

**PENGARUH PELAKSANAAN DINAS JAGA TERHADAP
KEAMANAN SAAT SANDAR DI DERMAGA DI
KM SIRIMAU**



**RISKA RAHIM
18.41.058
NAUTIKA**

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

**PENGARUH PELAKSANAAN DINAS JAGA TERHADAP
KEAMANAN SAAT SANDAR DI DERMAGA DI
KM SIRIMAU**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan Diajukan Oleh

RISKA RAHIM

NIT.18.41.058

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

SKRIPSI
PENGARUH PELAKSANAAN DINAS JAGA TERHADAP
KEAMANAN SAAT SANDAR DI DERMAGA DI KM SIRIMAU

Disusun dan Diajukan oleh:

RISKA RAHIM
NIT. 18.41.058

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal, 13 JUNI 2022

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Capt. Joko Purnomo, M.A.P., M.Mar.
NIP. 19721019 200912 1 001



H. Mirdin Ahmad, S.H., M.H.
NIP. 19551225 198003 1 003

Mengetahui:

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

Ketua Program Studi Nautika



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



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

PRAKATA

Dengan memanjatkan puji dan syukur kehadirat Allah SWT atas limpahan Rahmat dan Hidayahnya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **PENGARUH PELAKSAAN DINAS JAGA TERHADAP KEAMANAN PADA SAAT SANDAR DI DERMAGA DI KM SIRIMAU** . Adapun tugas akhir ini merupakan salah satu persyaratan bagi taruna dalam menyelesaikan studinya pada program Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Tidak sedikit tantangan yang penulis hadapi selama perjalanan untuk mencapai cita – cita namun penulis senantiasa tabah dan berusaha untuk menghadapi segala rintangan sehingga mencapai keberhasilan di dalam penyelesaian skripsi ini, dan penulis menyadari bahwasannya dalam penyelesaian tugas akhir ini masih banyak terdapat kekurangan , baik dari susunan kalimat, segi bahasa, cara penulisan serta pembahasan materi. Untuk itu penulis senantiasa menerima kritik atau saran yang bersifat untuk membangun demi kesempurnaan tugas akhir ini.

Tak lupa penulis ucapkan terima kasih yang sebesar – besarnya kepada :

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan, M.T.,M.Mar selaku Pembantu Direktur I
3. Bapak Capt. Welem Ada`, M.Pd, M.Mar selaku Ketua Jurusan Nautika
4. Bapak Capt. Joko Purnomo, M.A.P.,M.Mar sebagai Pembimbing I dalam penulisan Skripsi ini.
5. Bapak H. Mirdin Ahmad, S.H.,M.H selaku Pembimbing II dalam penulisan Skripsi ini
6. PT. PELNI (PERSERO) yang telah memberikan kesempatan berharga kepada penulis untuk melaksanakan praktek laut (prala) di KM. Sirimau

7. Nahkoda dan seluruh kru KM. Sirimau yang telah memberikan pengalaman berharga selama penulis melaksanakan praktek laut (prala)
8. Kepada Almarhum Ayahanda Rahim Rengo dan Ibunda tercinta Nurseha serta seluruh keluarga dan yang telah memberikan dorongan, doa, semangat, sarana dan prasarana selama penulis menyelesaikan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
9. Kepada Irawan Basir, S.Tr.Pel yang telah menjadi salah satu orang yang telah memberikan motivasi dan semangat untuk menyelesaikan skripsi ini
10. Kepada senior, junior dan rekan-rekan taruna/i angkatan XXXIX terkhusus A. Ainun Patsyar dan Achmad Anugrah Sijaya yang telah menyemangati dan memberikan masukan dalam penulisan skripsi ini.

Akhir kata penulis juga mengucapkan terima kasih kepada pihak - pihak yang telah banyak membantu dalam penyusunan skripsi ini namun tidak dapat disebutkan satu persatu. Semoga amal ibadah yang kita kerjakan dapat bermanfaat dan mendapatkan berkat dari Tuhan Yang Maha Esa.

Makassar, 13 Juni 2022



RISKA RAHIM

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : Riska Rahim
Nomor Induk Taruna : 18.41.058
Jurusan : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

PENGARUH PELAKSANAAN DINAS JAGA TERHADAP KEAMANAN SAAT SANDAR DI DERMAGA DI KM. SIRIMAU

Merupakan karya asli. Seluruh ide 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, 13 Juni 2022


RISKA RAHIM
NIT. 18.41.058

ABSTRAK

RISKA RAHIM, 2022, *Pengaruh Pelaksanaan Dinas Jaga Terhadap Keamanan Saat Sandar Di Dermaga Di KM Sirimau* (dibimbing oleh Joko Purnomo dan Mirdin Ahmad).

Penelitian ini dilatar belakangi dari peristiwa yang terjadi pada tanggal 4 Maret 2021 tepat pada pukul 08:20 LT (*Local Time*) ketika kapal sedang sandar di pelabuhan Merauke, Papua terjadi pencurian yang mengakibatkan cat-cat yang berada di bosun store serta barang-barang pribadi milik kru kapal hilang dicuri. Maka penulis mengangkat permasalahan tentang bagaimana pelaksanaan dinas jaga pada saat kapal sandar dipelabuhan yang bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan dinas jaga di KM. Sirimau pada saat kapal sandar dipelabuhan.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Adapun sumber data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh langsung dari tempat penelitian dengan cara melakukan pengamatan, yang berkaitan dengan judul skripsi.

Hasil penelitian dan pembahasan masalah dalam skripsi ini menunjukkan bahwa pelaksanaan dinas jaga di KM. Sirimau belum terlaksana secara maksimal. Disebabkan karena kurangnya pemahaman tentang tanggung jawab selama melaksanakan tugas jaga selama sandar di pelabuhan dan kurangnya komunikasi antara perwira jaga dan abk jaga.

Kata kunci : *Dinas Jaga, Pelaksanaan*

ABSTRACT

RISKA RAHIM, 2022, *The Effect of The Implementation whatckeeping on the safety of the ship when the ship docked at port (Educated by Joko Purnomo and Mirdin Ahmad).*

This research is motivated by the events that occurred on 4 March 2021 precisely at 08:20 Local Time in MV. Sirimau when the ship docked at Merauke, Papua who was carrying out loading and unloading activities was stolen. So the authors raise the issue of how the implementation of guard services when the ship docked at port.

Which prodeces descriptive data in the form of written words from people and observed behavior, the source of the data used is primary data obtained directly from the research side by making observations, relating to the title of the thesis.

The results of the research and discussion of problems in this thesis indicate that the implementation of guard services in the MV. Sirimau has not been implemented maximally. Caused by a lack of understanding of the responsibilities while carrying out guard duties while leaning at the port and the lack of communication between the officer on duty and the guard.

Keyword : *Watchkeeping, Carrying Out*

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Dinas jaga	5
B. Tugas Jaga di Pelabuhan	12
C. Kerangka Pikir	24
D. Hipotesis	24
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis, Desain dan Variabel Penelitian	25
B. Definisi Operasional Variabel	26
C. Populasi dan Sampel Penelitian	27
D. Sumber Data	29
E. Teknik Pengumpulan Data	29

F. Teknik Analisis Data	31
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum Objek Penelitian	33
B. Hasil Penelitian	37
C. Pembahasan Masalah	38
D. Upaya Yang Dilakukan Untuk Mengatasi Permasalahan Pelaksanaan Dinas Jaga Pada Saat Sandar di Pelabuhan	39
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	50
B. Saran	50
DAFTAR PUSTAKA	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
2.1	Daftar Jaga	7
3.1	Sampel Responden Interview	28
4.1	Ship Particular	33
4.2	Crew List	35

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1 Kerangka Pikir	24

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan kebutuhan masyarakat saat ini, salah satu pilihan dalam penggunaannya yaitu dengan menggunakan jasa angkutan laut sebagai jalur transportasi. Terbukti dengan meningkatnya jumlah kapal-kapal yang beroperasi yang secara tidak langsung akan banyak membuka lapangan kerja baru. Diketahui bahwa jasa angkutan laut memiliki resiko yang cukup tinggi, maka dari itu setiap *crew* kapal harus memiliki keterampilan, pengetahuan dan tanggung jawab agar tidak menimbulkan resiko yang tinggi.

