

**ANALISIS DINAS JAGA DI SV SK CARINA PADA SAAT  
SANDAR DI PELABUHAN LAMONGAN SHOREBASE**



**FADEL MUHAMMAD JAMAL**

**NIT 21.41.042**

**NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2025**

**ANALISIS DINAS JAGA DI SV SK CARINA PADA SAAT SANDAR  
DI PELABUHAN LAMONGAN SHOREBASE**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program  
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi  
NAUTIKA

Disusun dan diajukan  
oleh :

Fadel Muhammad Jamal  
NIT 21.41.042

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2025**

## SKRIPSI

### ANALISIS DINAS JAGA DI SV SK CARINA PADA SAAT SANDAR DI PELABUHAN LAMONGAN SHOREBASE

Disusun dan Diajukan oleh :

FADEL MUHAMMAD JAMAL


NIT. 21.41.042

Telah dipertahankan di depan panitia seminar skripsi  
Pada tanggal, 12 September 2025

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

  
Dr. Capt. H. Muhammad Syafril Sunusi, M.Pd., M.Mar  
NIP. 19681118/199808 1 001


  
Drs. Bachri, M.Pd  
NIDK. 4224075501

Mengetahui :

a.n Direktur  
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi Nautika

  
Capt. Faisal Saransi, MT., M.Mar.  
NIP. 19750329 199903 1 002

  
Subehana Rachman, M.Adm.S.D.A  
NIP. 19780908 200502 2 001

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Allah SWT berkat Rahmat, Hidayah, dan Karunia- Nya sehingga penulis dapat menyusun skripsi sampai selesai dengan judul “ANALISIS DINAS JAGA DI SV SK CARINA PADA SAAT SANDAR DI PELABUHAN LAMONGAN SHOREBASE”.

Dikarenakan kemampuan dan pengalaman yang dimiliki oleh penulis masih sedikit dan banyak kekurangan dalam penulisan skripsi ini, maka dari itu penulis mengharapkan saran, kritik, dan koreksi yang bersifat membangun untuk menjadikan skripsi ini lebih baik.

Penulis menyadari penyusunan skripsi ini tidak akan selesai dengan baik tanpa bantuan dari berbagai pihak, oleh sebab itu penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Capt. Rudy Susanto, M.Pd., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Capt. Faisal Saransi, MT., M.Mar selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Capt. Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A selaku Ketua Program Studi Nautika.
4. Dr. Capt. Muhammad Syafril S., M.Pd., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing I pada skripsi penulis.
5. Drs. Bachri, M.Pd selaku Dosen Pembimbing II pada skripsi penulis.
6. Segenap Dosen Jurusan Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang sudah memberikan ilmunya kepada penulis.
7. Nakhoda dan KKM, Perwira serta seluruh ABK di kapal SK CARINA.
8. Orang tua, keluarga, dan teman teman angkatan 42 yang selalu memberikan dukungan dan semangat serta bantuan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat pada program Diploma IV prodi nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Penulis mohon maaf apabila dalam penulisan skripsi ini terdapat kekurangan dan

hal-hal yang tidak berkenan untuk dilihat. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat untuk menambah pengetahuan khususnya bagi penulis sendiri dan pembaca di kemudian hari serta peningkatan kualitas mutu terutama perwira Indonesia.

Makassar, 02 april 2025

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Fadel Muhammad Jamal', written in a cursive style.

Fadel Muhammad Jamal

Nit 21.41.042

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Fadel Muhammad Jamal  
Nomor Induk Taruna : 21.41.042  
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

### **ANALISIS DINAS JAGA DI SV SK CARINA PADA SAAT SANDAR DI PELABUHAN LAMONGAN SHOREBASE**

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 di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Makassar, 02 april 2025



FADEL MUHAMMAD JAMAL

NIT : 21.41.042

## ABSTRAK

Fadel Muhammad Jamal. *Analisis Dinas Jaga di SV SK CARINA pada saat sandar di pelabuhan LAMONGAN SHOREBASE* (Dibimbing oleh Muhammad Syafril dan Bachri).

Pelaksanaan dinas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan merupakan salah satu aspek penting dalam menjaga keselamatan, keamanan, serta kelancaran operasi bongkar muat. Pada saat penulis melaksanakan praktek di SV SK CARINA saat sandar di LAMONGAN SHOREBASE, terdapat abk jaga yang tidak melaksanakan jaga dengan benar, yaitu meninggalkan pos jaga pada saat jam jaga malam karena kurangnya pelatihan tentang pentingnya melaksanakan tugas jaga dengan baik. Penelitian ini bertujuan agar pelaksanaan dinas jaga ketika kapal sedang sandar di pelabuhan dapat terlaksana dengan baik dan sesuai dengan peraturan yang di tetapkan oleh perusahaan.

Jenis Penelitian dan analisis data yang digunakan adalah mixed methode atau kombinasi kualitatif dan kuantitatif dan menyebarkan quesioner, Sumber data diperoleh dari tempat penelitian melalui wawancara terhadap juru mudi dan Mualim SK CARINA, Data juga diambil dari observasi langsung saat peneliti melaksanakan praktek di atas kapal.

Dengan penerapan standar operasional yang tepat, dinas jaga saat sandar mampu meminimalkan risiko kecelakaan, menjaga keamanan kapal, serta mendukung kelancaran proses bongkar muat di pelabuhan.

Kata Kunci: Dinas Jaga

## ABSTRACT

Fadel Muhammad Jamal. *Analisis Dinas Jaga di SV SK CARINA pada saat sandar di pelabuhan LAMONGAN SHOREBASE* (Dibimbing oleh Muhammad Syafril dan Bachri).

*The implementation of watch duty when the ship is docked at the port is one of the important aspects in maintaining safety, security, and smooth loading and unloading operations. When the author carried out practice at SV SK CARINA when docked at LAMONGAN SHOREBASE, there were watch crew who did not carry out the watch properly, namely leaving the watch post during night watch hours due to a lack of understanding of the importance of carrying out watch duties properly. This study aims to ensure that the implementation of watch duty when the ship is docked at the port can be carried out properly and in accordance with the regulations set by the company.*

*The research and data analysis used a mixed method, a combination of qualitative and quantitative methods, and questionnaires were distributed. Data sources were obtained from the research site through interviews with the helmsman and officers of the SK CARINA. Data were also collected from direct observations during onboard practice.*

*By implementing appropriate operational standards, the watchkeeping service while berthing can minimize the risk of accidents, maintain ship security, and support the smooth loading and unloading process at the port.*

Keywords: watchkeeping

## DAFTAR ISI

|  |      |
|--|------|
| KATA PENGANTAR                         | iv   |
| PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI            | vi   |
| ABSTRAK                                | vii  |
| ABSTRACT                               | viii |
| DAFTAR ISI                             | ix   |
| DAFTAR TABEL                           | x    |
| DAFTAR GAMBAR                          | xi   |
| DAFTAR LAMPIRAN                        | xii  |
| BAB I PENDAHULUAN                      | 1    |
| A. Latar Belakang                      | 1    |
| B. Rumusan Masalah                     | 3    |
| C. Batasan Masalah                     | 4    |
| D. Tujuan Penelitian                   | 4    |
| E. Manfaat Penelitian                  | 4    |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA                | 5    |
| A. Tinjauan Pustaka                    | 5    |
| B. Kerangka Pikir                      | 28   |
| BAB III METODE PENELITIAN              | 29   |
| A. Jenis Penelitian                    | 29   |
| B. Variabel penelitian                 | 29   |
| C. Populasi dan Sampel                 | 30   |
| D. Metode Analisis Data                | 31   |
| E. Teknik Analisis Data                | 32   |
| BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN | 33   |
| A. Hasil Penelitian                    | 33   |
| B. Pembahasan                          | 42   |
| BAB V                                  | 52   |
| A. Kesimpulan                          | 52   |
| B. Saran                               | 52   |
| DAFTAR PUSTAKA                         | 53   |
| LAMPIRAN                               | 56   |

