

**ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA DI KMP. LEGUNDI  
PADA SAAT KAPAL SANDAR DI PELABUHAN**



**AHSAN MZ**

**NIT. 18.41.006**

**NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR**

**TAHUN 2022**

**ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA DI KMP. LEGUNDI  
PADA SAAT KAPAL SANDAR DI PELABUHAN**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk Menyelesaikan Program Pendidikan  
Diploma IV Pelayaran

Jurusan Nautika

Disusun dan di ajukan oleh

AHSAN MZ  
NIT. 18.41.006

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2022**

**SKRIPSI**  
**ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA DI KMP.**  
**LEGUNDI PADA SAAT KAPAL SANDAR DI PELABUHAN**

Disusun dan Diajukan oleh:

**AHSAN MZ**  
**NIT. 18.41.006**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada tanggal, 16 JUNI 2022


Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Capt. Zainal Yahya Idris, M.A.P., M.Mar.  
NIP. 19710405 201012 1 001



Dr. Rukmini S.T., M.T.,  
NIP. 19740311 199803 2 001


Mengetahui:

a.n. Direktur  
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi Nautika



Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar.  
NIP. 19751224 199808 1 001



Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar.  
NIP. 19670517 199703 1 001



## **PRAKATA**

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa berkat rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini dengan judul “ ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA DI KMP. LEGUNDI PADA SAAT SANDAR DI PELABUHAN”

Mengingat kemampuan serta pengalaman yang penulis miliki masih terbatas maka dalam penulisan skripsi ini, penulis sangat mengharapkan saran, kritik dan koreksi guna penyempurnaan skripsi ini. Bersama dengan ini penulis dengan senang hati menerima kritikan saran dan koreksi yang sifatnya membangun kesempurnaan skripsi ini.

Untuk itu pula penulis tidak lupa mengucapkan terima kasih yang tak terhingga serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Bapak Capt. Sukirno M.M.Tr., M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan MT., M.Mar., selaku Pembantu Direktur I dan Pembimbing Akademik.
3. Bapak Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar., sebagai Ketua Prodi Nautika.
4. Bapak Capt. Zainal Yahya Idris, M.A.P., M.Mar., sebagai Pembimbing Materi.
5. Ibu Dr. Rukmini S.T., M.T., sebagai Pembimbing Teknik.Penulisan.

6. Perwira, Staff pengajar dan karyawan/i Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
7. Nakhoda Perwira di KMP. LEGUNDI beserta seluruh ABK.
8. Ayah dan Ibu yang senantiasa memberikan dukungan.
9. Rekan-rekan Taruna dan semua pihak yang membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa tetap melimpahkan rahmat-Nya kepada penulis dan kita semua. Penulis mohon maaf bila di dalam penulisan skripsi ini terdapat hal-hal yang tidak berkenan dilihat. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat untuk menambah wawasan serta pengetahuan di masa-masa yang akan datang khususnya kepada penulis sendiri, para Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar terutama bagi peningkatan mutu kualitas Perwira Indonesia pada khususnya.

Makassar, 16 Juni 2022



**AHSAN MZ**  
**NIT. 18.41.006**

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

**NAMA : AHSAN MZ**

**NIT : 18.41.006**

**JURUSAN : NAUTIKA**

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul:

### **ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA DI KMP. LEGUNDI PADA SAAT KAPAL SANDAR DIPELABUHAN**

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang di tetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 16 Juni 2022



**AHSAN MZ**

**NIT. 18.41.006**

## **ABSTRAK**

**AHSAN MZ**, 2022, *Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga di KMP. LEGUNDI Pada Saat Kapal Sandar di Pelabuhan* (dibimbing oleh Capt. Zainal Yahya Idris dan Dr.Rukmini).

Penelitian ini dilatar belakangi dari peristiwa yang terjadi pada tanggal 3 November 2020 tepatnya pada pukul 13:50 LT di KMP. Legundi pada saat kapal sandar dipelabuhan Lembar, Lombok Barat, Nusa Tenggara Barat, yang sedang melakukan kegiatan bongkar muat terjadi pencurian. Maka penulis mengangkat permasalahan tentang bagaimana pelaksanaan dinas jaga pada saat kapal sandar dipelabuhan yang bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan dinas jaga di KMP. Legundi pada saat kapal sandar dipelabuhan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Adapun sumber data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh langsung dari tempat penelitian dengan cara melakukan pengamatan, yang berkaitan dengan judul skripsi. Hasil penelitian dan pembahasan masalah dalam skripsi ini menunjukkan bahwa pelaksanaan dinas jaga di KMP. Legundi belum terlaksana secara maksimal. Disebabkan karena kurangnya penerapan tanggung jawab selama melaksanakan tugas jaga selama sandar di pelabuhan dan kurangnya komunikasi antara perwira jaga dan ab jaga.

***Kata kunci*** : *Dinas Jaga, Pelaksanaan*

## **ABSTRACT**

**AHSAN MZ**, 2022, *Analysis of the implementation of guard services in KMP. Legundi when the ship docked at port* (Guided by Capt. Zainal Yahya Idris and Dr.Rukmini).

This research is motivated by the events that occurred on 3 November 2020 precisely at 13:50 Local Time in KMP. Legundi when the ship docked at Lembar harbor , Lombok Barat, Nusa Tenggara Barat, who was carrying out loading and unloading activities was stolen. So the authors raise the issue of how the implementation of guard services when the ship docked at port. Which produces descriptive data in the form of written words from people and observed behavior, the source of the data used is primary data obtained directly from the research side by making observations, relating to the title of the thesis. The results of the research and discussion of problems in this thesis indicate that the implementation of guard services in the KMP. Legundi has not been implemented maximally. Caused by a lack of understanding of the responsibilities while carrying out guard duties while leaning at the port and the lack of communication between the officer on duty and the guard.

**Keywords** : *Watchkeeping, Carrying Out*



## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>SAMPUL</b>	i
<b>HALAMAN PENGAJUAN</b>	ii
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b>	iii
<b>PRAKATA</b>	iv
<b>PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI</b>	vi
<b>ABSTRAK</b>	vii
<b>ABSTRACT</b>	viii
<b>DAFTAR ISI</b>	ix
<b>DAFTAR TABEL</b>	xi
<b>DAFTAR GAMBAR</b>	xii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	2
D. Manfaat Penelitian	2
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Definisi Operasional	4
B. Pengaturan Tugas Jaga Di Pelabuhan	5
C. Serah Terima Tugas Jaga Di pelabuhan	6
D. Peranan Tugas Jaga	6
E. Tugas - Tugas Dan Tanggung Jawab Perwira Jaga Di Pelabuhan	7
F. Perencanaan Tugas Jaga	14
G. Dokumen-dokumen Kapal	17
H. Kerjasama dan Kinerja Tugas Jaga	18

I. Kerangka Pikir	22
J. Hipotesis	23
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	
A. Jenis, Desain dan Variabel Penelitian	24
B. Definisi Operasional Variabel	25
C. Populasi dan Sampel	27
D. Sumber Data	27
E. Teknik Pengumpulan Data	28
F. Teknik Analisis Data	29
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Gambaran Umum Objek Penelitian	31
B. Hasil Penelitian	33
C. Pembahasan Masalah	34
D. Upaya-upaya Mengatasi Dinas Jaga	36
<b>BAB V PENUTUP</b>	
A. Kesimpulan	42
B. Saran	42
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>RIWAYAT HIDUP</b>	44

## DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
4.1 Daftar crew KMP. Legundi	35

## DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1 Contoh Daftar Jaga	16
2.2 Kerangka Fikir	22
4.1 Struktur Organisasi KMP. Legundi	33

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Perkembangan zaman, peranan kapal sebagai sarana transportasi sangat penting dalam membantu kelancaran angkutan dari satu tempat ketempat lainnya. Dalam perkembangan tersebut maka di butuhkan kecakapan pelaut untuk menjaga, merawat, serta mengoperasikan kapal agar selamat sampai tujuan. Pada dasarnya sarana transportasi laut lebih cenderung mengutamakan penanganan muatan yang lebih efektif dan efisien. Agar hal tersebut terlaksana dengan baik, dibutuhkan rasa tanggung jawab serta semangat kerja yang tinggi dari para perwira maupun anak buah kapal. Untuk itu setiap perwira harus mengerti tentang aturan-aturan jaga.

Branch (2007:114), sesuai dengan aturan jaga yg sudah ditetapkan pada manajemen kapal, semua kru kapal harus melaksanakan akan aturan jaga tersebut tanpa terkecuali. di dalam organisasi ini harus mencerminkan suasana yang aman yang bisa menunjang terciptanya suasana kerja yang nyaman bagi seluruh kru kapal. dalam pelaksanaan tugas jaga pada waktu kapal sandar pada pelabuhan terutama pada saat kapal melakukan kegiatan bongkar muat diperlukan ketelitian, kewaspadaan, tanggung jawab serta semangat kerja yang tinggi. Hal tersebut harus dilaksanakan oleh seluruh kru agar tak mendapatkan klaim atas kerusakan muatan. Maka tugas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan sangat penting serta wajib dilaksanakan sesuai prosedur yg telah di tetapkan perusahaan pelayaran juga peraturan internasional. sesuai dengan aturan tugas jaga pelabuhan harus diterapkan oleh perwira jaga dan di bantu oleh anak buah kapal yg jaga pada jam itu.

Faktanya ketika penulis melaksanakan prala terjadi pencurian di KMP. Legundi yang terjadi pada hari sabtu tanggal 3 November 2020.

Peristiwa tersebut terjadi pada pukul 13:50 *Local Time* (LT) pada saat kapal sandar di pelabuhan Lembar, Lombok Barat, Nusa Tenggara Barat. Dimana mengakibatkan kehilangan cat-cat yang ada di Bosun *store* serta barang-barang berharga milik kru kapal yang mengakibatkan kerugian baik bagi perusahaan beserta kru kapal sendiri.