Setiap perusahaan selalu menghendaki agar setiap *crew* kapalnya dapat bekerja dengan baik. Keselamatan dalam melakukan pekerjaan merupakan salah satu faktor penting yang harus terpenuhi agar seluruh *crew* kapal dapat bekerja dengan maksimal dan aman. Dengan sikap waspada dan tidak ceroboh dalam bertindak akan membuat pihak lain tidak khawatir. Sebagian *crew* kapal hanya untuk memenuhi kewajibannya saja tanpa memiliki kepedulian terhadap diri sendiri dan orang lain saat melakukan pekerjaannya.

Dalam menunjang pertumbuhan dan perkembangan produktivitas kerja dibutuhkan tingkat kesadaran kerja yang tinggi. Oleh karena itu, dibutuhkan tenaga kerja yang terampil, bertanggung jawab serta memiliki kedisiplinan kerja yang tinggi agar terhindar dari resiko kecelakaan.

Dalam melaksanakan tugas jaga pada bagian *deck* terdapat hal-hal yang harus diperhatikan demi terlaksananya pekerjaan yang baik dan keselamatan pelayaran termasuk di dalamnya manusia, kapal, dan seluruh barang yang ada diatas kapal. Semua yang berhubungan dengan tugas/dinas jaga telah diatur oleh ketentuan-ketentuan yang termuat di dalam *Standart of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW 1978 Amandemen 1995).

Kegiatan tugas/dinas jaga dilakukan selama kapal itu menjalankan aktifitasnya, baik ketika berlayar, berlabuh, sandar di pelabuhan maupun ketika kapal naik dock untuk kegiatan reparasi atau perbaikan.

Memahami pentingnya dinas jaga di atas kapal maka seluruh *crew* kapal wajib mengetahui dan memahami tugas-tugas dinas jaga pada saat di kapal, ini menyangkut tentang bagaimana caranya agar kapal senantiasa berada dalam keadaan aman dan terhindar dari kondisi atau bahaya tubrukan.

Pada umumnya dinas kapal terbagi menjadi dua yaitu dinas harian dan dinas jaga. Dinas harian adalah aktifitas/kegiatan seluruh *crew* kapal yang dilaksanakan pada jam kerja baik di laut maupun di pelabuhan. Aktifitas/kegiatan dalam pelaksanaan dinas harian di kapal adalah administrasi di kapal, perawatan kapal dan peralatan kerja di atas kapal, urusan ABK, ataupun muatan/penumpang.

Sedangkan dinas jaga adalah aktifitas/kegiatan yang dilaksanakan oleh regu jaga yang dipimpin oleh seorang perwira jaga di atas kapal. Adapun tujuan pelaksanaannya yaitu untuk memastikan keamanan, ketertiban, dan kebersihan kapal, muatan, penumpang, dan lingkungan tetap dalam keadaan aman serta untuk pelaksanaan peraturan-peraturan, perintah atau instruksi dalam prosedur. Pada pelaksanaan dinas jaga di atas kapal terbagi menjadi tiga yaitu jaga laut, jaga radio, dan jaga pelabuhan.

Dinas jaga pelabuhan di atas kapal dilaksanakan pada saat kapal sedang berlabuh jangkar, sedang sandar di dermaga / diikat di buoy, olah gerak pada saat berangkat dari pelabuhan ataupun tiba di pelabuhan, bongkar muat, dan menerima / menurunkan pandu. Adapun hal-hal yang harus diperhatikan sebagai perwira jaga adalah tujuan diadakannya tugas jaga pelabuhan tersebut.

Melaksanakan look out (pengamatan) pada keadaan sekeliling kapal sesuai dengan prosedur STCW (Standards Training Certificate and Watchkeeping for Seafares) yaitu STCW code 2010 pada seksi A-

VIII mengenai prosedur serah terima tugas jaga, pengaturan jam jaga, pengaturan petugas jaga/regu jaga, fitness (kebugaran) regu jaga, serta perencanaan pelayaran.

Dinas jaga pelabuhan harus dilakukan secara optimal dan maksimal, dalam hal ini pengawasan terhadap kegiatan terkait tugas jaga pelabuhan memerlukan daya tahan tubuh yang prima. Kesiapan dari crew yang melaksanakan tugas jaga pelabuhan tersebut harus benar-benar diperhatikan, oleh karena itu pengaturan tugas jaga pelabuhan harus dilaksanakan secara efektif.

Dengan ada pembagian dinas jaga pelabuhan ini diharapkan dapat menunjang kelancaran kegiatan di atas kapal serta juga dapat menjaga keamanan kapal. Salah satunya dengan mengatur pelaksanaan jam jaga sehubungan dengan kesibukan berbagai macam kegiatan di kapal yang menguras tenaga anak buah kapal.

Dengan munculnya berbagai permasalahan yang berkaitan dengan pelaksanaan dinas jaga pelabuhan sehingga menimbulkan kerugian-kerugian bagi perusahaan yang berupa hilangnya material kerja ataupun rusaknya konstruksi kapal.

Berdasarkan dengan uraian mengenai permasalahan diatas, maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul **"PENGARUH PELAKSANAAN DINAS JAGA TERHADAP KEAMANAN SAAT SANDAR DI DERMAGA DI KM SIRIMAU"**.

B. Rumusan Masalah

Adapun perumusan masalah yang akan dibahas oleh penulis dalam penelitian ini yaitu : "Bagaimana pengaruh pelaksanaan dinas jaga terhadap keamanan kapal saat akan sandar di dermaga?"

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian dari penulisan skripsi ini yaitu : Untuk mengetahui peran dinas jaga terhadap keamanan kapal pada saat sandar di dermaga

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian yang dilakukan adalah :

1. Manfaat Teoritis

Sebagai bahan pertimbangan bagi pihak perusahaan pelayaran dalam hal pembagian dinas jaga pada saat kapal akan sandar di dermaga.

2. Manfaat Praktis

Agar keamanan kapal tetap terjaga pada saat kapal sandar di dermaga.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Dinas Jaga

1. Pengertian Dinas Jaga

Menurut Menikome (2008:5), Dinas adalah tanggung jawab untuk berbagai kegiatan / aktifitas keamanan di pelabuhan atau dermaga atau tempat-tempat lain untuk menjamin keselamatan jiwa, kapal, pelabuhan dan lingkungan.

Menurut Branch (1995:114), Dinas jaga adalah tanggung jawab untuk kegiatan / aktifitas keamanan di pelabuhan atau dermaga atau tempat-tempat lain untuk mencegah atau menghilangkan resiko dari pencurian ataupun resiko lain yang berkaitan dengan hal tersebut.

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

Menurut penulis Dinas jaga merupakan suatu aktifitas paling penting dilakukan di laut maupun di pelabuhan, adapun aktifitas ini menunjang kelancaran pengoperasian kapal & kelancaran pada saat bongkar muat.

Dari berbagai pendapat mengenai definisi di atas pengertian dinas jaga adalah suatu pekerjaan jaga yang dilakukan di kapal atau di pelabuhan untuk menciptakan situasi dan kondisi agar kapal aman dan terkendali ketika mengoperasikan kapal dan memperlancar kegiatan bongkar muat pada saat kapal sandar di pelabuhan

Pengertian tugas dinas jaga adalah suatu kegiatan pengawasan selama 24 (dua puluh empat) jam di atas kapal, yang dilaksanakan dengan tujuan mendukung operasi pelayaran agar berjalan dengan

baik dan aman. Hal ini dilaksanakan dengan mengkondisikan pelayaran agar dapat berjalan dengan kewaspadaan sesuai dengan kaidah keselamatan pelayaran, yang didalamnya memuat antara lain kegiatan / aktifitas pengamatan keadaan di sekeliling kapal sesuai dengan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) – 1972

Berdasarkan hasil dari penelitian kepada korban akibat dari kecelakaan di atas seperti tubrukan, kandas dan lain sebagainya sering terungkap bahwa faktor penyebab utamanya adalah kurangnya sifat kewaspadaan dalam bekerja dan kurang terorganisirnya berbagai organisasi anjungan (termasuk di dalamnya organisasi Dinas jaga). Berbagai aturan yang telah disepakati oleh para wakil dari Organisasi Maritim Internasional (*International Maritime Organization/IMO*) bertujuan untuk membantu para pelaut dalam menjalankan tugas jaga mereka dengan baik.