## DAFTAR TABEL

| Nomor  | Halaman |
|--|---------|
| 3.1 Sampel Responden Wawancara   | 30      |
| 4.1 Crew List SK Carina  | 35      |
| 4.2 Struktur Organisasi SK Carina  | 38      |
| 4.3 Pembagian Tugas Jaga Pelabuhan   | 39      |
| 4.4 Komposisi Responden Berdasarkan Jabatan  | 44      |
| 4.5 Skor Hasil Data Penelitian   | 45      |
| 4.6 Persentase Hasil Data Penelitian   | 46      |
| 4.7 Nilai Responden Variabel Peaksanaan dinas jaga                                 | 47      |
| 4.8 Nilai Responden Variabel Kompetensi dinas jaga                                 | 48      |
| 4.9 Tingkat Pemahaman Perwira dan Jurumudi Jaga<br>Variabel Kompetensi Dinas Jaga  | 50      |
| 4.10 Tingkat Pemahaman Perwira dan Jurumudi Jaga<br>Variabel kompetensi dinas jaga | 50      |

## DAFTAR GAMBAR

| Nomor              | Halaman |
|--------------------|---------|
| 2.1 Kerangka Pikir | 26      |
| 4.1 SV SK CARINA   | 36      |

## DAFTAR LAMPIRAN

| Nomor                               | Halaman |
|-------------------------------------|---------|
| Lampiran 1 <i>Ship Particular</i>   | 60      |
| Lampiran 2 <i>Daftar</i> Pertanyaan | 61      |
| Lampiran 3 <i>Daftar</i> Pertanyaan | 62      |
| Lampiran 4 <i>Data</i> Wawancara    | 63      |

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Pelaksanaan dinas jaga di atas kapal merupakan salah satu aspek penting dalam menjaga keselamatan pelayaran, baik ketika kapal sedang berlayar maupun saat sandar di pelabuhan. Pada saat kapal sandar, peran perwira jaga tidak hanya sebatas memantau kondisi kapal, tetapi juga mencakup pengawasan terhadap kegiatan bongkar muat, pengendalian akses keluar-masuk kapal, serta memastikan kepatuhan terhadap peraturan pelabuhan dan prosedur keselamatan

Keadaan kapal yang sandar di pelabuhan memiliki risiko tersendiri, seperti potensi terjadinya kecelakaan kerja saat bongkar muat, gangguan keamanan dari pihak luar, hingga bahaya pencemaran lingkungan akibat kelalaian pengawasan. Oleh karena itu, penerapan dinas jaga yang baik sesuai dengan standar internasional, seperti yang tercantum dalam *International Safety Management (ISM) Code* dan ketentuan *STCW 1978* beserta amandemennya, menjadi hal yang wajib dilaksanakan.

Terdapat dua jenis dinas jaga yang dilaksanakan diatas laut yaitu jaga laut dan jaga Pelabuhan. Dinas jaga pelabuhan akan dilakukan ketika kapal berlabuh, berjangkar, atau terikat di buoy, selama olah gerak untuk berangkat atau tiba di pelabuhan, serta selama proses bongkar muat. Dalam konteks ini, perwira jaga diharapkan memahami prosedur keamanan sesuai dengan *ISPS Code* untuk memastikan keamanan di area pelabuhan.

Pelaksanaan dinas jaga pelabuhan perlu dilakukan dengan optimal, terutama di daerah yang dianggap rawan dan memiliki risiko tinggi diperlukan tingkat tanggung jawab dan etos kerja yang tinggi dari perwira dan kru kapal. Oleh karena itu, setiap perwira, terutama yang

bertanggung jawab pada bagian dek, diharapkan memiliki pemahaman yang baik mengenai peraturan-peraturan dalam menjalankan tugas jaga.

Berdasarkan peraturan jaga yang telah ditetapkan dalam struktur organisasi kapal, semua awak kapal diwajibkan mematuhi peraturan tersebut tanpa pengecualian. Organisasi ini harus menciptakan lingkungan yang kondusif untuk menciptakan lingkungan kerja yang menyenangkan bagi seluruh awak kapal. Diperlukan kesadaran, kedisiplinan, ketelitian/kewaspadaan dan etos kerja yang tinggi ketika melaksanakan tugas jaga di pelabuhan terutama dalam aktivitas bongkar muat barang. Hal ini menjadi kunci bagi seluruh awak kapal, terutama di bagian dek, untuk mencegah klaim atas kerusakan muatan yang dapat merugikan perusahaan pelayaran. Oleh karena itu, implementasi tugas jaga pada saat di Pelabuhan menjadi hal krusial dan dilaksanakan sesuai prosedur kerja yang telah ada oleh peraturan yang ada.

Menurut *ISPS Code*, perwira jaga dan kru kapal yang bertugas pada saat itu wajib menerapkan aturan tugas jaga pelabuhan. Hasil analisis *Maritime Safety Committee* menunjukkan bahwa faktor utama yang menyebabkan kerusakan muatan atau kehilangan barang inventaris kapal adalah kesalahan manusia, terutama terkait manajemen di atas kapal. Contoh konkret termasuk perwira jaga yang meninggalkan tanggung jawabnya dan menyerahkan tugas jaga kepada perwira lain, serta kurangnya kewaspadaan anak buah kapal saat melaksanakan tugas jaga.

Untuk mencapai hal tersebut, penting untuk memanfaatkan sumber daya manusia yang ada di atas kapal. Semua personil yang terlibat dalam kegiatan tersebut harus memiliki pemahaman yang memadai terkait pelaksanaan tugas jaga di pelabuhan.

Salah satu contoh kecelakaan pelayaran akibat kelalaian dinas jaga terjadi pada kapal Harapan Baru *Express VII* di Sungai Sesayap, Kalimantan Utara, pada 22 Mei 2018. Berdasarkan laporan investigasi KNKT, juragan kapal bertugas sendirian di ruang kemudi tanpa pendamping dan diduga mengalami kelelahan (*fatigue*) hingga tertidur sesaat (*microsleep*), sehingga gagal mengendalikan kapal yang akhirnya menabrak pohon di tepi sungai. Tidak adanya sistem jaga bergantian, kurangnya waktu istirahat, dan aktivitas monoton selama pelayaran turut menjadi faktor utama penyebab kecelakaan yang menewaskan lima orang penumpang tersebut (Komite Nasional Keselamatan Transportasi, 2019).

Hal yang berkaitan dengan kurangnya pemahaman ABK pada saat sandar di pelabuhan, Dimana pada tanggal 04 Januari 2024, pukul 02 : 30 dini hari, abk meninggalkan pos jaga pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan yang seharusnya Pelaksanaan dinas jaga dilakukan dengan tingkat tanggung jawab yang tinggi, sehingga tidak menimbulkan dampak negatif terkait kerusakan muatan, kehilangan inventaris kapal, dan keamanan kondisi kapal di dermaga.

Pemilihan judul ini bertujuan untuk menyelidiki sejauh mana pelaksanaan dinas jaga di kapal saat sandar di pelabuhan. Dengan demikian, diharapkan dapat meningkatkan pemahaman seluruh kru kapal pada umumnya. sehingga penulis memilih judul **“ANALISIS DINAS JAGA DI SV SK CARINA PADA SAAT SANDAR DI PELABUHAN LAMONGAN SHOREBASE”**.

## **B. Rumusan Masalah**

Rumusan masalah dari penelitian ini yaitu Bagaimana pelaksanaan dinas jaga di SV SK CARINA pada saat sandar di pelabuhan Lamongan Shorebase?