Untuk dapat meningkatkan kinerja kerja dari pada perwira deck kapal khususnya, maupun seluruh kru kapal pada umumnya, maka penulis tertarik untuk menuangkan dalam suatu karya ilmiah dalam bentuk skripsi dengan judul :

**“ Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga di KMP. Legundi pada Saat Kapal Sandar di Pelabuhan ”**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang dari masalah di atas, maka penulis mengambil permasalahan tentang : Bagaimana pelaksanaan dinas jaga di KMP. Legundi pada saat sandar di pelabuhan sesuai Standar STCW Amandemen 2010 ?

## **C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian yaitu: Untuk mengetahui pelaksanaan dinas jaga di KMP. Legundi pada saat kapal sandar di pelabuhan sesuai Standar STCW Amandemen 2010.

## **D. Manfaat Penelitian**

Dengan diadakannya penelitian dan penulisan skripsi ini, penulis berharap akan tercapainya manfaat, antara lain:

### **1. Secara Teoritis**

Dapat menjadi bahan masukan untuk meningkatkan pengetahuan, pemahaman dan tanggung jawab terhadap prosedur jaga yang baik dan benar pada saat kapal sandar di pelabuhan.

## **2. Secara Praktis**

Dapat menambahkan informasi kru tentang pentingnya menyelesaikan dinas jaga sesuai prosedur yang ada untuk membuat lingkungan kerja yang bermanfaat sehingga pada akhirnya dapat meningkatkan kinerja semua kru kapal.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Definisi Operasional**

##### **1. Pelaksanaan**

Menurut Branch (2007:114), Pelaksanaan ialah aktifitas atau usaha-usaha yang dilaksanakan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan serta dilengkapi segala kebutuhan, alat-alat yang diperlukan, siapa yang melaksanakan, dimana tempat pelaksanaannya mulai dan bagaimana cara yang harus dilaksanakan.

##### **2. Dinas jaga**

Menurut E.W.Menikome (2008:5), Dinas ialah tanggung jawab untuk kegiatan keamanan pada pelabuhan atau dermaga atau kawasan lain untuk menjamin keselamatan jiwa, kapal, pelabuhan serta lingkungan.

Menurut Branch (2007:114), Dinas jaga adalah tanggung jawab untuk kegiatan keamanan pada pelabuhan atau dermaga atau kawasan lain untuk mencegah atau meminimalkan resiko dari pencurian atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu.

Menurut kamus besar bahasa Indonesia, pengertian Dinas artinya segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawatan, sedang bertugas, bekerja. Jaga ialah berkawal atau bertugas menjaga keselamatan dan keamanan, piket.

Menurut Purwadarminta (2006:293), Dinas jaga adalah suatu aktifitas paling penting dilakukan di laut maupun di pelabuhan, adapun aktifitas ini menunjang kelancaran pengoperasian kapal & kelancaran di saat bongkar muat.

Dari definisi di atas pengertian dinas jaga ialah suatu pekerjaan jaga yang dilakukan di kapal atau di pelabuhan untuk



menciptakan situasi dan kondisi agar kapal aman dan terkendali ketika mengoperasikan kapal serta memperlancar kegiatan bongkar muat ketika kapal sandar di pelabuhan.

### 3. Pelabuhan

Menurut peraturan pemerintah no. 69 tahun 2001 pasal 1 ayat 1, pelabuhan ialah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat pemerintahan serta aktivitas ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal sandar, berlabuh, naik turun penumpang atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran.

Pelabuhan artinya suatu tempat di perairan (di muara, sungai, teluk atau pantai) yang secara alamiah terlindungi dari gempuran gelombang, sehingga kapal-kapal dan perahu-perahu bisa merapat serta membuang jangkar untuk melakukan kegiatan bongkar muat juga menaik turunkan penumpang dengan aman.

## **B. Pengaturan Tugas Jaga di Pelabuhan**

Menurut Branch (2007:114), Jaga pelabuhan merupakan tugas jaga yang dilaksanakan ketika kapal sedang sandar atau berlabuh jangkar apapun tujuannya bongkar muat atau perbaikan serta dilaksanakan dengan prinsip jaga 24 jam secara bergantian, hal ini bertujuan supaya awak kapal dapat diatur bergantian pesiar /meninggalkan kapal sehingga jaga pelabuhan efektif dilakukan penuh 24 jam.

Menurut Branch (2007:114), Dalam satu hari (selama 24 jam) tugas/dinas jaga dibagi menjadi 3 regu dengan masing-masing regu bertugas selama 4 jam siang dan 4 jam malam, sehingga setiap regu bertugas 8 jam tiap harinya. Adapun yang berdinas jaga subuh jam 04:00 – 08:00 dan jaga sore jam 16:00 –20:00 yaitu Mualim 1 serta AB

1, jaga pagi 08:00 – 12:00 dan jaga malam 20:00 – 24:00 yaitu Mualim 3 dan AB 2 dan yang berdinas jaga tengah malam 00:00 – 04:00 dan jaga siang 12:00 – 16:00 yaitu Mualim 2 dan AB 3.

### **C. Serah Terima Tugas Jaga di Pelabuhan**

Menurut E.W.Menikome (2008:5), Adapun prosedur serah terima jaga yang benar diantaranya :

1. Sebelum serah terima jaga, jaga lama harus melaporkan tugasnya pada pengganti jaga serta meyakini laporan tersebut telah di mengerti dan melaksanakan tugas jaganya
2. Jurnal jaga telah di isi lengkap dan di tanda tangani oleh petugas jaga lama sebagai pertanggung jawaban tugas jaga
3. Regu pengganti jaga harus telah berada di tempat tugasnya sedikitnya 15 menit sebelum serah terima jaga.
4. Melakukan pengamatan bersama kedua regu jaga.
5. Bila terdapat perbedaan yang mencolok dari parameter sesungguhnya dengan di laporkan ke jurnal jaga.
6. Jika pengganti jaga telah mengerti dan menerima tugas jaga yang akan dilanjutkan maka barulah regu jaga bisa meninggalkan tempat jaga.

### **D. Peranan Tugas Jaga**

Menurut Siagan (2009:9), Ketika kapal sandar di pelabuhan untuk kegiatan bongkar muat atau kegiatan lainnya, peranan tugas jaga adalah untuk :

1. Memperhatikan aturan-aturan internasional, nasional, dan lokal
2. Menjaga ketertiban dan rutinitas normal kapal
3. Memastikan agar seluruh barang serta inventaris kapal ataupun peralatan kapal tetap terjaga dengan baik
4. Memberi perhatian lebih/ekstra pada barang-barang ataupun peralatan yang bersifat berbahaya, beracun, dan mudah terbakar

5. Menjamin bahwa tali-tali kepil (tros dan spring) tetap terikat dengan baik pada bolder masing-masing
6. Menjaga keamanan kapal: Pencurian, hanyut, kandas, kebakaran dan lainnya.
7. Menjalankan perintah nakhoda: *standing order*, tingkat *order* yg sifatnya umum atau khusus.
8. Menjalankan perintah atau ketentuan yg berlaku: mencegah polusi air atau udara, memasang bendera atau semboyan yang diharuskan serta mengikuti peraturan Bandar.

#### **E. Tugas-tugas Dan Tanggung Jawab Perwira Jaga di Pelabuhan**

Peraturan VIII tentang Pengaturan tugas jaga dan prinsip-prinsip yang harus diperhatikan adalah: (Sulistijo, 2002)

1. Pemerintah harus menarik perhatian perusahaan, master, chief engineer dan semua petugas layanan untuk persyaratan, prinsip dan pedoman yang terkandung dalam Kode STCW Amandemen 2010 yang harus dipatuhi untuk memastikan bahwa layanan penjaga terus menerus, sesuai dengan keadaan yang ada dan kondisi akan dipertahankan setiap saat di semua kapal yang berlayar
2. Pemerintah akan meminta kapten setiap kapal untuk memastikan bahwa pengaturan penjaga memadai untuk mempertahankan tugas penjaga keamanan dengan mempertimbangkan keadaan dan kondisi yang ada, dan bahwa di bawah komando umum kapten maka :
  - a. Perwira penanggung jawab jaga navigasi bertanggung jawab atas keselamatan navigasi selama masa dinas, pada saat perwira penanggung jawab berada di anjungan atau di tempat yang bersentuhan langsung, misalnya di ruang peta atau ruang kendali anjungan.
  - b. Operator radio bertanggung jawab untuk menjaga pengawasan terus menerus pada frekuensi yang sesuai selama periode tugasnya.

- c. Perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga mesin, sebagaimana didefinisikan dalam Amandemen STCW 2010 dan di bawah arahan Kepala Ruang Mesin, harus segera berada di lokasi dan dalam jangkauan untuk menangani ruang mesin, dan harus berada di ruang mesin setiap saat jika perlu selama periode tanggung jawabnya.
- d. Layanan penjagaan yang memadai dan efisien dipelihara setiap saat untuk tujuan keselamatan, ketika kapal berada di dermaga dan jika kapal membawa muatan berbahaya, pengaturan penjagaan harus mempertimbangkan sepenuhnya sifat, kualitas, pengemasan dan penyimpanan kargo berbahaya yang bersangkutan dan juga akan mempertimbangkan sepenuhnya kondisi tertentu yang berlaku di atas kapal dan di darat.

Dalam *Chapter VIII STCW Amandemen 2010 section A-VIII / 1*, kemampuan untuk bertugas :

1. Semua orang yang diangkat untuk bertugas sebagai petugas jaga sebagai perwira atau sebagai bawahan yang ikut dalam dinas jaga harus diberikan waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap 24 jam.
2. Jam istirahat ini hanya dapat dibagi menjadi maksimal 2 waktu istirahat minimal 10 jam setiap 24 jam.
3. Persyaratan untuk waktu istirahat yang dijelaskan dalam paragraf 1 dan 2 di atas, tidak akan dipenuhi jika terjadi situasi darurat atau pelatihan, atau kondisi operasional yang mendesak terjadi.
4. Menyimpang dari ketentuan paragraf 1 dan 2 di atas, metode jam minimum dapat dikurangi menjadi setidaknya 6 jam berturut-turut, asalkan pengurangan tersebut tidak melebihi 2 hari, dan harus ada setidaknya 70 jam istirahat selama periode 7 hari.

