

**ANALISIS EFEKTIVITAS TUGAS JAGA PELABUHAN DI  
MT. LEO ASPHALT II**



**IJEALLOY ABRAHAM SINURAYA**

**NIT. 17.41.044**

**NAUTIKA**

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

**ANALISIS EFEKTIVITAS TUGAS JAGA PELABUHAN DI  
MT. LEO ASPHALT II**

SKRIPSI

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan  
Diploma IV Pelayaran

Jurusan Nautika  
Disusun dan diajukan oleh

IJEALLOY ABRAHAM SINURAYA

NIT : 17.41.044

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

**SKRIPSI**  
**ANALISIS EFEKTIVITAS TUGAS JAGA PELABUHAN**  
**DIATAS LEO ASPHALT II**

Disusun dan Diajukan oleh:

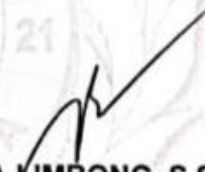
**IJEALLOY ABRAHAM SINURAYA**  
**NIT. 17.41.044**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada tanggal, 4 APRIL 2022

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Capt. Rosnan S.Si.T., M.Mar.  
NIP. 19750520 200502 2 001

SUNARLIA LIMBONG, S.S., M.Pd.  
NIP. 19800526 200912 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

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Ijealoy Abraham Sinuraya  
NIT : 17.41.044  
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

### **Analisis Efektivitas Tugas Jaga Pelabuhan di MT. LEO ASPHALT II**

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 ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 16 Desember 2021

  
Ijealoy Abraham Sinuraya

NIT. 17.41.044

## PRAKATA

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat dan rahmat-Nya lah penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Serta salam tercurahkan kepada keluarga dan sahabatnya. Pembuatan skripsi ini berjudul “Analisis Efektivitas Tugas Jaga diatas MT. Leo Asphalt II” dapat diselesaikan dengan baik.

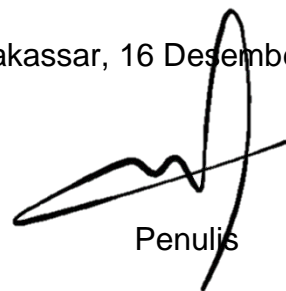
Tugas ini merupakan salah satu persyaratan bagi taruna jurusan nautika dalam menyelesaikan studinya pada program diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Penulisan skripsi ini dapat terselesaikan karena adanya bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dalam kesempatan ini penulis sampaikan rasa terima kasih sebesar-besarnya khususnya kepada :

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr, M.Mar selaku direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Capt. Welem Ada',M.Pd,M.Mar. selaku ketua jurusan prodi Nautika.
3. Ibu Capt. Rosnani, S.Si.T., M.A.P., M.Mar., selaku dosen pembimbing materi yang telah memberikan pengarahan serta bimbingannya hingga terselesaikannya karya tulis ini.
4. Ibu Sunarlia Limbong, S.S., M.Pd., selaku pembimbing II yang telah membimbing dan meluangkan waktu, tenaga dan pikiran untuk memberi bimbingan dan pengarahan kepada penulis.
5. Seluruh Dosen dan Staff Pembina, Karyawan dan Karyawati Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
6. Seluruh dosen, karyawan, dan karyawati Civitas Akademik Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
7. Nahkoda, KKM, dan seluruh Crew dari MT. LEO ASPHALT II
8. Teristimewa kedua orang tua dan seluruh keluarga yang senantiasa memberikan dukungan selama penulis mengikuti pendidikan demi mewujudkan cita-cita
9. Terkhusus untuk senior- senior angkatan XXXV dan saudara angkatan XXXVIII yang selalu membantu dalam menyelesaikan skripsi ini.

Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati penulis sangat mengharapkan kritikan dan saran dari para pembaca yang bersifat membangun demi mencapai penyempurnaan skripsi ini. Harapan penulis semoga skripsi ini dapat dijadikan sebagai bahan masukan serta dapat memberikan manfaat bagi para pembaca pada umumnya dan penulis khususnya.

Makassar, 16 Desember 2021

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the left.

Penulis

## ABSTRAK

IJEALLOY ABRAHAM SINURAYA, 2022, ANALISIS EFEKTIVITAS TUGAS JAGA PELABUHAN DI MT. LEO ASPHALT II (dibimbing oleh Rosnani dan Sunarlia Limbong).

Dalam pelaksanaan tugas jaga, setiap kapal memiliki perencanaan, kewajiban dan tanggung jawab sendiri. Yang jelas agar kegiatan di kapal tidak mengalami hambatan atau kendala yang berarti maka setiap perwira jaga yang dibantu oleh anak buah kapal yang jaga pada jam itu wajib melaksanakan tugas jaga dan tanggung jawabnya agar tidak terjadi kesalahan. Kesalahan manusia tidak lain menyangkut dalam pelaksanaan manajemen tugas jaga diatas kapal sehingga dapat menyebabkan tugas jaga tidak efektif.

Dalam mencapai tujuan dalam penelitian ini data-data diperoleh langsung dari atas kapal dengan menggunakan metode observasi dengan cara mengamati langsung objek yang diteliti, mengadakan wawancara langsung dengan perwira dan anak buah kapal yang berhubungan tentang prosedur melakukan tugas jaga pelabuhan yang sesuai dengan masalah yang dibahas dengan menggunakan *STCW 1995* sebagai pedoman untuk mencapai hasil dari tujuan penelitian ini.

Hasil yang diperoleh dari penelitian berdasarkan metode yang digunakan penulis menunjukkan bahwa kurang efektifnya pengawasan dari *Chief Officer* yang menyebabkan menurunnya pengawasan regu jaga ketika melaksanakan tugas jaga pelabuhan. Hal ini dipengaruhi karena pengaturan jam jaga dan pelaksanaan jam istirahat yang kurang efektif dan tidak sesuai dengan prosedur.

Kata kunci : Tugas Jaga, Prosedur, Efektivitas Tugas Jaga Pelabuhan.

## **ABSTRACT**

IJEALLOY ABRAHAM SINURAYA, 2022, ANALYSIS OF THE EFFECTIVENESS OF PORT WATCHKEEPING IN MT. LEO ASPHALT II (guided by Rosnani and Sunarlia Limbong).

In the implementation of watchkeeping duties, every ships has its own planning, obligations and responsibilities. What is clear is so that activities on the ship do not have any significant obstruction or obstacles so that every duty officer assisted by the crew on duty to obliged and carry out their watchkeeping duties and responsibilities so that nothing goes wrong. Human error is nothing but related to the implementation of the management of watchkeeping duty on the ship so that it can cause the watchkeeping duty to be ineffective.

In achieving the objectives in this research, datas were obtained directly from the ship using the observation method by directly observing the object under researched, conducting direct interviews with officers and crew related to the procedure for performing port watchkeeping duties in accordance with the problems discussed using STCW 1995 as a guideline to achieve the results of the objectives of this study.

The results obtained from the research based on the methods used by the authors showed that the ineffectiveness of supervision from Chief Officer caused a decrease in the supervision of the duty squad when carrying out port watchkeeping. This is influenced due to the regulation of watchkeeping hours and the implementation of rest hours that are less effective and not in accordance with procedures.

Key Words : Watchkeeping, Procedure, Effectiveness of Port Watchkeeping.



## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGAJUAN</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b>	<b>iii</b>
<b>PRAKATA</b>	<b>iv</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRAK</b>	<b>vii</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR ISI</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR TABEL</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b>	<b>xii</b>
<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. Pengertian Efektifitas	4
B. Pengertian DinasJaga	6
C. Jaga Pelabuhan	6
D. Serah Terima Tugas Jaga	9
E. Tugas Dan Tanggung Jawab Mualim Jaga Di Pelabuhan	11
F. Tugas Dan Tanggung Jawab Mualim Jaga Pada Saat Kapal Sandar Di Pelabuhan	12

G. Kerjasama Dan Kinerja Tugas Jaga	12
H. <i>Fitness</i> (Kebugaran)	18
I. Ketentuan- Ketentuan Pelaksanaan Jam Kerja	20
J. Kerangka Pikir	22
K. Hipotesis	22
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN</b>	
A. Jenis, Desain dan Variabel Penelitian	23
B. Definisi Operasional Variabel	23
C. Populasi dan Sampel Penelitian	24
D. Teknik pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	25
E. Teknik Analisis Data	26
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH</b>	
A. Gambaran Umum Objek Penelitian	28
B. Deskriptif Data	28
C. Hasil Penelitian	35
D. Pembahasan Masalah	36
E. Alternatif Pemecahan Masalah	39
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Simpulan	45
B. Saran	45
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Table 4.1. Pembagian Tugas Jaga Pelabuhan	29
Table 4.2. Pembagian Tugas Jaga	39

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Kerangka Pikir	18

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Dalam pelaksanaan tugas jaga, setiap kapal memiliki perencanaan, kewajiban dan tanggung jawab sendiri. Yang jelas agar kegiatan di kapal tidak mengalami hambatan atau kendala yang berarti maka setiap perwira jaga yang dibantu oleh anak buah kapal yang jaga pada jam itu wajib melaksanakan tugas jaga dan tanggung jawabnya agar tidak terjadi kesalahan. Kesalahan manusia tidak lain menyangkut dalam pelaksanaan manajemen tugas jaga diatas kapal sehingga dapat menyebabkan tugas jaga tidak efektif.