IMO (*International Maritime Organization*) sebagai organisasi maritime internasional kemudian melakukan konferensi pada Desember 2002 dimana dalam konferensi tersebut melakukan amandemen terhadap konvensi internasional tentang keselamatan jiwa dilaut atau *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974* yang menjadi kode internasional tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (*Internasional Code for The Security of Ships and Port Facilities* atau ISPS Code) yang berlaku pada tanggal 1 juli 2004

International Ship & Port security (ISPS) Code pada dasarnya merupakan suatu system manajemen komunikasi keamanan yang berisikan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah mengenai meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, menggunakan pendekatan manajemen resiko untuk menjamin keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Tujuan dari kode ini adalah menyediakan standar, kerangka kerja yang

konsisten untuk mengevaluasi resiko, memungkinkan pemerintah untuk mengimbangi apabila terjadi perubahan ancaman dengan mengubah nilai kerantanan kappa kapal dan fasilitas pelabuhan melalui penentuan tingkat keamanan yang sesuai dengan langkah langkah keamanan yang sesuai . (Malisan, 2013). Dalam ISPS Code terdapat beberapa jenis ancaman yang dapat terjadi salah satunya ancaman dalam kasus pencurian atau perampokan barang yang ada di kapal maupun fasilitas pelabuhan.

Sebagai dasar dari penjelasan tentang tugas jaga adalah pedoman yang termuat di dalam Konvensi Internasional untuk *Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW 1978 Amandemen 1995) yaitu suatu badan internasional yang berwenang dalam masalah tersebut.

Istilah jaga menurut kamus berarti mengamati dengan cermat dan waspada. Dalam tugas jaga laut, istilah ini merupakan tugas yang biasanya berlaku selama empat jam. Tugas jaga harus dilaksanakan secara :

1. Cermat, yaitu menyatakan atau memperhatikan, mengamati, atau mengawasi dengan seksama kapal.
2. Awas artinya ada alasan atau maksud untuk menjaga dengan sangat hati-hati, terutama untuk melihat dan menghindari bahaya benturan.
3. Waspada berarti menekankan keadaan sangat waspada dan siap mengambil tindakan untuk mengatasi apapun yang akan terjadi.

Dalam satu hari (24 jam) tugas/dinas dibagi menjadi 3 kelompok, masing-masing kelompok bekerja 4 jam pada siang hari dan 4 jam pada malam hari, sehingga setiap kelompok bertugas selama 8 jam sehari. Bagian dek dan bagian mesin menggunakan pembagian waktu menonton, tetapi bagian radio hanya

menggunakan 2 tim. Petugas jaga adalah perwira deck/mualim dan masinis kapal (engineer) dan jurumudi serta oiler.

Sebagai contoh dapat dilihat tabel daftar jaga di bawah ini :

Tabel 2.1 Daftar Jaga

Regu	Jam jaga	Nama jaga	Petugas dek	Petugas kamar mesin
1	04.00 – 08.00	Jaga subuh	Mualim I dengan juru mudi dan panjarwala	AMK I dengan juru minyak
	16.00 – 20.00	Jaga sore	Mualim II dengan juru mudi dan panjarwala	
2	08.00 – 12.00	Jaga pagi	Mualim IV dengan juru mudi dan panjarwala	AMK III dengan juru minyak
	20.00 – 24.00	Jaga malam		
3	00.00 – 04.00	Jaga tengah malam	Mualim III dengan juru mudi dan panjarwala	AMK IV dengan juru minyak
	12.00 – 16.00	Jaga siang		

Sumber: <https://www.maritimeworld.web.id/2010/12/dinas-jaga-mualim-di-laut.html>

2. Prinsip-Prinsip Yang Berlaku Untuk Tugas Jaga

a. Umum

- 1) Tugas jaga harus selalu diperhatikan dan dijamin terjaga dan terjamin.
- 2) Di bawah bimbingan nakhoda dan perwira, mereka harus berbagi tugas keselamatan dan keamanan selama masa jaga masing-masing.

3) Akibat serius dari pencemaran lingkungan laut akibat operasi atau kecelakaan kapal harus dipahami dan harus diperhatikan untuk mencegah pencemaran, terutama sesuai dengan peraturan dan peraturan internasional yang berlaku untuk pelabuhan

4) Membuat laporan hasil pengamatan yang dideskripsikan dalam diary/buku harian

b. Khusus

Secara khusus tugas / dinas jaga dibagi menjadi tiga bagian / kelompok, yaitu :

1) Tugas jaga navigasi.

Untuk grup ini dibagi lagi menjadi 2 bagian yaitu :

a) Bagian navigasi

Dilaksanakan oleh crew kapal yang memiliki pengetahuan tentang ilmu navigasi, tempat pelaksanaannya yaitu di ruang anjungan (bridge). Anjungan yang sering disebut dengan ruang kemudi adalah sebuah ruangan yang didalamnya terdapat peralatan kemudi serta berbagai peralatan lain yang berkaitan dengan prosedur melayarkan kapal. Dalam pelaksanaannya petugas jaga harus melakukan pengamatan keliling dengan seksama, bila terjadi keadaan yang istimewa haruslah dilaporkan kepada perwira jaga.

b) Bagian deck/geladak

Dilaksanakan oleh seluruh crew kapal bagian dek.

2) Tugas jaga mesin.

Tugas ini hanya dibebankan kepada crew kapal bagian mesin yaitu mulai dari perwira mesin hingga ABK mesin.

3) Tugas jaga radio.

Kelompok ini juga hanya diperuntukkan untuk crew kapal yang telah memiliki pendidikan mengenai pesawat radio kapal (radio operator).

c. Tugas/Dinas Jaga Dek

Kegiatan tugas/dinas jaga juga digolongkan menjadi :

1) Tugas Jaga Laut.

Mengacu pada tugas jaga yang dilakukan saat kapal sedang berlayar atau di laut. Pelayanan jaga/jaga dilakukan di semua bagian geladak/dek, haluan dan buritan, kiri dan kanan. Selama masa tugas, sama sekali tidak diperbolehkan meninggalkan zona keamanan tanpa sepengetahuan penjaga navigasi. Dalam melaksanakan tugas ini, petugas yang menekankan awak kapal yang berjaga-jaga dalam situasi ini harus bertanggung jawab sepenuhnya.

Kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan adalah:

- a) observasi, yaitu menjaga kewaspadaan konstan untuk setiap perubahan signifikan dalam lingkungan operasi melalui visual, pendengaran dan sarana lain yang tersedia. Pengamatan yang dimaksud adalah yang berkaitan dengan kondisi cuaca, jarak pandang, kepadatan lalu lintas dan bahaya navigasi. Pengamatan ini bertujuan untuk menghindari kecelakaan kapal berupa tubrukan, kandas dan bahaya lain yang mengancam navigasi. Petugas pengamatan harus mampu memberikan perhatian penuh untuk menjamin suatu pengamatan yang baik dan tidak boleh menerima tugas lainnya karena akan mengganggu pelaksanaan pengamatan
- b) Memeriksa semua benda yang dapat bergerak di geladak dalam keadaan terikat untuk menghadapi cuaca buruk

- c) Memberikan peringatan kepada crew kapal agar dalam cuaca buruk untuk selalu berhati-hati saat menggunakan berbagai alat yang berbahaya.

2) Tugas Jaga Ketika Kapal Labuh Jangkar

Ada beberapa hal yang harus diperhatikan dalam melaksanakan dinas jaga ketika kapal sedang berlabuh jangkar yaitu :

- a) Melakukan pengamatan secara berkala untuk memastikan bahwa kapal tetap pada posisi labuh jangkar yang aman dengan memperhatikan keadaan di sekeliling.
- b) Menjamin bahwa pengamatan yang baik terus dilaksanakan.
- c) Memastikan bahwa pemeriksaan kapal dilakukan secara berkala.
- d) Mengamati keadaan gelombang dan cuaca serta keadaan laut.
- e) Memberitahu bila diduga jangkar menggaruk atau hanyut kepada perwira jaga.
- f) Memastikan bahwa lampu-lampu navigasi telah dinyalakan (menurut waktunya) dan sosok benda/tanda-tanda telah dipasang (menurut keadaannya)

3) Tugas/Dinas Jaga di Pelabuhan

Fungsi tugas jaga ketika kapal melakukan sandar di pelabuhan untuk suatu kegiatan bongkar-muat atau kegiatan lainnya, adalah:

- a) Memperhatikan aturan-aturan internasional, nasional dan lokal.
- b) Menjaga ketertiban dan rutinitas normal kapal.
- c) Memastikan seluruh inventaris dan barang-barang di atas kapal tetap terjaga dengan baik.

- d) Memastikan keamanan crew kapal terhadap barang-barang ataupun peralatan yang bersifat berbahaya, beracun dan mudah terbakar.
- e) Selalu memastikan bahwa tali-tali kepil (tros dan spring) tetap terikat dengan baik di bolder masing-masing.