5. Pemerintah terkait harus mengatur agar jadwal jaga ditempatkan di tempat-tempat yang mudah terlihat.

Dalam *Chapter VIII STCW Amandemen 2010 Section B-VIII / 1*, pedoman yang berkaitan dengan kemampuan bertugas dan pencegahan kelelahan :

1. Dengan mempertimbangkan persyaratan untuk waktu istirahat, "suatu kegiatan yang mendesak" hanya akan dilakukan untuk pekerjaan kapal yang tidak dapat ditunda, karena alasan keselamatan, atau karena alasan lingkungan, atau yang tidak dapat diharapkan sebelumnya.
2. Meskipun tidak ada definisi yang seragam tentang "kelelahan", setiap orang yang terlibat dalam pengoperasian kapal harus selalu waspada terhadap faktor-faktor yang dapat menyebabkan kelelahan, termasuk (tetapi tidak terbatas pada) faktor-faktor yang terlibat dalam organisasi. harus dipertimbangkan ketika membuat keputusan yang berkaitan dengan pengoperasian kapal.
3. Dalam menerapkan peraturan VIII/1, hal-hal berikut ini harus diperhatikan:
  - a. Ketentuan yang dibuat untuk mencegah kelelahan harus memastikan bahwa jam kerja yang berlebihan atau tidak wajar tidak diterapkan pada pasal A-VIII / 1 secara khusus, tidak boleh berarti bahwa sisa jam kerja dapat dikhususkan untuk tugas atau tugas jaga. - tugas lainnya
  - b. Frekuensi dan lamanya waktu istirahat, serta pemberian waktu istirahat tambahan sebagai kompensasi, merupakan faktor penting yang mencegah terjadinya kelelahan.
  - c. Ketentuan dalam hal ini berbeda untuk kapal yang melakukan pelayaran pendek, asalkan pengaturan keselamatan diterapkan.

- d. Pemerintah harus mempertimbangkan untuk menerapkan persyaratan yang mencatat jam sibuk bagi awak kapal, dan catatan tersebut harus ditinjau secara berkala oleh pemerintah terkait, untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan yang relevan.
4. Berdasarkan informasi yang diperoleh dari investigasi kecelakaan laut, pemerintah harus meninjau ketentuan mereka sendiri mengenai pencegahan kelelahan.

Pertukaran jaga dilakukan dengan menyerah terima jaga dari perwira jaga lama kepada penggantinya. Perwira jaga baru akan di bangunkan 1/2 jam sebelumnya. Setelah berada di anjungan harus melihat haluan kapal, lampu suar perintah Nakhoda, membiasakan diri dengan situasi yang ada. Mualim yang diganti dengan menyerahkan jam jaganya dengan memberikan informasi yang diperlukan seperti posisi akhir, Cuaca, kapal lain dan hal – hal lain yang dipandang perlu. Sebagai Catatan, Mualim jaga setelah selesai jaganya harus meronda kapal, terutama pada malam hari misalnya pemeriksaan peranginan palka, kran – kran air, cerobong asap, lashingan muatan.

#### 1. Mualim I

Sebelum tiba di pelabuhan, Mualim I berada di Anjungan bersama Nakhoda untuk mengikuti semua perintah Nakhoda. Setelah tiba di pelabuhan Mualim I harus menyiapkan *deck* agar siap melakukan kegiatan bongkar muat. Persiapannya sebagai berikut :

- a. Menyiapkan *gangway*, tangki, derek, crane dan mesin lainnya dibantu Serang.
- b. Dilakukan pencarian dan kewaspadaan terhadap kemungkinan adanya penumpang gelap dan barang terlarang dengan menggembok ruangan-ruangan dan ruang perbekalan dan mencatat hal ini dalam Buku *Log Deck*.

- c. Menyiapkan dokumentasi dan persyaratan muatan, termasuk yang disyaratkan untuk barang berbahaya, jika ada.
- d. Atur *ballast* sampai sarat tiba atau trim serta menginformasikan kepada Nahkoda, Perwira jaga, dan Masinis jaga.
- e. Ikatan jangkar dilepas, ulup jangkar, pipa jangkar dibebaskan dari rintangan.
- f. Tromol, pompa dan motor *hidrolik* saluran uap dipanaskan untuk siap digunakan, perlengkapan tambat dan penerangan dites.
- g. Jadwal jaga terhadap kemungkinan pembajakan, jika perlu, operasi kedatangan kapal serta operasi lanjutan di pelabuhan.
- h. *Checklist* sebelum tiba diisi.
- i. Pemberitahuan ke kamar mesin agar menyiapkan pompa untuk siap digunakan.
- j. Pastikan tangki muatan di *pressure*.
- k. Lakukan peranginan di kamar pompa, dan sebagainya.
- l. Pastikan dilakukan tindakan pencegahan pencemaran sebelum kapal melakukan operasi muatan, semua scupper disumbat.
- m. Periksa seluruh penunjuk yang diperlukan selama pekerjaan muatan bekerja baik dan siap digunakan (misalnya, detektor gas jinjing, alat sampling, dugaan tangki, dan sebagainya)

## 2. Mualim II

Sebelum tiba di pelabuhan, Mualim II berada di bagian buritan mengikuti perintah mualim I atas arahan nakhoda. Yang harus dilakukan adalah sebagai berikut:

- a. Mematuhi petunjuk Nakhoda yang mungkin disusun pada panduan, Buku Order Nakhoda
- b. Menjamin bahwa data pelabuhan terkait, pedoman jelajah dan data navigasi lainnya memasukkan pasang surut, batasan draft kapal, kecepatan, waktu masuk bagian ke pelabuhan, iklim dan bahaya

- c. Hubungi stasiun pilot atau tenaga pelabuhan dan berikan data tentang perkiraan waktu tiba(PWD/Perkiraan waktu kedatangan), dimuat, tinggi tiang, penggambaran dasar kapal, spesialis terdekat, dll. Pastikan sisi mana tangga pandu harus disiapkan dan petunjuk sandar, jika ada
- d. Laporan wajib saat melewati tempat/titik tertentu harus dipatuhi
- e. Jaga VHF di saluran terkait
- f. Dapatkan peringatan navigasi atau meteorologi terbaru dan data relevan lainnya dari Mualim II dan catat pada peta yang digunakan
- g. Manfaatkan peta skala terbesar untuk area yang dilayani
- h. Berikan pemberitahuan kepada ruang mesin, juru mudi dan tim dek lainnya sebagaimana mestinya
- i. Semua perlengkapan rute, ticker, woodwinds, dan recorder dicoba kapan pun jika dianggap perlu
- j. Sistem kemudi dites dan menggunakan pengendalian manual seperti yang di perintahkan
- k. Uji mesin dengan mendorong maju atau mundur atas perintah Nakhoda
- l. Perlihatkan isyarat atau bendera yang benar
- m. Pastikan tangga dan penataan panduan dipasang dengan tepat
- n. Uji perangkat tepat dan lepas komunikasi radio seperti HT, *public addresser*, dan sebagainya
- o. Isi *Cheklis* sebelum tiba.

### 3. Mualim III

Sebelum sampai di pelabuhan, Mualim III sudah berada di haluan kapal mengikuti arahan Mualim I sesuai petunjuk Nakhoda. Setelah tiba di pelabuhan, Mualim III memiliki kewajiban sebagai berikut:

- a. Membantu Mualim I untuk bongkar muat



- b. Bertanggung jawab kepada Nakhoda mengenai hasil kerja dan tindakan yang seharusnya sebagai seorang Muallim jaga dan perwira alat-alat keselamatan.
- c. Melaksanakan perawatan, pemeliharaan, dan keamanan di kapal penyelamat dan perlengkapannya.
- d. Melaksanakan perawatan dan pemeliharaan alat kesehatan dan pemadam kebakaran seperti yang ditunjukkan oleh arahan Muallim I.
- e. Koordinator atau penyusunan siji sekoci atau siji ketika terjadi kebakaran.
- f. Tugas yang berhubungan dengan pemeliharaan dan perbaikan kapal.
- g. Membantu Muallim I dalam membuat laporan Stock perlengkapan keamanan yang ditunjukkan dengan laporan kapal ke kantor agen.

Setelah sampai di pelabuhan, muallim II melakukan dan membantu Muallim I. Yang harus dilakukan adalah sebagai berikut:

- 1) Seluruh formulir *clearance* masuk untuk Pabean, karantina, imigrasi, dan sebagainya di isi dan datang ke pejabat pelabuhan guna memperoleh *clearance* masuk kapal dan melaporkan kepada Nakhoda
- 2) Dapatkan peringatan navigasi dan meteorologi terbaru dan kirimkan ke Perwira Jaga
- 3) Sampaikan berita kedatangan kepada agen, spesialis pelabuhan, dll seperti yang ditunjukkan oleh Nakhoda

#### 4. Bosun

Bosun bertanggung jawab kepada Muallim I sehubungan dengan hal-hal berikut:

- a. Pengaturan dan pelaksanaan pemeliharaan rutin geladak, pengelolaan pekerjaan harian juru mudi.
- b. Pengaturan tugas juru mudi berkaitan dengan pengaturan bongkar muat, sandar, Juga mengevaluasi pekerjaan mereka.
- c. Siaga haluan saat bergerak dan menyiapkan jangkar untuk lego atau hibob.
- d. mencatat atau melaporkan segala pelaksanaan pekerjaannya kepada mualim I.

#### 5. Juru mudi

Juru mudi bertanggung jawab kepada Mualim I sehubungan dengan hal-hal berikut:

- a. Pada saat kapal berlayar, berjaga dianjungan, lakukan siaga dan kendalikan kemudi.
- b. Menyiapkan bendera, alat pemadam kebakaran di dek dan perangkat lainnya sesuai permintaan mualim I atau mualim jaga.
- c. Mengikuti dan menjaga kerapian anjungan dan bagian kapal lainnya.