### **C. Batasan Masalah**

Analisis hanya difokuskan pada pelaksanaan dinas jaga di SV SK CARINA saat kapal sandar di pelabuhan, tidak mencakup kondisi saat kapal berlayar atau berlabuh di perairan.

### **D. Tujuan Penelitian**

Untuk membahas fenomena pelaksanaan dinas jaga kru kapal di SV SK CARINA saat sandar di pelabuhan Lamongan Shorebase apakah sudah sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan.

### **E. Manfaat Penelitian**

#### **1. Manfaat Teoritis**

Secara teoritis, penelitian ini dapat menjadi kontribusi ilmiah dalam pengembangan ilmu pengetahuan di bidang nautika dan keselamatan pelayaran, khususnya yang berkaitan dengan penerapan prosedur dinas jaga pada saat pada saat sandar di pelabuhan.

#### **2. Manfaat Praktis**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dan rekomendasi kepada perusahaan PT. Bahtera Niaga Internasional untuk memberikan pelatihan terhadap awak kapal mengenai prosedur dinas jaga yang sesuai dengan peraturan yang ditetapkan oleh perusahaan. Selain itu, penelitian ini juga dapat meningkatkan kesadaran dan pemahaman kru kapal terhadap pentingnya pelaksanaan dinas jaga yang baik dan benar sebagai upaya dalam mencegah kecelakaan pelayaran.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Tinjauan Pustaka

##### 1. Pengertian Dinas Jaga

Menurut Lengkoan, Wibowo, dan Silalahi (2022), dinas Jaga adalah seseorang atau sekelompok personil tugas jaga melakukan tugas jaga di anjungan/*bridge* diberi tugas dan tanggung jawab untuk kelancaran pengoperasian kapal. Setiap kapal yang berlayar di lautan, maupun semua perairan yang berhubungan dengan laut dan bisa untuk dilayari harus selalu mematuhi aturan-aturan internasional, dan aturan-aturan yang dibuat oleh pemerintah setempat.

Dinas jaga di atas kapal merupakan kegiatan pengawasan yang dilaksanakan oleh petugas jaga untuk memastikan keamanan dan kelancaran operasional kapal, baik dalam keadaan berlayar maupun saat sandar. Kegiatan ini meliputi pengawasan lalu lintas di sekitar kapal, pemantauan kondisi kapal, serta pencatatan setiap aktivitas yang terjadi selama masa jaga. Dinas jaga sangat penting dalam menjamin keselamatan pelayaran dan perlindungan terhadap aset kapal maupun lingkungan sekitarnya (Syamsir, 2021).

Menurut *International Maritime Organization* (IMO), kegiatan dinas jaga termasuk dalam aspek *critical operation* yang harus dijalankan secara terus-menerus dan sesuai dengan *standard operational procedure* (SOP). Hal ini karena kelalaian dalam pelaksanaan dinas jaga dapat menyebabkan berbagai insiden seperti tabrakan, pencurian, atau bahkan kerusakan lingkungan (IMO, 2020). Oleh karena itu, pelatihan dan pemahaman terhadap dinas jaga menjadi bagian penting dalam kurikulum pendidikan pelaut.

Dari definisi di atas, pengertian dinas jaga adalah suatu pekerjaan jaga yang dilakukan di kapal atau di pelabuhan untuk menciptakan situasi dan kondisi agar aman dan terkendali. Sesuai dengan prosedur yang diinginkan dan menjaga semua fasilitas kapal agar terbebas dari pencurian atau pengrusakan dari pihak-pihak tertentu. Agar dalam pelaksanaan jaga terlaksana sesuai dengan prosedur, baik pada saat kapal sedang berlabuh jangkar, sandar di pelabuhan maupun sedang berlayar maka pembagian tugas jaga dilakukan sesuai dengan STCW 1978 amandemen 2010 & MLC 2006, yaitu periode jam jaga adalah 4 jam dengan selang waktu tiap periode 24 jam istirahat paling sedikit 10 jam dibagi 2 periode setelah satunya tidak dikurangi 6 jam.

Di Indonesia, dinas jaga diatur oleh Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 84 Tahun 2013 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat di Kapal. Peraturan ini menegaskan bahwa dinas jaga harus dilaksanakan oleh awak kapal yang kompeten dan memahami prosedur keselamatan serta tanggap terhadap kondisi darurat. Pelaksanaan dinas jaga juga harus terdokumentasi dalam catatan harian sebagai bentuk akuntabilitas.

Dalam jurnal Manajemen Maritim : "Dinas jaga merupakan tugas penting dalam operasional kapal yang mencakup pengawasan navigasi, pemantauan kondisi mesin, serta pengamanan kapal untuk mencegah bahaya dan memastikan kelancaran pelayaran". Secara umum, dinas jaga melibatkan kegiatan pengawasan yang dilakukan selama 24 jam dengan tujuan mendukung operasi pelayaran supaya terlaksana dengan selamat. Tugas ini mencakup pengawasan akses kapal, pemeriksaan muatan dan peralatan, serta pemantauan kondisi kapal dan lingkungan sekitarnya."

Di tahun 2024, pelaksanaan dinas jaga yang efektif dan efisien sangat krusial untuk mencegah terjadinya insiden yang dapat membahayakan kapal, muatan, dan awak kapal. Pemahaman yang baik mengenai prosedur dan tanggung jawab dinas jaga, didukung oleh integrasi teknologi modern, menjadi landasan utama untuk menjaga keamanan.

a. Dinas jaga

1) Dinas jaga navigasi

Menurut Antoro, Dwi, Sri Purwantini, and M. Arif Ikhsannudin (2018), dinas jaga navigasi adalah dinas jaga selama kapal dalam keadaan berlayar, dimana mesin penggerak utama jalan. Dinas jaga ini dimulai sejak perintah nakhoda one hour *notice* satu jam untuk *manuver* atau mengolah gerak atau berangkat dari pelabuhan dan berakhir pada perintah *Finish With Engine* saat kapal tiba di pelabuhan tujuan ini adalah perintah nakhoda kepada seluruh awak kapalnya agar mulai mempersiapkan semua peralatan dan permesinan untuk *maneuvering*. Secara umum pengaturan tugas jaga navigasi di kapal dilaksanakan sebagai berikut:

- a) Jam 00.00-04.00 Jaga Mualim II
- b) Jam 04.00-08.00 Jaga Mualim I
- c) Jam 08.00-12.00 Jaga Mualim III
- d) Jam 12.00-16.00 Jaga Mualim II
- e) Jam 16.00-20.00 Jaga Mualim I
- f) Jam 20.00-00.00 Jaga Mualim III

2) Dinas jaga pelabuhan

Dinas jaga pelabuhan merujuk pada tugas jaga yang dilakukan ketika kapal berada di pelabuhan. Ketika kapal aman dan berlabuh sesuai dengan situasi normal di pelabuhan, Nakhoda bertanggung jawab untuk

menjadwalkan tugas jaga yang efektif dan efisien demi keamanan. Persyaratan khusus mungkin diperlukan untuk mekanisme gerak kapal atau peralatan bantu tertentu, pengangkutan muatan beracun, berbahaya dan mudah terbakar, atau jenis muatan lain yang spesifik. Petugas jaga di pelabuhan terdiri dari perwira jaga yang dibantu oleh juru mudi dan kelasi. Tugas jaga di pelabuhan dilaksanakan pada waktu:

- a) Kapal berada dalam kondisi berlabuh dengan jangkar.
- b) Kapal berada dalam keadaan sandar di dermaga, dan kapal terkekang pada pelampung kepil
- c) Kapal sedang melakukan olah gerak, baik saat tiba di pelabuhan maupun berangkat dari pelabuhan.
- d) Kapal sedang menjalankan proses muat bongkar.
- e) Kapal menerima atau menurunkan pandu.

