

**MANAJEMEN KEPEMIMPINAN DI KAPAL SELAKU CHIEF
ENGINEER DI KAPAL TB. LAJU 502**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan dan Pelatihan Pelaut (DP) Tingkat I

MISBAHUDDIN

NIS. 25.05.102.023

AHLI TEKNIKA TINGKAT I

**PROGRAM DIKLAT PELAUT TINGKAT I
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2025**

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Misbahuddin

Nomor Induk Siswa : 25.05.102.023

Program Diklat : Ahli Teknik Tingkat I

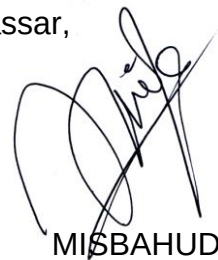
Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

**MANAJEMEN KEPEMIMPINAN DI KAPAL SELAKU CHIEF ENGINEER
DI KAPAL TB. LAJU 502**

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang di tetapkan oleh Politeknik Ilmu pelayaran Makassar.

Makassar,



MISBAHUDDIN

**PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

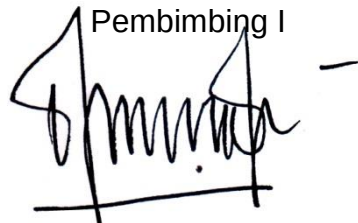
Judul : MANAJEMEN KEPEMIMPINAN DI KAPAL SELAKU
CHIEF ENGINEER DI KAPAL TB. LAJU 502
Nama Pasis : MISBAHUDDIN
NIS : 25.05.102.023
Program Diklat : AHLI TEKNIKA TINGKAT I

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk di seminarkan pada Seminar Karya Ilmiah Terapan yang dilaksanakan oleh Manajer Diklat Teknis, Peningkatan dan Penjenjangan PIP Makassar.

Makassar,

Menyetujui :

Pembimbing I



Ir. Suyuti, M.Si., M.Mar.E
NIP. 19680508 2002121002

Pembimbing II



Rahmat Hidayat, ST., M.Mar.E
NIP. 19860517 201012 1 006

Mengetahui :

Manajer Diklat Teknis,
Peningkatan dan Penjenjangan



Ir. Suyuti, M.Si., M.Mar.E
NIP. 19680508 2002121002

MANAJEMEN KEPEMIMPINAN DI KAPAL SELAKU CHIEF ENGINEER DI KAPAL TB. LAJU 502

Disusun dan Diajukan oleh:

MISBAHUDDIN

NIS. 25.05.102.023

Ahli Teknik Tingkat I

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT

Pada tanggal,

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

Ir. Suyuti, M.Si., M.Mar.E
NIP. 19680508 2002121002

Rahmat Hidayat, ST., M.Mar.E
NIP. 19860517 201012 1 006

Mengetahui :

a.n Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Pembantu Direktur I

Capt. Faisal Saransi, M.T.
NIP. 19750329 199903 1 002

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur saya panjatkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, atas segala rahmat dan karunia-Nya yang diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan karya ilmiah ini. Tugas akhir ini merupakan salah satu persyaratan bagi Pasis Jurusan Teknika dalam menyelesaikan studinya pada ATT-I di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

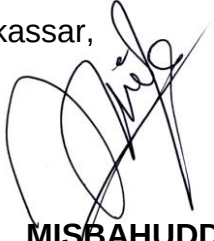
Penulis menyadari bahwa dalam proses penyusunan dan penulisan Karya Ilmiah Terapan ini tidak akan selesai dengan baik tanpa adanya bantuan bimbingan dan motivasi dari berbagi pihak. Untuk itu penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

1. Bapak Capt. Rudi Susanto, M.Pd Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Ir. Suyuti, M.Si., M.Mar.E selaku Manager Diklat sekaligus Pembimbing I.
3. Bapak Rahmat Hidayat, ST.,M.Mar.E selaku Pembimbing II.
4. Seluruh Staf Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar atas bimbingan yang diberikan kepada penulis selama mengikuti proses pendidikan di PIP Makassar.
5. Istri dan anak-anak tercinta serta dukungan dari keluarga tercinta yang telah memberikan doa dan dorongan serta bantuan moril dan materi, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan karya ilmiah ini.