### **F. Perencanaan Tugas Jaga**

Daftar jaga tersebut dibuat dalam yang bentuk table yang didalamnya tertulis nama-nama regu jaga dan waktu periode jaga. Awak kapal dalam hal ini sangat berperan dalam pelaksanaan penjagaan. Adapun petugas jaga yang ada diatas kapal seperti dibawah ini, kecuali :

1. Nahkoda (Master)
2. Kepala Kamar Mesin (KKM) atau Chief Engineer (C/E)
3. koki (Chief cook)

sedangkan awak kapal yang terlibat dalam pelaksanaan tugas jaga tersebut adalah :

1. Bagian dek

- a. *Second Officer* (2/0)
  - b. *Third Officer* (3/0)
  - c. Bosun atau Serang (*Boatswain*)
  - d. Semua juru mudi (A/B) dan Kadet Dek
2. Bagian Mesin
- a. *Second Engineer* (2/E)
  - b. *Third Engineer* (3/E)
  - c. Semua *Oiler* dan Cadet Mesin

Daftar jaga diletakkan di papan pengumuman yang mudah dibaca oleh semua awak kapal, terutama di salon dan lorong-lorong di dalam akomodasi kapal. Pada setiap penjagaan terdiri dari perwira jaga bagian dek, juru mudi, dan di bantu oleh kadet dek untuk bagian dek. Daftar jaga yang sudah di buat harus dibaca dan diketahui oleh seluruh awak kapal terutama bagi yang terlibat dalam tugas jaga, sehingga awak kapal mengetahui jadwal jaga masing-masing. *Chief officer* membuat perencanaan tugas jaga di dek yang akan dilaksanakan oleh satu tim regu jaga diatas kapal.

Perencanaan daftar yang dibuat ini berisikan tugas-tugas dan tanggung jawab satu regu jaga terutama pada saat kapal sedang sandar dipelabuhan. Pembuatan daftar jaga memperhatikan jumlah awak kapal, dikarenakan tiap kapal memiliki jumlah awak kapal yang berbeda-beda. Dengan jumlah awak kapal yang terbatas, seorang pemimpin regu jaga menjadi kurang maksimal dalam melaksanakan tugas serta tanggung jawab jaga.

Tabel 2.1 Contoh daftar jaga esemkasajnb.wordpress.com

Tim Jaga	Jabatan	Periode jaga
Second Officer	Pemimpin regu	24.00-06.00 12.00-18.00

A/B 1	Pembantu 1	08.00-12.00 20.00-24.00
A/B 2	Pembantu 2	12.00-16.00 24.00-04.00
A/B 3	Pembantu 3	16.00-20.00 04.00-08.00
Third Officer	Pemimpin regu	06.00-12.00 20.00-24.00
A/B 1	Pembantu 1	08.00-12.00 20.00-24.00
A/B 2	Pembantu 2	12.00-16.00 24.00-04.00
A/B 3	Pembantu 3	16.00-20.00 04.00-08.00

Pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan dan melakukan persiapan bongkar muat, *Chief officer* tidak bertugas sebagai pemimpin regu jaga karena sudah bertanggung jawab atas muatan maupun dokumen-dokumen kapal yang diperlukan. *Chief officer* mempunyai 2 (orang) asisten jaga yaitu *second officer* dan *third officer*, mereka di berikan tugas sebagai pemimpin regu jaga. *Second officer* dan *third officer* bertugas. *Second officer* dan *third officer* bertugas sebagai pemimpin regu jaga dibagi menjadi 2 (dua) tim jaga dan setiap pemimpin regu jaga wajib melaksanakan jam jaganya selama 2 (dua) kali periode jaga. Pada saat pelaksanaanya tugas jaga satu tim regu jaga di pimpin oleh seorang prewira jaga dan dibantu oleh juru mudi jaga (A/B).

### **G. Dokumen-Dokumen Kapal**

Kewajiban perwira jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan, serta menangani kapal dan muatannya, juga harus menyelesaikan laporan kapal yang diharapkan.

Seperti yang ditunjukkan oleh Suwiyadi (2008:41), sehubungan dengan catatan transportasi (shipping document). Dokumen yang digunakan selama waktu yang dihabiskan untuk mengangkut barang ke berbagai negara disebut dokumen pengapalan yang memiliki fungsi sebagai berikut:

1. Pengamanan barang sejak barang siap ditumpuk ke dalam kapal di pelabuhan barang, sampai barang diserahkan kepada pemiliknya.
2. Menyatakan tanggung jawab atas produk-produk yang diangkut dengan kapal serta hak-hak istimewa yang berbeda yang muncul karena transportasi.

Jadi jelas laporan transportasi adalah catatan yang memiliki nilai tukar. Arsip yang dapat ditukar antara lain:

1. Tukarkan kwitansi (Commercial Receipt) dan tekan rundown.
2. Konosmene (Bill of Filling).
3. Polisi Asuransi Laut

Selain laporan penyerahan yang diharapkan dalam hubungan antara pengirim dan penerima barang, terdapat pula catatan muatan kapal, yaitu arsip khusus yang harus dibuat dalam kegiatan pengangkutan sebagai bukti yang sah mengenai status dan keadaan barang. Macam-macam dokumen adalah sebagai berikut:

- a. Mengirimkan Permintaan, atau disebut Panduan Pengiriman.
- b. Tanda terima pusat distribusi
- c. *Bill of Loading*
- d. Manifest

## **H. Kerjasama dan Kinerja Tugas Jaga**

Setiap perwira jaga yang memegang kendali memiliki kewajiban yang harus dilakukan sampai jam jaganya selesai. Perwira jaga

memimpin bawahannya dalam menyelesaikan kewajiban tugas jaga, sehingga pembagian tugas ditangani.

Sebagaimana dikemukakan oleh Siagan (2009:9), ada 3 (tiga) prinsip motivasi yang melatar belakangi mengapa pembagian tugas harus terjadi, khususnya:

1. Berat tenaga kerja yang harus ditanggung.
2. Berbagai macam pekerjaan.
3. Diperlukan spesialisasi yang berbeda.

Tanggung jawab dan volume adalah hasil yang sah dari berbagai kapasitas yang harus dilakukan. Selain itu, ia memiliki hasil seperti, misalnya, kebutuhan akan jaminan yang wajar dari kewajiban dan spesialis, serangkaian tanggung jawab yang sempurna, aturan yang bertindak dalam pelaksanaan tugas yang tepat dan objektif, dll.

Berbagai jenis pekerjaan juga merupakan hasil dari kemampuan yang menjadi kewajiban asosiasi untuk diselesaikan. Setiap jenis pekerjaan memiliki kualitasnya sendiri dan membutuhkan kemampuan luar biasa untuk pelaksanaannya. Misalnya, dalam organisasi bisnis, latihan kerja inovatif sama sekali berbeda dari latihan penciptaan dan pemasaran, yang juga mencakup latihan pendukung seperti organisasi keuangan.

Kinerja SDM (Sumber Daya Manusia) merupakan potensi dalam diri manusia yang tidak berjiwa muda dengan tujuan akhir untuk membangun kemanfaatan dan sifat suatu tugas. Kinerja ini muncul tanpa pihak lain dan sangat membutuhkan pengelolaan atau pengurus yang luar biasa agar kemungkinan ini dapat berkembang dan dimanfaatkan secara ideal dengan tujuan akhir untuk mencapai tujuan tertentu.

Agar manajemen dapat berjalan dengan baik, diperlukan pengaturan mengenai sarana yang akan diambil. Eksekusi dewan adalah siklus administrasi yang dimaksudkan untuk menghubungkan

tujuan organisasi dengan tujuan individu sehingga tujuan individu dan organisasi dapat terpenuhi.

Menurut Moreby ( 9:13 ), ada 5 ( lima ) pokok-pokok kinerja terhadap suatu pekerjaan, yaitu:

1. Minat kerja

Buruh yang mengetahui tentang kewajiban dan tugas-tugasnya sebagian besar memiliki minat yang luar biasa terhadap pekerjaannya. Hal ini menunjukkan bahwa pekerja memiliki kinerja yang layak dan pantas mendapat kehormatan untuk apa yang telah dia lakukan.

2. Sesuai jadwal

Buruh yang memiliki kinerja hebat menghargai waktu mereka untuk pekerjaan mereka dan dapat memanfaatkan waktu itu dengan sungguh-sungguh. Dan juga siap untuk membuka peluang yang memberikan pekerjaan yang umumnya sangat baik.

3. Ketetapan Kerja

Memiliki kinerja yang baik juga berarti bahwa ia telah mencoba pekerjaan yang memiliki hasil dan pekerjaan yang tepat. Dia tidak akan menyia-nyiakan energinya hanya untuk pekerjaan yang tidak memiliki alasan dan kegunaan yang jelas. Dia berusaha agar apa yang dia lakukan mahir dan sesuai jalur.

4. Mengisi perannya dengan baik

Tampil mengagumkan juga mencerminkan bahwa ia telah menjalankan perannya dengan baik juga. Bahwa dia telah merasakan dan melakukan tugas dan kewajibannya sebagai pekerja yang dibayar oleh perusahaan. Dia harus memiliki pilihan untuk menunjukkan pekerjaan yang hebat sesuai dengan asumsi untuk kapal dan perusahaan dengan jelas.

5. Melakukan Pekerjaan Dengan Memuaskan

Seorang pekerja yang memiliki kinerja yang hebat, tentunya akan terus-menerus menunjukkan prestasi pekerjaannya dengan

penuh suka cita. Dia bahkan akan menunjukkan setiap aset dan kapasitas kerjanya untuk menyelesaikan tugas dan kewajibannya sesuai yang dibuat oleh kapal.

Oleh karena itu, sebagai langkah awal dalam waktu meningkatkan kinerja sumber daya alam manusia adalah untuk memperluas pendidikan dan persiapan serta pemahaman yang memadai untuk semua tim kapal, untuk situasi ini terkait dengan sistem yang tepat untuk melaksanakan dinas jaga.