3. Serah Terima Tugas Jaga

Petugas jaga hanya dapat meninggalkan abutment saat waktu tugas selesai dan dipastikan petugas jaga berikutnya ada di anjungan. Jika sudah waktunya pergantian shift, namun petugas escrow belum tiba di pos jaga, maka navigator atau ketua tim jaga harus diberitahu. Dalam serah terima jam tangan, hal-hal yang dianggap penting selama masa jaga harus dikomunikasikan, terutama yang berkaitan dengan keselamatan transportasi. Perwira jaga pengganti harus berada di anjungan atau posisi jaga lainnya sekurang-kurangnya lima belas menit sebelum waktu jaga tiba. Hal ini untuk mengatur jarak pandang di sekitar kapal, terutama pada cuaca gelap/malam hari atau kondisi ekstrim. Penjaga pengganti hanya dapat menjalankan tugas jaga jika benar-benar mampu beradaptasi dengan lingkungan objek yang dijaga.

B. Tugas Jaga Di Pelabuhan

1. Pengertian Pelabuhan

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

Pelabuhan merupakan tempat di perairan (di muara, sungai, teluk atau pantai) yang terlindungi dari gempuran gelombang,

sehingga kapal-kapal dan perahu-perahu dapat merapat dan membuang jangkar untuk melakukan kegiatan bongkar muat maupun menaik turunkan penumpang dengan aman.

2. Pengaturan Tugas Jaga di Pelabuhan

Jaga pelabuhan adalah tugas jaga yang dilakukan ketika kapal sedang sandar atau berlabuh jangkar dengan tujuan bongkar muat atau perbaikan dan dilakukan dengan prinsip jaga 24 jam secara bergantian, hal ini memiliki tujuan agar crew kapal dapat diatur agar dapat bergantian meninggalkan kapal sehingga jaga pelabuhan efektif dilakukan penuh 24 jam.

Dalam satu hari (selama 24 jam) tugas/dinas jaga dibagi menjadi 3 kelompok dengan masing-masing kelompok bertugas selama 4 jam siang dan 4 jam malam, sehingga setiap regu bertugas 8 jam tiap harinya. Adapun yang berdinas jaga subuh jam 04:00 – 08:00 dan jaga sore jam 16:00 – 20:00 yaitu Mualim 1 dan AB 1, jaga pagi 08:00 – 12:00 dan jaga malam 20:00 – 24:00 yaitu Mualim 3 dan AB 2 dan yang berdinas jaga tengah malam 00:00 – 04:00 dan jaga siang 12:00 – 16:00 yaitu Mualim 2 dan AB 3

3. Serah Terima Tugas Jaga di Pelabuhan

Tata cara serah terima jaga yang benar antara lain:

- a. Petugas jaga lama wajib melaporkan tugasnya kepada pengganti jaga dan meyakini laporan tersebut telah di mengerti dan melaksanakan tugas jaganya sebelum serah terima jaga dilakukan
- b. Memastikan bahwa jurnal jaga telah di isi lengkap dan di tanda tangani oleh petugas jaga lama sebagai pertanggung jawaban bahwa petugas jaga benar-benar telah melaksanakan tugas jaganya dengan baik
- c. Kelompok pengganti jaga baru harus berada di tempat tugasnya sedikitnya 15 menit sebelum serah terima jaga dilakukan

- d. Melakukan pengamatan bersama kedua kelompok jaga sebelum melakukan serah terima jaga
- e. Selalu memperhatikan jurnal jaga jika sewaktu-waktu terdapat perbedaan yang mencolok dari parameter sesungguhnya dengan yang dilaporkan / dituliskan ke jurnal jaga
- f. Jika pengganti jaga telah mengerti dan dapat menerima tugas jaga yang akan dilanjutkan dengan baik maka barulah kelompok jaga lama dapat meninggalkan tempat jaga.

4. Peranan Tugas Jaga

Fungsi tugas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan untuk kegiatan bongkar muat atau kegiatan lainnya, adalah untuk :

- a. Memperhatikan aturan-aturan internasional, nasional, dan lokal
- b. Menjaga ketertiban dan rutinitas normal kapal
- c. Memastikan bahwa seluruh barang dan inventaris kapal ataupun peralatan kapal tetap terjaga dengan baik
- d. Memastikan keamanan crew kapal terhadap barang-barang ataupun peralatan yang bersifat berbahaya, beracun dan mudah terbakar
- e. Selalu memastikan bahwa tali-tali kepil (tros dan spring) tetap terikat dengan baik di bolder masing-masing.
- f. Menjaga keamanan kapal: Pencurian, hanyut, kandas, kebakaran dan lainnya.
- g. Menjalankan perintah nakhoda: *standing order*, tingkat order yang sifatnya umum atau khusus.
- h. Menjalankan perintah atau ketentuan yang berlaku: mencegah polusi air atau udara, memasang bendera atau sosok benda yang diharuskan serta mengikuti peraturan Bandar.

5. Tugas-tugas Jaga Perwira di Pelabuhan

- a. Mualim I

Sebelum tiba di pelabuhan, Mualim I berada di Anjungan bersama Nakhoda untuk mengikuti semua perintah Nakhoda.

Setelah tiba di pelabuhan Muallim I harus menyiapkan *deck* agar siap melakukan kegiatan bongkar muat. Persiapannya sebagai berikut :

- 1) Menyiapkan *gangway*, tangki, derek, crane dan mesin lainnya dibantu Serang.
- 2) Dilakukan pencarian dan kewaspadaan terhadap kemungkinan adanya penumpang gelap dan barang terlarang dengan menggembok ruangan-ruangan dan ruang perbekalan dan mencatat hal ini dalam Buku *Log Deck*.
- 3) Menyiapkan dokumentasi dan persyaratan muatan, termasuk yang disyaratkan untuk barang berbahaya, jika ada.
- 4) Atur *ballast* sampai sarat tiba atau trim serta menginformasikan kepada Nahkoda, Perwira jaga, dan Masinis jaga.
- 5) Ikatan jangkar dilepas, ulup jangkar, pipa jangkar dibebaskan dari rintangan.
- 6) Tromol, pompa dan motor *hidrolik* saluran uap dipanaskan untuk siap digunakan, perlengkapan tambat dan penerangan dites.
- 7) Jadwal jaga terhadap kemungkinan pembajakan, jika perlu, operasi kedatangan kapal serta operasi lanjutan di pelabuhan.
- 8) *Checklist* sebelum tiba diisi.
- 9) Pemberitahuan ke kamar mesin agar menyiapkan pompa untuk siap digunakan.
- 10) Pastikan tangki muatan di *pressure*.
- 11) Lakukan peranginan di kamar pompa, dan sebagainya.
- 12) Pastikan dilakukan tindakan pencegahan pencemaran sebelum kapal melakukan operasi muatan; semua scupper disumbat.

13) Periksa seluruh penunjuk yang diperlukan selama pekerjaan muatan bekerja baik dan siap digunakan (misalnya, detektor gas jinjing, alat sampling, dugaan tangki, dan sebagainya)

b. Mualim II

Sebelum tiba di pelabuhan, Mualim II berada di buritan mengikuti perintah Mualim I atas petunjuk Nakhoda. Yang harus dilaksanakan sebagai berikut :

- 1) Patuhi petunjuk Nakhoda yang mungkin tertulis di peta, Buku Order Nakhoda
- 2) Pastikan bahwa informasi pelabuhan yang terkait, petunjuk berlayar dan informasi navigasi lainnya meliputi pasang surut, pembatasan sarat kapal, kecepatan, waktu masuk ke pelabuhan, cuaca dan bahaya-bahaya yang ada
- 3) Hubungi stasiun pandu atau penguasa pelabuhan dan sampaikan informasi mengenai Perkiraan Waktu Datang (PWD/ETA), sarat, tinggi tiang, keterangan pokok kapal, agen setempat, dan sebagainya. Pastikan di lambung bagian mana tangga pandu harus disiapkan dan petunjuk sandar, jika ada
- 4) Laporan wajib pada waktu melewati titik-titik/jalur tertentu harus dipatuhi
- 5) Jaga VHF pada saluran terkait
- 6) Dapatkan peringatan navigasi atau meteorologi terbaru dan informasi terkait lainnya dari Mualim II dan catat pada peta yang digunakan
- 7) Gunakan peta skala terbesar untuk daerah yang dilayani
- 8) Berikan pemberitahuan ke kamar mesin, Juru Mudi dan ABK deck lainnya sebagaimana mestinya
- 9) Seluruh perlengkapan navigasi, jam, suling kapal dan pencatat dites jika dianggap perlu