Selama melaksanakan praktek diatas kapal, ditemukan adanya permasalahan yang berkaitan dengan kurangnya efektifitas jaga pelabuhan yang menyebabkan timbul hambatan dan keterlambatan dalam proses pembongkaran atau pemuatan. Seperti yang telah terjadi di MT. Leo Asphalt II pada tanggal 11 Juli 2020 ketika kapal sedang bersandar di pelabuhan Dongguan, China untuk membongkar muatan. Sebelum memulai kegiatan bongkar muat, Chief Officer telah memberitahukan maximum loading rate kepada anak buah kapal pada saat Pre transfer cargo safety meeting. Pada saat kegiatan bongkar muat berlangsung, anak buah kapal yang sedang berjaga di dek ketiduran dan tidak mengecek pressure gauge secara berkala sehingga pada saat itu indikator pressure gauge menunjukkan bahwa loading rate telah melebihi batas maksimum dari yang telah ditetapkan di cargo loading plan. Beruntung pada saat itu ada bosun yang sedang berkeliling dan memeriksa jalannya bongkar muat sehingga kejadian yang tidak diinginkan tidak terjadi diatas kapal. Hal ini disebabkan oleh kurangnya istirahat pada kru serta manajemen dinas jaga yang kurang efektif.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penulis memilih judul "**Analisis Efektifitas Tugas Jaga Di MT. Leo Asphalt II**".

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan tersebut, maka dirumuskanlah masalah yang ingin diutarakan yaitu bagaimana meningkatkan efektifitas pelaksanaan tugas jaga pelabuhan pada MT. Leo Asphalt II.

## **C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian adalah untuk mengetahui cara meningkatkan efektifitas pelaksanaan tugas jaga pelabuhan pada MT. Leo Asphalt II.

## **D. Manfaat Penelitian**

Adapun maksud dan tujuan dari pada penelitian ini diharapkan mampu memberikan masukan bagi pihak-pihak yang terkait seperti :

- a. Manfaat secara teoritis
  1. Untuk membantu peneliti menuangkan pikiran dari pendapat dalam pembahasan secara deskriptif tulisan dan dapat dipertanggung jawabkan dikemudian hari.
  2. Untuk dapat dijadikan sebagai bahan masukan dari pengalaman baru, sebagai awal menuju dunia kerja pada suatu hari nanti. Selain itu juga sebagai bahan perbandingan antara ilmu teori yang didapat dari kampus dengan ilmu yang didapatkan saat praktek.
- b. Manfaat secara praktis

Sebagai kontribusi masilan yang bermanfaat untuk mengetahui pengaturan tugas jaga guna kelancaran kegiatan di atas MT. Leo Asphalt II.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pengertian Efektivitas**

Efektifitas adalah suatu keadaan yang mengandung pengertian mengenai terjadinya suatu efek atau akibat yang dikehendaki. Kata efektif berarti terjadinya suatu efek atau akibat yang dikehendaki dalam suatu perbuatan. Setiap pekerjaan yang efektif belum tentu efisien, karena hasil dapat tercapai tetapi mungkin dengan penghamburan pikiran, tenaga, waktu, uang atau benda.

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa efektivitas adalah suatu keadaan yang menunjukkan sejauh mana rencana dapat tercapai, semakin efektif pula kegiatan tersebut, sehingga kata efektivitas dapat juga diartikan sebagai tingkat keberhasilan yang dapat dicapai dari suatu cara atau usaha tertentu sesuai dengan tujuan yang hendak dicapai.

Menurut mardiasmo (2018: 134) Efektivitas adalah ukuran berhasil tidaknya pencapaian tujuan suatu organisasi mencapai tujuannya. Apabila suatu organisasi mencapai suatu tujuan maka organisasi tersebut telah berjalan dengan efektif. Indikator efektivitas menggambarkan jangkauan akibat dan dampak (*outcome*) dari keluaran (*output*) program dalam mencapai tujuan program. Semakin besar kontribusi output yang dihasilkan terhadap pencapaian tujuan atau sasaran yang ditentukan, maka semakin efektif proses kerja suatu unit organisasi.

#### **B. Pengertian Dinas Jaga**

Menurut (Manikome: 2019), Dinas jaga adalah semua orang yang ditunjukkan untuk menjalankan tugas sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas/ sebagai bawahan yang ambil bagian dalam suatu tugas jaga harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10

jam setiap periode 24.

Istilah JAGA menurut kamus: melihat dengan cermat atau waspada atau satu masa waktu untuk berjaga. Istilah tugas jaga berarti penjagaan dengan :

- a. Cermat: Menyatakan memberikan perhatian penuh dan mengawasi dengan waspada atau menjaga kapal dengan seksama.
- b. Awas: Penjagaan dengan terus menerus dan sangat hati-hati karena suatu alasan atau tujuan yang pasti terutama untuk melihat dan menghindari bahaya tubrukan.
- c. Waspada: Menekankan pada suatu keadaan sangat siaga dan siap untuk bertindak mengatasi apapun yang akan terjadi.

Dari definisi tersebut diatas Pengertian dinas jaga adalah suatu pekerjaan jaga yang dilakukan di kapal atau di pelabuhan untuk menciptakan situasi dan kondisi agar aman dan terkendali.

### **C. Jaga Pelabuhan**

Jaga pelabuhan dilakukan dikapal yang sedang ada di pelabuhan atau teluk di luar jam-jam kerja, jika tidak diadakan jaga laut. Pembagiannya dilakukan oleh Nakhoda. Adapun hal-hal mengenai jaga pelabuhan antara lain: (Martopo:11)

1. Jaga pelabuhan dimulai pada akhir jam kerja sampai dimulai jam kerja hari berikutnya.
2. Perwira jaga terdiri dari satu perwira dek dan satu perwira mesin kecuali ada penetapan lain oleh Nakhoda atau KKM.
3. Perwira jaga dek dan masinis jaga boleh meninggalkan untuk beristirahat setelah jam 22.00 dan antara 22.00 sampai 06.00 pagi hari berikutnya, harus paling sedikit keliling satu kali. Semua kejadian yang penting selama ditemui dalam jaga ditulis dalam *log book*.



4. Kegiatan-kegiatan yang harus dilakukan selama jaga pelabuhan yang sifatnya keselamatan kapal begitu juga untuk muatan dan penumpang (contoh : tiap-tiap jaga di dek menerima air, makanan, *deck* dan *engine room store* dan lain-lain) tidak boleh diperhitungkan sebagai lembur dan tetap sebagai jaga pelabuhan biasa.
5. Dalam hal ini Nakhoda menganggap perlu, sebagai juga mengenai jaga yang dilakukan setelah kerja pelabuhan pada hari sabtu atau hari libur resmi, diperhitungkan dan dibayar sebagai kerja lembur.

Dalam Piagam Konferensi Internasional tentang Standar Pendidikan dan Latihan Sertifikasi Tugas Jaga Pelaut, 1978, lampiran Resolusi 3, Asas-asas dan Panduan kerja bagi para Mualim Jaga di Pelabuhan, pengaturan-pengaturan tentang penyelenggaraan jaga bilamana kapal sedang berada dipelabuhan harus (Diphub, Dirjenperla, 1985:91) :

- a. Menjamin keselamatan jiwa, kapal, muatan, dan pelabuhan.
- b. Mentaati aturan-aturan internasional, nasional dan lokal.
- c. Memelihara ketertiban dan pekerjaan sehari-hari yang normal dari kapal.

Secara umum tanggung jawab perwira jaga pelabuhan, meliputi hal-hal sebagai berikut: (PIP Semarang: 15)

- a. Menjaga keamanan kapal antara lain: pencurian, hanyut, kandas, kebakaran, dan lain-lain.
- b. Menjalankan perintah Nakhoda antara lain: standing order, tingkat order yang bersifat umum atau khusus.
- c. Menjalankan perintah/ ketentuan yang berlaku antara lain: pemasangan penerangan, mencegah polusi air/udara,

memasang bendera/ semboyan yang diharuskan serta mengikuti peraturan bandar.

Petugas jaga di pelabuhan terdiri dari: perwira tugas jaga dibantu oleh juru mudi dan panjarwala/ kelasi jaga dan selalu berada di kapal. Tuga jaga di pelabuhan dilaksanakan pada saat:

- a. Kapal sedang berlabuh jangkar.
- b. Kapal sedang sandar di dermaga dan kapal terkepil pada pelampung kepil.
- c. Kapal sedang berolah gerak tiba dipelabuhan dan berangkat dari pelabuhan.
- d. Kapal sedang melakukan bongkar muat.
- e. Kapal menerima/ menurunkan pandu.

Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal berlabuh jangkar antara lain: (PIP SEMARANG:16)

- a. Mengontrol keliling kapal terhadap perahu-perahu pencuri, maupun bahaya-bahaya lain.
- b. Memeriksa posisi jangkar setiap saat, apakah jangkar menggaruk, khususnya pada cuaca buruk, angin keras.
- c. Menyalakan penerangan yang sesuai bagi kapal berlabuh pada malam hari, dan memasang bola jangkar pada siang hari serta memberikan isyarat bunyi dalam tampak terbatas.