Berdasarkan definisi tersebut, dinas jaga merujuk pada kegiatan pengawasan yang dilakukan baik di kapal maupun di pelabuhan dengan tujuan menciptakan situasi dan kondisi yang aman dan terkendali.

## **2. Tugas dan Tanggung Jawab**

Tugas utama dinas jaga saat kapal sandar meliputi pengawasan terhadap aktivitas di sekitar kapal, pemeriksaan alat keamanan, serta pencatatan tamu atau aktivitas bongkar muat. Petugas jaga memiliki tanggung jawab untuk memastikan bahwa semua prosedur dilakukan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Ketelitian dalam menjalankan tugas sangat penting karena kesalahan kecil bisa berdampak besar terhadap keselamatan kapal dan awaknya (Pambudi, 2019).

Selain itu, petugas jaga juga bertanggung jawab dalam mengkoordinasikan komunikasi antara kapal dan pelabuhan, termasuk pemberitahuan kepada nahkoda jika terdapat aktivitas mencurigakan atau perubahan cuaca yang berpotensi membahayakan. Komunikasi yang efektif sangat menentukan keberhasilan tugas jaga. Oleh karena itu, kompetensi dalam penggunaan alat komunikasi maritim juga menjadi prasyarat penting bagi seorang petugas jaga.

Tugas jaga tidak hanya bersifat fisik tetapi juga administratif. Setiap kejadian yang berlangsung selama masa jaga harus dicatat dalam *deck log book* secara sistematis. Pencatatan ini berguna sebagai bukti jika terjadi investigasi, dan juga sebagai bahan evaluasi manajemen kapal. Oleh sebab itu, keterampilan menulis laporan dan dokumentasi harus dimiliki oleh setiap petugas jaga.

Berikut tugas dan tanggung jawab masing-masing kru bagian deck :

a. Nakhoda

Nakhoda memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal. Secara umum tugas seorang Nakhoda adalah bertanggung jawab ketika mengoperasikan sebuah kapal dalam pelayaran dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggung jawab itu meliputi keselamatan kapal serta seluruh muatan yang ada di dalamnya baik berupa barang maupun penumpang. (Santosa & Sinaga, 2019)

Tanggung jawab nakhoda kapal dapat dirinci sebagai berikut

- 1) Nakhoda memiliki wewenang mutlak di atas kapal, baik dalam pengoperasian di laut maupun di pelabuhan, sesuai Undang-undang yang berlaku untuk semua

- 2) Individu di kapal.
- 3) Nakhoda memiliki tanggung jawab dan wewenang penuh dalam implementasi sistem manajemen keselamatan kapal (*ISM Code*).
- 4) Bertanggung jawab atas pencegahan pencemaran lingkungan bagi keselamatan kapal maupun awak kapal, yang telah diatur oleh standar perusahaan kapal tersebut dan standar nasional maupun internasional. Hal tersebut mencakup pengoperasian kapal yang aman serta layak laut dan pengoperasian yang ekonomis.
- 5) Mengimplementasikan kebijakan yang telah dibuat untuk keselamatan dan lingkungan hidup serta memotivasi awak kapal agar tetap sadar akan manajemen keselamatan dan mematuhi sesuai prosedur yang telah dijelaskan dan dapat dipahami.
- 6) Mengecek dan mengkonfirmasi persyaratan sistem manajemen keamanan dan diterapkan serta melaporkan setiap kekurangan kepada otoritas perlindungan data.
- 7) Mengidentifikasi prosedur operasional apabila terjadi kontaminasi dan kerusakan yang merugikan pihak ketiga dan struktur kapal
- 8) Membuat laporan penilaian rahasia bagi seluruh perwira dan awak kapal yang sesuai dengan prosedur persyaratan perusahaan.
- 9) Memberikan pengarahan kepada seluruh awak kapal dan memberikan perhatian khusus pada tempat umum, ruang mesin, kabin perwira dan awak kapal, ruang penyimpanan dan dapur untuk menjamin terjaganya standar kebersihan dan kesehatan. Melakukan pemeriksaan harian terhadap seluruh bagian kapal.

- 10) Membantu kapal lain yang rusak sesuai dengan persyaratan internasional dan segera melaporkan bantuan yang
- 11) diberikan kepada Manajer Operasi Perusahaan.
- 12) Melaksanakan tugas-tugas lain yang wajar dan diperlukan oleh perusahaan.
- 13) Memberikan perintah yang tepat, jelas, dan sederhana
- 14) Memotivasi atau menganjurkan awak kapal untuk menaati kebijakan-kebijakan yang ada.
- 15) Nakhoda sebagai penguasa utama di atas kapal. Bertanggung jawab kepada perusahaan untuk keselamatan dan efisiensi dari operasi kapal.
- 16) Nakhoda harus menjamin bahwa perundang-undangan dan peraturan dari pemerintah, internasional, lokal akan ditaati sepenuhnya. Nakhoda mempertahankan komunikasi yang efektif dan interaksi pekerjaan yang baik antara awak kapal, pegawai, pemilik perusahaan dan orang-orang yang memiliki kepentingan yang tepat dalam bidangnya.

b. Mualim

1) Mualim I

Menurut Pratama (2023), Tugas dan tanggung jawab Mualim 1 di kapal merupakan peran penting dalam menjaga kelancaran operasional kapal. Mualim 1 adalah sebutan bagi seorang perwira di kapal yang memiliki tanggung jawab utama dalam mengendalikan proses perjalanan kapal dan melakukan tugas-tugas keselamatan di atas kapal tersebut. Mualim I menjabat sebagai kepala departemen dek pengganti nakhoda

ketika nakhoda tidak dapat melaksanakan tugasnya.

Mualim I juga bertugas sebagai pengawas langsung dalam setiap pekerjaan di bagian dek yang berisiko tinggi. Tanggung jawab Mualim I terhadap nakhoda meliputi:

- a) Mewakili bila nakhoda tidak ditempat, sebagai perwira eksekutif, dia akan memegang komando apabila
- b) Nakhoda dalam keadaan darurat atau tidak mampu.
- c) Mendisiplinkan atau menertibkan kapal.
- d) Pemeliharaan dan kerapian dari lambung, dek, bangunan atas, palka, tangka-tangki, dll.
- e) Bertanggung jawab terhadap stabilitas kapal.
- f) Menyelenggarakan tugas jaga navigasi.
- g) Mengontrol dan memperbaharui semua publikasi navigasi.
- h) Memastikan bahwa semua peta perjalanan dan peta peta daerah kemungkinan pelayaran telah ada di atas kapal, serta telah dikoreksi sesuai dengan BPI atau peringatan navigasi.
- i) Memastikan bahwa semua alat navigasi, lampu-lampu dan isyarat telah dicoba dan berfungsi dengan baik, termasuk *gyro* dan magnet kompas, radar, *Echo sounder*, *autopilot* dan lainnya.
- j) Memastikan bahwa semua pencegahan polusi telah dilaksanakan.
- k) Bertanggung jawab atas pengawasan operasional, administrasi yang sesuai dan ekonomis di bagian dek, serta memelihara semua ruang dan peralatan di bawah pengawasannya. Selain itu, harus memastikan kesiapan semua ruangan dan

melakukan pencatatan dengan cermat dan akurat.