- 10) Sistem kemudi dites dan gunakan kemudi manual sebagaimana diperintahkan
- 11) Uji mesin dengan gerakan maju atau mundur sesuai perintah Nakhoda
- 12) Perlihatkan isyarat atau bendera yang benar.
- 13) Pastikan tangga dan penataan pandu dipasang sebagaimana mestinya
- 14) Tes semua perlengkapan tetap dan lepas komunikasi radio seperti HT, *public addresser*, dan sebagainya
- 15) Isi *Cheklis* sebelum tiba.

c. Mualim III

Sebelum tiba di pelabuhan, Mualim III berada di Haluan kapal untuk mengikuti perintah Mualim I sesuai petunjuk Nakhoda. Setelah tiba di pelabuhan Mualim III bertugas sebagai berikut :

- 1) Membantu Mualim I untuk pelaksanaan bongkar muat
- 2) Bertanggung jawab kepada Nakhoda mengenai hasil kerja dan tindakan yang seharusnya sebagai seorang Mualim jaga dan perwira alat-alat keselamatan.
- 3) Melaksanakan perawatan, pemeliharaan dan pengamanan pada rescue boat dan perlengkapannya.
- 4) Melaksanakan perawatan dan memelihara alat-alat keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran sesuai arahan Mualim I.
- 5) Koordinator atau penyusunan sijil sekoci atau sijil ketika terjadi kebakaran.
- 6) Tugas-tugas yang berkaitan dengan perawatan dan perbaikan kapal
- 7) Membantu Mualim I dalam pembuatan laporan Inventaris alat-alat keselamatan sesuai laporan kapal ke kantor perwakilan.

Setelah tiba di pelabuhan, Mualim II melaksanakan dan membantu Mualim I. Yang harus dilaksanakan sebagai berikut :

- 1) Seluruh formulir *clearance* masuk untuk Pabean, karantina, imigrasi, dan sebagainya di isi dan datang ke pejabat pelabuhan guna memperoleh *clearance* masuk kapal dan melaporkan kepada Nakhoda
- 2) Dapatkan peringatan navigasi dan meteorologi terbaru dan serahkan kepada Perwira Jaga
- 3) Sampaikan berita kedatangan kepada agen, penguasa pelabuhan, dan sebagainya sesuai petunjuk Nakhoda

d. Bosun

Bosun bertanggung jawab kepada mualim I mengenai hal-hal sebagai berikut:

- 1) Pengaturan dan pelaksanaan pemeliharaan rutin dek, pengawasan kerja harian juru mudi.
- 2) pengaturan tugas juru mudi dalam rangka pengaturan bongker muat, sandar labuh. Dan mengevaluasi hasil kerja mereka.
- 3) siaga haluan pada saat olah gerak dan menyiapkan jangkar pada saat lego atau hibob.
- 4) mencatat atau melaporkan semua pelaksanaan kerjanya pada mualim I.

e. Juru mudi

Juru mudi bertanggung jawab kepada mualim I mengenai hal-hal sebagai berikut:

- 1) pada saat kapal berlayar, berjaga dianjungan, melaksanakan siaga dan menangani kemudi.
- 2) menyiapkan bendara-bendara, alat-alat pemadam di dek dan perlengkapan lainnya seperti yang diperintahkan oleh mualim I atau mualim jaga.

- 3) memelihara dan menjaga kebersihan dianjungan serta bagian-bagian kapal lainnya.

6. Dokumen-dokumen Kapal

Tanggung jawab perwira jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan, selain mengurus kapal dan muatannya juga harus menyelesaikan dokumen-dokumen kapal yang di perlukan.

Menurut Suwiyadi (1999:41), mengenai dokumen-dokumen pengapalan (shipping Documents). Dokumen-dokumen yang di gunakan dalam proses pengapalan barang ke Negara lain yang di namakan dokumen pengapalan yang mempunyai fungsi-fungsi sebagai berikut:

- a. Melindungi muatan mulai sejak dipersiapkan untuk di muat ke dalam kapal di pelabuhan muatannya, sampai muatan di serahkan kepada pemiliknya.
- b. Menyatakan hak milik atas barang yang di angkut oleh kapal serta hak-hak lain yang timbul sebagai akibat dari pengangkutan itu.

Maka jelaslah bahwa dokumen pengapalan merupakan dokumen yang mempunyai nilai perdagangan. Dokumen-dokumen yang dapat di perdagangan antara lain :

- a. Faktur dagang (*Comercial Invoice*) dan *packing list*.
- b. Konosmene (*Bill of Lading*).
- c. Polis asuransi laut (*Marine Insurance Policy*)

Selain dokumen-dokumen pengapalan muatan yang di perlukan dalam hubungan antara si pengirim dan si penerima muatan, ada juga dokumen-dokumen muatan kapal yaitu dokumen-dokumen yang harus di buat dalam penyelenggaraan pengangkutan sebagai bukti otentik mengenai status dan kondisi muatan. Jenis-jenis dokumen tersebut adalah sebagai berikut :

- a. *Shipping Order*, di sebut juga Shipping Instruction.
- b. Resi Gudang

- c. Bill of Lading
- d. *Manifest*

7. Kerjasama dan Kinerja Tugas Jaga

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 di perlakukan pembagian tugas.

Ada 3 (tiga) sebab utama mengapa pembagian tugas harus terjadi, yaitu:

- a. Beban pekerja yang harus di pikul.
- b. Jenis pekerjaan yang beraneka ragam.
- c. Berbagai spesialisasi yang di perlukan.

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

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

Kinerja SDM (Sumber Daya Manusia) merupakan potensi dalam diri manusia yang tidak muda dalam usaha meningkatkan produktifitas dan kualitas terhadap suatu pekerjaan. Kinerja ini timbul dengan sendirinya dan sangat memerlukan pengelolaan

atau manajemen khusus atas potensi ini tumbuh dan di gunakan secara maksimal dalam usaha mencapai tujuan tertentu.

Agar manajemen dapat berjalan dengan baik di perukan sebuah perencanaan tentang langkah-langkah yang akan di ambil. Manajemen kinerja merupakan suatu proses manajemen yang di rancang 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, yaitu:

a. 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 di kerjakan.

b. 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 sangat baik.

c. Ketetapan Kerja

Mempunyai kinerja yang baik berarti pula telah mengusahaan suatu pekerjaan yang tepat 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.

d. 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 yang baik sesuai dengan harapan kapal dan perusahaan tentunya.

e. 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 kerja demi menjalankan tugas serta tanggung jawabnya sesuai pekerjaan kapal.

Untuk itu sebagai langkah awal dalam usaha meningkatkan kinerja sumber daya alam manusia adalah dengan menaikkan pendidikan dan pelatihan serta pemahaman yang cukup bagi semua kru kapal, dalam hal ini berhubungan dengan prosedur penerapan dinas jaga yang semestinya.

Menurut McCann (1990:3), Apakah yang di butuhkan regu untuk untuk sukses? Kami memulai pekerjaan dengan cara yang praktis dengan itu berbicara dengan banyak manajer tentang bagaimana mereka memimpin regu-regu mereka, masalah-masalah apa yang mereka pahami, bagaimana mereka berusaha memecahkan masala-masalah tersebut, hasil-hasil apa yang mereka capai.

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

- 1) Kami kuat dalam ide-ide tetapi lemah dalam pelaksanaan.
- 2) Kami tidak terkoordinir sebagaimana mestinya.

- 3) Kami kuat pada sisi control 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 muncul bahwa apa-apa yang di rasakan oleh para manajer itu merupakan fungsi-fungsi yang esensial untuk *teamwork* (kerjasama). Mereka menekankan perlunya semua *all-round skills* dan regu-regu yang dapat fleksibel untuk menghadapi situasi-situasi untuk berubah. Perbandingan ini tampak sangat mirip dengan regu-regu olahraga dimana anda membutuhkan penyerang dan pertahanan, tetapi sering kali mereka kuat “dalam *shooting* (menembak)” dan “*tackling* (menangkis)” dan sebaliknya. Pendeknya ada fungsi-fungsi kunci *teamwork* yang dapat di identifikasikan dan di kembangkan.

