

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



**MAKALAH**

**UPAYA NAKHODA DALAM MENINGKATKAN KEDISIPLINAN  
ANAK BUAH KAPAL DALAM OPERASIONAL TOWING PIN DI  
ATAS KAPAL TUG BOAT WINNING PIONEER 42.**

**Oleh :**

**JEKLI ARENGSINGGA**

**NIS. 03313 / N**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2024**

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



**MAKALAH**

**UPAYA NAKHODA DALAM MENINGKATKAN KEDISIPLINAN  
ANAK BUAH KAPAL DALAM OPERASIONAL TOWING PIN DI  
ATAS KAPAL TUG BOAT WINNING PIONEER 42.**

Diajukan Guna Memenuhi Peryaratan  
Untuk Menyelesaikan program ANT - I

**Oleh :**

**JEKLI ARENSINGGA**

NIS. 03313 / N

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2024**

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : JEKLI ARENGSINGGA  
No. Induk Siwa : 03313 / N  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA NAKHODA DALAM MENINGKATKAN  
KEDISIPLINAN ANAK BUAH KAPAL DALAM  
OPERASIONAL TOWING PIN DIATAS KAPAL TUG BOAT  
WINNING PIONEER 42.

Jakarta, 15 November 2024

Dosen Pembimbing I

**Capt. Irfan Faozun, M.M.**  
NIP. 19730908 200812 1 001

Dosen Pembimbing II

**Capt. Sahar Saleh, M.Si.**  
NIP. 19761030 200212 1 003

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

**Meilnasi N. H, S.Si.T., M.M.Tr**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19810503 200212 2 001

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



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : JEKLI ARENGSINGGA  
No. Induk Siwa : 03313 / N  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : UPAYA NAKHODA DALAM MENINGKATKAN  
KEDISIPLINAN ANAK BUAH KAPAL DALAM  
OPERASIONAL TOWING PIN DIATAS KAPAL TUG BOAT  
WINNING PIONEER 42.

Jakarta, 20 November 2024

Penguji I

**( Capt. Bhima Siswo Putro, S.Si.T.,M.M )**

Penata Tk. I ( III / d )  
NIP : 197305262008121001

Penguji II

**( Lili Purnama Sita, S.Si.T.,M.M.Tr )**

Pembina ( IV/a )  
NIP : 197910222002122001

Penguji III

**( Capt. Irfan Faozun, M.M )**

Pembina ( IV/a )  
NIP : 197309082008121001

Mengetahui  
Ketua Jurusan Nautika

**Meilinasari N. H, S.Si.T., M.M.Tr**

Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19810503 200212 2 001

## KATA PENGANTAR

Dengan penuh kerendahan hati, penulis mengucapkan puji dan syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan rahmat yang telah diberikanNya sehingga dapat menyelesaikan makalah penulis dengan judul : **“UPAYA NAKHODA DALAM MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ANAK BUAH KAPAL DALAM OPERASIONAL TOWING PIN DIATAS KAPAL TUG BOAT WINNING PIONEER 42”**

Dalam penyusunan makalah ini penulis telah berusaha semaksimal mungkin memaparkan seluruh pengetahuan dan pengalaman yang dimiliki serta yang pernah dialami selama bekerja di atas kapal. Segala kesulitan yang di alami penulis selama menyusun makalah ini dapat terselesaikan berkat bantuan dari semua pihak serta buku-buku panduan, baik yang berasal dari STIP maupun yang berasal dari perpustakaan dari luar. Dalam penyusunan makalah ini juga penulis menyadari sepenuhnya bahwa masih banyak kekurangan dan jauh dari kesempurnaan. Oleh sebab itu sangat diharapkan adanya saran dan kirik yang bersifat membangun.

Dengan segala kerendahan hati, tidak lupa dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan penulisan ini :

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta
2. Ibu Capt. Suhartini, S.Si.T., M.M., M.M.Tr. selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Ibu Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr. selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Bapak Capt. Irfan Faozun, M.M. selaku pembimbin I.
5. Bapak Capt. Sahar Saleh, M.Si. selaku pembimbing II
6. Seluruh dosen dan Staff pengajar di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran di Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan makalah ini.
7. Keluarga tercinta yang selalu mendo' akan dan mendukung sehingga makalah ini bisa diselesaikan.

Rekan rekan Perwira Siswa ANT – I Angkatan 72 yang sudah menyumbangkan peran sebagai tempat diskusi dan tukar pikiran dalam menyusun makalah ini, memberikan

sumbangsih saran baik secara materil maupun moril, sehingga akhirnya makalah ini dapat terselesaikan.

Akhirnya Penulis berharap semoga makalah ini bermanfaat baik bagi pribadi penulis maupun pihak-pihak yang membacanya.

Jakarta, 20 November 2024

Penulis



**JEKLI ARENGSINGGA**

NIS. 03313/N-1

# DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PERSETUJUAN.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
KATA PENGANTAR .....	iii
DAFTAR ISI .....	v
BAB I PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah.....	2
C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian .....	3
D. Metode Penelitian .....	4
E. Waktu Dan Tempat Penelitian .....	6
F. Sistematika Penulisan .....	6
BAB II LANDASAN TEORI .....	8
A. Tinjauan Pustaka .....	8
B. Kerangka Pemikiran .....	14
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN .....	15
A. Deskripsi Data .....	15
B. Analisis Data .....	19
C. Alternatif Pemecahan Masalah .....	28
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN .....	36
A. Kesimpulan .....	36
B. Saran .....	36
DAFTAR PUSTAKA .....	38
DAFTAR ISTILAH .....	39
LAMPIRAN – LAMPIRAN	

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG

Kecelakaan kerja di atas kapal dapat dihindari sehingga keselamatan kerja dapat terwujud bilamana para pekerja atau tim kerjanya memiliki kedisiplinan dan pemahaman akan suatu kerja dengan benar sesuai dengan kebijakan prosedur dari perusahaan sebagai wujud dari pelaksanaan *International Management Code* (ISM Code), Apalagi didukung oleh kepedulian perusahaan pemilik kapal dan atau pencarter kapal itu sendiri.

Pada umumnya semua jenis pekerjaan di atas kapal berbahaya dan bisa menyebabkan kecelakaan kerja. Keselamatan kerja di atas kapal-kapal *TugBoat* telah menjadi rumor bagi sebagian besar kalangan bahwa pekerjaan di atas kapal *TugBoat* merupakan pekerjaan yang membutuhkan kemampuan yang mumpuni bagi setiap nakhoda dan crew kapal.

Kapal *tugboat* memiliki ukuran yang tidak begitu besar dibanding kapal-kapal lain. Namun jenis kapal yang satu ini mempunyai tenaga yang perkasa. Hingga sanggup menarik kapal yang berukuran lebih besar.

Biasanya *tugboat* dapat ditemukan di pelabuhan ataupun kanal sungai. Anda akan melihat kapal ini menarik kapal pesiar atau kapal besar lainnya menuju dermaga pelabuhan. Atau menyaksikan *tugboat* menarik kapal tongkang di sungai besar. *Tugboat* ini memiliki banyak peran dan terbagi lagi ke dalam beberapa jenis, tergantung tempatnya berada.

Selain membahas mengenai kapal dan fungsinya, ada beberapa faktor yang sangat berpengaruh dalam operasional kapal *tugboat* pada lingkungan kerjanya diantaranya ialah:

#### 1) Sumber daya manusia (SDM)

Dalam operasional kapal *tugboat* sumber daya manusia merupakan salah satu faktor yang sangat penting dan berpengaruh terhadap efektifnya kerja di kapal *tugboat*, tanpa adanya dukungan sumber daya manusia yang terampil dan berkualitas. Pada kenyataannya yang dialami penulis di atas kapal khususnya kapal *TugBoat Winning Pioneer 42* dimana dalam melaksanakan pekerjaan operasional *towing barge*, sering

terjadi kecelakaan yang umumnya dialami oleh ABK dikarenakan kurangnya disiplin dan pemahaman tentang operasional daripada pemasangan *towing pin*. Untuk itu diharapkan ABK yang akan bekerja di atas kapal *Tugboat* atau sejenisnya dituntut untuk dapat bekerja secara profesional, dengan memiliki kedisiplinan dan kerjasama yang baik secara perorangan maupun secara kelompok. Dalam hal ini selain ABK, Nakhoda sangatlah mempengaruhi dalam terwujudnya keberhasilan pekerjaan yang dilaksanakan. Disamping kemampuan *professionalisme* yang tinggi orang yang bekerja di atas kapal *Tugboat*, juga harus memiliki sikap kesadaran akan disiplin dan tanggung jawab yang tinggi, sehingga selalu siap untuk menerima perintah dari pihak penyewa dan melaksanakan perintah itu dengan cepat, aman dan tepat waktu.

## 2) Faktor Alam

Berbicara mengenai faktor alam berarti berbicara mengenai cuaca yang terjadi pada saat kapal *Tugboat* sedang melaksanakan operasional pada area lepas Pantai maupun didalam alur sungai. Berdasarkan kenyataan yang terjadi di lapangan 60% kecelakaan kerja dalam operasional di kapal *Tugboat* yang sedang melaksanakan pekerjaan menunda (*towing*) barge disebabkan faktor cuaca yang tidak mendukung.

Berdasarkan pengalaman yang dialami oleh penulis diatas kapal *TB Winning Pioneer 42*, pada saat pemasangan *towing pin* yang dioperasikan secara manual, seorang Juru mudi mengalami kecelakaan kerja dimana jari daripada Juru mudi tersebut terjepit pada *towing pin* yang dikarenakan kapalnya oleng yang disebabkan oleh cuaca buruk.

Dari beberapa pemaparan masalah-masalah yang telah diuraikan diatas maka judul dari makalah penulis ini ialah : "**UPAYA MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ABK DALAM OPERASIONAL TOWING PIN DI KAPAL TUGBOAT WINNING PIONEER 42**".

## B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

### 1. Identifikasi Masalah

Seperti telah penulis uraikan di dalam latar belakang maka dapatlah diidentifikasi masalah, adapun identifikasi masalah sebagai berikut:

- a. Kurangnya tingkat kedisiplinan ABK dalam pengoperasian *towing pin* diatas kapal *Tugboat* Winning Pioneer 42

- b. Kurangnya terampilnya ABK dalam pengoperasian *towing pin* diatas kapal *Tugboat Winning Pioneer 42*.
- c. Kurangnya pemahaman ABK dalam sistem pengoperasian *towing pin* diatas kapal *Tugboat Winning Pioneer 42*.
- d. Kurangnya pengetahuan ABK dalam hal pengoperasian peralatan kerja *towing pin* diatas kapal *Tugboat Winning Pioneer 42*.

## 2. Batasan Masalah

Dariidentifikasi sebelumnya dapatlah dilihat bahwa betapaluasnya permasalahan yang mungkin terjadi diatas kapal, terutama yang berhubungan dengan upaya meningkatkan kedisiplinan ABK dalam operasional *towing pin* diatas kapal *ugboat Winning Pioneer 42*, Maka penulis membatasi permasalahan pada tempat penulis selama bekerja diatas kapal AHT *Winning Pioneer 9* untuk menghindari kekeliruan karena luasnya jangkauan masalah ABK, maka penulis akan membatasi masalah yang akan dibahas hanyalah:

- a. Kurangnya tingkat kedisiplinan ABK terhadap pengoperasian *towing* diatas kapal *Tugboat Winning Pioneer 42*.
- b. Kurangnya pemahaman ABK dalam sistem pengoperasian *towing pin* diatas kapal *Tugboat Winning Pioneer 42*.

## 3. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah dan batasan masalah yang telah penulis kemukakan pada pembahasan sebelumnya, maka penulis menetapkan rumusan masalah yang ada yaitu:

- a. Mengapa tingkat kedisiplinan ABK terhadap pengoperasian *towing pin* diatas kapal *Tugboat Winning Pioneer 42* kurang?
- b. Apa yang menyebabkan kurangnya pemahaman ABK dalam sistem pengoperasian *towing pin* diatas kapal *Tugboat Winning Pioneer 42*?