- l) Melaksanakan tugas pengelolaan laporan harian dek, buku catatan minyak, buku olah gerak dan dokumen lain yang terkait dengan departemen dek dengan tepat dan benar.
- m) Menyelenggarakan pengawasan terhadap persiapan bongkar muat muatan.
- n) Bertanggung jawab atas seluruh peralatan keselamatan.
- o) Bertugas sebagai petugas pencegahan kecelakaan dan berkolaborasi bersama masinis II untuk memastikan keselamatan situasi kerja di atas kapal. Juga, mengawasi pekerjaan yang ada di kapal, terutama yang terkait dengan aktivitas di dek, agar dilaksanakan dengan keamanan yang sesuai dengan pelayaran yang baik.
- p) Melakukan pengecekan apabila diperlukan dan sesuai perintah tugas oleh nakhoda.
- q) Melakukan pengawasan Latihan bagi kadet dek.
- r) Menjalankan tindakan pemeliharaan, perawatan, menangani peralatan sekoci penyelamat serta perlengkapan lainnya.

Mualim I bertanggung jawab untuk menyiapkan kapal sebelum berlayar. Sebelum keberangkatan kapal dari pelabuhan, Mualim I harus memastikan bahwa seluruh kru departemen dek sudah siap, persediaan barang dan perlengkapan mencukupi untuk pelayaran yang direncanakan, dan mengatur keamanan untuk keberangkatan kapal. Tanggung jawab utama departemen dek adalah memastikan

keseimbangan dan stabilitas kapal, kekedapan kapal, serta persediaan air tawar yang mencukupi untuk pelayaran yang diinginkan.

Ketika kapal dalam kondisi perbaikan, Mualim I wajib membuat laporan kepada manajer armada mengenai kerusakan yang terjadi di atas kapal dan meminta petunjuk mengenai langkah perbaikan yang harus diambil. Mualim I juga merancang rencana kerja selama kapal sedang dalam proses perbaikan dengan mendapatkan persetujuan atau

## 2) Mualim II

Dalam Karya Pelaut (2018), Pada dasarnya tugas dan tanggung jawab *2nd officer* (Mualim 2) di setiap kapal itu sama, namun ada yang perbedaan tergantung pada peraturan setiap perusahaan pelayaran (Shipping companies) sehingga jangan heran jika setiap perusahaan memiliki kebijakan yang berbeda. Terdapat beberapa tanggung jawab Mualim II, yaitu:

- a) Menjalankan tugas jaga saat kapal berlayar dan berlabuh di pelabuhan.
- b) Membuat rencana kapal berlayar sesuai petunjuk nakhoda
- c) Mengkonfirmasi petunjuk arah jalur pelayaran pada peta yang telah dibuat kepada nakhoda.
- d) Melakukan pengoreksian terhadap peta yang tersedia dengan perencanaan melalui buku navigasi yang ada dan informasi kapal terakhir.
- e) Menentukan posisi kapal pada tengah hari dan menyusun laporan posisi tengah hari.
- f) Membantu mualim 1 yang berhubungan dengan

pemeliharaan perlengkapan dek.

- g) Menyimpan, mengontrol, dan memperbaharui semua publikasi navigasi.
- h) Membantu mualim 1 dalam menjamin bahwa peralatan navigasi dipelihara dengan tepat.
- i) Dibawah pengawasan nakhoda, bertindak sebagai perwira keamanan kapal.
- j) Melakukan perawatan dan pemeliharaan keseluruhan peralatan dan perangkat navigasi, serta menyiapkan semua laporan dan catatan terkait bila diperlukan.
- k) Gyro compass dan magnetic compass serta kelengkapannya
- l) Radar dan kelengkapannya, termasuk perangkat ARPA.
- m) *Decca navigator, satellite navigator*, sistem penentu posisi global (GPS).
- n) *Chronometer* dan jam kapal, barometer, serta semua alat meteorologi.
- o) *Echo Sounder, speed log, sextant, dan azimuth*, serta lampu-lampu navigasi.
- p) Peralatan *facsimile* cuaca, dan perlengkapan navtex.
- q) Peralatan pemeriksaan kesehatan.

Gambar2. Deck cadet menghubungi vts



Dokumentasi SV SK CARINA (2024)

### 3) Bosun

Bosun mempunyai tanggung jawab terhadap Mualim I untuk hal-hal berikut ini:

- a) Mengorganisir dan melaksanakan pemeliharaan rutin di dek, serta mengawasi pekerjaan harian juru mudi.
- b) Menentukan tugas-tugas juru mudi terkait dengan pengaturan muatan, sandar di pelabuhan, berlabuh jangkar, dan mengevaluasi hasil kerja mereka.

- c) Bertanggung jawab atas keamanan haluan selama olah gerak, serta menyiapkan jangkar pada saat dilepaskan atau diangkat.
- d) Mencatat atau melaporkan semua pekerjaannya kepada Mualim I.
- e) Menjaga agar persediaan cat dan perlengkapan dek di gudang selalu cukup dan melaporkan kepada mualim 1.

#### 4) Jurumudi

Jurumudi memiliki kewajiban kepada mualim I untuk dilakukan yaitu :

- a) Ketika kapal sedang berlayar, jurumudi bertugas di anjungan untuk mengerjakan tugas jaga, atau mengendalikan kemudi kapal.
- b) Menyediakan perangkat keselamatan kebakaran di dek, bendera-bendera dan alat lainnya sesuai petunjuk dari Mualim I.
- c) Melakukan pemeliharaan dan mengelola kebersihan atas kapal.
- d) Melaksanakan kerja harian perawatan bagian dek kapal.
- e) Membantu pelaksanaan bongkar muat di dek.
- f) Melakukan sounding tanki-tanki air tawar dan air ballast
- g) diseluruh kapal serta pencatatan yang dilakukan di dalam buku *Log Sounding*.
- h) Pelumasan semua mesin-mesin dek, alat angkat, towing, dan lainnya.
- i) Mengamankan tali tambat dan tali pengikat muatan agar tidak terjadi pergeseran.

- j) Pengoperasian dari jangkar dan mesin jangkar bila kapal berlabuh.
- k) Kebersihan dari kapal.
- l) Menjaga agar persediaan cat di gudang selalu cukup.
- m) Melakukan patroli kebakaran dan tangga kapal, bila kapal sandar di pelabuhan.

Peraturan VIII mengenai Pengaturan Tugas Jaga di Kapal dalam konteks STCW :

a) Dasar Regulasi

Peraturan mengenai tugas jaga di kapal merujuk pada standar internasional yang diatur dalam STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) 1978 as Amended 2010. Dalam bab atau seksi yang terkait (misalnya, Seksi A-VIII), diatur tentang bagaimana pelaksanaan dinas jaga harus dilakukan agar kapal dapat di navigasi dengan aman baik saat berlayar maupun saat berlabuh di pelabuhan.

b) Prinsip utama pelaksanaan dinas jaga

(1) Pengawasan 24 jam

Tugas jaga dilakukan secara bergilir selama 24 jam untuk memastikan kapal selalu dalam kondisi aman dan terkendali.

(2) Penempatan Petugas:

Setiap petugas jaga (misalnya, perwira navigasi, perwira mesin, atau petugas radio) harus hadir di anjungan atau pos tugasnya paling lambat 15–30 menit sebelum pergantian jaga agar dapat melakukan serah terima.

### (3) Kewajiban istirahat

STCW mengatur bahwa setiap petugas yang bertugas harus mendapatkan waktu istirahat minimal 10 jam dalam periode 24 jam, yang dapat dibagi menjadi dua periode (minimal 6 jam untuk salah satu periode), kecuali dalam situasi darurat atau kondisi operasional yang mendesak.

### (4) Standar Kedisiplinan

Pelaksanaan dinas jaga harus dilakukan dengan disiplin penuh, di mana setiap petugas wajib mengikuti prosedur standar yang telah ditetapkan (misalnya, pengamatan keliling yang optimal menggunakan seluruh peralatan navigasi).