Menurut McCann (2009:3), Apa yang membuat kelompok harus efektif?, Kami memulai pekerjaan dengan cara yang bermanfaat dengan berbicara dengan banyak pemimpin tentang bagaimana mereka memimpin kelompok mereka, masalah apa yang mereka lihat, bagaimana mereka kerja mengatasi masalah tersebut, hasil apa yang mereka capai.

Sementara kami mendengarkan mereka, kami mulai mengidentifikasi daerah-daerah kritis dari teamwork yang berulang kali terjadi. Kami mendengar komentar-komentar tersebut.

1. Kita kokoh dalam pikiran namun lemah dalam eksekusi.
2. Kami tidak tenang seperti yang diharapkan.
3. Kami solid di sisi kontrol pertunjukan, namun tidak terlalu fleksibel untuk berubah.
4. Kami benar-benar ingin melihat satu sama lain lebih baik.
5. Kami sangat menginginkan bantuan yang lebih baik untuk individu-individu lapangan kami.
6. Kami benar-benar ingin mempengaruhi lebih banyak individu dalam memilih.

Perlahan-lahan muncul gambaran bahwa apa yang dirasakan oleh para manager adalah fungsi esensial untuk kolaborasi (partisipasi). Mereka menggaris bawahi persyaratan untuk semua



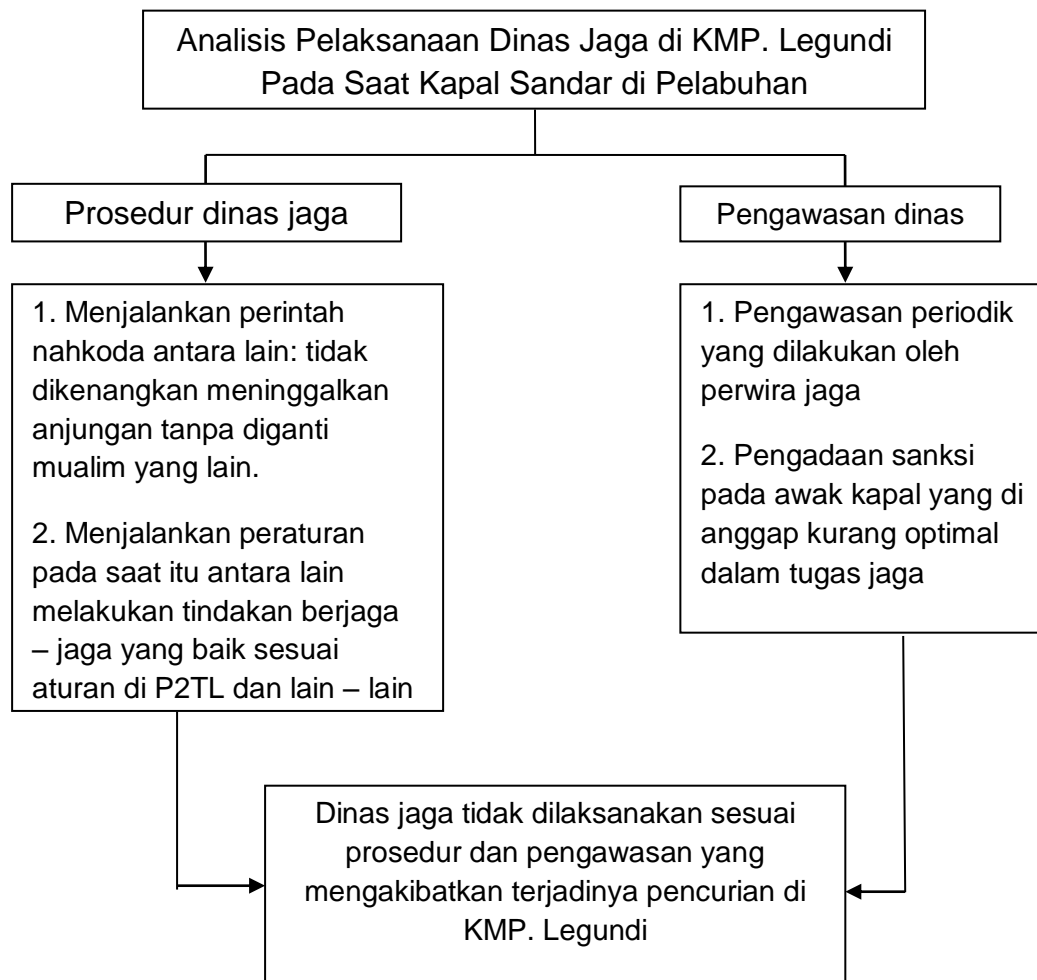
kemampuan dan kelompok yang dapat beradaptasi untuk mengelola keadaan yang berkembang. Korelasi ini muncul seolah-olah kelompok olahraga di mana Anda menginginkan serangan dan pengamanan, namun secara teratur mereka solid "dalam menembak" dan "menangani" serta sebaliknya. Jadi, ada karya kolaborasi kunci yang bisa dibedakan dan diciptakan.

Tanggung jawab serta etos kerja yang tinggi sangat di butuhkan bagi awak kapal yang sedang melaksanakan tugas jaga, terutama pada saat kapal yang sedang sandar di pelabuhan.

Menurut Siswanto (2013: 136), tanggung jawab (*responsibility*) merupakan salah satu komponen pendorong inspirasi. Adanya perasaan memiliki tempat (*scene of belonging*) atau "rumoso handarbeni" akan mendorong inspirasi untuk merasa bertanggung jawab.

Untuk mencapai hasil kerja terbaik, penting untuk membuat desain kerja yang menarik. Sebagai aturan umum, respons terhadap kelelahan kerja merupakan hambatan kritis terhadap hasil kegunaan kerja

## I. Kerangka Pikir



Gambar 2.2 Kerangka Pikir

Pada hasil penelitian ini, penulis akan mengupas bagaimana permasalahan pelaksanaan dinas jaga pada saat kapal di pelabuhan. Dalam prosedur dinas jaga, ada dua faktor yang menjadi perhatian, yaitu menjalankan perintah nahkoda dan menjalankan peraturan sesuai aturan dinas jaga P2TL. Di satu sisi pengawasan dinas jaga juga menjadi bagian penting, yang terdiri dari pengawasan periodik yang dilakukan oleh perwira jaga dan memberi sanksi pada awak kapal yang kurang optimal dalam melaksanakan tugas jaga. Dari permasalahan tersebut, penulis menyimpulkan bahwa dinas jaga tidak dilaksanakan sesuai prosedur.

## **J. Hipotesis Penelitian**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas maka penulis merumuskan hipotesis diduga Pelaksanaan Dinas Jaga Pada Saat Sandar Di Pelabuhan Di KMP. Legundi belum sepenuhnya dilaksanakan sesuai standar STCW Amandemen 2010.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis, Desain Dan Variabel Penelitian**

##### **1. Jenis Penelitian.**

Informasi yang dalam bentuk variabel sebagai data tentang percakapan baik secara lisan maupun secara tulisan.

Data Kualitatif adalah hasil tangkapan ekspresi subjek eksplorasi dalam bahasanya sendiri. Pertemuan individu diklarifikasi secara mendalam, seperti yang ditunjukkan oleh pentingnya kehidupan, pertemuan dan asosiasi sosial dari subjek ujian itu sendiri. Akibatnya, peneliti dapat memahami masyarakat seperti yang ditunjukkan oleh pengaturan mereka sendiri. Ini tidak sama dengan pemeriksaan kuantitatif yang mengarahkan pertemuan responden ke dalam klasifikasi standar peneliti itu sendiri.

Data Kualitatif bersifat mendalam dan pasti, sehingga informasi kualitatif bersifat luas. Karena pemeriksaan data kualitatif bersifat spesifik, terutama untuk meringkas informasi dan mengikatnya bersama-sama dalam perkembangan penyelidikan yang dengan mudah dirasakan oleh berbagai kelompok. Ide informasi ini tidak sama dengan informasi kuantitatif yang relatif lebih sistematis dan diperkenalkan dengan mudah dalam konfigurasi singkat. Adrianus Arief, 2010.

##### **2. Desain Penelitian**

Pada saat penulis melaksanakan praktek laut di kapal selama 1 tahun, penulis mengambil tempat dan waktu penelitian observasi dengan wawancara dan questioner.

### 3. Variabel penelitian

Variabel adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk di pelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya.

#### a. Variable bebas (Independent Variable)

Adapun yang menjadi variable bebas adalah “pelaksanaan prosedur dinas jaga” dengan indikator:

- 1) Tidak terlaksananya kegiatan dinas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan sesuai dengan prosedur yang ada.
- 2) Perwira dan kru kurang memahami tentang prosedur dinas jaga di kapal.

#### b. Variable terikat (Dependent Variable)

Adapun yang menjadi variable terikat dalam penelitian ini pemahaman dan pengetahuan atas tanggung jawab dari perwira dan kru jaga terhadap prosedur dinas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan” dengan indikator:

- 1) Melakukan wawancara kepada perwira dan kru jaga mengenai pelaksanaan Prosedur dinas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan dengan tujuan mengetahui pemahaman dan pengetahuan dari perwira dan kru jaga diatas kapal.
- 2) Melakukan analisis data-data dari hasil wawancara dalam bentuk presentase untuk mengetahui sejauh mana pemahaman perwira dan kru dalam pelaksanaan prosedur dinas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan.

## **B. Definisi Operasional Variable**

Definisi operasional adalah kepastian yang sifatnya terkonsentrasi sehingga berubah menjadi variabel yang dapat diestimasi. Definisi operasional menggambarkan cara spesifik yang digunakan untuk menyelidiki dan mengerjakan konstruk, sehingga

memungkinkan bagi peneliti yang berbeda untuk mereproduksi estimasi secara serupa atau mendorong pendekatan superior untuk memperkirakan pengembangan.

Adapun penjelasan dari variable-variable yang di temukan oleh peneliti antara lain :

1. Pelaksanaan

Pelaksanaan adalah suatu gerakan atau usaha yang dilakukan untuk melakukan segala rencana dan pendekatan yang telah dirumuskan dan dilengkapi dengan segala keperluan, alat-alat vital, siapa yang melaksanakannya, dimana pelaksanaannya dimulai dan bagaimana seharusnya pelaksanaannya dilakukan.