## C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

### 1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penulisan makalah ini ialah antara lain :

- a. Untuk mengetahui penyebab kurang disiplinnya Anak Buah Kapal (ABK) terhadap pengoperasian *towing pin* diatas kapal *Tugboat Winning Pioneer 42*, dan menemukan cara bagaimana meningkatkan kedisiplinan ABK dalam operasional *towing pin* diatas kapal *Tugboat Winning Pioneer 42*.
- b. Untuk mengetahui penyebab kurangnya pemahaman ABK tentang system pengoperasian *towing pin* diatas kapal *Tugboat Winning Pioneer 42* dan menemukan cara bagaimana agar ABK dapat memahami sistem pengoperasian *towing pin* diatas kapal *Tugboat Winning Pioneer 42*.

## **2. Manfaat Penelitian**

### **a. Manfaat teoritis**

Penulis berharap dengan adanya penulisan makalah ini, dapat membawa manfaat dengan menambah wawasan dan pengetahuan bagi perwira siswa STIP khususnya dan pelaut indonesia umumnya juga untuk crew kapal agar dapat meningkatkan kedisiplinan dalam operasional *towing pin*.

### **b. Manfaat Praktis**

Harapan penulis makalah ini dapat memberikan sumbangan saran dan solusi praktis dalam meningkatkan kedisiplinan dalam operasional *towing pin* diatas kapal.

## **D. METODE PENELITIAN**

Dalam penulisan makalah ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dan dalam pelaksanaan pengumpulan data yang diperlukan hingga selesainya penulisan makalah ini, penulis menggunakan metode pengumpulan data sebagai berikut :

### **1. Metode Pendekatan**

Dalam penulisan makalah ini penulis menggunakan metode pendekatan yang meliputi antara lain:

#### **a. Study Kasus**

- 1). Kurangnya pelatihan - pelatihan tentang kedisiplinan akan bahaya daripada operasional *towing pin*.

2). ABK kurang memiliki pemahaman tentang sistem kerja daripada *towing pin* sebelum naik kapal.

b. Mengatasi Masalah

Mencari jalan keluar agar permasalahan tersebut diatas kapal dapat ditangani dengan baik, dengan memberikan jalan pemecahan yang berhubungan dengan ketidaksiplinan dan pemahaman ABK dalam operasional *towing pin* diatas kapal.

c. Deskriptif Kualitatif

Suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan pada metodologi yang menyelidiki suatu fenomena sosial masalah manusia, dimana dalam penulisan makalah dijelaskan berdasarkan pengalaman dan pengamatan selama penulis bekerja diatas kapal berupa gambaran nyata yang terjadi selama proses latihan sijil darurat diatas kapal *Tugboat Winning Pioneer 42*.

## 2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penulisan makalah ini penulis melakukan teknik pengumpulan data yang digunakan diantaranya adalah sebagai berikut :

a. Teknik Observasi

Teknik pengumpulan data dilakukan penulis untuk memperoleh informasi - informasi dan data - data yang lengkap beserta objek penelitian yang akan digunakan oleh penulis dalam menyelesaikan masalah ini. Dalam hal ini penulis melaksanakan proses pengumpulan data sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal *Tugboat Winning Pioneer 42*.

b. Teknik Komunikasi

Melalui tanya jawab langsung dengan para Perwira, ABK serta semua pihak terkait yang dilibatkan di kapal - kapal dimana penulis bekerja terutama para perwira dan anak buah kapal di kapal *Tugboat Winning Pioneer 42*.

## 3. Subjek Penelitian

Subjek yang menjadi fokus pembahasan oleh penulis dalam penelitian adalah masalah kedisiplinan Anak Buah Kapal pada saat proses pemasangan *Towing Pin* diatas kapal *Tugboat Winning Pioneer 42*.

#### **4. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan Teknik deskriptif kualitatif, penulis melakukan analisis berdasarkan data yang bersifat kualitatif yang telah dikumpulkan sebelumnya. Selanjutnya akan dianalisa dengan melakukan pemaparan, penjelasan masalah-masalah, dan penyebab masalah yang terjadi diatas kapal *Tugboat Winning Pioneer 42*, dengan teori-teori yang berkaitan dengan permasalahan yang menjadi fokus dalam penelitian ini untuk dapat diambil kesimpulan dan Solusinya dari permasalahan tersebut.

#### **E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

##### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilakukan saat penulsi bekerja sebagai Nakhoda diatas kapal TB. *Winning Pioneer 42* sejak 20 Desember 2023 sampai dengan 25 Agustus 2024.

##### **2. Tempat Penelitian**

Tempat penelitian penulisan makalah ini adalah diatas kapal *Tugboat Winning Pioneer 42* milik Perusahaan *Winning Logistic*, yang beroperasi disekitar perairan *Guinea West Africa*.

#### **F. SISTEMATIKA PENULISANAN**

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

##### **BAB I PENDAHULUAN**

Berisikan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penulisan serta sistematika penulisan.

## BAB II LANDASAN TEORI

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

## BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta yang terjadi selama penulis bekerja di atas kapal TB. Winning Pioneer 42. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

## BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Berisikan penutup yang mengemukakan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Di dalam bab ini memaparkan tentang istilah-istilah dan teori-teori yang mendukung dan berhubungan dengan pembahasan makalah ini, yang bersumber dari referensi buku-buku.

##### **1. Kapal**

Transportasi sebagai dasar untuk terselenggaranya pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Secara keseluruhan melalui jasa transportasi dapat menjadi jembatan antara berbagai kepentingan yang timbul dari berbagai kegiatan yang menjadi alat utama negara dan masyarakat.

###### **a. Pengertian Kapal**

Berdasarkan UU No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran adalah "Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah air serta alat apung dan bangunan yang tidak berpindah-pindah". Menurut Suyono (2005:115) adalah: "Kapal adalah pengangkut penumpang dan barang di taut, sungai dan sebagainya".

Berdasarkan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut tahun 1972 kapal adalah: "Setiap jenis pesawat air, termasuk pesawat tanpa berat benaman dan pesawat terbang taut yang digunakan atau yang dapat digunakan sebagai sarana angkutan di air".

##### **2. Crew Kapal / Awak Kapal**

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 1 dan KUHD sebagai berikut:

- a. Butir 40 bahwa 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.

- b. Butir 41 bahwa Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- c. Butir 42 bahwa Anak Buah Kapal adalah awak kapal selain Nakhoda  
Anak Buah Kapal adalah semua orang yang berada dan bekerja di kapal kecuali Nakhoda, baik sebagai Perwira, Bawahan (Kelasi) yang tercantum dalam sijil Anak Buah Kapal dan telah menandatangani perjanjian kerja laut dengan perusahaan pelayaran.

### 3. Pengertian Disiplin

- a. Menurut Arisandi (2008) Disiplin berasal dari bahasa latin *discipulus* yang berarti pembelajaran, jadi disiplin itu sebenarnya difokuskan pada pengajaran. Dimana sesungguhnya adalah proses melatih pikiran dan karakter anak secara bertahap sehingga menjadi seseorang yang memiliki kontrol dan berguna bagi masyarakat.
- b. *The Liang Gie* (1972) mendefinisikan disiplin adalah suatu keadaan tertib dimana orang-orang yang tergabung dalam suatu organisasi tunduk pada peraturan-peraturan yang telah ada dengan rasa senang hati.
- c. *Good's* (1959) dalam *Dictionary of Education* mengartikan disiplin sebagai berikut:
  - 1) Proses atau basil pengarahan atau pengendalian keinginan, dorongan atau kepentingan guna mencapai maksud atau untuk mencapai tindakan yang lebih efektif.
  - 2) Mencapai tindakan terpilih dengan ulet, aktif dan diarahkan sendiri meskipun menghadapi rintangan.
  - 3) Pengendalian perilaku secara langsung dan otoriter dengan hukuman atau hadiah.
  - 4) Pengekangan dorongan dengan cara yang tidak nyaman dan bahkan menyakitkan.
- d. Menurut Tu'u (2008 : 31) mengatakan, ketertiban mempunyai arti kepatuhan seseorang dalam mengikuti peraturan atau tata tertib karena suatu dorongan yang datang dari luar dirinya biasanya dari orang lain atau peraturan dalam suatu

lingkungan. Sedangkan, disiplin sebagai kepatuhan dan ketaatan yang muncul karena adanya kesadaran dan dorongan dari dalam diri orang tersebut. Bisa diartikan bahwa disiplin hanya akan tumbuh jika seseorang memiliki kesadaran dari dalam dirinya, meskipun mendapat tekanan dari luar atau orang lain jika tidak dibarengi kesadaran maka disiplin tidak akan muncul dengan sendirinya.

- e. Menurut Naim (2012:142) mengatakan bahwa, disiplin adalah kepatuhan untuk melaksanakan suatu sistem yang mengharuskan seseorang untuk tunduk kepada keputusan, perintah, dan peraturan yang berlaku di suatu tempat. Dengan kata lain, disiplin adalah sikap seseorang dalam mentaati peraturan dan ketentuan yang ada dan telah ditetapkan tanpa meminta imbalan
- f. Menurut Nitisemito (1996:118) disiplin adalah suatu sikap, tingkah laku, dan perbuatan yang sesuai dengan peraturan perusahaan baik yang tertulis maupun tidak tertulis.
- g. Menurut Jackson (2002:314), disiplin adalah merupakan bentuk pelatihan yang menegakkan peraturan-peraturan perusahaan.

Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut diatas dapat disimpulkan bahwa disiplin adalah suatu keadaan di mana sesuatu itu berada dalam keadaan tertib, teratur dan semestinya, serta ada suatu pelanggaran-pelanggaran baik secara langsung maupun tidak langsung.

Disiplin merupakan upaya untuk membentuk tingkah laku sesuai dengan yang sudah ditetapkan untuk mencapai sesuatu yang lebih baik dan diharapkan.

a. Faktor-Faktor yang mempengaruhi disiplin

Menurut Singodimedjo (2000), faktor yang mempengaruhi disiplin pegawai:

1) Besar kecilnya pemberian kompensasi

Besar kecilnya kompensasi dapat mempengaruhi tegaknya disiplin. Para karyawan akan mematuhi segala peraturan yang berlaku. bila ia merasa mendapat jaminan balas jasa yang setimpal dengan jeri payanya yang telah dikorbankan bagi perusahaan.

2) Ada tidaknya keteladanan pimpinan

Dalam perusahaan keteladanan pimpinan sangat berpengaruh besar dalam perusahaan, karena pimpinan dalam suatu perusahaan masih menjadi panutan karyawan. Para bawahan akan meniru yang dilihatnya setiap hari apapun yang

dibuat pimpinannya. Oleh sebab itu, Bila seorang pemimpin menginginkan tegaknya disiplin dalam perusahaan, maka ia harus lebih dahulu mempraktekkan supaya dapat diikuti dengan baik oleh para karyawan lainnya.

- 3) Ada tidaknya aturan pasti yang dapat dijadikan pegangan.

Para karyawan akan mau melakukan disiplin bila ada aturan yang jelas dan diinformasikan kepada mereka. Bila aturan disiplin hanya menurut selera pimpinan saja, atau berlaku untuk orang tertentu saja, diharapkan bahwa para karyawan akan mematuhi aturan tersebut.

- 4) Keberanian pimpinan dalam mengambil tindakan.

Bila ada seorang karyawan yang melanggar disiplin, maka perlu ada keberanian pimpinan untuk mengambil tindakan yang sesuai dengan tingkat pelanggaran yang dilakukannya. Dengan adanya tindakan terhadap pelanggaran disiplin, sesuai dengan sanksi yang ada, maka semua karyawan akan terlindungi dan dalam hatinya berjanji tidak akan berbuat hal yang serupa.

- 5) Ada tidaknya pengawasan pimpinan

Dalam setiap kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan perlu ada pengawasan yang akan mengarahkan para karyawan agar dapat melaksanakan pekerjaan dengan tepat dan sesuai dengan yang telah ditetapkan. Dengan adanya pengawasan seperti demikian, maka sedikit banyak para karyawan akan terbiasa melaksanakan disiplin kerja.

- 6) Ada tidaknya perhatian terhadap karyawan

Karyawan adalah manusia yang mempunyai perbedaan karakter antara satu dengan yang lain. Seorang karyawan tidak akan puas dengan penerimaan kompensasi yang tinggi, pekerjaan yang menantang, tetapi juga mereka masih membutuhkan perhatian yang besar dari pimpinannya sendiri. Keluhan dan kesulitan mereka ingin didengar dan dicarikan jalan keluarnya dan sebagainya.