#### **D. Serah Terima Tugas Jaga**

Perwira-perwira yang bertugas jaga geladak atau bertugas jaga mesin tidak boleh menyerahkan kepada perwira penggantinya, jika timbul keraguan bahwa penggantinya tidak mampu untuk melaksanakan tugas jaganya secara efektif, maka dalam hal ini Nakhoda harus diberitahu. Perwira pengganti tugas jaga geladak atau tugas jaga mesin harus yakin bahwa anggota-anggota penjaganya cukup mampu untuk melaksanakan tugasnya secara

efektif. Jika pada saat penyerahan tugas jaga geladak atau jaga permesinan sedang dilakukan suatu operasi penting, maka hal ini harus diteruskan oleh perwira yang akan digantikan, kecuali bilamana diperintahkan lain oleh Nakhoda atau Kepala Kamar Mesin. (Manikome,2000: 32 )

a. Tepat sebelum penyerahan jaga geladak, perwira pengganti harus diberitahu oleh perwira yang bertugas jaga geladak mengenai hal-hal sebagai berikut :

- 1) Memperhitungkan kedalaman air di tempat sandar, sarat kapal, kedudukan dan air tinggi rendah, pengikatan *tross-tross* pengepil, pengaturan jangkar dan panjang rantai jangkar
- 2) Mematuhi semua pekerjaan yang dilakukan di atas kapal, jenis, jumlah dan posisi muatan yang dimuat atau sisanya dan setiap sisa di kapal setelah pembongkaran muatan.
- 3) Mengenal isyarat-isyarat atau lampu-lampu yang dipasang atau dibunyikan.
- 4) Mengenal jumlah anggota awak kapal yang diperlukan di kapal dan kehadiran tiap orang lain di kapal.
- 5) Mengenal keadaan alat-alat pemadam kebakaran.
- 6) Memperhatikan tiap peraturan pelabuhan khusus.
- 7) Memperhatikan perintah-perintah tetap dan khusus dari Nakhoda.
- 8) Memperhatikan garis komunikasi yang tersedia antara kapal dan personil di darat, termasuk penguasa pelabuhan dalam hal timbulnya keadaan darurat atau pemberian bantuan.
- 9) Memperhatikan tiap keadaan penting lainnya terhadap keselamatan kapal, awak kapal, muatan atau perlindungan lingkungan dari pencemaran.
- 10) Memperhatikan prosedur-prosedur untuk pemberitahuan kepada penguasa yang tepat tentang pencemaran lingkungan sebagai hasil dari kegiatan kapal.

b. Perwira pengganti, sebelum mulai bertugas jaga harus memeriksa bahwa :

- 1) Pengikatan *tross- tross* pengepil dan rantai jangkar adalah cukup.
- 2) Isyarat-isyarat atau lampu-lampu yang tepat dipasang atau dibunyikan dengan baik.
- 3) Peraturan tentang tindakan keselamatan dan perlindungan kebakaran telah ditaati.
- 4) Mereka telah memahami jenis tiap muatan berbahaya yang dimuat atau dibongkar dan tindakan yang tepat yang harus diambil jika terjadi suatu tumpahan minyak atau kebakaran.
- 5) Tidak adanya kondisi atau hal ikhwal luar yang membahayakan apapun lainnya.

Melaksanakan tugas jaga geladak harus :(Manikome, 2000 :33-35)

a. Melakukan tugas keliling untuk memeriksa kapal secara berkala pada waktu yang tepat.

b. Menaruh perhatian khusus pada :

a. Kondisi dan pengikatan jalan sempit ( *gangway* ), rantai jangkar dan *tross- tross* pengepil, terutama pada pergantian pasang surut pada dermaga dengan kenaikan dan penurunan air yang besar, jika perlu mengambil tindakan-tindakan guna menjamin bahwa semua ini berada dalam kondisi kerja yang biasa.

b. Sarat kebebasan di bawah lunas dan keadaan umum kapal, guna mencegah senget atau trim yang berbahaya selama menangani muatan atau tolak bara ( *ballast* ).

c. Cuaca dan keadaan laut.

d. Penataan semua peraturan tentang keselamatan dan perlindungan kebakaran.

e. semua kru atau abk yang berada di atas kapal.

- f. Menjaga tangga naik kapal ketika terjadi pasang dan surut air laut.
- c. Dalam cuaca buruk atau pada penerimaan peringatan topan, mengambil tindakan seperlunya untuk melindungi kapal.
- d. Mengambil tindakan terhadap polusi lingkungan yang disebabkan oleh kapal.

Dalam keadaan darurat yang mengancam keselamatan kapal, dibunyikan alarm, beritahukan Nakhoda, mengambil semua tindakan yang mungkin guna mencegah kerusakan apapun pada kapal, muatannya dan para pelayar di kapal dan jika perlu minta bantuan dari penguasa di darat atau kapal – kapal yang berdekatan.

#### **E. Tugas Dan Tanggung Jawab Mualim Jaga Di Pelabuhan (Watchkeeping On The Port)**

Mualim jaga diharuskan untuk selalu berada di kapal dan dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh juru mudi atau panjarwala secara bergiliran dan pada waktu-waktu tertentu harus melakukan perondaan keliling. Secara umum tanggung jawab mualim jaga pelabuhan, meliputi hal-hal sebagai berikut:

1. Menjaga keamanan kapal antara lain: pencurian, hanyut, kandas, kebakaran dan lain-lain.
2. Menjalankan perintah antara lain: standing orders, nakhoda, peraturan perusahaan dan lain-lain.
3. Menjalankan peraturan/ketentuan yang berlaku antara lain: pemasangan penerangan, ikut membantu mencegah polusi air dan udara, memasang bendera/ semboyan yang diharuskan serta mengikuti peraturan Bandar.

## **F. Tugas Dan Tanggung Jawab Mualim Jaga Pada Saat Kapal Sandar Di Pelabuhan**

Ketika kapal melakukan sandar di pelabuhan untuk suatu kegiatan bongkar-muat atau kegiatan lainnya, peranan tugas jaga adalah

1. Membaca stowage plan muatan yang dimuat dan dibongkar, memperhatikan azas- azas pemuatan.
2. Mengontrol bekerjanya peralatan bongkar muat seperti blok, segel panco, tali guy, tali muat.
3. Membaca draft dan membuat ship's condition.
4. Meronda keliling kapal sehubungan dengan stowage, pencurian lashing, tali maupun pemasangan alat- alat keselamatan seperti jala, separasi dan lain- lain.

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

Setiap perwira jaga mempunyai tanggung jawab besar yang harus dipikul hingga jam jaganya usai. Perwira jaga harus mampu memimpin anak buahnya dalam melaksanakan tugas jaga, maka diperlukan pembagian tugas.

Menurut Siagian (1983:9), Ada 3 (tiga) sebab utama mengapa pembagian tugas harus terjadi yaitu:

1. Beban kerja yang harus dipikul.
2. Jenis pekerjaan yang beraneka ragam.
3. Berbagai spesialisasi yang diperlukan.

Beban dan volume pekerjaan merupakan konsekuensi logis daripada fungsi yang beraneka ragam yang harus dilaksanakan. Selanjutnya ia mempunyai konsekuensi dalam berbagai bentuk, seperti keharusan adanya penentuan tanggung jawab dan wewenang secara jelas, uraian pekerjaan yang rapih, kriteria mengukur pelaksanaan tugas yang akurat dan objektif, dan sebagainya.

Jenis pekerjaan yang beraneka ragam juga merupakan konsekuensi daripada fungsi-fungsi yang menjadi tanggung jawab organisasi untuk dilaksanakan. Masing-masing jenis pekerjaan itu mempunyai ciri sendiri serta menuntut ketrampilan khusus untuk pelaksanaannya. Misalnya, dalam suatu organisasi niaga kegiatan penelitian dan pengembangan sangat berbeda dengan kegiatan produksi dan / atau pemasaran, yang juga berbeda dengan kegiatan penunjang seperti administrasi keuangan.

Beban kerja dan jenis pekerjaan yang beraneka ragam itu memerlukan spesialisasi-spesialisasi khusus pula. Berbagai ikatan dan organisasi profesional merupakan satu bukti daripada aneka ragam spesialisasi yang harus terdapat dalam organisasi-organisasi modern.

Kinerja SDM (Sumber Daya Manusia) merupakan suatu potensi dalam diri manusia yang tidak mudah dalam usaha meningkatkan produktifitas dan kualitas terhadap suatu pekerjaan. Kinerja ini timbul dengan sendirinya dan sangat memerlukan pengelolaan atau manajemen khusus agar potensi ini tumbuh dan digunakan secara maksimal dalam usaha mencapai tujuan tertentu. Agar manajemen dapat berjalan dengan baik diperlukan sebuah perencanaan tentang langkah-langkah yang akan diambil. Manajemen kinerja merupakan suatu proses manajemen yang dirancang untuk menghubungkan tujuan organisasi dengan tujuan individu sedemikian rupa, sehingga baik tujuan individu maupun organisasi dapat bertemu.

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

1. Minat terhadap pekerjaan

Pekerja yang sadar akan tanggung jawab serta tugas-tugasnya biasanya mempunyai minat yang besar terhadap pekerjaannya tersebut. Terbukti pekerja tersebut mempunyai kinerja yang baik dan pantas mendapatkan penghargaan terhadap apa yang telah dikerjakan.

## 2. Tepat waktu

Pekerja yang mempunyai kinerja yang baik sangat menghargai waktu terhadap pekerjaannya serta dapat mempergunakan waktu tersebut dengan efektif. Dan juga mampu menciptakan peluang-peluang yang akan dapat menghasilkan buah kerja yang memuaskan.

## 3. Ketepatan kerja

Mempunyai kinerja yang baik berarti pula telah mengusahakan suatu pekerjaan yang tepat baik hasil maupun kegunaannya. Ia tidak akan membuang-buang tenaganya hanya untuk pekerjaan yang tidak jelas tujuan serta kegunaannya. Ia mengusahakan agar apa yang telah ia kerjakan tersebut berdaya guna dan tepat sasaran.

## 4. Melakukan fungsinya dengan baik

Berkinerja dengan baik juga mencerminkan bahwa ia telah menjalankan fungsinya dengan baik pula. Bahwa ia telah memahami dan menjalankan tugas serta tanggung jawabnya sebagai pekerja yang telah di gaji oleh perusahaan. Dia harus mampu menunjukkan hasil kerja dengan baik sesuai dengan harapan kapal dan perusahaan tentunya.

## 5. Melakukan pekerjaan dengan memuaskan

Seorang pekerja yang mempunyai kinerja baik, tentunya akan senantiasa menunjukkan prestasi kerjanya dengan senang hati. Ia bahkan akan menunjukkan segala kelebihan dan kemampuan kerjanya demi menjalankan tugas serta tanggung jawabnya sesuai pekerjaan di kapal.

Untuk itu sebagai langkah awal dalam usaha meningkatkan kinerja sumber daya manusia adalah dengan memberikan pendidikan dan pelatihan serta pemahaman yang cukup bagi semua kru kapal.,



dalam hal ini berhubungan dengan prosedur penerapan dinas jaga yang semestinya.