6. Seluruh rekan-rekan perwira siswa yang telah memberikan dukungan dalam menyelesaikan karya ilmiah terapan ini.

Dalam Penulisan karya ilmiah ini, penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan-kekurangan bila dipandang dari segala sisi. Tentunya dalam hal ini tidak lepas dari kemungkinan adanya kalimat-kalimat atau kata-kata yang kurang berkenan dan perlu untuk diperhatikan. Namun walaupun demikian dengan segala kerendahan hati penulis memohon kritik dan saran-saran yang semoga karya ilmiah ini dapat dijadikan bahan masukan serta dapat memberikan manfaat bagi para pembaca.

Makassar,



MISBAHUDDIN

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	ix
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Batasan masalah	3
D. Tujuan Penulisan	4
E. Manfaat Penulisan	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Faktor Manusia	5
B. Organisasi Di Atas Kapal	11
BAB III METODE PENGAMBILAN DATA	21
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Lokasi Kejadian	23
B. Situasi Dan Kondisi	23
C. Temuan	24
D. Urutan Kejadian	34
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan	36
B. Saran	36
DAFTAR PUSTAKA	37
LAMPIRAN	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kapal TB Laju 502 adalah salah satu kapal yang beroperasi di industri maritim, yang memerlukan manajemen kepemimpinan yang efektif di kamar mesin yang bertanggung jawab untuk memastikan keselamatan, efisiensi, dan keberhasilan operasional kapal. Kamar mesin adalah jantung kapal, mengoperasikan dan memelihara sistem propulsi, pembangkit listrik, dan sistem lainnya untuk operasional kapal. Kamar mesin adalah area yang sangat vital bagi operasional kapal, dan kebersihan kamar mesin sangat penting untuk mencegah kecelakaan dan memastikan keamanan awak kapal.

Namun, kebersihan kamar mesin sering kali terabaikan karena berbagai faktor, seperti keterbatasan waktu, kurangnya sumber daya, dan kurangnya kesadaran akan pentingnya kebersihan. Hal ini dapat menyebabkan berbagai masalah, seperti:

- Risiko kecelakaan bagi awak kapal karena terpapar bahan berbahaya atau peralatan yang tidak terawat, situasi darurat dan krisis yang dapat membahayakan keselamatan awak kapal dan lingkungan
- Penurunan kinerja peralatan dan sistem karena kotoran dan debu yang menumpuk.
- Risiko kebakaran dan ledakan karena adanya bahan-bahan yang mudah terbakar.

- Mengelola tim yang terdiri dari awak kapal dengan latar belakang dan keahlian yang berbeda-beda.
- Memastikan kepatuhan terhadap regulasi dan standar keselamatan yang berlaku.

Dalam konteks ini, manajemen kepemimpinan di kamar mesin kapal TB Laju 502 memiliki peran yang sangat penting dalam memastikan kebersihan kamar mesin setelah melakukan pekerjaan. Kepemimpinan yang efektif dapat memastikan bahwa awak kapal memahami pentingnya kebersihan dan keselamatan, serta memiliki prosedur dan standar yang jelas untuk menjaga kebersihan kamar mesin. Jika manajemen kepemimpinan di kamar mesin tidak efektif maka dapat menimbulkan berbagai permasalahan sebagaimana disebutkan diatas berdampak pada keamanan dan keselamatan awak kapal, kegagalan fungsi peralatan bahkan dapat meningkatkan resiko pada pengoperasian kapal, sebagaimana yang penulis alami di Kapal TB Laju 502 saat bekerja di kapal tersebut sebagai KKM, telah terjadi suatu insiden yang menimpa salah satu awak kapal bagian mesin yang melakukan pekerjaannya di kamar mesin terpeleset dan mengalami keseleo pada bagian tangan kanannya.