- 7) Diciptakan kebiasaan-kebiasaan yang mendukung tegaknya disiplin kebiasaan-kebiasaan positif antara lain:

- a) Saling menghormati bila ketemu dilingkungan pekerjaan.
- b) Melontarkan pujian yang sesuai dengan tempat dan waktunya, sehingga para karyawan akan turut merasa bangga dengan pujian tersebut.

- c) Sering mengikutsertakan karyawan dalam pertemuan-pertemuan, apalagi pertemuan yang berkaitan dengan nasih dan pekerjaan anda.
  - d) Memberi tabu hila ingin meninggalkan tempat kepada rekan sekerja, dengan menginformasikan kemana dan untuk urusan apa walaupun kedapatan bawahan sekalipun.
- 8) Kemungkinan hubungannya yang kurang harmonis dengan anak buah.

Hubungan yang harmonis dengan anak buah akan meningkatkan rasa kebersamaan sehingga meningkatkan rasa tanggung jawab terhadap pekerjaan, karena akan timbul rasa segan untuk mengecewakan pimpinan bahkan sesama teman kerja. Dengan hubungan yang kurang harmonis dengan anak buah maka, anak buah tidak akan segan-segan melanggar aturan ataupun tidak melakukan perintah dengan benar.

Dari uraian-uraian tentang faktor-faktor disiplin diatas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa disiplin yang baik mencerminkan besarnya tanggung jawab seseorang terhadap tugas-tugas yang diberikan kepadanya. Hal ini mendorong gairah kerja, semangat kerja, dan terwujudnya tujuan perusahaan. Melalui disiplin akan mencerminkan kekuatan, karena biasanya seseorang yang berhasil dalam karyanya adalah mereka yang memiliki disiplin tinggi. Guna mewujudkan tujuan perusahaan, yang pertama harus segera kedisiplinan karyawannya. Jadi kedisiplinan merupakan kunci keberhasilan suatu perusahaan dalam mencapai tujuan.

b. Pelaksanaan Disiplin Kerja

Disiplin yang paling baik adalah disiplin diri, kecenderungan orang normal adalah melakukan apa yang menjadi kewajibannya dan menepati aturan permainan. Organisasi atau perusahaan yang baik harus berupaya menciptakan peraturan atau tata tertib yang akan menjadi rambu-rambu yang harus dipenuhi oleh seluruh karyawan dalam organisasi. Peraturan-peraturan yang akan berkaitan dengan disiplin itu antara lain:

- 1) Peraturan jam masuk, pulang, dan jam istirahat.
- 2) Peraturan dasar tentang berpakaian dan bertingkah laku dalam pekerjaan
- 3) Peraturan cara-cara melakukan pekerjaan dan hubungan dengan unit kerja lain.
- 4) Peraturan tentang apa yang boleh dan apa yang tidak boleh dilakukan oleh para

karyawan selama dalam organisasi dan sebagainya.

#### 4. Peralatan Kapal Tugboat

a. *Towing Winch*

Adalah untuk menggerakkan *towing drum* dan *working drum* bila kapal digunakan *anchor handling* untuk menggandeng *rig* dipindahkan dari suatu tempat ke tempatlain.

b. *Capstan*

Sebuah *winch* kecil yang digunakan untuk menarik dan menahan, memindahkan benda-benda di atas deck dan dapat digunakan untuk *lashing deck cargo* serta dapat juga untuk menarik tali tambat kapal.

c. *Towing Pin*

Dua buah hook kiri dan kanan sebagai penahan *wire* pada saat *towing* agar tidak melewati batas tersebut sehingga dapat merusak konstruksi kapal.

d. *Stern Roller*

Sebuah *roller* yang digunakan untuk menahan rantai di belakang kapal.

e. *Gypsy*

*Roller* yang digunakan untuk mengantar rantai dari dalam *chain locker* atau untuk memasukkan rantai ke dalam *chain locker* sekaligus menarik rantai jangkar.

f. *LockA-Loy Link*

Digunakan untuk sambungan antara *tugger wire* dengan rantai atau dari rantai dengan *safety hook*.

g. *Windlass winch*

Peralatan di dek yang fungsinya untuk menghibob atau mengarea *tow wire*.

h. *Drum tow wire*

Adalah peralatan yang fungsinya untuk menggulung *tow wire*.

i. *Spooling Wire Guide*

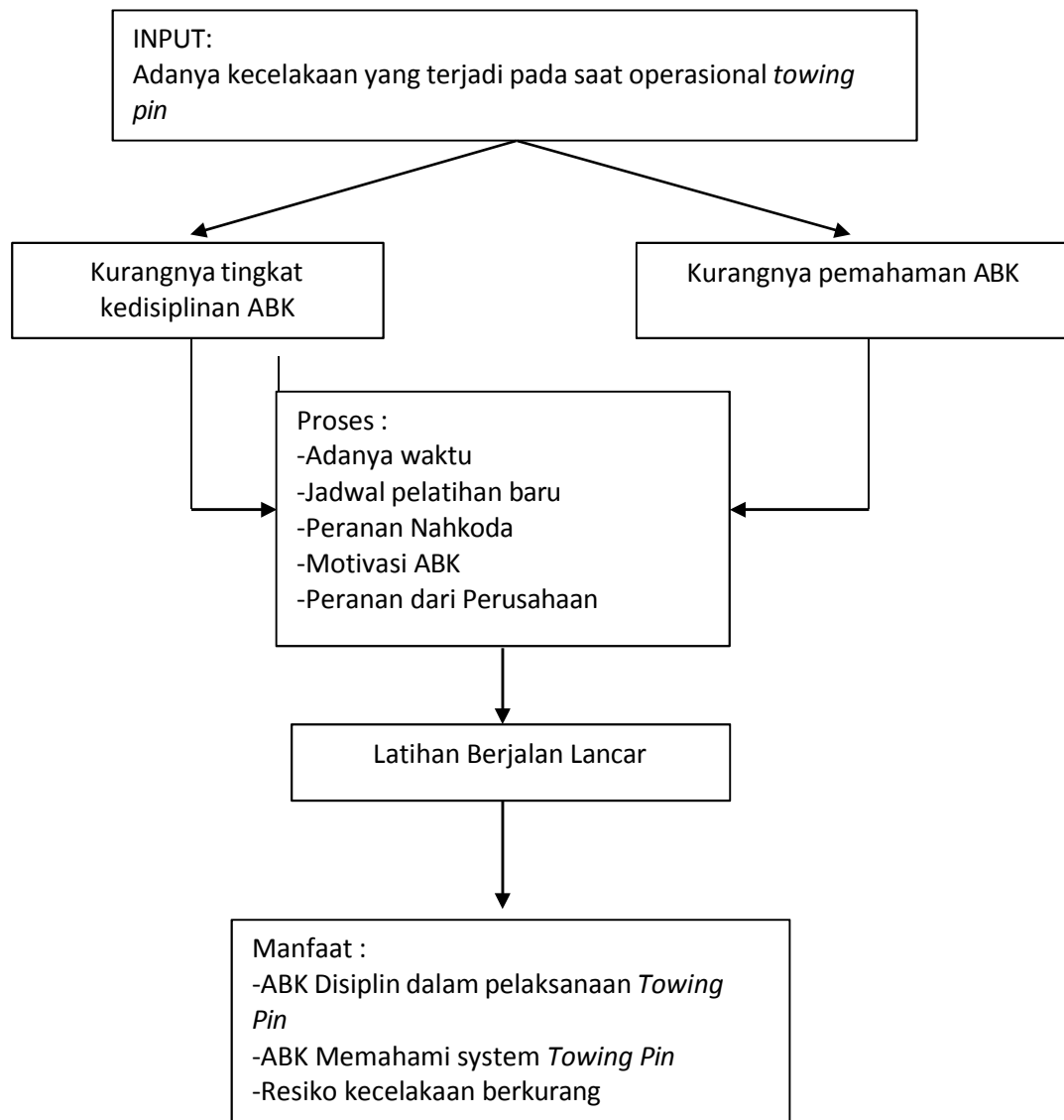
adalah alat yang gunanya untuk mengatur *wire* di dalam drum agar tersusun dengan baik, alat ini terpasang hanya di drum yang khusus digunakan untuk *towing* dan tidak terdapat di drum untuk *work wire*.

## B. Kerangka Pemikiran

Setiap awak kapal yang naik diatas kapal baik itu perwira maupun Anak Buah Kapal (ABK) harus memiliki kedisiplinan dan pemahaman dalam pengoperasian alat-alat *towing pin* dikarenakan diatas kapal tentunya banyak resiko-resiko atau bahaya yang dapat mengancam jiwa kita, maka dari. itu untuk mengurangi resiko atau bahaya-bahaya tersebut diperlukan familiarisasi peralatan *towing* dan motivasi terkait kedisiplinan kerja.

Pelaksanaan familiarisasi diatas kapal dilakukan supaya:

1. Setiap awak kapal terbiasa dengan disiplin dalam bekerja
2. Memberikan pemahaman bagi setiap awak kapal tentang operasional alat-alat kerja
3. Memenuhi ketentuan SOLAS.



## BAB III

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### A. DESKRIPSI DATA

TB. Winning Pioneer 42 adalah jenis kapal *Tugboat* milik PT. *Winning Logistic*, dengan data sebagai berikut :

<i>Name of vessel</i>	: Winning Pioneer 42
<i>Call Sign</i>	: V7GC6
<i>IMO No</i>	: 9548005
<i>MMSI</i>	: 538007826
<i>Flag</i>	: Marshall Island
<i>LOA</i>	: 32,4 meter
<i>Width</i>	: 9,15 meter
<i>GRT</i>	: 369 T

Data lengkap dapat dilihat pada lampiran *ship particular*

Fakta-fakta yang penulis temui terjadi di atas kapal TB. Winning Pioneer 42 tempat penulis bekerja di atas kapal tersebut periode 14 Oktober 2023 sampai dengan 10 September 2024 adalah sebagai berikut :

#### 1. Kurangnya Kedisiplinan ABK Dalam Operasional *Towing Pin*

Dari deskripsi data yang didasari penelitian saat penulis kerja di atas kapal telah mengalami kecelakaan yaitu pada tanggal 11 Juni 2024 hari Senin pukul 15.00 di area perairan Port de Boke Guinea afrika barat, dimana pada waktu pekerjaan *towing barge* untuk *cast off* dari Floating Crane Winning Unity, di saat salah seorang juru mudi akan memasang *towing line*, ternyata *towing pin* yang fungsinya untuk menahan *towing wire* menjepit tangan daripada juru mudi tersebut.

Contoh lain pada waktu yang sama didapati segel *SWL 2 5 Ton* yang digunakan untuk menyambung *towing line* dengan *pennant wire*, dimana segel tersebut macet atau lengket karena karat sehingga sukar untuk dibuka murnya. Setelah murnya dipaksa untuk dibuka, ternyata segel tersebut rusak dan tidak dapat dipakai lagi.

Setelah selesai pekerjaan *cast off barge* dari FCT *Winning Unity*, Nakhoda segera memanggil mualim I, Mualim II dan juru mudi untuk mewawancarai mereka tentang

kejadian tersebut. Dari wawancara tersebut didapati keterangan-keterangan sebagai berikut:

Hasil wawancara dengan mualim I selaku perwira pengawas kerja didapati bahwa sebagai perwira pengawas : sebelum melaksanakan pekerjaan *towing barge* saat *cast off barge* dari FCT Winning Unity, Mualim I telah melaksanakan langkah-langkah yang sesuai prosedur, sebetulnya melaksanakan pekerjaan mualim I tentang segala jenis pekerjaan maupun prosedurnya dan tingkat bahaya yang akan terjadi sudah disampaikan kepada para Anak Buah Kapal (ABK) dalam *safety meeting* telah dilaksanakan sebelum melaksanakan pekerjaan *towing barge*, *briefing* telah dilakukan kepada personil, dan sebagai perwira juga telah memastikan bahwa semua kelengkapan peralatan untuk pekerjaan sudah disiapkan dengan benar, baik itu kelengkapan pelindung tubuh mulai dari *helmet*, *goggles*, *vest*, sampai dengan *safety shoes* dan juga dengan peralatan pekerjaan sudah lengkap disiapkan pada tempatnya masing-masing, maka dapat dipastikan bahwa mualim I sudah menjalankan tugasnya sebagai perwira pengawas dengan benar.