## c) Tujuan dan Manfaat Pengaturan Tugas Jaga

### (1) Menjamin Keselamatan Navigasi

Dengan pelaksanaan dinas jaga yang sesuai standar, kapal dapat mengantisipasi potensi bahaya seperti tubrukan, pencurian, atau kesalahan navigasi.

### (2) Memastikan Kepatuhan Terhadap Peraturan

Pengaturan tugas jaga juga memastikan bahwa seluruh awak kapal mematuhi peraturan internasional (COLREG 1972) dan peraturan nasional yang berlaku.

### (3) Meningkatkan Efektivitas Operasional

Pengaturan ini mendukung operasi pelayaran yang aman dan efisien dengan memastikan bahwa pengawasan terus menerus dilakukan secara optimal.

Jadi, Tujuan dilaksanakannya dinas jaga adalah untuk memastikan ketertiban, keamanan, kebersihan kapal, muatan, penumpang, dan lingkungan sekitar tetap aman serta melaksanakan perintah sesuai prosedur. (Azhari, T. B., 2023)

Mualim jaga dibantu oleh jurumudi secara bergilir melakukan pengecekan keliling dan diharuskan untuk selalu berada di kapal apabila kapal di pelabuhan untuk melakukan tugas dan kewajibannya (*Watchkeeping on the Port*). Menurut Brata et al. (2023) terdapat beberapa hal dan tanggung jawab perwira jaga ketika di pelabuhan, meliputi hal-hal sebagai berikut :

- (a) Menjalankan peraturan dan tugas yang berlaku antara lain: pemasangan penerangan, ikut membantu mencegah polusi air / udara, memasang bendera/semboyan yang diharuskan serta mengikuti peraturan pelabuhan.
- (b) Meronda keliling pada saat tertentu pada bagian-bagian kapal. Memperhatikan pasang surut air pelabuhan.
- (c) Memperhatikan tangga, tros, serta memasang rat guard pada tali kepil.
- (d) Melarang orang-orang yang tidak berkepentingan naik ke kapal. Membaca draft dan mencatat *ship's condition*.

- (e) Mengontrol pemakaian air tawar dan menjaga stabilitas kapal.
- (f) Bertanggung jawab atas kelancaran dan keselamatan kegiatan bongkar muat.

Berdasarkan beberapa tugas dan tanggung jawab perwira jaga yang telah dijelaskan, dapat didefinisikan bahwa tugas dan tanggung jawab perwira jaga meliputi:

- (a) Mengevaluasi stowage plan muatan yang diangkat dan dimuat serta dibongkar, memperhatikan prinsip-prinsip pemuatan, dan menyusun laporan kondisi kapal.
- (b) Memantau dan mengawasi operasional peralatan muat bongkar, seperti blok, segel, ganco, dan tali muat, untuk memastikan kinerjanya yang optimal.
- (c) Melakukan patroli di sekitar palka terkait stowage, mencegah pencurian lashing, melakukan pengecekan tally, serta memastikan pemasangan peralatan keselamatan seperti jala-jala/separasi dan sebagainya.

### **3. Dokumen Kapal**

Dalam pelaksanaan dinas jaga, terdapat sejumlah dokumen penting yang harus diisi dan dijaga validitasnya. Salah satu dokumen utama adalah *Deck Log Book*, yang mencatat seluruh kejadian signifikan selama masa jaga, termasuk pergantian jaga, cuaca, posisi kapal, dan aktivitas bongkar muat. Buku ini menjadi dokumen hukum yang harus tersedia dan siap diperiksa oleh otoritas pelabuhan maupun instansi keselamatan

pelayaran (Harahap & Nugroho, 2020).

Dokumen lain yang berkaitan dengan dinas jaga adalah *Check List Watchkeeping*, yaitu daftar pemeriksaan yang harus dilakukan setiap awal dan akhir dinas jaga. *Check list* ini membantu memastikan bahwa tidak ada prosedur yang terlewat, serta dapat berfungsi sebagai alat pengingat bagi petugas jaga. Selain itu, ada juga dokumen seperti *Visitor Log Book*, yang mencatat siapa saja yang naik dan turun dari kapal saat sandar.

Peraturan dari SOLAS dan ISM Code juga mewajibkan adanya *Safety Management Manual (SMM)* dan *Ship Security Plan (SSP)* di atas kapal, yang menjadi panduan penting bagi petugas jaga dalam menghadapi berbagai kondisi darurat. Dokumen ini harus selalu diperbarui dan disosialisasikan kepada seluruh kru, khususnya mereka yang bertugas jaga. Karena keberadaan dokumen ini tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga sebagai bentuk tanggung jawab hukum dan keselamatan.

Dokumen pengapalan ini memiliki nilai yang dibutuhkan dalam proses perdagangan. Dokumen yang bisa diperdagangkan tersebut meliputi:

- a. *Commercial Invoice*/Faktur dagang dan *Packing List*.
- b. *Bill of Lading* /Konosmene
- c. *Marine Insurance Policy*/Polis asuransi laut.

Selain dokumen diatas, terdapat juga dokumen muatan yang diperlukan dalam bisnis antara penerima dan pengirim barang yang diambil dari AdminPelayaran (2024). Dokumen tersebut sebagai tanda atau bukti keaslian muatan yang mencakup kondisi dna status barang selama proses pengangkutan, Terdapat beberapa jenis dokumen lainnya, yaitu:

- a. Sertifikat Pendaftaran Kapal : Sertifikat Pendaftaran Kapal

adalah dokumen resmi yang menunjukkan bahwa kapal tersebut terdaftar di suatu negara. Dokumen ini berfungsi sebagai bukti legal kepemilikan dan kebangsaan kapal. Untuk mendapatkan sertifikat ini, pemilik kapal harus mengajukan permohonan ke otoritas maritim negara tersebut dengan melampirkan bukti kepemilikan dan pembayaran biaya pendaftaran.

- b. Sertifikat Kelaikan Laut : Sertifikat Kelaikan Laut merupakan dokumen yang menyatakan bahwa kapal tersebut memenuhi standar keselamatan dan kelayakan operasional yang ditetapkan oleh otoritas maritim. Proses pengurusan sertifikat ini melibatkan pemeriksaan fisik kapal, termasuk struktur, mesin, dan peralatan keselamatan.
- c. Sertifikat Keselamatan Kapal : Sertifikat Keselamatan Kapal diperlukan untuk memastikan bahwa kapal dilengkapi dengan peralatan keselamatan yang memadai dan awak kapal telah menerima pelatihan yang diperlukan. Dokumen ini biasanya diterbitkan setelah inspeksi menyeluruh oleh otoritas maritim atau badan yang berwenang.
- d. Sertifikat Manajemen Keamanan : Sertifikat Manajemen Keamanan diperlukan untuk memastikan bahwa kapal memiliki sistem manajemen keamanan yang sesuai dengan standar internasional. Ini termasuk prosedur untuk menangani keadaan darurat dan memastikan keselamatan awak kapal serta muatan.
- e. Sertifikat Pencegahan Pencemaran : Sertifikat Pencegahan Pencemaran diberikan kepada kapal yang telah memenuhi persyaratan pengelolaan limbah dan pencegahan pencemaran lingkungan laut. Proses ini melibatkan pemeriksaan sistem pengelolaan limbah di kapal dan

kepatuhan terhadap regulasi lingkungan.

#### **4. Kerja Sama dan Kinerja Tugas Jaga**

Menurut Riska, R. (2022) Setiap perwira jaga mempunyai tanggung jawab besar yang harus dipikul hingga jam jaganya usai. Perwira jaga juga harus mampu memimpin anak buahnya dalam melaksanakan tugas jaga, maka diperlukan pembagian tugas.