Pendidikan merupakan tugas untuk meningkatkan pengetahuan, pengertian atau sikap tenaga kerja, sehingga mereka dapat lebih baik menyesuaikan dengan lingkungan kerja mereka. Pendidikan dapat didefinisikan sebagai proses dimana seseorang dimungkinkan untuk berurusan secara lebih berhasil dengan lingkungan tempat bekerja. Pendidikan ini termasuk memperoleh pengetahuan dan pengalaman serta perkembangan pribadi masing-masing individu. Moreby (10:1) Definisi ini merupakan definisi yang sangat luas dan mencakup keseluruhan serta menunjukkan bahwa pendidikan tidak boleh dibayangkan sebagai sesuatu yang berhenti saat seseorang meninggalkan sekolah atau sekolah tinggi. Pendidikan adalah proses seumur hidup yang berkesinambungan. Sedangkan latihan adalah merupakan suatu proses aplikasi, terutama terhadap peningkatan kecakapan, dan karena itulah diperlukan untuk mempelajari bagaimana caranya melaksanakan tugas dan suatu pekerjaan itu.

Menurut McCann (1990:3), Apakah yang dibutuhkan regu untuk sukses? Kami memulai pekerjaan kami dengan cara yang praktis yaitu berbicara dengan banyak manajer tentang bagaimana mereka memimpin regu-regu mereka, masalah-masalah apa yang mereka hadapi, bagaimana mereka berusaha memecahkan masalah-masalah tersebut, hasil-hasil apa yang telah mereka capai. Sementara kami membahas isu-isu tersebut, kami mendapatkan para manajer itu berbicara tentang cara-cara mereka memperbaiki regu-regu mereka dan mengembangkan individu-individu yang berprestasi lebih baik.

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

1. "Kami kuat dalam ide-ide tetapi lemah dalam pelaksanaan."

2. "Kami tidak terkoordinir sebagaimana mestinya."
3. "Kami kuat pada sisi kontrol pekerjaan, tetapi belum cukup baik dalam penyesuaian dengan perubahan."
4. "Kami perlu lebih memahami satu sama lain."
5. "Kami membutuhkan dukungan yang lebih baik untuk orang-orang lapangan kami."
6. "Kami perlu melibatkan orang-orang lebih banyak dalam keputusan-keputusan."

Secara berangsur-angsur suatu gambaran mulai muncul bahwa apa-apa yang dirasakan oleh para manajer itu merupakan fungsi-fungsi yang esensial untuk *teamwork* (kerjasama). Mereka menekankan perlunya semua *all-roundskills* dan regu-regu yang dapat fleksibel untuk menghadapi situasi-situasi yang berubah. Perbandingan ini tampak sangat mirip dengan regu-regu olah-raga dimana anda membutuhkan penyerang dan pertahanan, tetapi seringkali mereka yang kuat dalam "*shooting* (menembak)" itu tidak kuat dalam "*tackling* (menangkis)" dan sebaliknya. Pendeknya ada fungsi-fungsi kunci *teamwork* yang dapat diidentifikasi dan dikembangkan.

Tanggung jawab serta etos kerja yang tinggi sangat dibutuhkan bagi awak kapal yang sedang melaksanakan tugas jaga, terutama pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan. Menurut Siswanto (1989:136), tanggung jawab (*responsibility*) merupakan salah satu elemen penggerak motivasi. Adanya rasa ikut serta memiliki (*sense of belonging*) atau "*rumoso handarbeni*" akan menimbulkan motivasi untuk turut merasa bertanggung jawab. Dalam hal ini *Total Quality Control* (TQC), atau *Peningkatan Mutu Terpadu* (PMT) yang bermula dari negara Jepang (*Japanese Management Style*) berhasil memberikan tekanan pada seseorang, bahkan setiap individu dalam tahapan proses produksi telah turut menyumbang, suatu proses produksi sebagai mata rantai dalam suatu "*system*" akan sangat ditentukan oleh "*tanggung jawab*" subsistem (mata rantai) dapat

dikendalikan mutu produksinya, sebagai hasil dari rasa tanggung jawab kelompok (subsistem), maka produk akhir merupakan hasil dari *Total Quality Control* atau peningkatan mutu terpadu. Tanggung jawab kelompok dalam mata rantai proses produksi tersebut, merupakan QCC (*Quality Control Circle*) = PMT (Kelompok Mutu Terpadu), tanggung jawab bersama.

Untuk mencapai hasil pekerjaan yang maksimal dibutuhkan penetapan pola kerja yang efektif. Pada umumnya, reaksi terhadap kebosanan kerja menimbulkan penghambat yang berarti bagi output produktifitas kerja. Karena manajemen menyadari bahwa masalahnya bersumber pada cara pengaturan pekerjaan itu sendiri, maka mereka menanggapi dengan berbagai teknik, beberapa diantaranya efektif dan yang lainnya kurang efektif. Teknik ini antara lain pemerdayaan pekerjaan, suatu istilah umum bagi beberapa teknik yang dimaksudkan untuk lebih menyesuaikan tuntutan pekerjaan dengan kemampuan seseorang. Manajemen partisipatif, yang menggunakan berbagai cara untuk melibatkan pekerja dalam pengambilan keputusan (*decision making*) yang mempengaruhi pekerjaan mereka. Dalam beberapa hal, usaha untuk mengalihkan atensi para pekerja pokok pekerjaan yang membosankan pada instrumentalia, pada waktu-waktu luang untuk beristirahat, atau pada sarana yang lebih fantastis.

#### **H. Fitness (Kebugaran)**

*Fitness* (kebugaran) untuk menjalankan tugas jaga sesuai dengan *section A VIII/1 STCW 1995* untuk jaga laut dapat diterapkan sebagai teladan untuk pengaturan istirahat jaga pelabuhan: (Manikome: 1)

- a. Semua orang yang ditunjuk untuk melaksanakan tugas sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas jaga atau sebagai bawahan yang diambil bagian dalam suatu tugas

jaga, harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.

- b. Jam-jam istirahat hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat, yang salah satunya paling tidak kurang dari 6 jam.
- c. Persyaratan untuk periode istirahat yang diuraikan pada paragraf a dan b diatas, tidak harus diikuti jika berada dalam situasi darurat atau situasi latihan, atau terjadi kondisi-kondisi operasional yang mendesak.
- d. Meskipun adanya ketentuan di dalam paragraf b diatas, tetapi metode minimum jam tersebut dapat dikurangi menjadi paling sedikit 6 jam berturut-turut, asalkan pengurangan semacam ini tidak lebih dari 2 hari, dan paling sedikit harus ada 70 jam istirahat selama periode 7 hari.
- e. Pemerintah yang bersangkutan harus menetapkan agar jadwal-jadwal jaga ditempatkan pada tempat-tempat yang mudah dilihat.

Pencegahan kelelahan sesuai dengan *section B-VIII/1 STCW 1995* untuk jaga dilaut dapat diterapkan sebagai teladan dalam jaga pelabuhan : (Sulaitjo, 1999:99-100)

- a. Dalam memperhatikan persyaratan-persyaratan untuk periode istirahat, “suatu keadaan yang mendesak” harus hanya untuk pekerjaan kapal yang tidak dapat ditunda-tunda, demi keselamatan, atau karena alasan-alasan lingkungan, atau yang tidak dapat diantisipasi diawal pelayaran.
- b. Meskipun untuk “kelelahan” tidak ada definisi yang seragam, tetapi setiap orang yang terlibat dalam pengoperasian kapal harus selalu waspada terhadap faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kelelahan tersebut, termasuk (tetapi tidak terbatas pada)

faktor-faktor yang disebutkan oleh organisasi, yang harus dipertimbangkan jika membuat keputusan-keputusan yang berkaitan dengan pengoperasian kapal.

- c. Dalam menerapkan peraturan VIII/1, hal-hal berikut harus diperhatikan
  - 1) Ketentuan-ketentuan yang dibuat untuk mencegah kelelahan, harus menjamin bahwa jam kerja yang berlebihan atau tidak masuk akal tidak diterapkan, periode-periode istirahat minimum yang diterapkan di dalam *section A-VIII/1* secara khusus, tidak boleh diartikan bahwa jam-jam kerja yang selebihnya dapat dicurahkan pada tugas-tugas jaga atau tugas-tugas lain.
  - 2) Frekuensi dan lama periode istirahat, serta pemberian waktu istirahat tambahan sebagai kompensasi, adalah merupakan faktor-faktor materi yang mencegah terjadinya kelelahan; dan
  - 3) Ketentuan-ketentuan dalam hal ini bervariasi untuk kapal-kapal yang melakukan pelayaran-pelayaran pendek, asalkan pengaturan keselamatan tetap diterapkan.
- d. Pemerintah-pemerintah harus mempertimbangkan penerapan suatu persyaratan yang mencatat jam-jam kerja dan jam-jam istirahat bagi para pelaut, dan catatan-catatan semacam ini harus diperiksa oleh pemerintah yang bersangkutan secara berkala, guna menjamin kepatuhan terhadap peraturan-peraturan yang terkait.
- e. Berdasarkan pada informasi yang diperoleh dari penyelidikan kecelakaan laut, pemerintah-pemerintah harus meninjau kembali ketentuan-ketentuan yang diberlakukannya sendiri, yang berkaitan dengan pencegahan kecelakaan.