Hasil wawancara dengan mualim II yang ditunjuk oleh Mualim I sebagai kepala kerja yang bertanggung jawab langsung terhadap pekerjaan tersebut. Mengenai kejadian dimana juru mudi mengalami kecelakaan akibat terjepit pada *towing pin*, berdasarkan penuturan mualim II tersebut bahwa, dia telah mengingatkan kepada setiap juru mudi bahwa pekerjaan tersebut sangat berisiko dikarenakan peralatan yang digunakan adalah peralatan yang memiliki bobot cukup berat dan dibutuhkan kehati-hatian, juga tingkat kesulitan yang akan dialami pada saat pekerjaan dimana faktor pendengaran dari masing-masing orang berbeda dikarenakan mesin-mesin yang bekerja menghasilkan bunyi sehingga setiap orang harus peka terhadap kode-kode atau panggilan daripada serang tersebut ditambah lagi faktor cuaca dan gelombang taut yang bisa menyebabkan pengaruh terhadap ketahanan tubuh tiap-tiap orang dalam melaksanakan pekerjaan tersebut maka, diharapkan setiap orang wajib dalam bekerja mengutamakan keselamatan ( *safety first* ), maka dapat dipastikan bahwa mualim II sudah menjalankan tugasnya sebagai kepala kerja dalam operasional *towing barge* dengan benar.

Hasil wawancara dengan juru mudi selaku *crew* yang mengalami kecelakaan pada pekerjaan *towing barge*, dimana berdasarkan penuturannya bahwa sebenarnya

pada saat *safety meeting*, dan *briefing* dari mualim I, jurumudi tersebut dengan serius dan seksama mendengar dan memahami maksud dari *safety meeting* dan *briefing* tersebut, ataupun pada saat mendengar saran-saran yang disampaikan oleh mualim II dengan seksama sudah dicermati dengan baik, tetapi pada pelaksanaannya juru mudi tersebut menganggap bahwa pekerjaan *towing barge* untuk *cast off* di sebuah *Floating Crane* ini bukan kali pertama dia laksanakan artinya dia beranggapan bahwa sudah berpengalaman dalam pekerjaan ini, dimana menurut dia dengan pengalaman kerja selama 12 tahun berkecimpung diatas kapal *tugboat*, dan menurut jurumudi tersebut bahwa semuanya itu dapat dilalui dengan baik karena sudah paham betul akan pekerjaannya, sehingga juru mudi tersebut merasa pekerjaan yang sedang dilaksanakan itu sangat mudah, yang berakibat dia lalai akan kedisiplinan kerja, begitupun juga dalam mengabaikan akan pentingnya menjaga keselamatan dalam bekerja sekalipun pekerjaan itu memiliki tingkat resiko yang rendah.

Motivasi dari Mualim I dan Masinis 2 diperlukan untuk meningkatkan kedisiplinan dari setiap Anak Buah Kapal (ABK) baik bagian mesin maupun bagian dek. Di kapal TB. Winning Pioneer 42 para Anak Buah Kapal (ABK) kurang memperhatikan tentang pentingnya disiplin karena para perwira kurang memotivasi Anak Buah Kapal (ABK), juga kurang memberi pengertian tentang pentingnya keselamatan dalam setiap pekerjaan yang dilaksanakan baik itu yang berisiko tinggi maupun yang berisiko rendah. Dengan adanya motivasi dari para perwira maka dapat meningkatkan kinerja maupun kesadaran dalam pengoperasian peralatan *towing pin* pada saat pelaksanaan *towing barge*. Motivasi ini menimbulkan rasa percaya diri, sehingga Anak Buah Kapal (ABK) akan lebih sadar tentang pentingnya disiplin dalam pengoperasian *towing pin* pada saat akan melakukan pekerjaan *Towing Barge* untuk disandarkan *Barge* tersebut di *Floating Crane*.

## **2. Kurangnya Pemahaman ABK Dalam Sistem Pengoperasian *Towing Pin***

Pada tanggal 17 Juni 2024 saat kapal sandar di Jetty Dapilon untuk melaksanakan proses muat bauksit, disaat itu terjadi *crew change* dari juru mudi lama yang akan pulang kepada juru mudi baru yang akan naik ke kapal untuk ikut berlayar. Seminggu setelah juru mudi tersebut bekerja, disatu pagi hari pukul 08.00 juru mudi

dan kelasi menemui mualim I yang sedang makan di ruang makan untuk menerima jadwal pekerjaan harian yang akan dikerjakan oleh jurumudi dan kelasi di dek. kemudian Mualim I mengajak juru mudi dan kelasi naik ke anjungan untuk melaksanakan rapat kerja sebelum pekerjaan dilaksanakan. Atas perintah mualim I, jurumudi harian dan kelasi dipanggil untuk berkumpul guna melaksanakan rapat sebelum melaksanakan pekerjaan tersebut. Setelah rapat selesai dan para *crew* dek bergegas ke dek untuk melaksanakan pekerjaan. Berdasarkan beberapa rencana kerja yang sudah di berikan oleh mualim I, membagi-bagi tugas masing-masing Anak Buah kapal (ABK), dimana jurumudi yang baru naik diperintahkan untuk melumuri *towing pin* dengan minyak gemuk (*grease*), sedangkan kelasi melanjutkan pekerjaan *chipping* pada *poop deck*. Pada jam 10.00 Mualim II bergabung dalam pekerjaan tersebut setelah melakukan koordinasi dengan Mualim I, dan ternyata setelah melakukan cek pekerjaan ternyata jurumudi tersebut hanya melumuri minyak gemuk pada sisi bagian atas dari *towing pin* tersebut artinya tidak dilumuri secara keseluruhan dikarenakan ketidakpahaman dalam hal operasi mesin untuk mengeluarkan secara keseluruhan *towing pin* dari pelindungnya, juga adanya rasa segan untuk menanyakan kepada jurumudi lainnya ataupun kepada Mualim II.

Pada sore harinya selesai kerja setelah makan malam Mualim II menemui mualim I dan nakhoda di anjungan melaporkan tentang jurumudi baru. Dimana dilaporkan tentang kejadian siang tadi mengenai pekerjaan melumuri *towing pin* dengan minyak gemuk yang tidak dilakukan dengan benar oleh jurumudi tersebut disebabkan oleh jurumudi yang baru ini kurang memiliki pemahaman tentang sistem operasional *towing pin* sehingga akan menyulitkan apabila kapal nantinya melaksanakan *towing barge*, bilamana jurumudi tersebut tidak memahami sistem kerja *towing pin* akan berakibat pada Kerjasama tim yang tidak terorganisasi, sehingga akan menyusahkan jurumudi lain yang bertugas bersama-sama dengan jurumudi baru tersebut. Disamping itu juga tadi siang sudah ada komplain yang di sampaikan oleh jurumudi yang bekerjasama dengan jurumudi baru tersebut.

Setelah kejadian tersebut Mualim II juga menjelaskan bahwa tadi siang dia juga telah berulang-ulang kali mengajarkan, menjelaskan, bahkan mendemonstrasikan tentang sistem pengoperasian *towing pin* tersebut kepada juru mudi. Dijelaskan juga bahwa sebelum mualim II naik ke anjungan untuk menemui

mualim I dan Nakhoda, Mualim II kembali menanyakan apakah jurumudi tersebut sudah paham penjelasannya tentang operasional *towing pin* dengan cara yang lebih halus dan bersahabat agar dia berusaha lebih serius lagi belajar untuk mengetahui daripada pengoperasian *towing pin* agar dia nantinya dalam kerja tidak menyusahkan jurumudi lainnya, tetapi jurumudi tersebut memberi respon yang kurang baik dengan mengatakan "sudah jangan banyak bicara, nanti pada saat saya pulang cuti tidak akan balik lagi" (sistem kerja dikapal TB. Winning Pioneer 42 adalah sistem rotasi Dimana 6 bulan bekerja dan satu bulan cuti).

Pada keesokan harinya tanggal, setelah berkoordinasi dengan para perwira, maka atas perintah Nakhoda melalui pengumuman lewat *public addressor* mualim I memanggil jurumudi tersebut ke anjungan dan mewawancarai dia sehubungan dengan masalah yang dilaporkan oleh mualim II. Dari hasil wawancara didapati bahwa jurumudi tersebut memiliki pemahaman yang kurang dalam operasional *towing pin* sebagai akibat dari:

- a. Tidak ada pengalaman bekerja di atas kapal jenis *Tugboat*.
- b. Malu bertanya kepada atasan dan sesama jurumudi dikarenakan nantinya dianggap bodoh.
- c. Tidak mau menerima teguran dan nasehat dari rekan kerja dan dari atasan.

## **B. ANALISIS DATA**

Dari beberapa informasi deskripsi data diatas maka dapat dianalisa tentang permasalahan tersebut dan apa yang menyebabkan terjadinya masalah tersebut sebagai berikut:

### **1. Kurangnya Kedisiplinan ABK Dalam Pengoperasian *Towing Pin***

Sikap hidup atau tabiat yang akan menghasilkan orang-orang yang berdisiplin tinggi dalam pekerjaannya, yang selalu berkehendak mematuhi peraturan dan keputusan-keputusan yang telah ditetapkan, juga dilihat dari indikator-indikator kedisiplinan serta faktor-faktor yang mempengaruhi kedisiplinan maka dapatlah dianalisa hubungannya dengan masalah yang menyangkut temuan diatas utamanya terhadap ketiga awak kapal yang terlibat sebagai berikut:

a. **Mualim Satu**

Selaku mualim I sebagai perwira penanggung jawab pekerjaan, seharusnya sudah tabu tentang dasar-dasar dan resiko kerja daripada *towing pin*, telah lalai atau tidak disiplin dalam melakukan tugas dan tanggung jawabnya yaitu:

1) Tidak ada disiplin pribadi

Melakukan tugas hanya karena takut terhadap atasan, tanpa adanya disiplin pribadi yang tinggi, sehingga dalam melakukan tugas tanpa adanya rasa tanggung jawab yang tinggi terhadap pekerjaan tersebut, artinya hanya memberi perintah tanpa melakukan pemeriksaan untuk memastikan bahwa semua perintah telah dilaksanakan dengan baik.

2) Tidak memelihara atau merawat *towing pin*

Merawat *Towing Pin* sesuai dengan prosedur yang benar adalah merupakan tanggung jawab perwira pengawas untuk menjamin bahwa prosedur *towing pin* telah dengan benar dijalankan, artinya jika kemudian *towing pin* tersebut mengalami masalah maka dapat dipastikan bahwa perawatannya tidak benar.

3) Tidak memberikan teladan yang baik kepada anak buahnya

Dengan tidak melakukan tugas dan tanggung jawab sebagaimana mestinya memberikan dampak kepada awak kapal lain terlebih utama mereka yang berada langsung dibawah perintahnya, dengan pimpinan yang tidak disiplin maka anak buah akan cenderung juga tidak disiplin

4) Tidak mengawasi pekerjaan yang dilakukan oleh bawahan.

Pengawasan melekat pada hakekatnya adalah pengawasan terhadap pekerjaan secara urut dimulai dari awal sampai selesai untuk memastikan bahwa semua prosedur telah diikuti dengan baik. Pengawasan melekat secara negatif banyak kali dikonotasikan sebagai ketidakpercayaan pimpinan terhadap anak buahnya dalam melakukan pekerjaan, tetapi sebaliknya secara positif sebagai pemberian semangat terhadap anak buah dalam melakukan pekerjaan. Dengan tidak diterapkannya pengawasan melekat maka, pada kasus diatas pada saat melakukan kegiatan tersebut bisa terjadi kecelakaan.

5) Kemungkinan hubungannya yang kurang harmonis dengan anak buah.