Oleh karena itu, penulis bermaksud untuk menuangkan pengalaman tersebut dalam bentuk karya ilmiah terapan dengan judul **“ Manajemen Kepemimpinan di kapal selaku Chief Engineer di kapal TB. Laju 502”** penelitian ini bertujuan untuk menganalisis manajemen kepemimpinan di kamar mesin kapal TB Laju 502 dalam

menjaga kebersihan kamar mesin setelah melakukan pekerjaan, serta mengidentifikasi strategi untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan awak kapal terhadap prosedur kebersihan dan keselamatan. Dengan demikian, diharapkan dapat meningkatkan keamanan awak kapal di kamar mesin dan mengurangi risiko kecelakaan.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana manajemen kepemimpinan di kamar mesin kapal TB Laju 502 dalam menjaga kebersihan kamar mesin setelah melakukan pekerjaan?
2. Apa saja faktor-faktor yang mempengaruhi kesadaran dan kepatuhan awak kapal terhadap prosedur kebersihan dan keselamatan di kamar mesin?
3. Bagaimana strategi yang efektif untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan awak kapal terhadap prosedur kebersihan dan keselamatan di kamar mesin?

C. Batasan Masalah

Agar penulisan karya ilmiah ini lebih fokus pada tema dan permasalahan yang dibahas penulis membatasi permasalahan pada kurang efektifnya manajemen kepemimpinan di kamar mesin pada kapal TB. Laju 502 dalam melaksanakan operasional kapal sehingga menimbulkan permasalahan atau insiden.

D. Tujuan Penulisan:

1. Menganalisis manajemen kepemimpinan di kamar mesin kapal TB Laju 502 dalam menjaga kebersihan kamar mesin setelah melakukan pekerjaan.
2. Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi kesadaran dan kepatuhan awak kapal terhadap prosedur kebersihan dan keselamatan di kamar mesin.
3. Mengembangkan strategi untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan awak kapal terhadap prosedur kebersihan dan keselamatan di kamar mesin.

E. Manfaat Penulisan

1. Manfaat Teoritis
 - a. Meningkatkan kesadaran dan kepatuhan awak kapal terhadap prosedur kebersihan dan keselamatan di kamar mesin, sehingga mengurangi risiko kecelakaan dan cedera.
 - b. Meningkatkan kinerja peralatan dan sistem di kamar mesin, sehingga mengurangi biaya perawatan dan perbaikan.
2. Manfaat Praktis
 - a. Meningkatkan keamanan awak kapal dan operasional kapal, sehingga meningkatkan reputasi dan kepercayaan perusahaan pelayaran.
 - b. Memberikan rekomendasi bagi perusahaan pelayaran dan awak kapal untuk meningkatkan manajemen kepemimpinan di kamar mesin dalam menjaga kebersihan kamar mesin.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Faktor Manusia

Menurut Wilson Bangun (2018) yang menyatakan mengenai berbagai tindakan yang dapat dilakukan untuk pencegahan kecelakaan kerja adalah sebagai berikut :

1. Pendidikan

Tujuan utama bidang keselamatan kerja adalah mencegah timbulnya kecelakaan kerja yang dialami karyawan, para pekerja perlu diberikan pendidikan untuk mengetahui prosedur kerja yang benar dan memahami peraturan-peraturan tentang keselamatan kerja. Kecelakaan kerja disebabkan kurangnya pengetahuan tentang pekerjaan, sehingga kurang memahami prosedur kerja dan penggunaan peralatan yang baik Analisis bahaya kerja / *Job Hazard Analisis* (JHA) merupakan proses kegiatan yang dirancang untuk memahami tugas-tugas dalam pekerjaan untuk mengatasi timbulnya kecelakaan kerja yang diakibatkannya. hal tersebut merupakan peningkatan pencegahan terjadinya kecelakaan kerja yang tidak diinginkan.

2. Pelatihan

Pada berbagai bidang pekerjaan, pengalaman kerja merupakan salah satu faktor penentu keamanan kerja anak buak kapal. Karena itu, pelatihan dapat dilakukan sebagai pengganti pengalaman kerja. Kurangnya keterampilan kru merupakan salah

satu penyebab timbulnya kecelakaan, kru baru dalam sebuah organisasi perlu diberikan pelatihan agar dapat memahami pekerjaan yang baik. demikian pula kru yang lama perlu diberikan pelatihan untuk peningkatan keselamatan kerja.