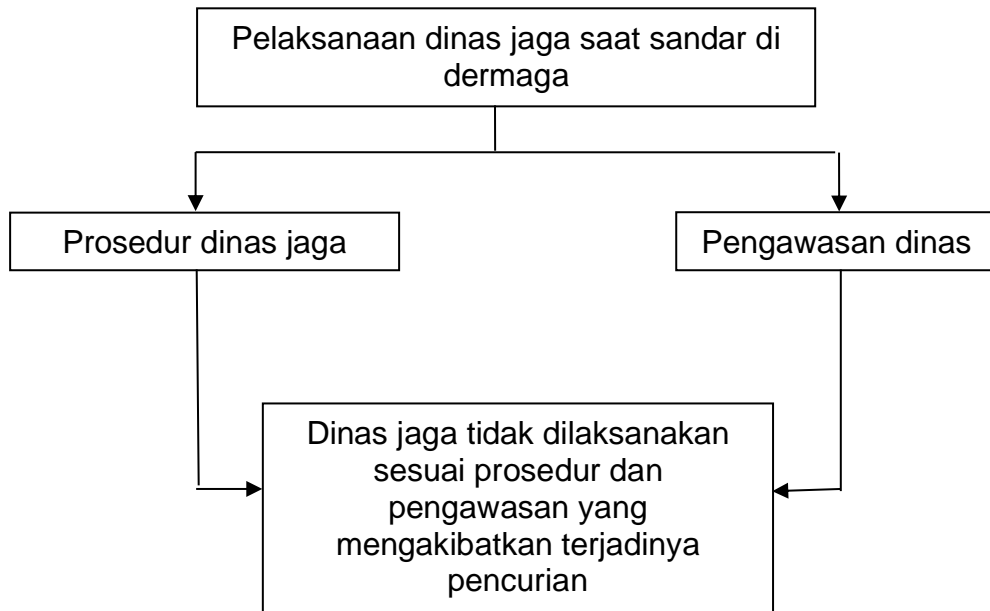
Tanggung jawab serta etos kerja yang tinggi sangat di butuhkan bagi awak kapal yang sedang melaksanakan tugas jaga, terutama pada saat kapal yang sedang sandar di pelabuhan.

Menurut Siswanto (1989:136), tanggung jawab (*responsibility*) merupakan salah satu elemen penggerak motivasi. Adanya rasa ikut serta memiliki (*scene of belonging*) atau “*rumoso handarbeni*” akan menimbulkan motivasi untuk turut merasa bertanggung jawab.

Untuk mencapai hasil pekerjaan yang maksimal di butuhkan penetapan pola kerja yang efektif. Pada umumnya, reaksi terhadap kebosanan kerja menimbulkan penghambat yang berarti bagi output produktivitas kerja.

C. Kerangka Pikir

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



D. Hipotesis Penelitian

Diduga penyebab terjadinya kejadian yang tak diinginkan pada saat sandar di dermaga adalah kurangnya kesadaran crew kapal saat melakukan dinas jaga pada saat kapal sandar di dermaga.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis, Desain Dan Variabel Penelitian

1. Jenis Penelitian

Data yang diperoleh dalam bentuk variabel berupa informasi-insformasi sekitar pembahasan baik lisan maupun secara tulisan.

Data kualitatif adalah tangkapan atas perkataan subjek penelitian dalam bahasanya sendiri. Pengalaman orang diterangkan secara mendalam, menurut makna kehidupan, pengalaman dan interaksi social dari subjek penelitian sendiri. Dengan demikian, peneliti dapat memahami masyarakat menurut pengertian mereka sendiri. Hal ini berbeda dengan penelitian kuantitatif yang melakukan pengalaman responden kedalam kategori-kategori baku peneliti sendiri.

Data kualitatif bersifat mendalam dan perinci, sehingga data kualitatif bersifat panjang lebar. Akibat analisis data kualitatif bersifat spesifik, terutama untuk meringkas data dan menyatukan dalam suatu alur analisis yang mudah dipahami pihak lain. Sifat data ini berbeda dari data kuantitatif yang relative lebih sistematis terbakukan dan mudah disajikan dalam format ringkas. Adrianus Arief, 2010.

2. Desain Penelitian

Desain penelitian yang digunakan untuk mendapatkan data dan mengelolah data serta mendeskripsikan data dalam bentuk tampilan data yang lebih bermakna dan lebih muda dipahami orang lain, dimana data-data yang diperoleh disusun secara sistematis dan teratur agar diperoleh kejelasan tentang masalah yang dilakukan dalam penelitian

3. Variabel penelitian

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

a. Variable bebas (Independent Variable)

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

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

b. Variable terikat (Dependent Variable)

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

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

B. Definisi Operasional Variable

Devinisi operasional adalah penentuan sifat yang akan di pelajari sehingga menjadi variabel yang dapat diukur. Definisi operasiaonal menjelaskan cara tertentu yang di gunakan untuk meneliti dan mengoperasikan konstrak, sehingga memungkinkan bagi peneliti yang

lain untuk melakukan replikasi pengukuran dengan cara yang sama atau mengembangkan cara pengukuran konstruk yang lebih baik.

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

1. Dinas jaga

Dinas jaga adalah tanggung jawab untuk kegiatan keamanan di pelabuhan atau dermaga atau tempat-tempat lain untuk mencegah atau meminimalkan resiko dari pencurian atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu.

2. Pelabuhan

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

C. Populasi Dan Sampel

1. **Populasi penelitian**

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh penelitian untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan. Adapun jumlah populasi dalam penelitian ini adalah seluruh kru di KM. Sirimau.

2. **Sampel penelitian**

Sampel merupakan bagian atau representasi dari populasi yang akan diteliti. Sampel artinya pengumpulan data yang dilakukan dari sebagian populasi yang dianggap mewakili keseluruhan populasi dengan kata lain sebagian dari populasi yang hendak diselidiki.

Tabel 3. 1 Sampel Responden Interview

No	Subjek	Jabatan
1	Subjek 1	Mualim 1
2	Subjek 2	Mualim 2
3	Subjek 3	Mualim 3
4	Subjek 4	Mualim 4
5	Subjek 5	Juru Mudi 1
6	Subjek 6	Juru Mudi 2
7	Subjek 7	Juru Mudi 3
8	Subjek 8	Satpam 1
9	Subjek 9	Satpam 2
10	Subjek 10	Satpam 3
11	Subjek 11	Satpam 4

Sumber: Olahan Data

Teknik pengambilan sampel yang penulis lakukan adalah mengambil sampel dari sekian banyak populasi yang dijadikan sampel yang terlibat dalam pelaksanaan penulis ini

D. Sumber Data

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

1. Data primer

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

2. Data sekunder

Data sekunder yang diperoleh melalui studi dalam tata peraturan dan prosedur yang sesuai dengan peraturan. Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh melalui buku-buku dan arsip peraturan baik international maupun nasional yang menunjang serta dari manual-manual diatas kapal yang berkaitan. Data ini merupakan data pelengkap yang diperoleh di luar yang ada kaitannya dengan penulisan skripsi ini dalam hal ini manual dari PT. Pelayaran Nasional Indonesia selaku pihak manajemen yang mengoperasikan kapal KM. Sirimau

E. Teknik Pengumpulan Data

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

Didalam penelitian ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data antarlain :

1. Riset Lapangan

Teknik pengumpulan data dengan mengadakan observasi langsung ke objek penelitian yaitu dengan melaksanakan prala

selama 9 bulan di kapal, sehingga data-data yang dikumpulkan sesuai dengan kenyataan yang ada pada saat penelitian berlangsung.

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

a. Metode Kepustakaan

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

b. 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 yang luas observasi sebenarnya tidak hanya terbatas kepada pengamatan yang dilakukan, baik secara langsung maupun tidak langsung.

2. Studi Dokumen dan Kepustakaan

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

F. Teknik Analisis Data

Analisa data yang digunakan pada penelitian secara observasi adalah dengan menggunakan metode deskriptif berupa data tertulis atau lisan objek di amati, yaitu dengan memberikan gambaran tentang fakta-fakta yang terjadi dilapangan kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bias diberikan solusi untuk masalah tersebut.

Langkah-langkah yang akan dilakukan adalah sebagai berikut:

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

a. Tahap Orientasi

Penulis mencari gambaran penelitian secara umum, dengan melalui sumber bacaan sebanyak-banyak nya misalnya melalui peraturan-peraturan, dokumen-dokumen manual kapal dan lain sebagainya. Penulis melakukan para survey di lapangan mengenai dinas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan pada umumnya. Tahap Eksplorasi

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

b. Tahap Member Check

Hasil penelitian terkumpul, penulis tuangkan dalam laporan. Penulis mencari gambaran penelitian secara umum, dengan melalui peraturan-peraturan, dokumen-dokumen manual kapal

dan lain sebagainya. Penulis melakukan para-survey lapangan mengenai dinas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan pada umumnya dari hasil tersebut dengan peraturan-peraturan dan prosedur yang ada.