Hubungan yang harmonis dengan anak buah akan meningkatkan rasa kebersamaan sehingga meningkatkan rasa tanggung jawab terhadap pekerjaan, karna akan timbul rasa segan untuk mengecewakan pimpinan bahkan sesama teman kerja. Dengan hubungan yang kurang harmonis dengan anak buah maka, anak buah tidak akan berani untuk melanggar aturan ataupun tidak melakukan perintah dengan benar.

b. **Mualim II**

Sebagai seseorang yang diberi tugas untuk mengepalai pelaksanaan pekerjaan langsung dilapangan seharusnya sudah mengetahui prosedur yang benar dalam melakukan pekerjaan, maka dari kejadian *towing pin* tersebut dapat dikatakan bahwa mualim II telah lalai dan tidak disiplin melakukan tugas dan tanggung jawab dalam mengikuti instruksi ataupun perintah mualim I sebagai berikut :

1) Tidak ada disiplin diri

Melakukan tugas hanya sebatas melakukan perintah dari atasan tanpa adanya tanggung jawab dalam pelaksanaan pekerjaan, sehingga dalam pelaksanaan pekerjaan tanpa mau memahami hakekat pekerjaan tersebut, jadi perintah dilakukan sekedar patuh dialaksanakan tanpa mau peduli bagaimana hasilnya.

2) Tidak melakukan perintah mualim I dengan benar

Tugas utama seorang mualim II adalah melakukan pekerjaan dilapangan dibawah koordinasi atau supervisi mualim I dan dibantu oleh juru mudi. Dalam melakukan perintah mualim I tidak dilaksanakan dengan benar sesuai dengan prosedur kerja yang baik sehingga menyebabkan kelalaian yang berakibat terjadinya kecelakaan.

3) Mengambil inisiatif sendiri tanpa sepengetahuan mualim I

Mengambil inisiatif sendiri dalam melakukan pekerjaan bukan tidak dibenarkan. tetapi harus memberitahukan kepada mualim I, karena pekerjaan tersebut sepenuhnya menjadi tanggung jawab mualim I, sehingga apabila ada ide-ide ataupun inisiatif untuk lebih memudahkan pekerjaan harus dikompromikan dengan mualim I dan Nakhoda yang akhirnya memutuskan apakah ide atau inisiatif tersebut diterima atau tidak. Dengan mengambil

inisiatif sendiri tanpa sepengetahuan mualim I sama artinya dengan melanggar tanggung jawab.

4) Kemungkinan adanya hubungan yang kurang harmonis.

Hubungan yang harmonis dengan mualim I akan meningkatkan rasa kebersamaan sehingga meningkatkan rasa tanggung jawab terhadap pekerjaan karena akan timbul rasa segan untuk mengecewakan pimpinan bahkan sesama ternan kerja. Dengan hubungan yang kurang harmonis dengan perwira jaga maka, anak buah tidak akan segan-segan melanggar aturan ataupun tidak melakukan perintah dengan benar.

c. Juru mudi

Sebagai juru mudi dimana tugasnya adalah melakukan perintah dari serang. Dalam kaitannya dengan operasional *towing pin* diharapkan supaya kelalaian yang terjadi agar di minimalisasikan untuk kemudian hari tidak akan terjadi, dimana perlunya ditingkatkan kedisiplinan dalam bekerja. Kelalaian dan tidak disiplin melakukan tugas dan tanggung jawab dalam mengikuti instruksi ataupun perintah serang adalah sebagai berikut:

1) Tidak ada disiplin diri

Melaksanakan tugas hanya sebatas melaksanakan perintah atasan tanpa adanya tanggung jawab dalam melaksanakan pekerjaan, sehingga dalam pelaksanaan pekerjaan tanpa mau memahami hakekat pekerjaan tersebut, jadi perintah dilakukan sekedar patuh tanpa mau peduli bagaimana hasilnya.

2) Ada tidaknya pengawasan dari pimpinan

Dalam setiap kegiatan operasional dari kapal perlu ada pengawasan yang akan mengarahkan para juru mudi agar dapat melaksanakan pekerjaan dengan tepat dan sesuai dengan yang telah ditetapkan. Dengan adanya pengawasan seperti demikian, maka sedikit banyak para juru mudi akan terbiasa melaksanakan disiplin kerja.

3) Ada tidaknya aturan pasti yang dapat dijadikan pegangan.

Para juru mudi akan mau melakukan disiplin bila ada aturan yang jelas dan diinformasikan kepada mereka. Bila aturan disiplin hanya menurut sclera pimpinan saja, atau berlaku untuk orang tertentu saja, jangan diharap bahwa para juru mudi akan mematuhi aturan tersebut.

4) Kemungkinan adanya hubungan yang kurang hannonis

Hubungan yang hannonis dengan mualim I akan meningkatkan rasa kebersamaan sehingga meningkatkan rasa tanggung jawab terhadap pekerjaan karena akan timbul rasa segan untuk mengecewakan pimpinan bahkan sesama teman kerja. Dengan hubungan yang kurang harmonis dengan perwira jaga maka, anak buah tidak akan segan-segan melanggar aturan ataupun tidak melakukan perintah dengan benar.

Dalam melaksanakan operasional *towing pin* sering terjadi kecelakaan akibat dari kurangnya disiplin dalam bekerja dan belum adanya kesadaran dalam mewaspadaikan apa yang sebaiknya dilakukan, agar tindakan yang dilakukan tersebut dapat efisien dan selektif mungkin, sehingga melalui pendisiplinan dalam operasional *towing pin* dapat membantu agar terhindar dari hal-hal yang tidak diinginkan.

Untuk itu suatu perusahaan pelayaran memerlukan anak buah kapal yang berdisiplin kerja yang tinggi dan mempunyai pengetahuan dan ketrampilan yang baik. Untuk mendapatkan awak kapal terampil dari berbagai macam tingkat pendidikan, dari berbagai disiplin ilmu keahlian serta kursus-kursus yang menunjang pekerjaan mereka diatas kapal *Tugboat*.

Hal-hal tersebut harus diketahui oleh pihak perusahaan sebelum awak kapal tersebut naik keatas kapal. Melalui pendisiplinan kerja diatas kapal *Tugboat* selama kegiatan *towing barge*, akan terwujud awak kapal yang dapat menguasai semua sistem pengoperasian *towing pin* dengan baik. Dengan demikian pengoperasian akan berjalan dengan baik dan lancar. Dari hal-hal diatas dapat diketahui bahwa disiplin dalam operasional *towing pin*, merupakan kewajiban yang harus dilaksanakan untuk keselamatan baik bagi perseorangan maupun kelompok diatas kapal. Dengan tidak adanya disiplin akan menyebabkan terjadinya kecerobohan atau kelalaian kerja yang akhirnya dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja sehingga operasional kapal menjadi terganggu. Selain disiplin dalam melakukan pekerjaan guna menunjang kelancaran kapal, awak kapal juga dituntut agar disiplin juga dalam menggunakan

perlengkapan kerja bagi dirinya seperti: sepatu kerja, baju kerja, pelindung kepala, sarung tangan, dan lain-lain agar terhindar dari bahaya pada saat melakukan pekerjaan *Towing barge*.

## 2. Kurangnya Pemahaman ABK Dalam Sistem Operasional Towing

Untuk mengurangi atau menghilangkan keterlambatan kapal dalam proses kerja *towing barge* untuk disandarkan di *Floating Crane* atau di *Jetty*, harus dipastikan bahwa semua peralatan yang akan digunakan untuk proses kerja tersebut dalam keadaan baik dan dapat dioperasikan saat diperlukan. Untuk itu diperlukan pemahaman awak kapal dalam merawat alat-alat tersebut.

### a. Towing pin yang tidak dirawat

*Towing Pin* adalah salah satu alat yang penting dalam operasional kapal, bila alat tersebut tidak dapat bekerja, maka pekerjaan untuk melakukan *towing barge* tidak dapat dilaksanakan, oleh karena itu perlu di rawat agar selalu siap untuk digunakan. Dari temuan yang dilaporkan diatas maka dapatlah dianalisa penyebab terjadinya masalah tersebut sebagai berikut:

#### 1) Juru mudi tidak tahu cara merawat

Seharusnya semua anak buah kapal (ABK) bagian dek mengetahui cara merawat *towing pin*. Khusus jurumudi baru dapat dipastikan tidak tahu cara merawat dan memberikan minyak gemuk yang benar pada *towing pin* disebabkan karena tidak ada pengalaman bekerja pada kapal *tugboat* sebelumnya, dan dilihat dari lamanya dia berada diatas kapal yang telah melebihi 1 hari seharusnya sudah cukup waktu untuk mempelajari cara-cara perawatan yang dimaksud. ditambah dengan ketidak ingin tahanan akan pekerjaan tersebut dan malas bertanya sehingga menyebabkan perintah dari serang tidak dilaksanakan dengan benar.

#### 2) Mualim II memerintah tetapi tidak mengawasi.

Mualim II yang ditunjuk oleh Mualim I selaku kepala kerja di dek yang bertanggung jawab dalam melakukan pekerjaan, telah memberikan perintah tetapi tidak mengawasi dan tidak memeriksa hasil pekerjaan.

#### 3) Mualim I tidak melakukan pemeriksaan sesuai prosedur.

Jadwal pelumuran *towing pin* dengan minyak gemuk rutin dilaksanakan sekali dalam sebulan, tetapi bilamana setelah selesai melakukan pekerjaan *towing barge* biasanya juga dilaksanakan pelumuran tersebut. Sudah terjadwal dan ini dibawah tanggungjawab mualim I untuk mengadakan pemeriksaan dan pengetesan guna memastikan alat tersebut berada dalam keadaan baik dan selalu siap digunakan. Dari temuan diatas dapat disimpulkan bahwa mualim I tidak melakukan pemeriksaan dan hanya membuat laopran hasil peneriksaan.

b. Laporan tentang juru mudi

Pemahaman awak kapal dalam operasional *towing pin* memegang peranan penting, Untuk itu diperlukan awak kapal yang memiliki pemahaman yang baik untuk menjamin perawatan peralatan *towing pin* yang benar. Semua awak kapal sebelum bekerja diatas kapal diwajibkan mengikuti pendidikan-pendidikan dan pelatihan-pelatihan sehubungan dengan pekerjaan yang akan dilakukan diatas kapal melalui sekolah-sekolah ataupun badan-badan diklat, untuk memperlengkapi awak kapal dengan pengetahuan-pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan dalam pekerjaan sesuai dengan bidang kerja yang dipilih.

Pengetahuan dan kemampuan awak kapal kemudian akan dibuktikan dengan sertifikat-sertifikat yang dimiliki dan wawancara pada proses seleksi perekrutan awak kapal. Oleh karena itu semua awak kapal yang diterima bekerja diatas kapal harus melalui proses seleksi perekrutan awak kapal, dan apabila awak kapal telah diterima bekerja diatas kapal berarti awak kapal tersebut telah memenuhi kriteria baik dari segi pemahaman maupun kemampuannya.

Dari laporan serang tentang jurumudi baru tersebut dan berdasarkan kajian teori tentang pemahaman, indikator-indikator pemahaman dan standar pengetahuan awak kapal, maka dapatlah dianalisa penyebab masalah tersebut sebagai berikut :

1) Proses perekrutan yang tidak mengikuti prosedur yang benar

Berdasarkan pada standar pemahaman awak kapal maka, adalah merupakan tanggung jawab perusahaan untuk menerapkan prosedur

penerimaan awak kapal dengan benar agar mendapatkan awak kapal yang berpengetahuan cukup dan memenuhi syarat untuk melakukan pekerjaan diatas kapal. Dari laporan diatas menunjukkan bahwa proses perekrutan jurumudi tidak mengikuti prosedur yang benar sehingga jurumudi bisa diterima bekerja.

2) Tidak ada pelatihan-pelatihan khusus

Pelatihan-pelatihan rutin perlu dilakukan diatas kapal untuk menyegarkan ingatan ataupun pemahaman awak kapal tentang pekerjaan ataupun segala kegiatan diatas kapal yang berhubungan dengan keselamatan pengoperasian kapal. Pada umumnya pelatihan-pelatihan tersebut berorientasi pada keselamatan kapal, awak kapal dan penggunaan peralatan kerja seperti *safety drill* dan *safety training* yang dilaksanakan berdasarkan aturan-aturan SOLAS.

