satu orang tentu saja bisa menjadi hambatan dalam pengoperasian kapal.”

Cadet : “Sejauh mana kemampuan para ABK dek di kapal dalam melaksanakan tugas-tugas yang diberikan oleh Mualim dalam kaitannya dengan perawatan *winch system*?”

Chief Officer : “Sebenarnya para ABK dek dapat memahami apa yang disampaikan namun karena faktor usia yang memang sudah berumur dan jenjang pendidikan mereka, sehingga sebagian dari mereka tidak mudah untuk mengingat hal-hal yang telah diberikan dan kadang-kadang tidak fokus dengan apa yang di intruksikan oleh *chief Officer* sehingga pekerjaan bisa mengalami kendala.”

Cadet : “Apakah ada waktu tertentu dimana para ABK dek diberikan penyuluhan tentang cara melaksanakan perawatan yang baik dan benar sesuai dengan prosedur?”

Chief Officer : “Untuk penyuluhan di kapal ini diadakan sebelum melaksanakan pekerjaan tersebut, dalam hal ini yaitu *toolbox meeting*. Jadi, para

ABK diberi penjelasan sebentar kemudian dikerjakan bersama-sama dengan dipantau oleh Muallim satu dan Bosun serta para ABK dek senior yang sudah mengetahui dan paham mengenai perawatan tersebut”

Cadet : “Faktor apa saja yang menghambat perbaikan *winch system*?”

Chief Officer : “Pemahaman, wawasan, dan keterampilan para ABK dek merupakan faktor utama yang menghambat perbaikan *winch system* dek”

Cadet : “Menurut *chief*, apakah ada pelatihan yang menunjang untuk meningkatkan kemampuan ABK dek *chief*?”

Chief Officer : “Seharusnya ada det, Metode pelatihan untuk memberikan wawasan atau pemahaman kepada ABK dek 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 *winch system* dan dengan memaksimalkan ABK dek yang ada untuk dibagi tugasnya masing-masing sehingga tidak bertumpuk”

Cadet : “Baiklah *Chief* terima kasih atas waktunya untuk menjelaskan *Chief*”

Chief Officer : “Iya Cadet, sama-sama nanti kalau ada yang mau kamu tanyakan lagi bisa langsung kesini saja ya”

Cadet : “Siap *Chief*”

3. Responden III

Nama : Sutikno

Jabatan : Bosun

Waktu wawancara : 09.00-10.00

Cadet : “Selamat pagi, Pak Bosun”

Bosun : “Iya, Det. Selamat pagi. Ada apa, Det?”

Cadet : “Pak Bosun, maaf mengganggu waktunya. Saya mau bertanya mengenai permasalahan ketika *anchor party* kemarin”

Bosun : “Oh iya Det silahkan”

Cadet : “Begini Pak Bosun. Saya ingin menanyakan beberapa hal yang berkaitan dengan *anchor party*. Apakah selama ini pelaksanaan perawatan *winch system* lebih mengacu pada dokumen lama atau PMS manual yang ada diatas kapal?”

Bosun : “Umumnya keduanya saling melengkapi sehingga dapat dikatakan kedua panduan tersebut kami jadikan acuan dalam pelaksanaan perawatan peralatan *winch system*”

Cadet : “Apakah penempatan dari *winch system* diluar sudah efektif dan tidak terganggu keadaan alam?”

Bosun : “Penempatan tersebut kurang efektif karena dapat dipengaruhi oleh keadaan alam yang sering berubah-ubah sehingga menimbulkan hal-hal yang bersifat merusak seperti karat. Oleh karena itu, saya telah melakukan pencegahan terhadap hal tersebut dengan cara menutup *winch system* dengan terpal dan diikat dengan tali yang kuat

walaupun sudah ada pelindung *winch system*, tetapi hal tersebut masih kurang efektif untuk menghindari cuaca yang dapat menyebabkan karat”

Cadet : “Bagaiman penyelesaian dari masalah terkendalanya kejadian *anchor party* kemarin, Pak?”

Bosun : “Dengan melaksanakan perawatan terencana maupun tidak terencana serta koordinasi dengan perwira agar berjalannya suatu pelaksanaan perbaikan itu sendiri.