Kerja sama antar awak kapal merupakan faktor penting dalam menjaga efektivitas pelaksanaan tugas jaga. Dalam konteks operasional di pelabuhan, sinergi antara petugas jaga, ABK (Anak Buah Kapal), dan otoritas pelabuhan sangat menentukan keberhasilan pengawasan. Tanpa kerja sama yang baik, informasi bisa terputus dan mengakibatkan potensi bahaya tidak terdeteksi sejak dini (Nasution et al., 2020).

Kinerja petugas jaga sendiri ditentukan oleh beberapa faktor, seperti pengalaman kerja, tingkat kelelahan, motivasi kerja, serta kompetensi teknis. Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa kinerja petugas jaga menurun signifikan setelah bekerja lebih dari 8 jam tanpa istirahat memadai. Oleh karena itu, sistem shift dan pengaturan waktu kerja menjadi kunci untuk menjaga efektivitas jaga.

Semua anggota team work dalam pelaksanaan tugas jaga harus memiliki tanggung jawab dan sikap disiplin yang tinggi dalam pelaksanaan tugas jaga saat kapal berlabuh jangkar, untuk itu setiap crew yang akan melaksanakan tugas jaga harus memahami tugas dan tanggung jawabnya sesuai aturan sebagai berikut :

- a. Memeriksa pada interval yang cukup sering apakah kapal

tetap aman di jangkar dengan mengambil bantalan jika tanda navigasi tetap atau objek pantai dapat diidentifikasi dengan mudah.

- b. Mengplot posisi di setiap jam untuk memastikan posisi kapal saat berlabuh jangkar aman dari segi posisi dan lingkungan sekitarnya.
- c. Memonitor pergerakan pergerakan kapal / pola berayun kapal saat kapal berlabuh di tempat yang bergelombang.
- d. Memastikan kegiatan keamanan keliling kapal dilaksanakan sesuai dengan aturan dan di laksanakan oleh crew kapal.
- e. Memastikan selama dinas jaga jangkar kapal tetap menggaruk tanah sehingga kapal bisa tetap tertahan dan kapal tidak berubah tempat maupun posisinya.
- f. Untuk Muallim yang sedang berdinas jaga di malam hari saat kapal berlabuh jangkar, memastikan semua lampu baik lampu penerangan kapal maupun lampu sosok signal kapal berlabuh sudah menyala.
- g. Bagi Muallim jaga di anjungan memberikan informasi ke A/B jaga untuk menggunakan satu akses pintu.
- h. Memantau pasang surut air laut dan kecepatan angin
- h. Memberitahu tahu Nahkoda apabila sewaktu-waktu terjadi hal kurang baik atau ada cuaca buruk saat pelaksanaan dinas jaga saat kapal berlabuh jangkar.

Menurut Admin et al. (2024), kunci kesuksesan sebuah tim ditentukan oleh beberapa faktor utama, antara lain:

- a. Kepercayaan

Kepercayaan merupakan elemen krusial dalam membentuk hubungan yang sukses, terutama di dalam konteks kerjasama tim.

b. Empati

Kemampuan untuk memahami dan merasakan perasaan anggota tim merupakan aspek penting dari teamwork.

c. Komunikasi Efektif

Komunikasi yang efektif merupakan elemen esensial dalam membangun dan mempertahankan kerjasama tim yang sukses.

d. Nilai Bersama

Nilai bersama di dalam tim menciptakan dasar yang kokoh untuk kerjasama yang efektif.

e. Struktur Dan Tanggung Jawab Yang Jelas

Struktur dan tanggung jawab yang jelas adalah kunci untuk menciptakan fondasi yang kokoh dalam kerjasama tim.

**5. Risiko dan Bahaya dalam Pelaksanaan Dinas Jaga**

Pelaksanaan dinas jaga di atas kapal, terutama saat sandar di pelabuhan, memiliki sejumlah risiko dan bahaya yang dapat berdampak pada keselamatan kapal, awak kapal, serta lingkungan. Risiko tersebut dapat bersumber dari faktor manusia, teknis, lingkungan, maupun operasional. Menurut Peraturan Internasional STCW 2010 dan ISM Code, identifikasi dan mitigasi risiko dalam kegiatan jaga wajib dilakukan secara berkelanjutan untuk menjamin keamanan pelayaran (IMO, 2010).

Faktor manusia (human error) merupakan penyebab terbesar kecelakaan laut yang terkait dengan pelaksanaan dinas jaga. Kesalahan ini bisa berasal dari kelelahan, kurangnya konsentrasi, kelalaian dalam komunikasi, hingga pelanggaran prosedur standar operasional. Studi oleh Wiguna & Adhiatma (2022) menyatakan bahwa 65% kecelakaan saat kapal sandar

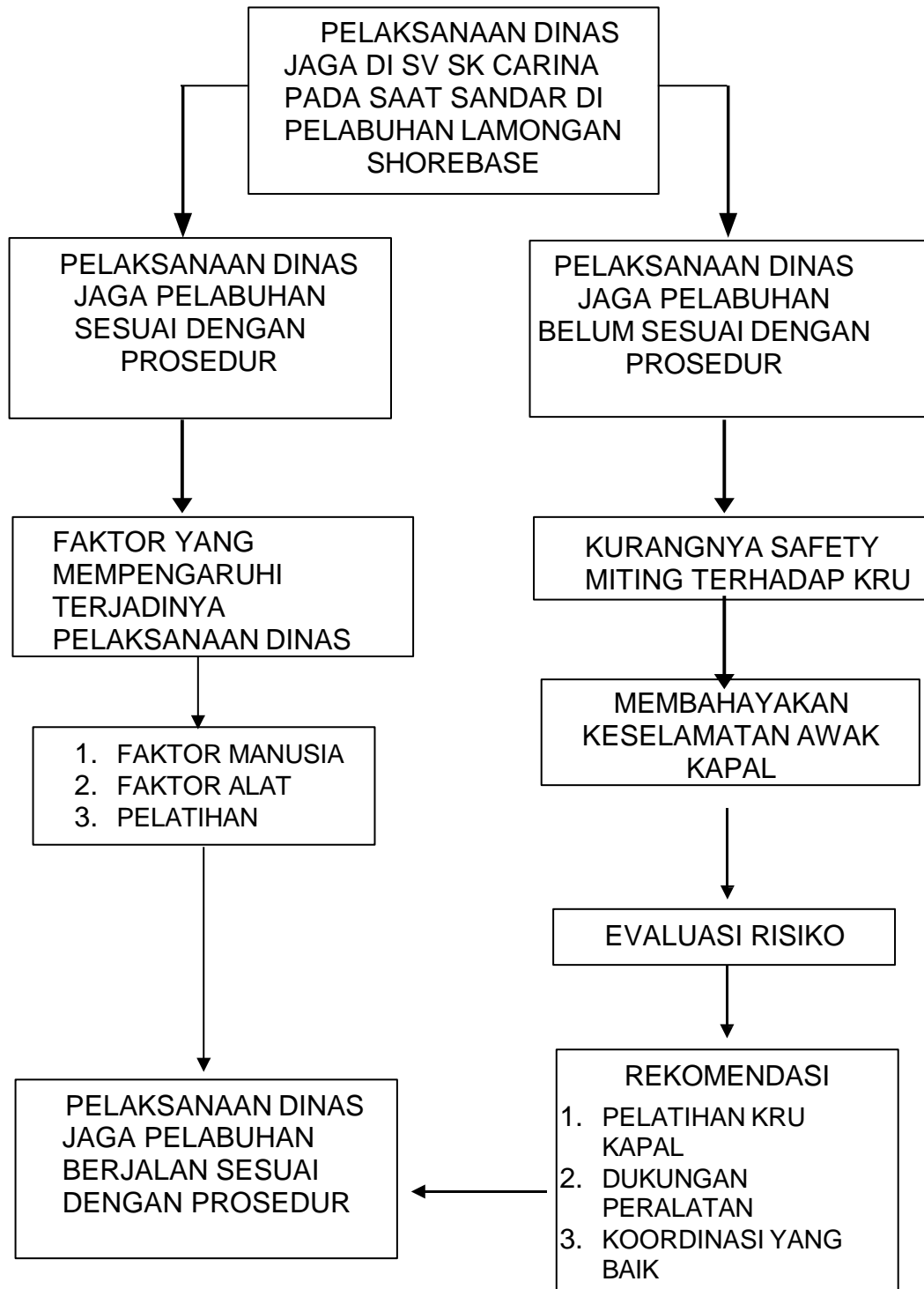
terjadi akibat faktor manusia, terutama karena kelelahan kru dan kurangnya pengawasan.