Pelatihan-pelatihan pengoperasian dan pemeliharaan *towing barge* dalam hal ini *towing pin* tidak diadakan semestinya, demikian juga pada perusahaan dimana penulis bekerja yang ada hanya sebatas familiarisasi bagi awak kapal yang baru, karena dianggap bahwa awak kapal yang bertanggung jawab pada pengoperasian dan pemeliharaan alat tersebut sudah mumpuni. Oleh karena itu perlu diadakan pelatihan-pelatihan rutin yang lebih spesifik terhadap pengoperasian dan pemeliharaan peralatan *towing pin*.

3) Juru mudi enggan dan malu bertanya

Kemungkinan adanya awak kapal yang diterima tidak memenuhi kriteria pekerjaan baik dari segi pemahaman maupun pengetahuan selalu ada. Untuk mengatasinya maka awak kapal tersebut harus tidak merasa enggan dan malu bertanya kepada awak kapal lain yang lebih berpengalaman.

Dalam kasus ini juru mudi merasa enggan dan malu bertanya kepada awak kapal yang lain sehingga awak kapal yang lain menganggap bahwa juru mudi tersebut telah memiliki pengetahuan dan memahami yang cukup untuk melakukan pekerjaan yang ditugaskan kepadanya. Jika saja dia tidak malu mengakui kekurangannya dan tidak merasa enggan untuk bertanya, maka awak kapal yang lain akan dengan senang hati menerima dan mengajarkan hal-hal yang perlu untuk dia ketahui.

4) Juru mudi malas membaca

Semua prosedur dalam melakukan pekerjaan tersedia diatas kapal dalam bentuk buku-buku manual dan poster-poster yang ditempelkan ditempat-tempat berkumpul dan tempat-tempat yang selalui dilalui oleh awak kapal. Awak kapal diwajibkan untuk membaca, mengetahui, memahami dan mampu mengaplikasikannya dalam pekerjaan. Yang diperlukan dari awak kapal, hanya kemauan untuk membaca dan bilamana kurang mengerti maka boleh bertanya kepada awak kapal yang lain yang sudah mengerti ataupun kepada perwira-perwira yang ada diatas kapal.

Bila awak kapal tidak membaca maka, kemungkinan dia juga tidak akan tabu apalagi memahami dan mengaplikasikan. Dalam kasus jurumudi dilihat dari lamanya waktu bekerja dikapal, seharusnya sudah cukup waktu untuk mempelajari prosedur-prosedur kerja diatas kapal. Tetapi karena malas membaca yang mengakibatkan ketidak tahuan ditambah lagi dengan tidak memiliki keinginan untuk bertanya.

5) Tidak memanfaatkan fasilitas yang ada diatas kapal.

Fasilitas-fasilitas untuk memudahkan awak kapal untuk mempelajari hal-hal yang berhubungan dengan pekerjaanndiatas kapal. Fasilitas-fasilitas tersebut seperti buku-buku manual yang terdapat di anjungan, manual-manual dalam bentuk kaset video di ruang rekreasi, poster-poster yang ditempel pada tempat-tempat berkumpul awak kapal dan di tempat-tempat yang sering dilalui awak kapal, dan alat-alat yang berhubungan dengan pekerjaan yang tersedia diatas kapal. Semua fasilitas yang tersedia tidak digunakan dengan sebagaimana mestinya oleh jurumudi.

6) Tidak mengambil manfaat dari pembicaraan dengan awak kapal lain

Pembicaraan dalam hal ini adalah pembicaraan yang berhubungan dengan pekerjaan, dengan sering mengadakan pembicaraan dengan awak kapal lain maka akan sering terjadi tukar pikiran tentang banyak hal yang diantaranya tentang hal-hal yang ada hubungannya dengan pekerjaan, yang jika diambil manfaatnya akan meningkatkan pengetahuan dan pemahaman tentang pekerjaan. Hal ini yang tidak di manfaatkan oleh jurumudi tersebut.

## C. PEMECAHAN MASALAH

### 1. Alternatif Pemecahan Masalah

Setiap masalah yang timbul dalam operasional *towing pin* maupun pemeliharaan peralatannya, akan selalu ada alternatif-alternatif untuk mengatasinya. Merupakan tugas awak kapal untuk mencari alternatif yang paling efektif untuk dilakukan. Maka untuk masalah yang sudah dianalisa penyebabnya diatas terdapat alternatif pemecahan masalah sebagai berikut :

#### a. Kurangnya kedisiplinan ABK dalam pengoperasian *towing pin*

Untuk meningkatkan kedisiplinan anak buah kapal dalam pemeliharaan peralatan *towing pin* maka, hal-hal yang perlu dilakukan adalah:

##### 1) Memberikan teladan yang baik terhadap bawahan

Teladan nakhoda dan para perwira kapal memegang peranan penting untuk menentukan kedisiplinan anak buah kapal karena nakhoda dan para perwira kapal akan dijadikan teladan atau panutan bagi anak buah kapal. Dengan teladan disiplin yang baik dari nakhoda dan para perwira kapal maka anak buah kapal pun akan ikut baik. Oleh karena itu Nakhoda dan para perwira perlu menunjukkan disiplin diri yang tinggi dalam melakukan tugas-tugas dan pekerjaan, sehingga memberikan teladan yang baik bagi anak buah kapal.

##### 2) Menerapkan pengawasan melekat

Pengawasan dari Nakhoda dan para perwira kapal terhadap pekerjaan secara urut mulai dari awal hingga selesai merupakan tindakan nyata yang paling efektif dalam mewujudkan kedisiplinan anak buah kapal. Nakhoda dan para perwira kapal harus aktif dan langsung mengawasi perilaku, moral, sikap, semangat kerja, dan prestasi anak buah kapal. Hal ini akan mneyulitkan bagi nakhoda dan para perwira kapal dalam hal tugas dan tanggung jawab mereka dimana tidak hanya pada pelaksanaan pekerjaan tetapi dalam bidang administarsi yaitu membuat laporan-laporan. Oleh karena itu perlu dilakukan pendelegasian tugas kepada bawahan.

##### 3) Memberikan sanksi hukuman /tindakan pendisiplinan

Pemberian hukuman sebagai konsekuensi dari tindakan-tindakan melanggar aturan akan menimbulkan efek jera, sehingga tindakan-tindakan melanggar aturan tersebut diharapkan tidak terulang lagi.

4) Membangun hubungan yang lebih harmonis

Hubungan yang harmonis antara atasan (Nakhoda dan para Perwira) dan bawahan (Anak Buah Kapal) akan menumbuhkan semangat kebersamaan dan semangat kekeluargaan, sehingga semua awak kapal akan merasa menjadi bagian dari organisasi kapal dan memiliki tanggung jawab masing-masing. Dengan demikian akan menumbuhkan kerjasama yang baik antara sesama awak kapal.

b. Kurangnya pemahaman ABK dalam sistem operasional *towing pin*

Untuk meningkatkan pemahaman anak buah kapal dalam sistem operasional *towing pin*, maka hal-hal yang perlu dilakukan adalah:

1) Menerapkan prosedur yang benar dalam merekrut awak kapal baru.

Penerapan prosedur yang benar dalam perekrutan awak kapal baru sangat menentukan kualitas pengetahuan dan pemahaman awak kapal tersebut. Artinya dengan penerapan prosedur perekrutan awak kapal yang benar maka dipastikan awak kapal yang diterima bekerja benar-benar memiliki pengetahuan dan pemahaman yang baik. Hal ini merupakan tanggungjawab pihak personil di kantor pusat dan berada diluar kendali awak kapal.

2) Mengadakan familiarisasi terhadap awak kapal baru.

Familiarisasi atau pengenalan terhadap kapal selalu menjadi hal yang utama bagi awak kapal yang baru naik. Pengenalan ini bertujuan untuk membiasakan awak kapal baru tentang sistem yang ada di kapal, tentang segala peralatan diatas kapal, dan tugas-tugas awak kapal tersebut, juga mengenai segala sesuatu yang berhubungan dengan pekerjaannya.

3) Mengadakan pelatihan-pelatihan khusus secara rutin.

Pelatihan-pelatihan rutin perlu dilakukan diatas kapal untuk menyegarkan ingatan ataupun pemahaman awak kapal tentang pekerjaan ataupun segala kegiatan diatas kapal yang berhubungan dengan keselamatan pengoperasian *towing pin*. Pada umumnya pelatihan-pelatihan tersebut berorientasi pada

keselamatan kapal, awak kapal dan penggunaan peralatan kerja tersebut.

4) Memaksimalkan penggunaan fasilitas yang ada di kapal

Fasilitas-fasilitas untuk meningkatkan pemahaman awak kapal telah tersedia di atas kapal seperti :

a) *Safety meeting*

*Safety meeting* ini biasanya dilakukan setiap bulan bagi seluruh awak kapal, selain itu juga dilaksanakan pada saat akan melaksanakan kegiatan sandar tongkang, kegunaan dari pada rapat tersebut ialah untuk membicarakan masalah-masalah yang dianggap perlu, guna menunjang kelancaran operasional kapal dan kesejahteraan awak kapal. Dalam *safety meeting* ini awak kapal akan memberikan masukan-masukan atau bertanya untuk meningkatkan pengetahuan sehingga menunjang kelancaran operasional kapal, disamping itu biasanya dilengkapi dengan arahan-arahan khusus oleh Nakhoda yang diterima dari perusahaan.

b) Poster

Poster-poster dapat membantu untuk meningkatkan pemahaman awak kapal, karena sering terlihat oleh awak kapal pada tempat-tempat yang mudah dijangkau seperti di ruang makan, pintu-pintu masuk dan area yang sering dilalui oleh awak kapal. Poster ini sangat membantu bagi awak kapal karena dengan melihat gambar secara nalar bisa dipahami maksud dan isi dari poster yang ingin disampaikan.

c) Buku-buku petunjuk

Buku-buku petunjuk salinannya disediakan ditempat-tempat yang diberi akses luas kepada awak kapal untuk mempelajarinya.

5) Mengembangkan sikap tidak malu bertanya

Kebanyakan awak kapal malu bertanya karena menganggap bila bertanya akan membuka kekurangan diri. Kebanyakan atasan di kapal dalam hal ini Nakhoda dan perwira tidak menanyakan karena menganggap para awak kapal lainnya sudah mengetahui. Oleh karena itu Nakhoda dan para perwira sebagai teladan atau panutan harus mau mengembangkan sikap tidak malu bertanya dengan cara bertanya kepada bawahan atau sesama rekan, tentang

hal-hal yang perlu mereka ketahui dengan demikian akan memacu semangat anak buah ataupun rekan untuk bertanya kembali, sehingga akan tercipta interaksi yang baik antara atasan dan bawahan atau sesama anak buah.

## 2. Evaluasi Pemecahan Masalah

Dari alternatif pemecahan masalah diatas maka dapat dievaluasi pemecahan masalah yang paling sesuai dan paling efisien untuk dilakukan adalah :

### a. Kurangnya kedisiplinan ABK dalam pengoperasian *towing pin*

Untuk meningkatkan kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam pengoperasian *towing pin*, dan dari hasil evaluasi alternatif pemecahan masalah, maka dapat disimpulkan bahwa pemecahan masalah yang paling efektif dan efisien untuk dilakukan adalah:

#### 1) Memberikan teladan yang baik terhadap bawahan.

Teladan nakhoda dan para perwira kapal memegang peranan penting untuk menentukan kedisiplinan anak buah kapal karena nakhoda dan para perwira kapal akan dijadikan teladan atau panutan bagi anak buah kapal. Dengan teladan disiplin yang baik dari nakhoda dan para perwira kapal maka anak buah kapal pun akan ikut baik. Oleh karena itu nakhoda dan para perwira perlu menunjukkan disiplin diri yang tinggi dalam melakukan tugas-tugas dan pekerjaan, sehingga memberikan teladan yang baik bagi anak buah kapal.

#### 2) Memberikan sanksi hukuman/ tindakan pendisiplinan

Pemberian hukuman sebagai konsekwensi dari tindakan-tindakan melanggar aturan akan menimbulkan efek jera, sehingga tindakan-tindakan melanggar aturan tersebut diharapkan tidak terulang lagi. Pemberian sanksi atau tindakan pendisiplinan yang telah dijelaskan sebelumnya sebagai berikut:

- a) Mengumpulkan informasi
- b) Melakukan pembicaraan secara individu.
- c) Spesifik terhadap persoalan yang ada
- d) Mempehatikan faktor non verbal seperti bahasa tubuh
- e) Tetap mempertahankan prinsip impersonal.
- f) Menjadi pendengar yang baik.