## **I. Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Jam Kerja**

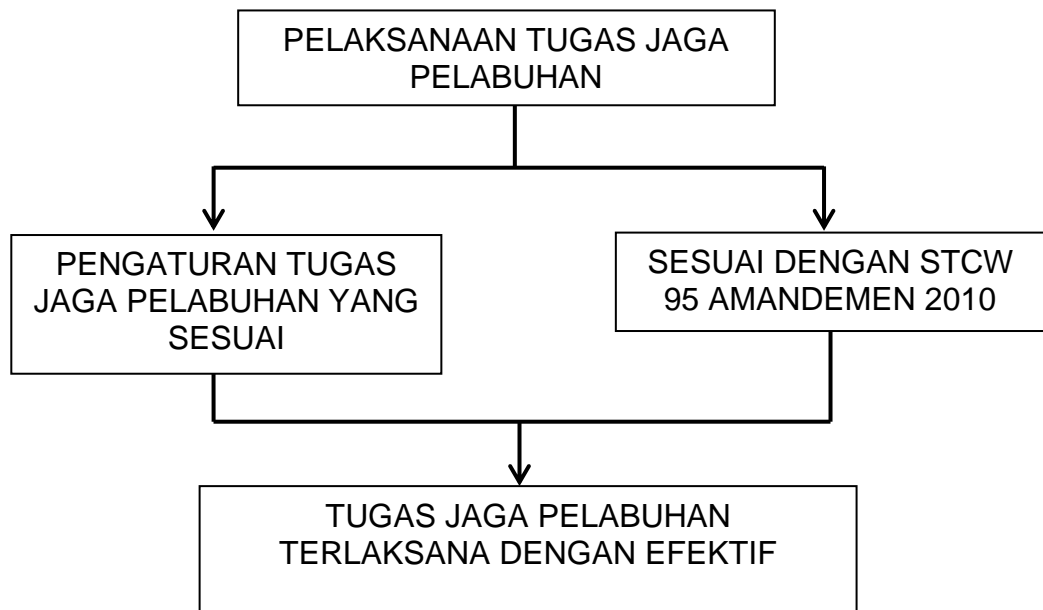
Dalam surat keputusan Menteri tenaga kerja RI No. Kep. 463/MEN/1993 tentang Pola Gerakan Nasional membudayakan keselamatan dan kesehatan kerja, dijabarkan beberapa pengertian keselamatan dan kesehatan antara lain sebagai berikut :

- a) Keselamatan dan kesehatan kerja adalah upaya perlindungan yang ditujukan agar tenaga kerja dan orang lainnya di tempat kerja/perusahaan selalu dalam keadaan selamat dan sehat, serta agar setiap sumber produksi digunakan secara aman dan efisien.
- b) Secara filosofis keselamatan dan kesehatan kerja dapat diartikan sebagai salah satu konsep berfikir dan upaya nyata untuk menjamin kelestarian tenaga kerja pada khususnya dan setiap insan pada umumnya beserta hasil karya dan budayanya dalam upaya mencapai masyarakat adil, makmur dan sejahtera.
- c) Ditinjau dari segi keilmuan, keselamatan dan kesehatan kerja dapat diartikan sebagai ilmu pengetahuan dan penerapannya guna mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan atau penyakit yang disebabkan oleh pekerjaan dan lingkungan kerja.

Tujuan keselamatan dan kesehatan kerja adalah untuk mewujudkan masyarakat dan lingkungan yang aman, sehat dan sejahtera, sehingga akan tercapai :

1. Suasana lingkungan kerja yang aman, sehat dan nyaman.
2. Tenaga kerja yang sehat fisik, mental, sosial dan bebas kecelakaan.
3. Peningkatan produktivitas dan efisiensi perusahaan peningkatan kesejahteraan masyarakat tenaga kerja.

## J. Kerangka Pikir



## K. Hipotesis

Terjadinya penyebab tugas jaga pelabuhan di atas kapal kurang terlaksana dengan baik karena jumlah jam jaga oleh satu regu dalam satu periode jaga terlalu panjang.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

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

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis penelitian deskriptif kualitatif, adalah data yang diperoleh berupa informasi-informasi sekitar pembahasan, baik secara lisan maupun tulisan.

Variabel dalam penelitian ini dibedakan dalam dua kategori utama, yaitu variable bebas (independen). dan terkait (dependen), Variable bebas adalah variable perlakuan atau sengaja dimanipulasi untuk mengetahui intensitas atau pengaruhnya terhadap variable terkait. Variable terkait adalah variable yang timbul akibat variable bebas, oleh sebab itu variable terkait menjadi indicator keberhasilan variable bebas ketika melakukan penelitian di kapal. Jumlah penelitian tergantung kepada luas dan sempitnya penelitian yang di lakukan. Dalam penelitian ini terdapat dua variable yaitu:

- a. prosedur, peralatan dan personil yang ada di atas kapal. Sebagai variable bebas (Independen).
- b. pemahaman tentang efektifitas tugas jaga pelabuhan diatas kapal guna terlaksananya tugas jaga pelabuhan diatas kapal yang baik sebagai variable terkait (Dependen).

#### **B. Definisi operasional dan variabel**

Definisi operasional merupakan hal mengenai sistem operasional yang berhubungan dengan pelaksanaan di lapangan dan digunakan dalam penulisan laporan penelitian ini dalam bentuk yang sesuai dan nyata di lapangan.

Untuk memudahkan mencari pengertian tentang maksud dan tujuan penelitian dalam kaitannya dengan topik yang dibahas, maka



pada bagian ini penulis akan menguraikan suatu rumusan atau definisi operasional mengenai beberapa indikator yang dipergunakan untuk menjelaskan yang diteliti dan dibahas seperti berikut :

Tugas Jaga Pelabuhan diatas kapal yang berarti seseorang atau sekelompok personil tugas jaga atau suatu periode (biasanya selama enam jam) untuk bertanggung jawab pada sebuah kapal saat sandar dermaga/diikat di buoy, bongkar muat, dengan memperhatikan 3 aspek :

1. Cermat artinya memberikan perhatian penuh dan mengawasi dengan waspada atau menjaga kapal dan lingkungan dengan seksama.
2. Awas berarti penjagaan dengan terus menerus dan sangat hati-hati karena suatu alasan atau tujuan yang asli, terutama untuk melihat dan menghindari bahaya adanya ancaman keselamatan.
3. Waspada menekankan pada suatu keadaan sangat siaga dan siap untuk bertindak mengatasi apapun yang akan terjadi.

### **C. Populasi dan Sampel Penelitian**

#### **1. Populasi**

Populasi merupakan jumlah objek secara keseluruhan atau generalisasi dari objek atau subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan diambil kesimpulannya. Adapun populasi dalam penelitian ini adalah seluruh crew yang melaksanakan tugas jaga pelabuhan diatas kapal MT. Leo Asphalt II.

## 2. Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Adapun sampel yang diambil adalah beberapa crew/ABK diatas kapal MT. Leo Asphalt II.

### **D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian**

#### 1. Teknik Pengumpulan Data

Dalam pembuatan atau penyelesaian skripsi ini diperlukan data-data yang konkrit sebagai bahan analisis dalam penulisan materi pokok serta masalahnya. Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian ini, penulis menggunakan beberapa metode sebagai berikut:

##### a. Metode Observasi

Observasi yang berarti pengamatan bertujuan untuk mendapatkan data tentang suatu masalah, sehingga diperoleh pemahaman atau pembuktian terhadap informasi/keterangan yang diperoleh sebelumnya. Sebagai metode ilmiah observasi biasa diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan fenomena –fenomena yang diselidiki secara sistematis. Dalam arti luas observasi sebenarnya tidak hanya terbatas kepada pengamatan yang dilakukan, baik secara langsung maupun tidak langsung.

##### b. Metode Wawancara

Dalam melakukan metode interview, penulis menanyakan langsung kepada muallim yang berhubungan tentang prosedur melakukan tugas jaga pelabuhan yang sesuai dengan aturan diatas kapal. Dalam interview ini penulis bertanya langsung kepada narasumber yang bersangkutan.

c. Studi dokumentasi

Teknik pengumpulan data ini didapatkan dengan cara mendapatkan data melalui kajian dokumen yang ada di atas kapal mengenai catatan-catatan yang berkaitan dengan hal-hal pelaksanaan dinas jaga di atas kapal.

2. Instrumen Penelitian

a. Observasi

Instrumentasi yang digunakan dalam metode ini berupa daftar *checklist*/kuisisioner guna mempermudah peneliti dalam melakukan observasi.

b. Wawancara

Instrumen yang digunakan adalah pedoman wawancara yaitu berupa daftar pertanyaan yang akan ditanyakan kepada narasumber yang menjadi objek untuk mendapatkan informasi saat penelitian.

c. Studi Dokumentasi

Instrumen yang digunakan adalah data berupa foto yang diambil langsung oleh peneliti.

## **E. Teknik Analisis Data**

Untuk menganalisis pokok permasalahan di dalam proposal ini maka penulis menggunakan teknik analisis data dengan metode deskriptif kualitatif yaitu berupa data tertulis atau lisan objek yang diamati yaitu dengan memberikan gambaran tentang fakta-fakta yang terjadi di lapangan kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk masalah tersebut.

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

#### A. Gambaran Umum Objek Penelitian

##### 1. Sejarah singkat MT. Leo Asphalt II

MT. Leo Asphalt II adalah salah satu kapal milik perusahaan Eneos Ocean Shipping Management PTE LTD dimana MT. Leo Asphalt II merupakan kapal jenis Asphalt Carrier yang merupakan salah satu dari beberapa armada perusahaan Eneos Ocean Shipping Management PTE LTD.

##### 2. Ship's particular

Berikut spesifikasi teknis (ship's particular) tempat penulis melaksanakan penelitian:

a)	SHIP'S NAME	: MT. LEO ASPHALT II
b)	OWNER	: M.H PROGRESS LINE S.A
c)	SHIP'S TYPE	: ASPHALT CARRIER
d)	PORT REGISTRY	: PANAMA
e)	CALL SIGN	: 3EFO9
f)	IMO NUMBER	: 688990
g)	SHIP'S LAUNCHING	: 23 FEB 2017
h)	GROSS TONNAGE	: 4275 T
i)	NET TONNAGE	: 1283 T
j)	DEAD WEIGHT	: 5255 T
k)	L.O.A	: 102.51 M
l)	BREADTH	: 17.80 M
m)	DEPTH	: 8.75 M
n)	SUMMER DAUGHT	: 5.91 M
o)	BALLAST TANK	: 1.610 M <sup>3</sup>
p)	FUEL OIL TANKS	: 494 M <sup>3</sup>
q)	FRESH WATER TANKS	: 150 M <sup>3</sup>
r)	SPEED	: 14.0 KNOT
s)	MAIN ENGINE	: HITACHI MAN BMW 5135MC6 1

#### B. Deskripsi Data

Sesuai dengan judul yang diangkat yaitu "Analisis Efektifitas Tugas Jaga Pelabuhan di M.T Leo Asphalt II" maka sebagai deskripsi data penulis akan memaparkan tentang keadaan

sebenarnya yang terjadi di atas kapal dimana penulis melakukan praktek laut selama 12 bulan. Sehingga dengan deskripsi ini penulis mengharapkan agar pembaca mampu dan bisa merasakan tentang semua hal yang terjadi di atas kapal selama kapal berada di pelabuhan.