Berdasarkan kajian Penulis terhadap masing-masing variabel yang terdapat dalam judul makalah dan uraian dalam Bab I serta analisa data dan pemecahan masalah yang akan diuraikan pada Bab III, berikut ini adalah teori-teori yang dijadikan landasan dalam penyusunan makalah ini.

1. Peningkatan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2020:219) peningkatan berasal dari kata tingkat. Tingkat dapat berarti pangkat, taraf, dan kelas. Sedangkan peningkatan berarti kemajuan secara umum, peningkatan merupakan upaya untuk menambah derajat, tingkat, dan kualitas maupun kuantitas. Meningkatkan juga dapat berarti penambahan keterampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik.

2. *Personality* (kondisi mental dan emosi)

a. Definisi Kedisiplinan

- 1) Menurut Malayu S.P Hasibuan, (2017:05) dalam buku manajemen sumber daya manusia bahwa kedisiplinan merupakan suatu hal yang penting dan kunci terwujudnya tujuan karena tanpa disiplin yang baik, sulit terwujud tujuan yang maksimal. Kedisiplinan adalah keinginan dan

kesadaran dalam menaati peraturan-peraturan perusahaan dan norma-norma sosial”.

- 2) Menurut Malayu S.P Hasibuan, (2017:05) tujuan disiplin dalam menjalankan prosedur kerja dan keselamatan kerja untuk mengurangi kecelakaan kerja dan menjamin keselamatan jiwa.

Disiplin adalah suatu keadaan tertib dimana para pengikut tunduk dengan senang hati pada ajaran pemimpinnya. Disiplin pada dasarnya merupakan tindakan manajemen untuk mendorong agar para anggota organisasi dapat memenuhi berbagai ketentuan dan peraturan yang berlaku dalam suatu organisasi.

Disiplin meliputi ketaatan dan hormat perjanjian yang dibuat antara perusahaan dan karyawan. Disiplin juga berkaitan erat dengan sanksi yang perlu dijatuhkan kepada pihak yang melanggar. Secara umum disiplin adalah taat kepada hukum dan peraturan yang berlaku. Kedisiplinan merupakan fungsi yang terpenting dan kunci terwujudnya tujuan karena tanpa disiplin yang baik, maka sulit terwujud tujuan yang maksimal. Kedisiplinan adalah keinginan dan kesadaran untuk menaati peraturan-peraturan Perusahaan dan norma-norma sosial.

b. Faktor Pendukung Kedisiplinan

Menurut Emile Durkheim (2016:67) bahwa terdapat 3 (tiga) faktor pendukung kedisiplinan diantaranya yaitu :

1) Tanggung jawab (*responsibility*)

Orang yang memiliki rasa tanggungjawab yang besar atas terselesaikannya suatu tugas (pekerjaan), maka orang tersebut akan terdorong dan berusaha mengatur dirinya dan orang lain agar bertanggungjawab untuk dapat menyelesaikan pekerjaan tersebut dengan baik. Tanggungjawab akan menyebabkan orang taat dan patuh terhadap peraturan-peraturan yang ada secara sadar dan ikhlas serta bersungguh-sungguh dalam melaksanakan tugas. Berperilaku disiplin bagi orang yang memiliki rasa tanggungjawab akan kepentingan diri dan kepentingan orang lain merupakan suatu kebahagiaan dan merupakan moralitas yang sehat.

2) Harapan diri (*self gain*)

Seseorang terdorong untuk disiplin karena adanya harapan dan keinginan untuk memperoleh atau menghindari sesuatu, harapan diri ini berkaitan erat dengan kepentingan dan tujuan yang ingin dicapai. Sulit bagi seseorang untuk melakukan tindakan-tindakan disiplin bila orang tersebut tidak memiliki kepentingan dan harapan dengan sesuatu yang dikerjakan. Harapan-harapan tersebut bisa berkaitan dengan kepentingan pribadi, orang lain maupun hal-hal tertentu.

3) Harapan orang lain

Harapan yang berasal dari orang lain akan mendorong seseorang melakukan perilaku taat (disiplin).