BAB IV

HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Umum Objek Penelitian

Dalam skripsi ini penulis akan mendiskripsikan tentang gambaran umum objek penelitian sesuai judul skripsi yaitu “ Pengaruh Pelaksanaan Dinas Jaga Terhadap Keamanan Kapal Pada Saat Sandar di Dermaga “ Dengan adanya deskripsi gambaran umum dari objek penelitian ini, pembaca dapat memahami tentang berbagai hal yang terjadi pada saat penulis melakukan penelitian di KM. Sirimau

KM. Sirimau adalah salah satu armada kapal yang dimiliki oleh perusahaan PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) yang beralamatkan di jalan Gajah Mada No. 10. KM. Sirimau mempunyai spesifikasi untuk memuat berupa penumpang dan general cargo. Dalam operasinya kapal ini di operasikan oleh perusahaan PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) dalam alur pelayaran wilayah negara indonesia bagian timur.

Berikut ini penulis akan menguraikan mengenai data-data kapal KM. Sirimau yaitu sebagai berikut :

Ships Particular KM. Sirimau

1	NAME OF VESSEL	KM. SIRIMAU
2	CALL SIGN	Y E I U
3	IMO NUMBER	8915641
4	BUILDED BY	JOS L, MEYER PAPENBURG JERMAN
5	LAUNCHING DATE	21 JANUAR 1991
6	DELIVERY DATE	31 JANUARI 1991
7	L O A	99,80 METER
8	L B P	90,50 METER
9	BREADTH MOULDED	18,00 METER
10	SUMMER DRAFT	4.2 METER

11	FREEBOARD	2.6 METER
12	GROSS TONNAGE	6022 RT
13	NETTO TONNAGE	1807 RT
14	DEAD WEIGHT SUMMER DRAFT	1450 METRIK TON
15	CARGO HOLD CAPACITY	BALE:491,8 M3, GRAIN:534,5 M3
16	DEPTH TO 2 DECK	4,40 METER
17	DEPTH TO 3 DECK	6,90 METER
18	DEPTH TO 4 DECK	9,40 METER
19	CLASS	BKI+1001 OASSENGER VESSEL+MC AUT
20	MAXIMUM SPEED	14 KNOT
21	CREWS	84 PERSONS
22	TOTAL PASSENGER	920 PERSONS, DISPENSASI
23	MAIN ENGINE	KRUUP MAK GMU 453B 4 TAK (2 UNIT) TENAGA:2X2176 HP/PUTARAN:600 RPM

Sumber: KM. SIRIMAU

Adapun penulis menambahkan daftar kru KM. Sirimau mempunyai 61 orang kru kapal termaksud Nahkoda. Awak kapal terdiri dari 1 (satu) orang kepala kamar mesin, 4 (empat) orang *Officer*, 4 (empat) orang *Enginer*, 2 (dua) orang *makonis*, 1 (satu) orang *PUK*, 1 (satu) orang *perawat kapal* 1 (satu) orang *Boatswain*, 2 (dua) orang *Electrician*, 3 (tiga) orang *Juru Mudi*, 3 (tiga) orang *AB Deck*, 4 (empat) orang *Oiler*, 4 (empat) orang *AB Mesin*, 6 (enam) orang *Cook*, 14 (empat belas) orang pelayan, 4 (empat) orang satpam 2 (dua) orang *deck cadet*, 2 (dua) orang *Engine Cadet*

Tabel 4.1. Daftar Kru KM. Sirimau

NO	NAMA	JABATAN	IJAZAH
1	Usman Mohammad Tang	Nahkoda	ANT – I
2	Tommy Rasyid	Mualim I	ANT – I
3	Bambang Surinto	Mualim II	ANT – II
4	Muhammad Khoirudin	Mualim III	ANT – III
5	Abdul Karim	Mualim IV	ANT – III
6	Nugroho Anggoro Putro	Markonis I	GOC
7	Yan Oscarius Umbu Zogara	Markonis II	GOC
8	Agung Pudji Bisowarno	P U K	BST
9	Wahyudi Yugi Hartono	Jenang	BST
10	Yosi Anis Rima Melati	Perawat Kapal	BST
11	Wahyu Slamet Saputra	KKM	ATT – I
12	Muhammad Nasir	Masinis I	ATT – II
13	Abdulah	Masinis II	ATT – III
14	Hasbi Syam Siddiqin	Masinis III	ATT – III
15	Marselino Dino Tukan	Masinis IV	ATT – III
16	Ali	Juru Motor	ATT – V
17	Taufiq Hidayat	Ahli Listrik I	ETO
18	Sintong T Ambarita	Ahli Listrik II	ETO
19	Frans Mahamurah	Serang	ANTD
20	Munandar	Kasap Deck	ANT – V
21	All Farly	Mistri	BST
22	Achmad Muchsin	Juru Mudi	RATINGS
23	Nickson Agustinus	Juru Mudi	ANTD
24	Nhanuk Supriyadi	Juru Mudi	RATINGS
25	Abraham Ridolf Surlialy	Panjarwala	ANTD
26	Karnadi	Mandor Mesin	ATTD
27	Siswoyo Budi Santoso	Kasap Mesin	ATTD

28	Suyanto	Pandai Besi	BST
29	Eko Prasetyo	Juru Minyak	ATTD
30	Muhammad Ramadhan	Juru Minyak	ATTD
31	Wawan Wibowo	Juru Minyak	ATTD
32	Arif Bernadi	Juru Minyak	RATINGS
33	Iwan Dwi Pramono	Tk. Ansur	BST
34	Laode Agus Salim	Kep. Pelayan	BST
35	Sutiman	Per. Masak	BST
36	Suriyono Nasution	Juru Masak	BST
37	Noor Efendi	Juru Masak	BST
38	Mochamad	Juru Masak	BST
39	Didi Samhudi	Juru Masak	BST
40	Firman	Juru Masak	BST
41	Anton Bahtiar	Pelayan	BST
42	Marius Samken	Pelayan	BST
43	Aryo Hermanu	Pelayan	BST
44	Candra Septiawan	Pelayan	BST
45	Ridhon Farikh	Pelayan	BST
46	Andriansyah	Pelayan	BST
47	Suraharjo	Pelayan	BST
48	Virgiawan Suryadi	Pelayan	BST
49	Rofik	Pelayan	BST
50	Alfan Santos Bertoni	Pelayan	BST
51	Iwan Purwanto	Pelayan	BST
52	Muhsin	Pelayan	BST
53	Wiliam Rudolph Portier	Pelayan	BST
54	Arifudin	Satpam	BST
55	Narmi	Satpam	BST
56	Kennedi Siregar	Satpam	BST
57	Awik Afandi	Satpam	BST

58	Riska Rahim	Deck Cadet	BST
59	Daniel Orboi	Deck Cadet	BST
60	Febriyanto Banne Padang	Engine Cadet	BST
61	Dodi Sujana Saputra	Engine Cadet	BST

Sumber : Buku Sijil KM. SIRIMAU

B. Hasil Penelitian

Dunia pelayaran merupakan salah satu faktor utama dalam membantu proses ekspor import negara-negara yang mempunyai pelabuhan-pelabuhan terutama yang bertaraf internasional. Dan kapal, merupakan armada yang berfungsi sebagai alat transportasi paling efektif dalam proses pelayaran jasa antar negara di dunia maupun antar pulau.

Selain keselamatan kapal, keamanan juga merupakan salah satu faktor penting dalam pengoperasian kapal. Keamanan kapal terhadap ancaman dan gangguan dari luar sangat penting, karena dapat mengancam keamanan fasilitas pelabuhan yang akan disinggahi oleh kapal tersebut. Dan didasarkan pada beberapa kejadian yang mengancam keamanan kapal, maka IMO merumuskan suatu aturan baru yang mengkhususkan pada masalah keamanan.

Sesuai dengan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh penulis selama melaksanakan praktek laut di KM. Sirimau, tentang pelaksanaan dinas jaga yang belum terlaksana secara maksimal maka penulis menemukan beberapa permasalahan yang mengakibatkan pelaksanaan tugas jaga di KM. Sirimau kurang terlaksana secara maksimal

Adapun faktor penyebab pelaksanaan tugas jaga di KM. Sirimau pada saat sandar di pelabuhan kurang terlaksana dengan baik adalah :

1. Kurangnya pemahaman petugas jaga tentang tanggung jawab dalam melaksanakan tugas jaga saat kapal sandar di pelabuhan.

2. Kurangnya komunikasi dalam pelaksanaan dinas jaga antara perwira jaga dan ABK jaga

Akibat permasalahan yang terjadi pada saat pelaksanaan dinas jaga karna kurangnya pemahaman kru kapal tentang tanggung jawab tugas jaga yang mengakibatkan timbulnya peristiwa sehingga mentebabkan kerugian terhadap perusahaan maupun kru kapal.