Berikut adalah jumlah crew yang ada di atas kapal yaitu 18 (delapan belas) orang termasuk Nakhoda dan Kepala Kamar Mesin. Awak kapal tersebut terdiri dari 4 (empat) orang *Officer*, 4 (empat) orang *Enginner*, 1 (satu) orang *Boatswain*, 3 (tiga) orang Jurumudi, 3 (tiga) orang Oiler, 1(satu) orang kelas, koki, dan 1 (satu) orang kadet.

#### 1. Perencanaan Tugas Jaga

Di kapal tempat penulis melaksanakan praktek berlayar, *Chief Officer* membuat daftar jaga yang nantinya akan menjadi kewajiban dan tanggung jawab petugas jaga terhadap tugas yang diberikan selama jaga. Daftar jaga tersebut dibuat dalam bentuk tabel yang didalamnya tertulis nama-nama regu jaga dan waktu periode jaga. Awak kapal dalam hal ini sangat berperan penting dalam pelaksanaan penjagaan. Adapun petugas jaga yang ada di atas kapal seperti tersebut dibawah ini, kecuali:

- a. Nakhoda
- b. Kepala Kamar Mesin
- c. Koki

Sedangkan ABK kapal yang terlibat dalam pelaksanaan jaga tersebut adalah:

- a. Bagian Dek
  - 1) Mualim 1

Mualim 1 pada saat kapal sandar tidak terlibat dalam pelaksanaan tugas jaga, dimana tugasnya adalah

menangani muatan dan mengurus dokumen-dokumen kapal.

- 2) Mualim 2
- 3) Mualim 3
- 4) Mualim 4
- 5) Semua Juru mudi
- 6) Kelasi
- 7) Kadet Dek

Dalam menjalankan tugas jaganya perwira dan juru mudi bertanggung jawab atas perintah yang diterimanya dari *chief officer* sebagai penanggung jawab yang berada di bawah Nakhoda. Pelaksanaan jaga yang sudah dijalankan selama ini merupakan tugas rutin yang dilaksanakan di kapal setiap kapal sandar di pelabuhan. Selain ada tugas pelabuhan yang harus dilakukan, jika terjadi pekerjaan yang sekiranya tidak bisa dilakukan di laut seperti mengecat haluan kapal, pencegahan karat bagian luar dari kulit kapal dan sebagainya maka petugas jaga pelabuhan harus membantu pelaksanaan tugas harian. Tetapi pelaksanaan tugas harian disuatu pelabuhan akan diberitahukan terlebih dahulu oleh *chief officer* melalui *Boatswain* (Kepala Kerja).

b. Bagian Mesin

- 1) Masinis 2
- 2) Masinis 3
- 3) Masinis 4
- 4) Semua *Oiler*

Untuk bagian mesin yang bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas jaga adalah *chief engineer* dimana yang nantinya bertanggung jawab kepada Nakhoda selaku pimpinan umum diatas kapal. Sama halnya dengan bagian dek, pekerjaan bagian mesin sangat monoton yaitu hanya sebatas

kebersihan dalam kamar mesin. Dan kalau nantinya ada perbaikan, maka akan diberitahukan sebelumnya oleh *chief enginner*.

## 2. Pengorganisasian Tugas Jaga

Daftar jaga tersebut 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 kadet dek. Sedangkan untuk bagian mesin terdiri atas perwira jaga bagian mesin, dan *oiler*. Daftar jaga yang dibuat harus dibaca dan diketahui oleh seluruh awak kapal terutama bagi yang terlibat dalam tugas jaga, sehingga awak kapal mengetahui jadwalnya masing-masing. *Chief Officer* membuat perencanaan tugas jaga yang akan dilaksanakan oleh satu regu jaga di atas kapal. Dalam pembuatan daftar jaga, *Chief Officer* menyesuaikan dengan jumlah awak kapal yang ada. Hal ini yang menyebabkan kurang maksimalnya pengawasan dan tanggung jawab dalam melaksanakan tugas jaga pelabuhan. *Chief Officer* membagi tugas jaga kepada *Second Officer* dan *Third Officer*, dimana tugas dan tanggung jawabnya dipegang sepenuhnya. Setelah mendapatkan tugas dari *chief officer*, tugas tersebut dilimpahkan kepada juru mudi jaga untuk melaksanakan perintah dari *chief officer*, dimana perwira hanya menerima hasil bersihnya saja. Hal ini diperparah oleh sistem pembagian tugas jaga yang kurang efektif, dimana pelaksanaan tugas jaga dalam satu regu jaga adalah dimulai pada saat kapal sandar sampai kapal tersebut lepas sandar. Setelah melaksanakan tugas jaga pelabuhan, awak kapal yang terlibat jaga dapat istirahat setengah hari kerja esok harinya yang bisa pada pagi hari atau siang harinya. Belum lagi kalau awak kapal yang purna jaga pelabuhan mendapatkan jaga laut, mereka

harus melaksanakan kewajibannya tersebut. Dalam pengaturan tugas jaga pelabuhan yang terjadi di atas kapal yang terdiri dari dua regu jaga, dimana setiap pelabuhan hanya terdapat satu regu jaga yang bertugas. Ini dikarenakan singkatnya waktu sandar, tetapi tidak menutup kemungkinan bisa sandar lebih lama yang disebabkan oleh tertundanya muatan. Untuk menanggulangi kemungkinan yang terjadi akibat terlalu lama datangnya muatan, maka regu jaga pelabuhan diganti oleh regu jaga pengganti dimana waktu jaga melebihi 20 jam jaga. Tetapi selama penulis mengikuti praktek berlayar belum pernah melebihi waktu jaga 20 jam, yang pernah dialami penulis maksimal jam jaga adalah 18 jam. Dengan jumlah tenaga yang kurang dan ditambah oleh banyaknya yang harus diawasi, maka dirasakan perlunya pemulihan tenaga yang dibutuhkan setelah selesai jaga. Betapa terkurasnya tenaga yang diperlukan oleh *crew* jaga dalam pengawasan selama tugas jaga pelabuhan. Hal ini mengakibatkan menurunnya konsentrasi dalam pelaksanaan tugas jaga selanjutnya dan kerja harian. Dengan menurunnya konsentrasi akibat kelelahan sangat menghambat kerja awak kapal, dimana akan berakibat sangat fatal seperti kecelakaan dan mengabaikan sebagian perintah yang diberikan kepada mereka. Betapa sangat bahaya jika seandainya perintah yang dijalankan itu keliru menanggapi.

Adapun pengaturan waktu jaga yang terdapat di kapal pada saat sedang sandar di pelabuhan adalah sebagai berikut:



Table 4.1. Pembagian Tugas Jaga Pelabuhan

	Tim Jaga	Jabatan
Regu 1	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Second Officer</li> <li>2. Juru mudi I/Juru mudi II</li> <li>3. Kelasi</li> </ol>	Pemimpin Regu Pembantu 1 Pembantu 2
Regu 2	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Third Officer</li> <li>2. Juru mudi II/ Juru mudi III</li> <li>3. Kadet</li> </ol>	Pemimpin Regu Pembantu 1 Pembantu 2

Pembagian tugas jaga ini merupakan satu periode jaga selama kapal sandar di pelabuhan dimana regu jaga bertanggung jawab atas pengawasan selama kapal sandar. Untuk jaga selanjutnya maka regu lain yang bertugas, dengan kewajiban dan tugas yang sama dengan regu yang sebelumnya. Untuk kegiatan jaga pelabuhan, *order* yang rutin dilakukan oleh petugas jaga adalah:

1. Menyiapkan alat-alat bongkar muat.
2. Mengecek kondisi sekitar kapal
3. Mengecek tanki – tanki muatan
4. Mengecek tali – tali
5. Menyiapkan tanki yang akan digunakan untuk memuat/membongkar
6. Setelah muatan on deck selesai dimuat maka kegiatan selanjutnya adalah menutup tanki – tanki yang sudah di line up
7. Menata kembali peralatan bongkar muat

Untuk mengurangi kejenuhan selama tugas jaga, maka diadakan pertukaran antar anggota jaga selama sebulan sekali. Hal ini bertujuan untuk menjaga hubungan yang baik dengan perwira kapal dengan bawahannya. Berikut ini salah satu contoh pelaksanaan jaga pelabuhan:

No Voyage : 09/20  
Tanggal : 16 September 2020  
Pelabuhan : Can Tho

16 September 2020

04.00 : Kapal tiba di terminal Can tho dan regu jaga mulai melakukan jaga.  
05.00 : Berlabuh jangkar dan siap melakukan sandar di Jeti  
10.00 : First line  
11.30 : All fast  
11.46 : Safety Meeting  
11.56 : Initial Tank Inspected  
12.30 : Istirahat  
13.00 : Hose Connected Cargo  
14.30 : Cargo Hose Leak Test  
15.00 : Commenced Loading  
23.00 : Completed Loading  
23.42 : Line Clearing  
24.00 : Final Tank Inspection

17 September 2020

00.30 : Final Tank Inspection  
01.00 : Final Cargo Calculation  
07.00 : Hose Disconnected  
07:30 : Cargo Document Completed

Pelaksanaan tugas jaga seperti diatas ini belum selesai sampai disitu saja, petugas jaga masih menunggu order dari Nakhoda untuk pelaksanaan OHN (*One Hour Notice*)/ pemberitahuan ke kamar mesin satu jam sebelum kapal berangkat. Berakhirnya tugas jaga pelabuhan adalah setelah diedarkannya OHN ke kamar mesin. Kemudian dilanjutkan dengan jaga laut oleh regu jaga selanjutnya. Dan tidak menutup kemungkinan yang jaga laut tersebut adalah petugas jaga yang baru saja melaksanakan jaga pelabuhan, kalau itu merupakan tugasnya selanjutnya.