Berdasarkan kasus yang di angkat dalam karya ilmiah terapan ini di kaitkan dengan manajemen kepemimpinan diatas kapal, ada beberapa masalah yang relevan dengan faktor manusia sebagai berikut:

1. Human Error:

- a. Human Error adalah kesalahan manusia yang dapat mempengaruhi keselamatan kerja dan operasional kapal.
- b. Human Error dapat disebabkan oleh faktor-faktor seperti kelelahan, stres, kurangnya pelatihan, dan kesalahan dalam pengambilan keputusan.
- c. Human Error dapat memiliki dampak yang signifikan pada keselamatan kerja dan operasional kapal, sehingga penting untuk mengidentifikasi dan mengurangi kesalahan-kesalahan tersebut.

2. Safety Culture:

- a. Safety Culture adalah budaya keselamatan yang mempengaruhi kesadaran dan kepatuhan awak kapal terhadap prosedur kebersihan dan keselamatan.
- b. Safety Culture mencakup nilai-nilai, norma-norma, dan perilaku yang mendukung keselamatan kerja dan operasional kapal.
- c. Safety Culture yang kuat dapat meningkatkan kesadaran dan kepatuhan awak kapal terhadap prosedur kebersihan dan

keselamatan, sehingga mengurangi risiko kecelakaan dan bahaya di atas kapal.

3. Human Factors:

- a. Human Factors adalah faktor-faktor manusia yang mempengaruhi keselamatan kerja dan operasional kapal, seperti desain dan tata letak kamar mesin.
- b. Human Factors mencakup aspek-aspek seperti ergonomi, antarmuka pengguna, dan desain sistem yang dapat mempengaruhi kinerja dan keselamatan awak kapal.
- c. Human Factors yang baik dapat meningkatkan keselamatan kerja dan operasional kapal, sehingga mengurangi risiko kecelakaan dan bahaya di atas kapal.

Dengan memahami konsep-konsep tersebut, perusahaan kapal dapat mengembangkan strategi untuk mengurangi Human Error, meningkatkan Safety Culture, dan memperhatikan Human Factors dalam desain dan operasional kapal.

Menurut IMO model Course 7.02 for Chief Engineer Perencanaan pemeliharaan, termasuk verifikasi undang-undang dan kelas yang relevan dengan 3.1.1 tentang prosedur untuk pemeliharaan terencana yang memerlukan pembongkaran dan pemeriksaan/kalibrasi, pembongkaran secara berurutan sesuai dengan buku petunjuk pabrik, pembersihan sebelum pemeriksaan, pemeriksaan dan/atau dikalibrasi sebagaimana mestinya, barang dinilai untuk menentukan apakah dapat digunakan kembali atau perlu diganti/diperbaiki/direkondisi, informasi di atas dicatat dalam catatan

pemeliharaan peralatan/mesin dan entri diselesaikan dalam inventaris suku cadang

Kinerja yang dibutuhkan:

1. Mampu melakukan pemeliharaan terencana yang melibatkan perakitan dan pengujian
2. masing-masing komponen diuji sesuai dengan buku petunjuk pabrik
3. komponen dirakit secara berurutan sesuai dengan buku petunjuk pabrik
4. pemeriksaan pra-start dilakukan sesuai dengan buku petunjuk pabrik
5. peralatan/mesin dijalankan dan kriteria kinerja yang relevan dibandingkan dan dicatat

B. Organisasi diatas kapal

Nahkoda/*Master* adalah seorang pemimpin kapal. Istilah kapten pula digunakan bagi seorang Nahkoda/*Master* yang pernah mengawal sebuah kapal. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Nahkoda/*Master/Master* adalah perwira laut yg memegang komando tertinggi di atas kapal niaga/ kapten kapal. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Nahkoda/*Master* 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. Dalam pangkat militer angkatan laut iran, kata Nahkoda/*Master* juga digunakan untuk menyebut kata Laksamana / Admiral dalam bahasa Inggris .