Risiko teknis juga menjadi perhatian dalam tugas jaga, seperti kegagalan sistem alarm, kerusakan alat komunikasi, atau gangguan sistem penerangan dek. Selain itu, bahaya lingkungan seperti cuaca buruk, arus pelabuhan yang kuat, serta pencemaran juga dapat memperburuk kondisi pengawasan saat jaga. Dinas jaga harus tanggap terhadap potensi tersebut dengan terus memantau informasi cuaca dan keadaan sekitar kapal.

Untuk menekan risiko tersebut, implementasi *Risk Assessment* (penilaian risiko) menjadi wajib dilakukan setiap awal dinas jaga, terutama saat kapal akan sandar. *Assessment* ini mencakup penilaian terhadap kondisi kru, kesiapan alat, hingga situasi di pelabuhan. *Risk assessment* yang dilakukan dengan baik akan membantu petugas jaga merencanakan langkah mitigasi sebelum risiko benar-benar terjadi. Oleh karena itu, pendekatan proaktif terhadap risiko menjadi elemen penting dalam dinas jaga yang efektif dan aman

## B. Kerangka Pikir

Gambar 2.1. Kerangka Pikir



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Penulis menggunakan jenis penelitian *mixed methode* yaitu metode penelitian kuantitatif dan kualitatif, di mana data diperoleh dalam bentuk variabel berupa informasi dari pembahasan, baik lisan maupun tertulis serta daftar pertanyaan atau quisioner. Informasi tertulis ini didapatkan melalui wawancara dengan perwira dan anak buah kapal.

Data kualitatif memiliki sifat mendalam dan rinci, sehingga cenderung memiliki panjang yang lebih besar. Analisis data kualitatif memiliki kecenderungan untuk lebih spesifik, terutama dalam merangkum data dan menyusunnya dalam alur analisis yang mudah dipahami oleh pihak lain. Sedangkan Karakteristik data kuantitatif cenderung lebih terstruktur dan sistematis, serta dapat disajikan dalam format yang lebih ringkas.

#### **B. Variabel penelitian**

Variabel merupakan berbagai bentuk yang ditetapkan oleh peneliti guna mendapatkan informasi dan terkait hal tersebut.

##### **1. Variabel bebas ( *Independent variable* )**

Variabel bebas dalam penelitian ini adalah "pelaksanaan dinas jaga" yang dapat diukur melalui indikator-indikator berikut:

- a. Pelaksanaan kegiatan dinas jaga saat kapal sandar di pelabuhan yang tidak sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan.

- b. Kurangnya pemahaman ABK terkait prosedur dinas jaga di kapal.

## 2. Variabel terikat ( Dependent variable )

Variabel terikat dalam penelitian ini adalah "Kompetensi dinas jaga" yang dapat diukur melalui indikator-indikator berikut:

- a. Melakukan wawancara dengan perwira dan anak buah kapal yang menjalankan dinas jaga untuk mengevaluasi pemahaman dan pengetahuan mereka mengenai pelaksanaan prosedur dinas jaga saat kapal bersandar di Pelabuhan.
- b. Menganalisis data wawancara dalam bentuk persentase untuk menilai sejauh mana pemahaman perwira dan anak buah kapal terhadap pelaksanaan prosedur dinas jaga saat kapal bersandar di pelabuhan.

## C. Populasi dan Sampel

### 1. Populasi penelitian

Dalam penelitian ini, jumlah populasi adalah seluruh kru SV SK CARINA yang berjumlah 18 orang.

### 2. Sampel penelitian

Dalam penelitian ini, terdapat 5 orang kru kapal yang diambil sebagai sampel, yaitu:

- a. *Chief officer*/ mualim I
- b. *Second officer*/ mualim II
- c. Jurumudi 1 ( A/B 1 )
- d. Jurumudi 2 ( A/B 2 )
- e. Jurumudi 3 ( A/B 3 )

Tabel 3.1. Sampel Responden Wawancara

| No. | Nama            | Jabatan    | Ijazah |
|-----|-----------------|------------|--------|
| 1.  | Yudhik Hermawan | Mualim 1   | ANT-I  |
| 2.  | Idris           | Mualim 2   | ANT-II |
| 3.  | Subur           | Jurumudi 1 | ANT-D  |
| 4.  | Jepri Setiawan  | Jurumudi 2 | ANT-D  |
| 5.  | Devit guswanto  | Jurumudi 3 | ANT-D  |

Sumber : SV SK CARINA, 2024

#### D. Metode Analisis Data

Pengumpulan data dilakukan dengan tujuan memperoleh informasi yang relevan, akurat, dan konkret. Penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data untuk mendapatkan data-data tersebut, antara lain:

##### 1. Metode Observasi

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan melakukan observasi langsung terhadap objek penelitian. Hal ini bertujuan agar data yang terkumpul sesuai dengan kondisi sebenarnya pada saat penelitian berlangsung. Observasi dilakukan dengan dua metode.

##### 2. Metode Wawancara

Metode wawancara merupakan proses tanya jawab secara lisan yang melibatkan interaksi antara peneliti dan responden. Wawancara digunakan sebagai alat pengumpulan data untuk memastikan adanya komunikasi antara peneliti dan sasaran penelitian. Dalam hal ini, penulis melakukan wawancara dengan mualim 1, mualim 2, dan juru mudi.

##### 3. Tinjauan Kepustakaan

Metode ini digunakan penulis dengan membaca berbagai buku referensi yang relevan dengan judul skripsi. Tujuannya adalah agar penjelasan dan uraian yang diberikan lebih terarah.

Dengan cara ini, diharapkan mendapatkan informasi yang lebih akurat terkait dengan fokus penelitian.

#### 4. Metode Kuisisioner

Untuk mendukung hasil observasi dan wawancara, peneliti menggunakan instrumen berupa kuisisioner yang disusun berdasarkan Skala Likert. Kuisisioner ini berisi pernyataan terkait pelaksanaan dan kompetensi dinas jaga, yang diisi oleh responden untuk memberikan gambaran awal mengenai tingkat pemahaman dan kompetensi mereka.

### **E. Teknik Analisis Data**

Penyajian dalam penulisan ini dilakukan melalui metode analisis deskriptif. Metode ini mencakup paparan dan uraian mengenai objek permasalahan pada waktu tertentu. Tujuannya adalah memberikan informasi tentang tingkat pemahaman kru kapal terkait pelaksanaan dinas jaga di pelabuhan.

Adapun data dari kuisisioner (Skala *Likert*) digunakan sebagai pelengkap untuk memberikan gambaran kuantitatif sederhana terkait tingkat pemahaman dan kompetensi responden. Skor hasil angket tidak dianalisis secara statistik mendalam, melainkan diinterpretasikan secara deskriptif untuk memperkuat temuan kualitatif.