- g) Mencari jalan keluar Bersama.
- h) Memberikan tindakan secara bertahap sesuai dengan persoalan
- i) Memberikan catatan-catatan tentang terhadap apa yang dibicarakan.
- j) Mendapatkan kesepakatan Bersama.
- k) Memonitor tindak lanjut dari tindakan tersebut

3) Membangun hubungan yang lebih harmonis

Hubungan yang harmonis antara atasan dan bawahan akan menumbuhkan semangat kebersamaan dan kekeluargaan, sehingga semua awak kapal akan merasa menjadi bagian dari organisasi kapal dan memiliki tanggung jawab masing-masing. Dengan demikian akan menumbuhkan kerjasama yang baik antara sesama awak kapal. Membangun hubungan yang lebih harmonis antara sesama awak kapal ( atasan dan bawahan) dapat dilakukan dengan cara :

- a) Makan bersama dalam acara pesta bersama di kapal
- b) Menonton film bersama bila memiliki waktu senggang
- c) Mengadakan lomba-lomba pada perayaan hari besar keagamaan/negara.

b. Kurangnya pemahaman ABK dalam sistem operasional *towing pin*

Utuk meningkatkan pemahaman ABK dalam hal pemeliharaan peralatan operasional *towing pin*, maka pemecahan masalah yang paling efektif dan efisien untuk dilakukan adalah :

1) Mengadakan familiarisasi terhadap awak kapal baru.

Familiarisasi atau pengenalan terhadap kapal selalu menjadi hal yang utama bagi awak kapal yang baru naik. Pengenalan ini bertujuan untuk membiasakan awak. kapal baru tentang sistem yang ada dikapal, tentang segala peralatan diatas kapal, dan tugas-tugas awak kapal tersebut, juga mengenai segala sesuatu yang berhubungan dengan pekerjaannya.

2) Mengadakan pelatihan-pelatihan khusus secara rutin

Pelatihan-pelatihan rutin perlu dilakukan diatas kapal untuk menyegarkan ingatan ataupun pemahaman awak kapal tentang pekerjaan ataupun segala kegiatan diatas kapal yang berhubungan dengan keselamatan pengoperasian *towing pin*. Pada umumnya pelatihan-pelatihan tersebut berorientasi pada keselamatan kapal, awak kapal dan penggunaan peralatan kerja tersebut.

### 3. Pemecahan Masalah

Dari evaluasi pemecahan masalah diatas, maka pemecahan masalah yang perlu dilakukan diatas kapal sehubungan dengan :

a. Kurangnya kedisiplinan ABK dalam pengoperasian *towing pin*

1) Memberikan teladan yang baik kepada bawahan

Teladan Nakhoda dan para perwira kapal memegang peranan penting untuk menentukan kedisiplinan anak buah kapal karena Nakhoda dan para perwira kapal akan dijadikan teladan atau panutan bagi anak buah kapal. Dengan teladan disiplin yang baik dari nakhoda dan para perwim kapal maka anak buah kapal pun akan ikut baik. Oleh karena itu Nakhoda dan para perwira perlu menunjukkan disiplin diri yang tinggi dalam melakukan tugas-tugas dan pekerjaan, sehingga memberikan teladan yang baik bagi anak buah kapal.

2) Memberikan tindakan pendisiplinan

Pemberian hukuman sebagai konsekuensi dari tindakan-tindakan melanggar aturan akan menimbulkan efek jera, sehingga tindakan-tindakan melanggar aturan tersebut diharapkan tidak tendang lagi. Pemberian sanksi atau tindakan pendisiplinan yang telah dijelaskan sebelumnya sebagai berikut:

- a) Mengumpulkan informasi.
- b) Melakukan pembicaraan secara individu.
- c) Spesifik terhadap persoalan yang ada.
- d) Mempehatikan faktor non verbal seperti, bahasa tubuh.
- e) Tetap mempertahankan prinsip impersonal.
- f) Menjadi pendengar yang baik.
- g) Mencari jalan keluar Bersama.

- h) Memberikan tindakan secara bertahap sesuai dengan persoalan.
- i) Memberikan catatan-catatan tentang terhadap apa yang dibicarakan.
- j) Mendapatkan kesepakatan Bersama.
- k) Memonitor tindak lanjut dari tindakan tersebut

3) Membangun hubungan yang lebih harmonis

Hubungan yang harmonis antara atasan dan bawahan akan menumbuhkan semangat kebersamaan dan kekeluargaan, sehingga semua awak kapal akan merasa menjadi bagian dari organisasi kapal dan memiliki tanggung jawab masing-masing. Dengan demikian akan menumbuhkan kerjasama yang baik antara sesama awak kapal. Membangun hubungan yang lebih harmonis antara sesama awak kapal (atasan dan bawahan) dapat dilakukan dengan cara:

- a) Makan bersama dalam acara pesta bersama di kapal
- b) Menonton film bersama bila memiliki waktu senggang
- c) Mengadakan Iomba-Iomba pada perayaan hari besar keagamaan negara.

b. Kurangnya pemahaman ABK dalam sistem operasional *towing pin*

1) Mengadakan familiarisasi terhadap awak kapal baru

Familiarisasi atau pengenalan terhadap kapal selalu menjadi hal yang utama bagi awak kapal yang baru naik. Pengenalan ini bertujuan untuk membiasakan awak kapal baru tentang sistem yang ada di kapal, tentang segala peralatan diatas kapal, dan tugas-tugas awak kapal tersebut, juga mengenai segala sesuatu yang berhubungan dengan pekerjaannya.

2) Memaksimalkan penggunaan fasilitas yang ada di kapal

Fasilitas-fasilitas untuk meningkatkan pemahaman anak buah kapal telah tersedia di atas kapal seperti :

a) *Safety meeting*

*Safety meeting* ini biasanya dilakukan setiap bulan bagi seluruh awak kapal, selain itu juga dilaksanakan pada saat akan melaksanakan kegiatan *Towing Barge*, kegunaan daripada rapat tersebut ialah untuk membicarakan masalah-masalah yang dianggap perlu, guna menunjang

kelancaran operasional kapal dan kesejahteraan awak kapal. Dalam *safety meeting* ini awak kapal akan memberikan masukan-masukan atau bertanya untuk meningkatkan pengetahuan sehingga menunjang kelancaran operasional kapal, disamping itu biasanya dilengkapi dengan arahan-arahan khusus oleh nakhoda yang diterima dari perusahaan.

b) Poster

Poster-poster dapat membantu untuk meningkatkan pemahaman awak kapal, karena sering terlihat oleh awak kapal pada tempat-tempat yang mudah dijangkau seperti di ruang makan, pintu-pintu masuk dan area yang sering dilalui oleh awak kapal. Poster ini sangat membantu bagi awak kapal karena dengan melihat gambar secara nalar bisa dipahami maksud dan isi dari poster yang ingin disampaikan.

c) Buku-buku petunjuk

Buku-buku petunjuk salinannya disediakan ditempat-tempat yang diberi akses luas kepada awak kapal untuk mempelajarinya.

d) Pemutaran video

Pemutaran video dapat memperlihatkan cerita atau gambaran tentang kejadian, pengoperasian atau perawatan pemeliharaan peralatan diatas kapal. Semua itu dapat cepat dimengerti oleh awak kapal, karena dapat melihat kejadian yang langsung terjadi. Pemutaran video ini dilakukan sesuai dengan jadwal yang telah diberikan oleh Perusahaan dan dilakukan sebelum melakukan latihan-latihan diatas kapal.

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil analisa dan pembahasan di dukung dengan data dan teori maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) Dalam Operasional *towing pin* dikarenakan belum adanya disiplin pribadi yang menyebabkan dalam melakukan pekerjaan tidak ditemukan rasa tanggung jawab yang besar dan belum optimalnya pengawasan terhadap pekerjaan yang dilakukan oleh bawahan, sehingga perlu memberikan teladan yang baik kepada bawahan dalam melaksanakan pengawasan yang melekat dari nakhoda dan para perwira.
2. Kurangnya pemahaman Anak Buah Kapal (ABK) dalam sistem operasional *towing pin* dikarenakan proses perekrutan oleh perusahaan yang tidak mengikuti prosedur yang benar untuk mendapatkan ABK yang berpengetahuan cukup dan memenuhi syarat yang sudah ditentukan dan tidak adanya pelatihan-pelatihan khusus yang dilaksanakan diatas kapal, sehingga perusahaan perlu menerapkan prosedur yang sesuai standar dalam perekrutan ABK baru dan mengadakan pelatihan- pelatihan rutin untuk menyegarkan ingatan atau pemahaman ABK tentang operasional *towing pin*

#### **B. SARAN**

1. Kepada para Nakhoda harus lebih meningkatkan lagi pembinaan dan sosialisasi latihan-latihan keselamatan dan kedisiplinan kebijakan *International Safety Management* (ISM) Manual terhadap seluruh Anak Buah Kapal (ABK) secara rutin agar lebih profesional dalam bekerja dan meningkatkan pendekatan secara langsung terhadap anak buahnya guna terlaksananya kebijakan-kebijakan perusahaan dan meningkatkan kesadaran akan pentingnya kedisiplinan untuk menunjang keselamatan kerja.
2. Kepada Pihak Perusahaan Pelayaran selaku pemilik kapal agar lebih meningkatkan lagi pembinaan terhadap Anak Buah Kapal (ABK) dan meningkatkan pengawasan secara langsung ke kapal atas pelaksanaan prosedur-prosedur dalam

kebijakan ISM Manual, termasuk menjelaskan manfaat dan tujuan dari melaksanakan prosedur-prosedur tersebut.

## DAFTAR PUSTAKA

- Hacox Michael, Oil Field Seamanship anchor handling Volume 4, Oilfield Seamanship Series Complete Set 2012.
- Hoesein Rusman, MSc. Dan Daniel Manuputty, Kamus Pelayaran Cetakan-12009. Mamondole Krest, Anchor Handling Volume-I, Yayasan Sinergi Reformata, Agustus 2009.
- OLFinsa Guidelines safe handling and towing.
- Sutijar, John Hoffman La Dage, Thamrin Rais, Kamus Istilah Pelayaran dan Perkapalan Pustaka Beta 1987.
- H.R. Soebekti S, Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut 1962. Arisandi, Pengertian Disiplin, Jakarta: PT.Gramedia Pustaka Utama 2008.
- DIYA Press, tips menjadi guru inspiratif, kreatif, inovatif, Yogyakarta : Kanisius 2010.
- Undang- Undang Pelayaran Indonesia No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- IMO 2010, STCW, *Work rest hour procedure*
- Sedarmayanti, (2009), *Sumber Daya Manusia dan Produktifitas Kerja*, Mandar Maju, Bandung.
- Somantri, "Pengendalian Losses , MBA : Jakarta," 2016.
- Suwignyo, Hadi, Ir, BcM, MBA, (2008), *Fuel Quality Measurement, Volume and Losses Management-Fuel Specification*, Penerbit Pusat Pengembangan Manajemen Pengadaan Indonesia.
- Suwignyo, Hadi, Ir, BcM, MBA, (2008), *Ship Tank Volume Calculatio*, Penerbit Pusat Pengembangan Manajemen Pengadaan Indonesia.
- Suwignyo, Hadi, Ir, BcM, MBA, (2008), *Understanding of Fuel Losses*, Penerbit Pusat Pengembangan Manajemen Pengadaan Indonesia.
- Witherbys (2006), *International Safety Guide For Tanker and Terminals (ISGOT) 4th edition OCIMF*
- Yatim, Rozaimi, Capt, (2003), *Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM CODE)*, Penerbit Yayasan Bina Citra Samudra Jakarta.