2. Dinas jaga

Dinas jaga ialah bertanggung jawab atas latihan keamanan di pelabuhan atau dermaga atau tempat lain untuk mencegah atau meminimalisir perampokan atau bahaya lain yang terkait dengannya.

3. Pelabuhan

Seperti yang ditunjukkan oleh undang-undang no. 69 Tahun 2001 pasal 1 ayat 1, pelabuhan adalah suatu tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai kedudukan pemerintah dan tindakan moneter yang digunakan sebagai tempat kapal-kapal untuk sandar, berlabuh, naik turun wisatawan atau bongkar muat produk yang dilengkapi dengan kantor keamanan pengiriman.

### **C. Populasi Dan Sampel**

#### 1. Populasi penelitian

Populasi ialah semua unit yang hendak diselidiki yang menjadi populasi pada penelitian ini adalah semua kru di KMP. Legundi yang berjumlah 28 orang.

#### 2. Sampel penelitian

Sampel merupakan bagian atau representasi dari populasi yang akan diteliti. Sampel artinya pengumpulan data yang dilakukan dari sebagian populasi yang dianggap mewakili keseluruhan populasi dengan kata lain sebagian dari populasi yang hendak diselidiki. Teknik pengambilan sampel yang penulis lakukan adalah mengambil sampel dari sekian banyak populasi yang dijadikan sampel yang terlibat dalam pelaksanaan penulis ini. Dalam hal ini ada 6 orang kru kapal sebagai sampel, yakni:

- a. Mualim I
- b. Mualim II
- c. Mualim III
- d. Juru Mudi I
- e. Juru Mudi II
- f. Juru Mudi III

### **D. Sumber Data**

Berdasarkan cara memperolehnya, data yang diperoleh selama penelitian sebagai tersusunnya penulis skripsi ini.

#### 1. Data primer

Data ini merupakan data yang diperoleh dari hasil pengamatan secara langsung, data pada penelitian ini di peroleh dengan cara metode survey, yaitu mengamati, mengukur, dan mencatat secara langsung di lokasi penelitian.

#### 2. Data sekunder

Data sekunder yang diperoleh melalui investigasi dalam pedoman dan strategi sesuai pedoman. Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh melalui buku-buku dan kronik pendukung pedoman global dan publik serta dari manual terkait yang ada diatas kapal .

## **E. Teknik Pengumpulan Data**

Pengambilan data dimaksudkan untuk memperoleh bahan-bahan yang relevan, akurat dan nyata. Untuk memperoleh data-data tersebut, maka dilakukan hal-hal berikut antara lain wawancara, Metode kualitatif dan Kepustakaan. Karena itu lebih baik mempergunakan suatu pengumpulan data lebih dari satu, sehingga dapat saling melengkapi satu sama lain.

Di dalam penelitian ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data antara lain :

### **1. Riset Lapangan**

Teknik pengumpulan data dengan mengadakan observasi langsung ke objek penelitian yaitu dengan melaksanakan prala selama 1 tahun di kapal, sehingga data-data yang dikumpulkan sesuai dengan kenyataan yang ada pada saat penelitian berlangsung.

Dengan demikian akan ditetapkan data yang diyakini kebenarannya, metode kualitatif yang saya jalankan pada penelitian ini dilakukan dengan 2 cara yaitu :

#### **a. Studi Pustaka**

Merupakan metode pengumpulan data yang dilakukan dengan membaca, meneliti dan mencatat serta mempelajari buku-buku yang ada diatas kapal maupun di perpustakaan serta *browsing* lewat media Internet.

#### **b. Observasi**



Observasi yang mengandung makna mengharapkan untuk mendapatkan informasi tentang suatu masalah, dengan tujuan agar diperoleh kesepakatan atau verifikasi data-data yang didapat sebelumnya. Sebagai metode ilmiah, observasi biasanya diartikan sebagai persepsi dan pencatatan fenomena-fenomena yang diteliti secara efisien. Dari perspektif yang luas, observasi sebenarnya tidak hanya terbatas kepada pengamatan yang dilakukan, baik secara langsung maupun tidak langsung.

## 2. Studi Dokumen dan Kepustakaan

Cara mendapatkan atau mengumpulkan data sekunder dengan jalan mempelajari dokumen-dokumen kapal berupa prosedur-prosedur yang berkaitan dengan pokok masalah yang diteliti dan rekaman kegiatan. Untuk buku-buku dan peraturan-peraturan yang berlaku, dalam ruang lingkup baik nasional maupun Internasional. Berdasarkan kedua metode penelitian yang telah di kemukakan di atas.

## **F. Teknik Analisis Data**

Analisa data yang digunakan dalam eksplorasi observasional adalah dengan melibatkan strategi yang jelas sebagai informasi yang tertulis atau lisan tentang hal-hal yang diperhatikan, secara spesifik dengan memberikan gambaran tentang kenyataan yang terjadi di lapangan dan kemudian membandingkannya dengan spekulasi yang ada sehingga dapat diberikan solusi untuk masalah ini.

Sarana yang harus ditempuh adalah sebagai berikut:

1. Menganalisa pelaksanaan tugas jaga saat kapal sandar di pelabuhan
2. Memaparkan tugas dan tanggung jawab perwira dan kru jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan.

3. Memaparkan standar tugas jaga perwira dan kru saat kapal sandar di pelabuhan.
4. Menganalisa tahap-tahap analisa data dalam hasil penelitian yaitu antara lain sebagai berikut:

- a. Tahap Orientasi

Penulis mencari garis besar pengujian pada umumnya, dengan menelusuri sebanyak mungkin sumber dengan teliti, misalnya melalui pedoman, laporan manual transportasi, dll. Penulis mengarahkan studi di lapangan tentang dinas jaga ketika kapal sandar di pelabuhan secara umum. Dalam wawancara di lapangan, penulis memimpin presentasi dengan pertanyaan-pertanyaan yang sesuai dengan situasi dan kondisi kapal saat itu.

- b. Tahap Eksplorasi

Observasi dilakukan terhadap hal-hal yang dianggap ada kaitannya dengan fokus, wawancara yang mendalam dan terstruktur untuk memperoleh informasi-informasi yang penting. Disini penulis mencari pihak yang berkompeten dalam menunjang penelitian.

- c. Tahap Member Check

Hasil penelitian dan wawancara terkumpul, penulis tuangkan dalam laporan. Penulis mencari gambaran penelitian secara umum, dengan melalui peraturan-peraturan, dokumen-dokumen manual kapal dan lain sebagainya. Penulis melakukan para-survey dilapangan mengenai dinas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan pada umumnya dari hasil tersebut dengan peraturan-peraturan dan prosedur yang ada.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambar Umum**

KMP. Legundi merupakan salah satu armada milik PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) yang beralamatkan di jalan Jenedral Achmad Yani Kavling 52 A Jakarta, Indonesia (10510).

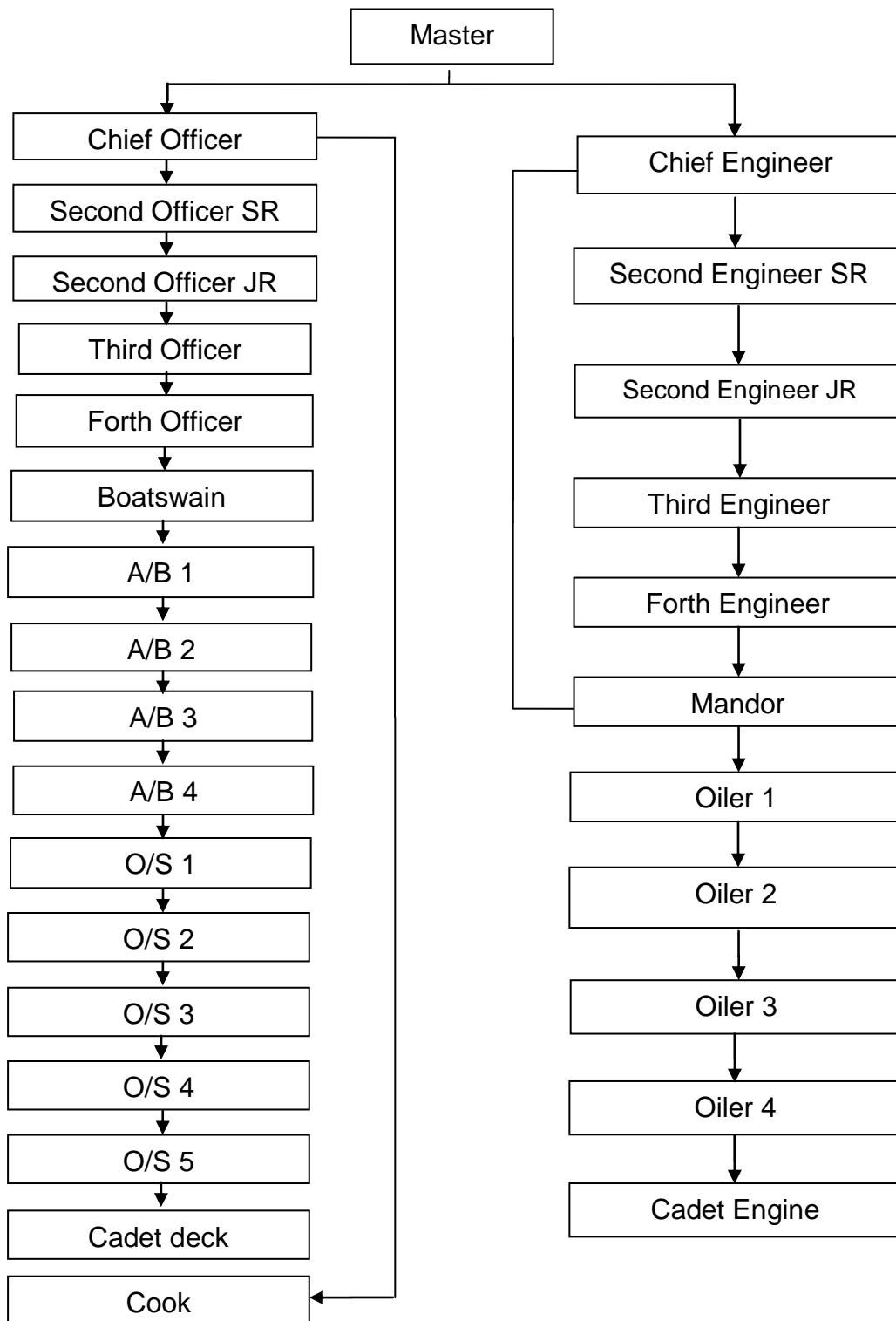
Berikut ini penulis akan menguraikan data-data kapal KMP. Legundi yaitu sebagai berikut :