Nahkoda/*Master* sendiri dalam pembahasan sudah mengartikan pemimpin di atas kapal ,

Menurut arti secara harfiah, pimpin berarti bimbing. Memimpin berarti membimbing atau menuntun. Pemimpin merupakan orang yang memimpin ataupun seorang yang menggunakan wewenang serta mengarahkan bawahannya guna mengerjakan pekerjaan mereka untuk mencapai tujuan tertentu dari organisasi. Seperti manajemen, Kepemimpinan (*leadership*) telah didefinisikan dengan berbagai cara yang berbeda oleh berbagai orang yang berbeda pula. Beberapa definisi Kepemimpinan menurut para ahli yaitu :

- a) Menurut Stoner, Kepemimpinan dapat didefinisikan sebagai suatu proses pengarahan dan pemberian pengaruh pada kegiatan-kegiatan dari sekelompok anggota yang saling berhubungan tugasnya.
- b) Menurut Tead; Terry; Hoyt didalam Kartono, 2003. Definisi kepemimpinan menurutnya adalah sebuah kegiatan ataupun sebuah seni untuk mempengaruhi orang lain agar mau bekerja sama yang didasarkan kepada kemampuan yang dimiliki oleh orang itu guna membimbing orang lain didalam usaha mencapai berbagai tujuan yang ingin dicapai oleh kelompok.
- c) Menurut sudut pandang Young, kepemimpinan itu sebuah bentuk dominasi yang didasari oleh kemampuan pribadi yang mampu untuk mengajak ataupun mendorong orang lain untuk melakukan sesuatu yang berdasarkan kepada penerimaan oleh

organisasinya, dan mempunyai keahlian yang khusus yang sesuai dengan situasi yang khusus pula.

Selain dapat memberikan pengarahan kepada para bawahan atau pengikut, pemimpin dapat juga mempergunakan pengaruh. Dengan kata lain, para pemimpin tidak hanya dapat memerintah bawahan apa yang harus dilakukan tetapi juga dapat mempengaruhi bawahan dalam menentukan cara bagaimana tugas itu dilaksanakan dengan tepat.

Jadi dapat disimpulkan bahwa Kepemimpinan adalah kemampuan yang dipunyai seseorang untuk mempengaruhi orang-orang lain, kelompok dan bawahan, kemampuan untuk mengarahkan tingkah laku orang lain, mempunyai kemampuan ataupun keahlian khusus didalam bidang yang diharapkan oleh kelompoknya guna mencapai tujuan dan sasaran. Menyadari akan pentingnya peran seorang pemimpin dari beberapa definisi diatas didalam sebuah usaha untuk mencapai tujuan sebuah organisasi sehingga dapat dikatakan bahwa keberhasilan ataupun kegagalan yang dialami oleh sebagian besar organisasi ditentukan oleh bagaimana kualitas kepemimpinan yang dipunyai oleh pihak yang memimpin organisasi tersebut. Berhasil atau tidaknya organisasi dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan, tergantung kepada berbagai cara yang dilakukan oleh pemimpin untuk memimpin organisasi itu

Fungsi-fungsi kepemimpinan

Agar kelompok berjalan dengan efektif, seseorang harus melaksanakan dua fungsi utama yaitu:

1. Fungsi-fungsi yang berhubungan dengan tugas (*task related*) atau pemecahan masalah. Ini menyangkut pemberian saran penyelesaian, informasi dan pendapat.
2. Fungsi-fungsi pemeliharaan kelompok (*group maintenance*) atau sosial.
3. Fungsi ini mencakup segala sesuatu yang dapat membantu kelompok berjalan lebih lancar, penengahan perbedaan pendapat, dan sebagainya.

Dalam dunia pelayaran keamanan dan keselamatan kapal sesuatu yang sangat vital diutamakan karena pekerjaan di laut atau di kapal memiliki setumpuk resiko pekerjaan yang sangat berisiko dan itu menjadi tanggung jawab bersama di atas kapal, namun lebih didominasi oleh para pemimpin yang menjadi acuan kerja bagi para awak kapal khususnya di kamar mesin. Setidaknya ada beberapa sistem manajemen yang perlu diterapkan di kapal agar dapat meminimalkan resiko kecelakaan kerja di atas kapal antara lain

1. Safety Management System (SMS):
 - a. SMS adalah sistem manajemen keselamatan yang digunakan untuk mengelola risiko keselamatan di atas kapal.
 - b. SMS mencakup prosedur dan kebijakan yang dirancang untuk memastikan keselamatan awak kapal, penumpang, dan kapal itu sendiri.