## **DAFTAR ISTILAH**

- ISM Code : Bagian dari Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS), yang dirancang oleh *International Maritime Organization* (IMO). Kode ini berfungsi sebagai kerangka kerja internasional yang mengatur sistem manajemen keselamatan untuk memastikan operasi kapal yang aman dan mencegah pencemaran lingkungan.
- Tugboat : Kapal kecil tetapi bertenaga besar yang digunakan untuk mendorong atau menarik kapal lain, terutama kapal besar, di pelabuhan, kanal, sungai, atau perairan terbatas. Tugboat juga dikenal sebagai kapal tunda dalam istilah maritim Indonesia.
- Towing Barge : Kapal tanpa mesin penggerak yang dirancang untuk mengangkut muatan besar, seperti bahan baku, alat berat, atau komoditas curah, yang ditarik oleh kapal tunda menggunakan kabel atau tali penarik.
- Towing Pin : Komponen penting yang digunakan dalam sistem penarikan atau towing di kapal, terutama pada tugboat dan barge. Towing pin berfungsi sebagai titik penghubung antara tali penarik dan kapal atau tongkang yang ditarik. Biasanya, towing pin dipasang pada bagian depan atau belakang kapal/tongkang, dan memungkinkan untuk mengamankan tali penarik secara aman saat kapal tunda menarik atau mendorong kapal lainnya.
- Winch : Aat mekanis yang digunakan untuk menggulung atau menarik beban berat menggunakan tali, kabel, atau rantai.
- Work Wire : Jenis kabel atau tali baja yang digunakan dalam berbagai aplikasi teknis, terutama dalam industri maritim dan perkapalan.

- Cast Off : Istilah dalam dunia maritim yang merujuk pada tindakan melepaskan atau membebaskan tali, jangkar, atau kabel yang menghubungkan kapal dengan dermaga, kapal lain, atau objek lain, sehingga kapal dapat bergerak atau berlayar secara bebas.
- Safety Meeting : Pertemuan atau rapat yang diadakan secara rutin di lingkungan kerja, terutama di industri yang berisiko tinggi, seperti industri perkapalan, konstruksi, atau manufaktur.
- Briefing : Pertemuan atau pengarahan singkat yang biasanya dilakukan untuk memberikan informasi penting, instruksi, atau pembaruan kepada anggota tim atau kelompok sebelum mereka memulai tugas atau aktivitas tertentu.
- Floating Crane : Jenis alat pengangkat berat yang dipasang pada platform terapung, seperti ponton atau kapal, dan digunakan untuk berbagai keperluan pengangkatan di atas air.
- Chipping : Proses membersihkan atau menghilangkan lapisan karat, cat lama, atau kotoran dari permukaan logam, biasanya pada struktur kapal atau peralatan berbasis logam lainnya.
- Safety Drill : Latihan simulasi keselamatan yang dilakukan untuk mempersiapkan individu atau kelompok menghadapi situasi darurat.
- Familiarisasi : Proses pengenalan atau pembiasaan seseorang terhadap lingkungan, peralatan, prosedur, atau sistem tertentu, terutama di tempat kerja. Dalam konteks maritim, familiarisasi adalah langkah awal yang diberikan kepada kru kapal baru atau personel yang akan bekerja di kapal untuk memastikan mereka memahami tugas, tanggung jawab, dan sistem keselamatan di atas kapal.

## LAMPIRAN-LAMPIRAN



### SHIP'S PARTICULARS

NAME OF VESSEL	: WINNING PIONEER 42
BUILDER	: SAPANGAR SHIPYARD SDN.BHD
TYPE OF VESSEL	: 32M.S TUG BOAT
PLACE / BUILT COMPLETED	: MALAYSIA ,2017
HULL NO.	: 55021
CALL SIGN	: V7GC6
IMO NUMBER	: 9548005
FLAG	: MARSHALL ISLAND
PORT OF REGISTRY	: MAJURO
MMSI NUMBER	: 538007826
OFF NUMBER	: 7826
G.R.T	: 369 Tons
N.R.T	: 111 Tons
L.O.A	: 32,40 M
BREAD MOULDED	: 9.15 M
DEPTH	: 4.48 M
SPEED / RPM	: 12.0 Kts / RPM 1500 ( FREE RUNNING )
BUILD YEARS	: 2017
CREW PERSONAL	: 10 PERSONALS
FW TANK CAPACITY	: 250 MT
TYPE MAIN ENGINE	: CUMMINS,KT450 M2 1193 KW@1800 RPM 2 UNIT
GEAR BOX	: TWIN DISC MG -5506@5.00:1
GENERATOR	: CUMMINS 6 BT 5.9-D (M) 2 UNITS
ALTERNATOR (GENENAROTOR)	: STAMFORD 05-04 TT
NAVIGATION AREA	: AREA A3
SHIP OWNER	: WINNING LOGISTIC AFRICA COMPANY LIMITED PO BOX 957 , OFFSHORE INCORPORATION CENTRE ROAD TOWN , TOYOLA,BRITISH VIRGIN







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



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

Nama : JEKLI ARENGSINGGA  
NIS : 03313/N-1  
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA  
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT - I

Mengajukan Sinopsis Makalah Sebagai Berikut :

A. Judul

UPAYA NAKHODA DALAM MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ANAK BUAH KAPAL DALAM OPERASIONAL TOWING PIN DI ATAS KAPAL TUG BOAT WINNING PIONEER 42.

B. Masalah Pokok

1. Kurang Disiplinnya Anak Buah Kapal pada saat melakukan pengoperasian *towing pin*
2. Kurang pahamnya Anak Buah kapal tentang system pengoperasian *towing pin*

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Memberikan pengarahan dan melakukan pengawasan pada saat proses pengoperasian *towing pin*.
2. Memberikan pelatihan terkait sistem pengoperasian *towing pin*

Jakarta, 18  
November 2024

Dosen Pembimbing I

Capt. Irfan Faozun, M.M.  
NIP. 19730908 200812 1 001

Menyetujui :

Dosen Pembimbing II

Capt. Sahar Saleh, M.Si.  
NIP. 19761030 200212 1 003

Penulis

Jekli Arengsingga  
NIS. 03313/N-1

Kepala Divisi Pengembangan Usaha







Capt. Suhartini, M.M., M.M.Tr.  
Penata TK.I (III/d)  
NIP. 19800307 200502 2 002

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

Judul Makalah : UPAYA NAKHODA DALAM MENINGKATKAN KEDESIPLINA ANAK BUAH KAPAL DALAM OPERASIONAL TOWING PIN DI ATAS KAPAL TUG BOAT WINNING PIONEER 42

Dosen Pembimbing I : Capt.Irfan Faozun. M.M

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	18/11-24	Pengajuan judul, lanjut bab 1	
2	19-11-24	Bab 1, lanjut bab 2	
3	21/11-24	Bab 2, lanjut bab 3	
4	22/11-24	Bab 3, lanjut bab 4	
5	25/11-24	Bab 4, daftar pustaka	
		lampiran?	
6	02/12-24	Daftar Dirjenkes	

Catatan : .....

.....

.....






.....

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

Judul Makalah : UPAYA NAKHODA DALAM MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ANAK BUAH KAPAL DALAM OPERASIONAL TOWING PIN DI ATAS KAPAL TUG BOAT WINNING PIONEER 42

Dosen Pembimbing II : Capt.Sahar Saleh, M.Si

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	19 NOV 24	Pengajaran Sinopsis Makalah	
2	20 NOV 24	Perbarkan Bab I	
3	25 NOV 24	Pengajaran Bab II	
4	02/12-24	Pengajaran Bab III	
5	04/12-24	Bab III dan IV	

Catatan : .....

.....



SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
JAKARTA  
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA



DAFTAR PENILAIAN PENGUJIAN MAKALAH  
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

NAMA  
NIS  
PROGRAM DIKLAT PELAUT  
HARI / TANGGAL  
JUDUL MAKALAH

: JEKLI ARENSINGGA  
: 03313 / N-1 / DP ANT 1  
: DIMAT / 06 DESEMBER 2024  
: UPAYA NAKHODA DALAM MENINGKATKAN KEDISIPLINAN  
ABK DALAM OPERASIONAL TOWING PIM DIATAS KAPAL  
TUG BOAT WINNING PIONEER 42

UNSUR YANG DINILAI	NILAI	NILAI RATA-RATA	BOBOT	NILAI RATA-RATA X BOBOT
<b>A. MATERI MAKALAH</b>				
1. Kesesuaian dengan petunjuk penulisan			35%	90
2. Kebenaran, Ketetapan dan Obyektifitas fakta / data				
3. Ketajaman bahasan / analisis permasalahan				
4. Bahasan (Penuangan Pendapat Dalam Bahasa Tulisan)				
<b>B. TEKNIK PENYAJIAN</b>				
1. Kemampuan Menyajikan			20%	90
2. Penggunaan Sarana Penyajian				
3. Ketepatan Waktu				
<b>C. PEMBAHASAN</b>				
1. Kemampuan Menanggapi			35%	90
2. Bobot Tanggapan				
3. Ketajaman Bahasan				
<b>D. SIKAP PENYAJIAN</b>				
1. Disiplin			10%	90
2. Aktivitas				
3. Pengendalian Diri				
NILAI TOTAL = A + B + C + D				90

Jakarta, 06/12/2024

PENGUJI

IRFAN F



SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
JAKARTA  
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA



DAFTAR PENILAIAN PENGUJIAN MAKALAH  
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

NAMA : JEKLI ARENESINGGA  
NIS : 03313/N-1  
PROGRAM DIKLAT PELAUT : DP ANT I  
HARI / TANGGAL : JUMAT / 06 DESEMBER 2024  
JUDUL MAKALAH : UPAYA MAKHODI DALAM MENINGKATKAN KETIDISPLINAN  
ABK DALAM OPERASIONAL TOWING PIN DI ATAS LAPAL  
THE BOAT WINNING PIONEER 42

UNSUR YANG DINILAI	NILAI	NILAI RATA-RATA	BOBOT	NILAI RATA-RATA X BOBOT
<b>A. MATERI MAKALAH</b>				
1. Kesesuaian dengan petunjuk penulisan		So	35%	So
2. Kebenaran, Ketetapan dan Obyektifitas fakta / data				
3. Ketajaman bahasan / analisis permasalahan				
4. Bahasan (Penuangan Pendapat Dalam Bahasa Tulisan)				
<b>B. TEKNIK PENYAJIAN</b>				
1. Kemampuan Menyajikan		So	20%	So
2. Penggunaan Sarana Penyajian				
3. Ketepatan Waktu				
<b>C. PEMBAHASAN</b>				
1. Kemampuan Menanggapi		So	35%	So
2. Bobot Tanggapan				
3. Ketajaman Bahasan				
<b>D. SIKAP PENYAJIAN</b>				
1. Disiplin		So	10%	So
2. Aktivitas				
3. Pengendalian Diri				
NILAI TOTAL = A + B + C + D				So

Jakarta, .....

PENGUJI

Capt. Meliana, Sp



SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
JAKARTA  
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA



DAFTAR PENILAIAN PENGUJIAN MAKALAH  
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

NAMA  
NIS  
PROGRAM DIKLAT PELAUT  
HARI / TANGGAL  
JUDUL MAKALAH

: JEKLI APENESINGBA  
: 03313/N-1  
: DP ANT 1  
: JUMAT / 06 DESEMBER 2024  
: UPAYA NAKHO DALAM MENINGKATKAN KEDISIPLINAN ABK  
DALAM OPERASIONAL TOWING PIH DI ATAS KAPAL  
TUG BOAT WINNING PIONEER 42

UNSUR YANG DINILAI	NILAI	NILAI RATA-RATA	BOBOT	NILAI RATA-RATA X BOBOT
<b>A. MATERI MAKALAH</b>				
1. Kesesuaian dengan petunjuk penulisan		70	35%	
2. Kebenaran, Ketetapan dan Obyektifitas fakta / data				
3. Ketajaman bahasan / analisis permasalahan				
4. Bahasan (Penuangan Pendapat Dalam Bahasa Tulisan)				
<b>B. TEKNIK PENYAJIAN</b>				
1. Kemampuan Menyajikan		75	20%	
2. Penggunaan Sarana Penyajian				
3. Ketepatan Waktu				
<b>C. PEMBAHASAN</b>				
1. Kemampuan Menanggapi		75	35%	
2. Bobot Tanggapan				
3. Ketajaman Bahasan				
<b>D. SIKAP PENYAJIAN</b>				
1. Disiplin		75	10%	
2. Aktivitas				
3. Pengendalian Diri				
NILAI TOTAL = A + B + C + D				75

Jakarta, .....

PENGUJI

Lili Purwana Sita