1. Name of Vessel : KMP. Legundi
2. Call Sign : YHRR
3. Nationality : Indonesia
4. Port of Registry : Surabaya
5. Official Number : 525001125
6. Imo Number : 99765665
7. L.O.A : 109.40 M
8. Length of main deck : 96.00 M
9. L.B.P : 99.20 M
10. Extreme Breadht : 18.20 M
11. Depth : 5.60 M
12. Draft MAX : 4.10 M
13. Full oil tank capacity : 279 T
14. Fresh water tank capacity : 400 T
15. Ballast tank capacity : 844 T
16. Gross Tonnage : 5,556.00 Tons
17. Bow Thruster : 1 x 600 KW
18. Machinery / Equipment
  - A. Main Engine / Type : YANMAR – N330 – EW- 2 X 3500 HP
  - Built By : YANMAR ENGINEERING CO.Ltd 2013
  - Out Put : MCR 650 Ps X 620 RPM Low Speed
  - Cylinde : 6

Starting System	: COMPRESSED AIR STARTED
Engine Number	: SB-FQ50147 / PS-FQ50146
Gear Box model	: YX – 3500
Fuel Oil	: HSD
Service Speed	: 17.00 Knots
B. Auxilery Engine	: 4 unit
Merk / Type	: Yanmar, tipe 6AYL – WET
Built By	: YANMAR DIESEL ENGINE CO.Ltd
Out Put	: 4 X 438 KW/500 KVA/1500 RPM X 4
Unit	
Cylinder	: 6
Starting System	: ELECTRIC
Voltage	: 380 V 695.5 A/ 50 Hz /3 PHASE
20. Owner	: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)

## B. Struktur Organisasi

Gambar 4.1 Struktur Organisasi KMP. Legundi



### C. Hasil Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tentang bagaimana pelaksanaan dinas jaga di KMP. Legundi pada saat kapal sandar di pelabuhan terhadap prosedur jaga yang ada di atas kapal, dimana agar pelaksanaan tugas jaga saat kapal sandar di pelabuhan memadai dan efektif yang bertujuan untuk keamanan sepanjang waktu. Penulis menemukan beberapa kelalaian saat berdinas jaga pelabuhan yaitu :

1. Perwira dan Rating tidak mengecek kondisi *gangway* sebagai akses untuk kekapal maupun kedarat sehingga menimbulkan hal-hal yang tidak diinginkan
2. Perwira dan Rating yang jaga sering meninggalkan tanggung jawabnya pada saat jam jaga.

Akibat dari kelalaian yang dilakukan pada saat berdinas jaga pelabuhan tepatnya ketika kapal sedang sandar di pelabuhan Lembar NTB pada tanggal 25 November 2020 tepat pada pukul 13:30 LT (*Local Time*) terjadi pencurian yang mengakibatkan banyaknya barang-barang pribadi milik kru kapal serta cat-cat yang ada di bosun *store* hilang sehingga menyebabkan kerugian baik bagi pihak kapal dan pihak perusahaan.

Menurut hasil penelitian dan fakta yang terjadi pada saat di lapangan bahwa ada beberapa faktor yang mengakibatkan kelalaian seorang Perwira dan ABK pada saat melaksanakan tugas jaga di pelabuhan yaitu:

1. Kurangnya penerapan tentang tanggung jawab selama melaksanakan tugas jaga selama sandar di pelabuhan.
2. Kurangnya koordinasi dan komunikasi antara perwira jaga dan Rating jaga.

Adapun penulis menambahkan daftar kru kapal terdiri dari 5 (lima) orang Officer, 5 (lima) orang Engineer, 1 (satu) orang Boatswain, 1 (satu) orang Mandor, 4 (empat) orang Juru Mudi, 4 (empat) orang

Oiler, 5 (lima) orang Kelasi, 1 (satu) orang Cook, 2 (dua) orang Deck Cadet, 1 (satu) orang Engine cadet.

Tabel 4.1 Daftar Kru KMP. Legundi

NO	NAMA	JABATAN	IJAZAH
1	Nanang Aris Wibowo	Nahkoda	ANT – I
2	Ida Bagus W. Adi P.	Mualim I	ANT – I
3	Agus Aribowo	Mualim II SR	ANT – II
4	Syaifudin Zuhri	Mualim II JR	ANT – III
5	Fentry Yulian Wahyutanto	Mualim III	ANT – III
6	M. Umar Ahmad Sholeh	Mualim IV	ANT – IV
7	Wajiran	KKM	ATT – I
8	Heru Susetyo	Masinis II SR	ATT – I
9	Hayatun	Masinis II JR	ATT – II
10	Juharyanto	Masinis III	ATT – II
11	Herlandia Ifana	Masinis IV	ATT – IV
12	Solihin	Bosun	RA.SD
13	Wadi	Mandor	ATT – V
14	Yoyo Sartono	Juru Mudi	RA.SD
15	Wawan Suryawan	Juru Mudi	RA.SD
16	Dani Wahyudi	Juru Mudi	RA.SD
17	Achmad Arifin	Juru Mudi	ANT – IV
18	Solihin	Juru Minyak	RA.SE
19	Dedy Setiawan	Juru Minyak	RA.SE
20	Slamet Raharjo	Juru Minyak	RA.SE
21	Moh. Hafid	Juru Minyak	ATT – IV
22	Aditya Saputra	Kelasi	RA.SD
23	Ajie Hartono	Kelasi	RA.SD
24	Muhammad Sugiyanto	Kelasi	RA.SD
25	Maruntung Tambunan	Kelasi	RF.EW
26	Doni Angga Febriansyah	Kelasi	ANT – V
27	Arung Safri Amri	Juru Masak	RF.EW
28	David Setiawan	Cadet Mesin	BST

29	Alfian Dwiputra	Cadet Dek	BST
30	Ahsan MZ	Cadet Dek	BST

Sumber : Buku siji

#### D. Pembahasan Masalah

Setelah melihat permasalahan yang penulis kemukakan pada rumusan masalah, maka penulis menganalisa dan mengambil kesimpulan bahwa yang menjadi penyebab terjadinya ketidak selarasannya tugas jaga Perwira dan Rating adalah tanggung jawab khususnya masalah patroli di atas kapal, dimana setiap satu jam harus mengadakan patroli karena di KMP. Legundi menerapkan sistem keamanan siaga I (satu) yaitu tingkat keamanan yang harus dilaksanakan pada waktu tertentu sebagai resiko meningkatnya suatu insiden keamanan serta kurangnya tanggung jawab Perwira jaga dan Rating jaga pada saat tugas jaga di *gangway*. Dimana ABK harus selalu menjaga *gangway* dan memonitor orang di sekelilingnya.

Dalam pembahasan masalah dalam bab ini mencakup hal-hal yang perlu ditingkatkan rasa tanggung jawab dalam melaksanakan tugas jaga adalah :

##### 1. Penyebab Dinas Jaga Pelabuhan tidak Terlaksana dengan Baik

Dalam melaksanakan tugas jaga, perwira jaga terlebih dahulu mengecek semua keadaan-keadaan di sekitar kapal baik pada saat kapal sandar maupun kapal dalam keadaan sedang berlayar. Memastikan AB jaga sudah siap sebelum tugas jaga mereka digantikan dengan yang lain.

Prinsip dan pedoman yang terkandung dalam Kode STCW Amandemen 2010 harus dipatuhi untuk memastikan bahwa tugas perawatan yang berkelanjutan, sesuai dengan keadaan dan kondisi yang ada, akan dipertahankan setiap saat di semua kapal yang berlayar. atau skema yang ditambahkan di pelabuhan. Pemerintah



akan meminta nakhoda setiap kapal untuk memastikan bahwa pengaturan jaga cukup untuk mempertahankan tugas penjaga keamanan dengan mempertimbangkan keadaan dan kondisi yang berlaku, dan bahwa di bawah bimbingan umum nakhoda maka:

- a. Perwira penanggung jawab jaga navigasi bertanggung jawab atas keselamatan navigasi selama masa dinas, pada saat perwira penanggung jawab berada di anjungan atau di tempat yang bersentuhan langsung, misalnya di ruang peta atau ruang kendali anjungan.
- b. Operator radio bertanggung jawab untuk menjaga pengawasan terus menerus pada frekuensi yang sesuai selama periode tugasnya.
- c. Perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga mesin, sebagaimana didefinisikan dalam Amandemen STCW 2010 dan di bawah arahan Kepala Ruang Mesin, harus segera berada di lokasi dan dalam jangkauan untuk menangani ruang mesin, dan harus berada di ruang mesin setiap saat jika perlu selama periode tanggung jawabnya.
- d. Layanan penjagaan yang memadai dan efisien dipelihara setiap saat untuk tujuan keselamatan, ketika kapal berlabuh dan jika kapal membawa muatan berbahaya, pengaturan penjagaan harus memperhitungkan sepenuhnya sifat, kualitas, pengemasan dan penyimpanan barang-barang tersebut. kargo berbahaya yang terlibat dan juga harus memperhitungkan sepenuhnya kondisi khusus yang berlaku di atas kapal dan di darat. Tingkat kesadaran Perwira jaga dan AB jaga atas semua kejadian yang nantinya akan terjadi di atas kapal.