- c. SMS juga mencakup proses identifikasi, penilaian, dan pengendalian risiko keselamatan di atas kapal.

2. Crew Resource Management (CRM):

- a. CRM adalah manajemen sumber daya awak kapal yang digunakan untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan awak kapal terhadap prosedur kebersihan dan keselamatan.
- b. CRM mencakup pelatihan dan pengembangan awak kapal untuk meningkatkan kemampuan mereka dalam mengelola sumber daya dan menghadapi situasi darurat.
- c. CRM juga mencakup proses komunikasi dan kerja sama tim yang efektif untuk meningkatkan keselamatan di atas kapal.

3. Organizational Learning:

- a. Organizational Learning adalah proses pembelajaran organisasi yang digunakan untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan awak kapal terhadap prosedur kebersihan dan keselamatan.
- b. Organizational Learning mencakup proses identifikasi, analisis, dan pembelajaran dari kesalahan dan kejadian di atas kapal.
- c. Organizational Learning juga mencakup proses pengembangan dan implementasi kebijakan dan prosedur yang lebih efektif untuk meningkatkan keselamatan di atas kapal.

Dengan menggunakan konsep-konsep tersebut, perusahaan kapal dapat meningkatkan kesadaran dan kepatuhan awak kapal terhadap prosedur kebersihan dan keselamatan, serta mengurangi risiko kecelakaan dan bahaya di atas kapal.

Gaya-gaya kepemimpinan

Para peneliti telah mengidentifikasi dua gaya kepemimpinan:

1. Gaya dengan orientasi tugas (*task oriented*)

Nahkoda/*Master* berorientasi tugas mengarahkan dan mengawasi bawahan secara tertutup untuk menjamin bahwa tugas dilaksanakan sesuai yang diinginkannya. Nahkoda/*Master* dengan gaya kepemimpinan ini lebih memperhatikan pelaksanaan pekerjaan daripada pengembangan dan pertumbuhan anggota awak kapal itu sendiri

2. Gaya dengan orientasi karyawan (*employee oriented*)

Nahkoda/*Master* berorientasi karyawan mencoba untuk lebih memotivasi bawahan dibanding mengawasi mereka. Mereka mendorong para anggota kelompok untuk melaksanakan tugas-tugas dengan memberikan kesempatan bawahan untuk berpartisipasi dalam pembuatan keputusan, menciptakan suasana persahabatan serta hubungan-hubungan saling mempercayai dan menghormati dengan para anggota kelompok.

1. *Standard of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) 1978 Amandement 2010*

Konferensi diplomatik negara anggota konvensi STCW, yang diselenggarakan di Manila Filipina, pada tanggal 21-25 Juni 2010, telah mengadopsi beberapa perubahan mendasar terhadap Konvensi STCW dan STCW code. Maksud dari amandemen-amandemen tersebut dikenal sebagai Amandemen Manila adalah untuk meningkatkan standar profesionalisme dari para pelaut

serta untuk meningkatkan keselamatan pelayaran, keamanan dan perlindungan terhadap lingkungan laut. Amandemen-amandemen tersebut memperbarui standard kompetensi untuk mengakomodir teknologi terbaru, memperkenalkan persyaratan dan metodologi baru untuk diklat dan sertifikasi. Selain itu meningkatkan mekanisme untuk menjalankan ketentuan-ketentuan dalam konvensi STCW oleh administrasi Negara Bendera (*Flag State*) dan Negara Pelabuhan (*Port State*), serta menjelaskan secara spesifik persyaratan-persyaratan yang berkaitan ketentuan jam kerja dan istirahat, pencegahan penyalahgunaan.

a. STCW Bab VIII section A Tentang Standar Tugas Jaga

1) Kebugaran untuk menjalankan tugas

- a) Semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira atau bawahan yang melaksanakan tugas jaga harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam/ 1 hari
- b) Jam istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak 2 periode dan tidak kurang dari 6 jam
- c) Periode-periode istirahat dapat tidak dapat diikuti jika berada dalam situasi darurat atau situasi latihan atau terjadi kondisi-kondisi operasional yang mendesak.
- d) Waktu istirahat 10 jam tersebut dapat dikurangi menjadi paling sedikit 6 jam berturut-turut asalkan pengurangan semacam ini tidak lebih dari 2 hari dan

paling sedikit harus ada 70 jam istirahat selama periode 7 hari.