Cadet : “Baiklah Pak Bosun terima kasih atas waktunya untuk menjelaskan ya, Pak”

Cheif Officer : “Iya Cadet, sama-sama”

4. AB

Nama : Nur Hasan

Jabatan : *Able Seaman*

Waktu wawancara : 1610-1630

Cadet : “Selamat pagi, Pak”

AB : “Iya, Det. Selamat pagi. Ada apa, Det?”

Cadet : “Maaf pak mengganggu waktunya. Saya mau bertanya mengenai permasalahan ketika *anchor party* kemarin”

AB : “Oh iya Det silahkan”

Cadet : “Faktor apa saja yang menyebabkan terkendalanya *winch system* kemarin, Pak?”

AB : “ada beberapa faktor det, manusia, motivasi kerja kami para ABK, dan juga komunikasi, karena terkadang kita kurang adanya komunikasi

dengan para perwira sehingga mengakibatkan *misscommunication* yang mengakibatkan salah tanggap”

Cadet : “Apakah *engine department* sudah melakukan perawatan *winch system* dengan baik?”

AB : “*Engine departement* sudah melaksanakan perawatan dengan baik sesuai dengan PMS (*Plan Maintenance System*) nya mereka seperti nya”

Cadet : “Dampak apa saja yang terjadi ketika *winch system* mengalami kerusakan?”

AB : “Terlambatnya sandar sehingga mengakibatkan bongkar muat menjadi terhambat”

Cadet : “Bagaimana tindakan Nakhoda selaku pimpinan tertinggi di kapal dalam menghadapi masalah ini?”

AB : “Nakhoda tentunya melaporkan masalah tersebut ke perusahaan agar mendapatkan *spare part* yang baru untuk memperbaiki *winch system* yang terkendala tetapi dari pihak perusahaan tidak menanggapi dengan cepat”

Cadet : “Baiklah Pak, terima kasih atas waktunya untuk menjelaskan ya, Pak”

AB : “Iya Cadet, sama-sama”

5. 4th Engineer

Nama : Asazatulo Sadawa

Jabatan : 4th Engineer

Waktu wawancara : 20.00-20.20

Cadet : “Selamat pagi, Pak”

4th Engineer : “Iya, Det. Selamat pagi. Ada apa, Det?”

Cadet : “Maaf pak mengganggu waktunya. Saya mau bertanya mengenai permasalahan ketika *anchor party* kemarin”

4th Engineer : “Oh iya Det silahkan”

Cadet : “Apakah dek *departement* dan *engine departement* berkoordinasi dengan baik dalam melakukan perawatan *winch system*?”

4th Engineer : “Tentunya, dalam melakukan perbaikan dan perawatan dek *departement* dan *engine departement* selalu bekerja sama dengan baik tidak hanya dalam menangani masalah ini”

Cadet : “Apa saja peran kompresor dan generator pada *winch system*?”

4th Engineer : “Kompresor udara dan generator termasuk dalam golongan permesinan bantu yang digunakan untuk menghasilkan udara bertekanan tinggi yang bertujuan untuk menjalankan generator dan *main engine*. Pada umumnya, perwira dek meminta kamar mesin untuk *start* kompresor agar mendapatkan udara sehingga generator dapat menggerakkan motor *windlass*”

Cadet : “Apalah ada maintenance khusus ataupun terencana bas?”

4th Engineer : “Ada, Perawatan kompresor dan generator ini sebaiknya dilakukan secara berkala dan terjadwal mengingat generator merupakan pendukung utama kelancaran kegiatan berlabuh jangkar. Tugas perawatan maupun perbaikan mesin ini merupakan tanggung jawab dari Masinis kapal.”

Cadet : “Baik sudah cukup bas, terimakasih untuk waktunya”

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Annisa Rachmanna Hardy
2. Tempat, Tanggal Lahir : Boyolali, 27 Januari 1999
3. Alamat : Dk. Jembangan RT02/02, Banyudono,
Boyolali
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Alm. Hardyo
 - b. Ibu : Sumiyati
6. Riwayat Pendidikan :
 - a. SD Negeri 03 Banyudono 01 Lulus Tahun 2011
 - b. SMP Negeri 01 Banyudono Lulus Tahun 2014
 - c. SMA Negeri 01 Banyudono Lulus Tahun 2017
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. Pengalaman Praktek Laut (PRALA)

Kapal : MT. Sei Pakning

Perusahaan : PT. BSM CSC Indonesia

Alamat : Sentra Pemuda Kav 5-6 Jalan Pemuda No. 61
Rawamangun Jakarta Timur