### **C. Hasil Penelitian**

Pada saat penulis melaksanakan praktek laut diatas MT. Leo Asphalt II, ditemui adanya kelalaian pada saat menjalankan tugas jaga pelabuhan, dimana ada beberapa juru mudi yang sering mengabaikan ataupun lalai dalam tugas dan tanggung jawabnya ketika sedang melaksanakan dinas jaga pelabuhan, hal ini disebabkan oleh kurangnya pengawasan dari perwira jaga yang memberikan kepercayaan kepada juru mudi itu.

#### D. Pembahasan masalah

Berdasarkan kejadian tersebut, maka penulis mengambil suatu analisa yang mengacu pada kejadian sebagai berikut:

##### 1. Pelaksanaan Pengaturan Jam Jaga Pelabuhan Yang Tidak Sesuai Dengan *Standart Watch Keeping*

Dari uraian fakta di atas penulis dapat menyimpulkan bahwa pengaturan jam kerja di atas kapal telah menyimpang dari prosedur pengaturan jam kerja seperti yang telah di gariskan dalam aturan internasional, dalam hal ini *STCW(2010)*. Dalam *chapter VIII STCW (2010) section A-VIII/1* dalam butir 1 dan 2 disebutkan :

- a) Semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira yang melaksanakan tugas jaga, atau sebagai bawahan yang ambil bagian dalam suatu tugas jaga harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam. Artinya istirahat yang diberikan oleh pihak yang membuat jadwal haruslah memenuhi aturan ini, yaitu 10 jam dalam sehari semalam.
- b). Untuk pembagiannya boleh dibagi menjadi 2 periode istirahat yang salah satunya paling sedikit tidak kurang dari 6 jam.

Dalam pelaksanaan tugas jaga perwira dan pembantu jaga wajib melaksanakan order yang telah dibuat oleh *chief officer*. Tetapi pada kenyataannya perwira maupun jurumudi jaga hanya melaksanakan beberapa perintah yang diberikan oleh *chief officer* dan sebagian perintahnya diabaikan. Diantaranya perintah yang diabaikan adalah penataan penataan peralatan bongkar muat. Hal semacam ini yang mengakibatkan sebagian tugas tidak tercapai entah itu dari kelalaian atau kesengajaan yang dilakukan dengan kurangnya pengawasan terhadap anak buah kapal yang

melakukan tugas jaga pelabuhan. Disamping itu perwira jaga juga tidak mau repot atas tugas yang ada, mereka melimpahkan kepada juru mudi jaga. Hal ini yang menyebabkan juru mudi merasa punya hak untuk mengambil keputusan sendiri, ini terbukti pada saat juru mudi meninggalkan dek pada saat melakukan tugas jaga tanpa sepengetahuan dan ijin dari perwira jaga yang bertanggung jawab. Ini merupakan akibat dari perwira yang terlalu longgar memberikan pengawasan. Kejadian ini diperparah oleh perwira jaga, yang juga sering meninggalkan tugas jaganya. Sebagai seorang yang teladan di atas kapal, perwira seharusnya memberi contoh kepada anak buahnya. Bukannya memberi contoh yang tidak benar, kepada anak buahnya. Dengan memberikan contoh yang baik mungkin saja bawahan akan merasa sungkan untuk melakukan hal semacam itu.

2. Hal-Hal Yang Menyebabkan Menurunnya Pengawasan Regu Jaga Ketika Melaksanakan Tugas Jaga Pelabuhan
  - a. Pengaturan Jam Jaga

Berdasarkan hasil observasi yang dilaksanakan oleh penulis selama mengikuti praktek berlayar di MT. Leo Asphalt II tentang pengaturan jam dan tugas jaga adalah sangat tidak sesuai dengan prosedur yang telah diatur dalam STCW. Dalam hal ini adalah pengaturan jam jaga yang terlalu panjang dan fleksibel tergantung lamanya kapal sandar, dimana pada saat kapal sandar lama maka petugas jaga akan mendapatkan tugas jaga yang lama pula. Yang sering terjadi adalah pada saat kapal sandar di pelabuhan *Third Officer* sering mendapatkan tugas jaga yang lebih panjang, dengan alasan sebagai *Junior Officer*. Sedangkan untuk waktu yang pendek di pelabuhan maka petugas jaga

akan mendapatkan jaga yang lebih singkat. Belum lagi setelah purna jaga pelabuhan, bagi yang mendapatkan jaga laut mereka harus melaksanakan kewajiban tugas jaga laut yang memerlukan stamina dan konsentrasi yang ekstra. Ini sangat membahayakan sekali terhadap kelangsungan operasional kapal dalam melakukan pelayaran. Sangat kurang sekali dalam pelaksanaan *fittnes* (pemulihan kebugaran)

b. Pelaksanaan Jam Istirahat di Kapal

Istirahat adalah suatu kegiatan relaksasi yang diperlukan oleh tubuh, ataupun bisa disebut juga kegiatan rekreasi oleh jiwanya agar mendapatkan suatu ketenangan untuk melaksanakan kegiatan kerja yang menjadi tugas dan tanggung jawabnya. Kita semua tahu, bahwa seseorang tidak mungkin dapat hidup menyendiri. Ia tidak akan menikmati keindahan alam yang telah diciptakan Tuhan, yang berada disekelilingnya. Selama ia tidak mempunyai *partner* untuk bisa menikmati keindahan selama kapal berada di lautan. Dapat dibayangkan situasi dalam kejiwaannya akan mengalami suatu kegalauan, ia bingung, murung dan tidak semangat dalam melaksanakan suatu pekerjaan sehingga berakibat menurunnya kinerja sebagai anak buah kapal, maupun sebagai Perwira kapal. Dari pengalaman penulis, mendapati adanya suatu penyimpangan dari penerapan peraturan *chapter VIII STCW(2010) section A-VIII / 1* seperti yang telah dicantumkan di depan bahwa " semua orang yang ditunjuk sebagai Perwira di atas kapal yang melaksanakan tugas jaga, atau sebagai bawahan yang ambil bagian dalam melaksanakan suatu tugas jaga harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam. Dan jam-jam

istirahat tersebut hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat yang salah satunya paling sedikit tidak kurang dari 6 jam. Namun kedua hal tersebut tidak harus diikuti jika terjadi suatu situasi darurat atau situasi latihan, atau terjadi kondisi-kondisi operasional yang mendesak.

#### **E. Alternatif Pemecahan Masalah**

Berdasarkan berbagai permasalahan diatas dan melihat adanya pelaksanaan dinas jaga yang tidak sesuai dengan prosedur yang akan mempengaruhi produktifitas dan hasil yang dicapai oleh perusahaan. Maka penulis memberikan alternatif pemecahan masalah sebagai berikut:

1. Melakukan tindakan identifikasi terhadap permasalahan yang terjadi di atas kapal khususnya tentang pelaksanaan tugas jaga pelabuhan
  - a) Mencari penyebab mengenai anak buah kapal kurang *familiar* terhadap prosedur jaga pelabuhan pada saat kapal sandar. Dan meningkatkan komunikasi dan koordinasi antara perwira dan bawahannya. Dan segera diadakan *sharing* atau *meeting* yang wajib dihadiri oleh semua awak kapal dan membahas semua permasalahan yang terjadi diatas kapal serta bersama-sama mencari solusi terbaik dari permasalahan yang ada.
  - b) Segera meluruskan pelaksanaan dinas jaga yang tidak sesuai dengan prosedur yang ada di atas kapal. Dalam hal ini berkaitan dengan tanggung jawab perwira dan juru mudi jaga pada saat melaksanakan tugas jaga. Nakhoda maupun *officer* harus disiplin dalam melaksanakan tugasnya, terutama perwira jaga harus bisa memberikan contoh yang baik kepada anak buahnya serta mempunyai jiwa kepemimpinan yang baik pula. Sehingga anak buah

kapal akan menghormati atasannya dan merasa sungkan apabila tidak melaksanakan tugas jaga sesuai prosedur yang telah dibuat.

- c) Perusahaan harus aktif mencari jalan keluar terhadap masalah yang nantinya dapat mempengaruhi kondisi serta situasi kerja di atas kapal. Perusahaan harus mampu mengambil tindakan serta kebijakan yang nantinya tidak menimbulkan kerugian bagi salah satu pihak. Perusahaan juga harus menangani hal ini secepatnya, sehingga tidak mempengaruhi kinerja awak kapal lain. Tingkatkan komunikasi serta koordinasi antara perwira dan bawahan baik itu dalam hal dinas ataupun diluar dinas yang menyangkut hubungan sosial di dalam masyarakat yang dalam ini terjadi di dalam lingkungan di atas kapal. Tingkatkan pula hubungan kerja yang harmonis antara perwira dan bawahannya secara sesering mungkin dengan cara mengadakan pertemuan rutin di atas kapal. Juga dengan jalan bertukar informasi baik dari perwira ke bawahan ataupun dari bawahan ke perwira. Sehingga para bawahan tidak merasakan adanya jurang pemisah yang selama ini menjadikan jarak antara perwira dan bawahannya. Para bawahan akan cenderung mendekati perwira atau orang-orang yang bisa diajak bertukar pikiran dan informasi dengan mereka. Mereka akan memilih siapa yang dapat diajak bicara. Mereka tidak akan berbicara panjang lebar ketika berhadapan dengan perwira yang kurang sependapat dengannya. Dengan kata lain, mereka melihat dulu siapa orang yang diajak bicara dengan maksud tetap menjaga perasaan orang yang diajak bicara tersebut.