ABK membiarkan begitu saja kejadian-kejadian yang ada pada saat mereka tugas jaga, tanpa memikirkan nanti suatu saat akan terjadi masalah-masalah dalam keamanan kapal dalam artian tidak melaksanakan secara baik atau mempunyai sikap acuh tak acuh

terhadap semua petunjuk-petunjuk yang telah ditetapkan oleh rancangan keamanan kapal baik berupa prosedur atau penjagaan keselamatan, serta tugas dan tanggung jawab semua awak kapal dan perannya masing-masing dalam rancangan keamanan.

Maka dalam bab ini penulis akan membahas yang menjadi pokok permasalahan di dalam penulisan skripsi ini dan sekaligus memecahkan masalah tersebut adalah :

- a) Memonitor atau mengadakan pengawasan terhadap Perwira jaga atau AB yang bertugas jaga waktu itu.

Dalam hal ini mualim I harus berperan aktif di dalam memberikan pengawasan baik itu kepada perwira jaga maupun AB jaga. Dengan cara pengawasan secara teratur atau berkala agar dapat mengetahui atau memonitor tugas-tugas yang diberikan, apakah dilaksanakan dengan baik atau sesuai dengan semua apa yang diterapkan oleh mualim I dan dilaksanakan dengan penuh rasa tanggung jawab atau tidak .

Setelah mengadakan pengawasan mualim I melakukan pemeriksaan atau pengecekan secara langsung terhadap kinerja para Perwira dan AB jaga yang telah mereka laksanakan apakah sesuai dengan yang diterapkan oleh petugas keamanan kapal dari ISPS Code maupun STCW, agar dapat meminimalkan terjadinya tindakan-tindakan yang ilegal di atas kapal maupun di pelabuhan.

- b) Memberikan pemahaman kepada perwira dan Rating tentang maksud dan tujuan dari SSP, khususnya dalam melakukan patroli setiap jam dan prosedur penjagaan di *Gangway*.

Maksud dari Ship Security Plan (SSP) adalah rancangan yang dibuat untuk memastikan apakah tata cara di atas kapal yang dirancang untuk melindungi orang-orang di atas kapal,

muatan, unit pengangkut muatan, gudang kapal atau kapal dari resiko suatu insiden keamanan, serta adapun maksud lain dari SSP adalah dokumen dari kapal berdasarkan SSA yang menerangkan peralatan tindakan serta prosedur yang dilaksanakan untuk memelihara keamanan dalam kapal. Dokumen ini juga harus menyatakan tindakan-tindakan sesuai dengan tindakan keamanan yang digariskan oleh negara atau perusahaan darimana kapal berasal.

Sedangkan tujuan dari SSP adalah untuk mempersiapkan suatu kebijakan, prosedur dan petunjuk agar melindungi kapal. SSP dibuat atas dasar SSA (*Ship Security Assasment*) dimana CSO (petugas keamanan perusahaan) bertanggung jawab bahwa SSP telah disiapkan serta rencana dapat disimpan dalam format elektronik dan dilindungi dari akses yang tidak berkepentingan. Setelah mengerti dan tahu tentang tujuan dan maksud dari SSP itu maka setiap perwira dan Rating melaksanakan dengan sungguh-sungguh dan penuh rasa tanggung jawab yang sangat besar.

Disamping itu juga pelatihan dan training juga harus dilakukan agar penerapannya nantinya di kapal terlaksana sesuai dengan SSP tersebut yang telah dibuat, dimana SSP ini mencakup tentang :

- 1) Patroli setiap jam sesuai dengan ketentuan yang diterapkan diatas kapal.
- 2) Penjagaan di Gangway.
- 3) Daerah terlarang/akses yang tidak berwenang.
- 4) Mengatasi bahaya-bahaya keamanan.
- 5) Melindungi dari akses tak berwenang ke kapal.
- 6) Lokasi pengendalian sistem kewaspadaan keamanan kapal.
- 7) Pengecekan peralatan keamanan di atas kapal (jika ada).

- 8) Frekuensi pengujian terhadap peralatan keamanan.
- 9) Penggunaan sistem kewaspadaan keamanan kapal, termasuk pengujiannya.

Dari cakupan SSP tersebut semua perwira dan Rating nantinya dapat mengimplementasikan di kapal dan dapat mengetahui betapa pentingnya *Ship Security Plan* (SSP) ini sehingga dapat menjaga keselamatan kru dan kapal.

Penilaian keamanan fasilitas pelabuhan adalah suatu bagian yang penting dan integral dari proses pengembangan dan pembaharuan rancangan keamanan kapal fasilitas pelabuhan tersebut berada. Ketika PFSA telah dilakukan oleh organisasi keamanan yang diakui dan penilaian keamanan itu harus di tinjau dan disahkan untuk pemenuhan standar oleh negara anggota tempat fasilitas itu berada.

Orang yang melakukan penilaian itu harus memiliki keterampilan yang memadai untuk mengevaluasi fasilitas pelabuhan dalam kaitannya dengan pembaharuan secara berkala dan apabila juga terjadi perubahan besar pada fasilitas pelabuhan tersebut.

Selain itu juga negara anggota dapat mengizinkan PRSA untuk menangani lebih dari satu fasilitas pelabuhan jika operator, lokasi, operasi, peralatan dan desain dari fasilitas pelabuhan tersebut mirip atau sama. Dan juga petugas yang melakukan internal audit dari aktifitas keamanan di spesifikasikan dalam rencana atau evaluasi yang implementasinya harus terlepas dari aktifitas yang di audit, kecuali hal ini tidak dilakukan sehubungan dengan ukuran dan kondisi fasilitas pelabuhan. Setelah mengadakan penilaian dan dilaksanakan sesuai dengan petunjuk dalam ISPS Code itu maka kapal tersebut mendapat suatu sertifikat dimana sertifikat tersebut diterbitkan atau disahkan

oleh administrasi maupun oleh suatu organisasi keamanan yang diakui yang bertindak atas nama administrasi maupun oleh suatu organisasi keamanan kapal Internasional atau International Ship Security Certificate (ISSC) di keluarkan, di mana masa berlakunya tidak boleh lebih dari 5 tahun. Setelah itu harus segera dibuat verifikasinya. Di dalam hal ini yang bertanggung jawab adalah Flag State.

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

Dari beberapa uraian yang telah di kemukakan pada bab sebelumnya, akhirnya penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut yaitu pelaksanaan dinas jaga di KMP. Legundi pada saat kapal sandar di pelabuhan belum diterapkan prosedur dinas jaga yang baik sesuai standar STCW Amandemen 2010, kurangnya tanggung jawab selama melaksanakan tugas jaga selama sandar di pelabuhan serta kurangnya koordinasi dan komunikasi antara perwira jaga dan Rating jaga.

#### **B. Saran**

Adapun saran yang diberikan penulis dari hasil penelitian yang dilakukan yaitu : Agar terciptanya keamanan dan keselamatan bagi seluruh awak kapal, maka dalam melaksanakan dinas jaga harus sesuai prosedur dinas jaga yang telah di tetapkan sesuai dengan standar STCW Amandemen 2010.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrahmat, Fathoni. (2006) *Metodologi Penelitian & Teknik Penyusunan Skripsi*. Jakarta:PT Rineka Cipta.
- Balai Diklat Perhubungan. (2005). *Standard of Training Certificate and Watchkeeping*.
- Branch.(2007) *Dictionary Of Shipping International Business Trade Terms And Abbervation*. London
- Departemen Perhubungan Laut, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : PY.66/I/4-03 tentang *Tata Cara Tetap Pelaksanaan Penyelenggaraan Kelaiklautan Kapal dan Pengawasan/Pemeriksaan tentang Nautis, Teknis, Radio dan Peralatan Pencegahan Pencemaran (OWS,AOD)*. Pengawasan Keselamatan Kapal.
- IMO. (2017). *STCW INCLUDING 2010 MANILA AMENDMENTS*. STCW Convention & STCW Code 2017 edition. London
- Lexy, J Moleong. (2005) *Metode Penelitian Kuantitatif*. Remaja Kosdkya. Bandung
- Manikome.(2008) *Tugas Jaga*. CV Anes Jakarta
- Moreby, DH. Tth. *Manajemen Kepegawaian Kapal-Kapal Niaga*. Makassar
- Siagan, Sondang P.(2009). *Peranan Staff Dalam Managemen*, Semarang
- Siswanto, Bedjo. (2013) *Manajemen Modern*. Bandung: Sinar Baru

Sumber : <https://docplayer.info/35647660>. *Bab II Landasan\_Teori Sertifikat Kapal Adalah Syarat atau Sistem Manajemen Keselamatan*. Diakses hari Minggu, Tanggal 29 Maret 2020. Makassar\_

Suwyadi. (2008). *Shipping Documents*. Jakarta



## RIWAYAT HIDUP



AHSAN MZ, Lahir di MAROS pada tanggal 19 Januari 2001, merupakan anak kelima dari lima bersaudara, dari pasangan bapak “**H. MAPPA**” dan ibu “**HJ. HALIMAH**”. Penulis pertama kali menempuh Pendidikan Sekolah Dasar dan di selesaikan pada tahun 2012 di SDN 24 Kalibone dan melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMPN 1 Maros diselesaikan pada tahun 2015. Pada tahun yang sama penulis melanjutkan

Pendidikan Sekolah Menengah Atas di SMAN 3 Maros dan menekuni jurusan Ilmu Pengetahuan Alam (IPA) dan selesai pada tahun 2018. Pada tahun 2018 penulis terdaftar sebagai Taruna di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar Angkatan XXXIX, Kemudian penulis melaksanakan praktek layar (PRALA) di PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO) di salah satu kapal yaitu KMP. LEGUNDI.

Berkat petunjuk dan pertolongan Tuhan YME, usaha dan disertai doa dari kedua orang tua dalam menjalani aktivitas akademik di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (PIP). Penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dengan skripsi yang berjudul “ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA DI KMP. LEGUNDI PADA SAAT KAPAL SANDAR DI PELABUHAN”.