- e) Jadwal jaga ditempatkan pada tempat-tepat yang mudah terlihat.

2) Sertifikasi

- a) Perwira yang melaksanakan tugas jaga navigasi atau dek harus memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan
- b) Perwira yang melaksanakan tugas jaga mesin harus memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan

3) Rencana pelayaran

- a) Pelayaran yang akan dilakukan harus direncanakan terlebih dahulu dengan mempertimbangkan seluruh informasi dan setiap haluan yang ditetapkan harus diperiksa sebelum berlayar. Haluan yang telah direncanakan harus diverifikasi dan dibuat pada peta-peta yang sesuai dan harus selalu siap digunakan sewaktu-waktu oleh perwira jaga. Perwira jaga harus meneliti ketetapan setiap haluan yang diikuti selama pelayaran. Jika selama pelayaran diambil suatu keputusan untuk merubah pelabuhan tujuan yang telah ditetapkan atau jika memang perlu merubah haluan karena alasan tertentu, maka rute yang baru harus direncanakan terlebih dahulu sebelum mengubah rute semula.
- b) Melalui musyawarah dengan nakhoda, KKM harus menentukan kebutuhan untuk pelayaran yang akan

dilakukan seperti bahan bakar, bahan kimia, minyak lumas, suku cadang, alat-alat dan lain-lain.

4) Tugas Jaga (*Watch Keeping*)

- a) Nakhoda, Kepala Kamar Mesin (KKM) dan personil tugas jaga harus menjamin bahwa pelaksanaan tugas jaga dilakukan secara aman dan terpelihara.
 - b) Nakhoda harus menjamin bahwa pengaturan tugas jaga telah memadai. Di bawah pengarahan Nakhoda, perwira-perwira tugas jaga bertanggung jawab melaksanakan navigasi secara aman selama periode tugas jaga.
 - c) Melalui musyawarah dengan Nakhoda, KKM wajib menjamin bahwa pengaturan tugas jaga telah memadai untuk memelihara suatu tugas jaga mesin yang aman
 - d) Pelaksanaan tugas jaga dilaksanakan sesuai dengan prinsip-prinsip tugas jaga
 - e) Nakhoda, KKM, perwira dan bawahan harus mengetahui akibat dari pencemaran lingkungan laut karena operasional kapal atau karena kecelakaan kapal. Dan harus menjaga kecermatan untuk mencegah pencemaran, sesuai dengan aturan internasional dan peraturan yang berlaku di suatu pelabuhan.
- b. Section B-II / 1 Poin 7 tentang Program Pelatihan Di Atas Kapal

- 1) Peserta pelatihan harus dilakukan dalam kapasitas (peserta pelatihan akan memiliki tugas lain daripada melakukan program pelatihan dan tugas darurat).
- 2) Program pelatihan *onboard*, harus dikelola dan dikoordinasikan oleh perusahaan yang mengelola kapal yang berlayar di laut layanan harus sedia dan akan kapal dinominasikan oleh perusahaan sebagai wadah pelatihan.
- 3) Pada setiap waktu, peserta pelatihan harus menyadari dua individu diidentifikasi yang segera bertanggung jawab atas pengelolaan program pelatihan di atas kapal. Yang pertama adalah petugas berlayar di laut berkualitas, disebut sebagai "petugas pelatihan kapal", yang di bawah otoritas *Master*, harus mengatur dan mengawasi program pelatihan. Kedua harus menjadi orang yang dinominasikan oleh perusahaan, disebut sebagai "petugas pelatihan perusahaan" yang harus memiliki tanggung jawab keseluruhan untuk program pelatihan dan koordinasi dengan organisasi pelatihan.