d) Perusahaan juga harus tanggap terhadap semua permasalahan yang sedang terjadi di atas kapal sebagai bukti keterlibatan perusahaan dalam menangani dan memperhatikan para pekerjanya di atas kapal. Menurut D.H Moreby, para pemilik kapal mempunyai masalah yang sangat khusus bila menyangkut kesejahteraan pelaut-pelaut mereka. Karena pelaut ini mengalami waktu yang cukup lama untuk jauh dari keluarga mereka serta jauh dari kehidupan sosial yang normal serta fasilitas rekreasi di darat. Pelaut tidak hanya bekerja di atas kapal, tetapi selain dari giliran kerja sebentar di pelabuhan, mereka harus menghabiskan semua waktu luangnya di atas kapal yang sama. Awak kapal membentuk suatu masyarakat yang terpisah, dan apabila orang-orang ini akan bekerja secara efisien sebagai suatu kelompok, maka perhatian terbesar yang harus ditunjukkan oleh perusahaan adalah pada semua faktor-faktor kemanusiaan yang mempengaruhi kesejahteraan mereka di atas kapal. Perusahaan harus segera menyelesaikan persoalan yang saat itu terjadi di atas kapal agar permasalahan tersebut tidak berlarut-larut, sehingga menimbulkan dampak baru yang dapat merugikan pihak perusahaan sendiri. Apabila awak kapal benci terhadap kapal dimana mereka bertugas, maka akan timbul pemborosan atau perusakan peralatan atau perbekalan dan pada akhirnya akan menimbulkan masalah-masalah baru yang menyangkut kedisiplinan para pekerja. Manajemen operasional di atas kapal juga akan terhambat yang tentunya akan menghambat pula pencapaian standart kerja kapal yang telah dikehendaki oleh pihak perusahaan. Dan pada akhirnya akan mengakibatkan kerugian bagi perusahaan tersebut, karena

menurunnya kerja yang mengakibatkan kerugian bagi perusahaan tersebut. Karena menurunnya kualitas kerja akan mengakibatkan turunnya pendapatan kapal bagi perusahaan. Secara praktis setiap pihak yang menaruh perhatian pada operasi kapal mempunyai peranan dalam memperbaiki keadaan kerja serta kehidupan di kapal. Dan pemilik kapal adalah satu-satunya yang jelas memiliki ketentuan untuk menyediakan fasilitas serta formula tertentu untuk meningkatkan kesejahteraan para pekerjanya demi tercapainya peningkatan kinerja mereka. Hanya dengan usaha bersama dari semua yang berkepentingan bahwa kondisi-kondisi di laut dapat diangkat menuju standart yang dikehendaki oleh semua pihak.

2. Membuat daftar pengaturan jam jaga dengan memperhatikan waktu istirahat yang telah diatur dalam *STCW (2010)*
  - a) Membuat jadwal pembagian jam jaga laut yang sesuai dengan *STCW 95 amandemen 2010*, dimana dengan memperhatikan jam istirahat selama 24 jam. Dengan melihat jenis kapal, yaitu kapal tanker yang mempunyai waktu sandar yang tergantung pada keahlian buruh pada saat melaksanakan bongkar muat yang umumnya relatif singkat , maka penulis menyarankan untuk pelaksanaan tugas jaga pelabuhan tidak menggunakan sistem yang telah dipakai selama ini oleh kapal, dikarenakan terlalu lamanya jam jaga yaitu dengan batasan maksimal 18 jam untuk dapat memperoleh pengganti dari regu jaga berikutnya. Untuk kapal seperti ini mungkin sistem jaga pelabuhan selama 6 jam jaga, kemudian diteruskan oleh regu jaga lainnya. Hal ini akan memberikan kepada regu

jaga yang sudah jaga untuk istirahat guna pemulihan tenaga dan pesiar untuk kegiatan *refreshing*. Bagaimanapun juga orang meski butuh penyegaran.

Adapun pengaturan pelaksanaan jam jaga yang diusulkan oleh penulis adalah sebagai berikut:

Table 4.3. Pembagian Tugas Jaga

<b>JAM JAGA</b>	<b>REGU JAGA</b>
00.00-06.00	Regu I
06.00-12.00	Regu II
12.00-18.00	Regu I
18.00-24.00	Regu II

- b) Solusi pemecahan masalah berikutnya adalah dengan menerapkan jaga pelabuhan seperti jaga laut yaitu selama empat jam jaga. Mengingat perwira jaga yang terlibat secara langsung hanya dua orang maka pelaksanaan tugas jaga laut sewaktu di pelabuhan hanya untuk pembantu jaga saja dan untuk perwira jaga diberlakukan waktu jaga selama enam jam jaga. Jika system ini diterapkan maka waktu istirahat untuk pembantu jaga dalam hal ini juru mudi, dan kadet memperoleh waktu istirahat selama 16 jam dalam sehari. Dan untuk perwira jaga waktu istirahat yang didapat selama di pelabuhan adalah 12 jam istirahat dalam 24 jam.
- c) Penerapan sistem jaga selama 12 jam di pelabuhan bisa juga dilaksanakan mengingat hanya ada dua regu jaga yang bertugas menjalankan jaga pelabuhan. Tetapi dalam pelaksanaannya nanti akan terbentur dengan penerapan system jaga laut, mengingat ketidaktentuan lamanya kapal berada di pelabuhan. Dengan kata lain jika kapal sandar selama 20 jam saja, maka satu regu jaga akan melaksanakan

tugas jaga pelabuhan selama 12 jam dan regu yang lainnya melaksanakan jaga selama 8 jam.

Penulis menginginkan agar alternatif pemecahan dari permasalahan yang ada diatas bisa diterima dan akhirnya dapat diterapkan di MT. Leo Asphalt II supaya terjadi perubahan yang berarti dalam kehidupan serta suasana kerja di atas kapal.

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Berdasarkan pembahasan dan hasil penelitian mengenai masalah yang terjadi di kapal MT. Leo Asphalt II adalah penyimpangan terhadap pelaksanaan tugas jaga pelabuhan yang disebabkan oleh kurang efektifnya pengawasan dari *Chief Officer* yang menyebabkan menurunnya pengawasan regu jaga ketika melaksanakan tugas jaga pelabuhan. Ditambah lagi dengan pengaturan jam jaga dan pelaksanaan jam istirahat yang kurang efektif dan tidak sesuai dengan prosedur

#### **B. Saran**

Penulis mengajukan beberapa saran menyangkut tentang simpulan yang telah diambil atas permasalahan yang ada, saran-saran yang dapat penulis berikan diantaranya sebagai berikut :

1. Untuk menghindari terjadinya penyimpangan yang disebabkan oleh kurang efektifnya pengawasan dari perwira terhadap anak buah kapal dalam melaksanakan tugas jaga pelabuhan, maka *Chief Officer* melakukan pengecekan terhadap kinerja awak kapal dalam melaksanakan tugas jaga pelabuhan secara berkala. Hal ini selain wujud dari pengawasan juga sebagai pendekatan terhadap anak buah kapal dalam melakukan kegiatan tugas jaga pelabuhan diatas kapal.
2. Meningkatkan pengawasan regu jaga dalam pelaksanaan tugas jaga pelabuhan dengan memperhatikan pengaturan jam jaga dan jam istirahat yang sesuai dengan ketentuan dan peraturan tertulis yang ada diatas kapal dan peraturan internasional. Sehingga akan terjaga kebugaran dalam melakukan pekerjaan setelah purna jaga pelabuhan.

## DAFTAR PUSTAKA

Adisasmita Raharjo, 2019, *Pengelolaan Pendapat Dan Anggaran*, Graha Ilmu, Yogyakarta, Hal 170

Diphub, Dirjenperla,(1985:91), *Pengaturan-pengaturan tentang penyelenggaraan jaga bilamana kapal sedang berada dipelabuhan*

Pengertian Efektivitas(<http://literaturbook.blogspot.com/2014/12/pengertian-efektivitas-dan-landasan.html>) diakses 02 mei 2019

*Kamus pelayaran*. Istilah Jaga

Literaturbook, Sekilas Tentang Efektivitas

Manikome. (2019). *Tugas Jaga*: CV. ARIES & Co

PIP Semarang, (2018).*Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal berlabuh jangkar*

Purnamasari, A. (2017), *Perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja terhadap kerja*

Siagian, Sondang P. (2019), *Pengertian Efektivitas*

Tim PIP Makassar, (2012), **Pedoman Penulisan Skripsi**, PIP Makassar, Makassar.

Tugas Dan Tanggung Jawab Mualim Jaga Di Pelabuhan (<http://hmhasanmuhamad.blogspot.com/2014/10/tugas-jaga-deck-officer.html>)

## RIWAYAT HIDUP



IJEALLOY ABRAHAM SINURAYA, Lahir di Batam pada tanggal 02 Juli 1999. Merupakan anak ketiga dari pasangan bapak “ELIASTA SINURAYA” dan ibu “JUSTINA SEBAYANG” . Penulis pertama kali menempuh Pendidikan sekolah dasar di selesaikan tahun 2011 di SD KALAM KUDUS, Kota BATAM dan melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMPN 41 BATAM

diselesaikan pada tahun 2014. Dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Atas di SMAN 12 BATAM dan diselesaikan pada tahun 2017. Pada tahun 2017 penulis terdaftar sebagai Taruna di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (PIP) Angkatan XXXVIII, Dan penulis melaksanakan praktek layar (PRALA) di Perusahaan PT. ENEOS OCEAN SHIPPING MANAGEMENT PTE LTD di salah satu MT. LEO ASPHALT II.

Berkat petunjuk dan pertolongan Tuhan Yang Maha Esa, usaha dan disertai doa dan orang tua dalam menjalani aktivitas akademik di Politeknik Ilmu pelayaran Makassar (PIP) . Puji Syukur penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dengan skripsi yang berjudul “Analisis Efektivitas Tugas Jaga Pelabuhan di MT. LEO ASPHALT II ”.