Adapun peristiwa yang terjadi di KM. Sirimau pada saat kapal sandar di pelabuhan dan sedang melakukan bongkar muat yaitu terjadinya pencurian. Pada tanggal 4 Maret 2021 tepat pada pukul 08:20 LT (*Local Time*) ketika kapal sedang sandar di pelabuhan Merauke, Papua terjadi pencurian yang mengakibatkan cat-cat yang berada di bosun store serta barang-barang pribadi milik kru kapal hilang dicuri. Hal ini menyebabkan kerugian yang besar bagi pihak perusahaan maupun kru kapal sendiri.

C. Pembahasan Masalah

Dalam Pembahasan mengenai pelaksanaan dinas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan Merauke, Papua ada beberapa permasalahan yang menyebabkan pelaksanaan dinas jaga di KM. Sirimau kurang terlaksana secara maksimal. Adapun faktor-faktor tersebut adalah sebagai berikut :

1. Kurangnya Pemahaman

Kurangnya pemahaman , pengetahuan dan kesadaran dari para crew kapal tentang bahaya dan prosedur pelaksanaan dinas jaga di pelabuhan. Tindakan kecerobohan dan meremehkan segala sesuatu sehingga tidak mentaati peraturan yang berlaku dapat menyebabkan kerugian.

2. Kedisiplinan dan tepat waktu

Dalam melaksanakan tugas jaga, perwira jaga terlebih dahulu mengecek semua keadaan-keadaan di sekitar kapal baik pada saat kapal sandar maupun kapal dalam keadaan sedang berlayar.

Memastikan AB jaga sudah siap sebelum tugas jaga mereka digantikan dengan yang lain.

Pada saat kapal sandar di pelabuhan pembagian tugas jaga oleh perwira jaga yang diberikan kepada masing-masing anak buah kapal (ABK) harus dilaksanakan dengan rasa tanggung jawab, misalnya AB jaga, melihat seseorang yang masuk atau datang ke kapal melalui *gangway*. Hal ini harus dilaksanakan dengan baik tanpa membedakan orang, meminta kepada pengunjung atau orang yang datang untuk menunjukkan kartu identitas atau kartu pengenalan yang dilengkapi dengan foto dan apabila dia membawa sebuah tas, harus diperiksa dengan teliti.

Apabila pengunjung yang datang menolak atau tidak mau untuk memperlihatkan identitasnya maka kunjungan mereka harus ditolak atau tidak diberikan akses ke kapal, atau dengan cara memberitahukan atau melaporkan kepada *Chief Officer* selaku *Ship Security Officer* (petugas keamanan kapal).

3. Sikap masa bodoh Perwira jaga dan AB jaga atas semua kejadian yang nantinya akan terjadi di atas kapal.

ABK membiarkan begitu saja kejadian-kejadian yang ada pada saat mereka tugas jaga, tanpa memikirkan nanti suatu saat akan terjadi masalah-masalah dalam keamanan kapal dalam artian tidak melaksanakan secara baik atau mempunyai sikap acuh tak acuh terhadap semua petunjuk-petunjuk yang telah ditetapkan oleh rancangan keamanan kapal baik berupa prosedur atau penjagaan keselamatan, serta tugas dan tanggung jawab semua crew kapal dan perannya masing-masing dalam pelaksanaan keamanan kapal.

D. Upaya Yang Dilakukan Untuk Mengatasi Permasalahan Pelaksanaan Dinas Jaga Pada Saat Sandar di Pelabuhan

1. Memonitor atau mengadakan pengawasan terhadap Perwira jaga atau AB yang bertugas jaga waktu itu.

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

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

2. Memberikan pemahaman kepada perwira dan ABK tentang maksud dan tujuan dari SSP, khususnya dalam melakukan patroli setiap jam dan prosedur penjagaan di *Gangway*.

Maksud dari Ship Security Plan (SSP) adalah rancangan yang dibuat untuk memastikan apakah tata cara di atas kapal yang dirancang untuk melindungi orang-orang di atas kapal, muatan, unit pengangkut muatan, gudang kapal atau kapal dari resiko suatu insiden keamanan, serta adapun maksud lain dari SSP adalah dokumen dari kapal berdasarkan SSA yang menerangkan peralatan tindakan serta prosedur yang dilaksanakan untuk memelihara keamanan dalam kapal. Dokumen ini juga harus menyatakan tindakan-tindakan sesuai dengan tindakan keamanan yang digariskan oleh negara atau perusahaan darimana kapal berasal.

Sedangkan tujuan dari SSP adalah untuk mempersiapkan suatu kebijakan, prosedur dan petunjuk agar melindungi kapal.

SSP dibuat atas dasar SSA (*Ship Security Assasment*) dimana CSO (petugas keamanan perusahaan) bertanggung jawab bahwa SSP telah disiapkan serta rencana dapat disimpan dalam format elektronik dan dilindungi dari akses yang tidak berkepentingan. Setelah mengetahui tentang tujuan dan maksud dari SSP itu maka setiap perwira dan ABK harus menjalankannya dengan sungguh-sungguh dan penuh rasa tanggung jawab yang sangat besar.

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

- a. Patroli / berkeliling setiap jam sesuai dengan ketentuan yang diterapkan diatas kapal.
- b. Penjagaan di Gangway.
- c. Daerah terlarang/akses yang tidak berwenang.
- d. Mengatasi bahaya-bahaya keamanan.
- e. Melindungi dari akses tak berwenang ke kapal.
- f. Lokasi pengendalian sistem kewaspadaan keamanan kapal.
- g. Pengecekan peralatan keamanan di atas kapal (jika ada).
- h. Frekuensi pengujian terhadap peralatan keamanan.
- i. Penggunaan sistem kewaspadaan keamanan kapal, termasuk pengujiannya.

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

Berdasarkan penelitian saat melaksanakan praktek laut di atas kapal KM. Sirimau dan hasil wawancara dengan narasumber dapat disimpulkan bahwa penerapan dan pelaksanaan ISPS Code dan Standard Operating Procedure belum terlaksana dengan

sepenuhnya. Hal tersebut disebabkan karena kurangnya kesadaran dan pengetahuan dari awak kapal kapal terhadap penerapan dan pelaksanaan ISPS Code dan Standard Operating Procedure sehingga menyebabkan masalah keamanan yang dalam hal ini adalah pencurian. Selanjutnya agar implementasi ISPS Code serta Standard Operating Procedure dapat menunjang keamanan dan kelancaran operasional, dalam pelaksanaannya harus dilaksanakan dengan baik dan sesuai dengan prosedur yang berlaku. Untuk memecahkan masalah diatas dan agar dapat mengimplementasikan ISPS Code dan Standard Operating Procedure yang baik sehingga dapat tercipta manajemen keamanan yang diharapkan, maka yang perlu dilakukan adalah meningkatkan pengetahuan awak kapal dalam mengimplementasikan ISPS Code dan Standard Operating Procedure yang baik di atas kapal.

Adapun langkah-langkah yang diambil untuk menemukan solusi dalam persoalan tersebut adalah sebagai berikut:

- 1) Memberikan pengarahan tentang semua materi yang ada dalam ISPS Code dan Standard Operating Procedure (Security Briefing) dengan maksimal. Selanjutnya para awak kapal baru dan lama juga dapat melakukan diskusi untuk membahas semua persoalan keamanan diatas kapal dan membahas semua materi ISPS Code dan Standard Operating Procedure (Security Briefing). Security Briefing juga dapat dilakukan secara berkala dan berkesinambungan agar pengetahuan awak kapal kapal semakin bertambah dalam implementasi dan pelaksanaannya.
- 2) Melakukan kebiasaan rutin untuk berbagi pengetahuan mengenai keamanan diatas kapal (security meeting) yang langsung diberikan oleh Chief Officer sebagai seorang yang bertanggung jawab atas keamanan di atas kapal atau SSO

dengan menggunakan checklist sehingga dalam penyampaian dapat dilakukan secara detail sesuai checklist. Kebiasaan rutin tentang berbagi pengetahuan mengenai keamanan kapal ini dapat dimulai sejak pergantian awak kapal baru dimana akan menerangkan tentang tugas dan tanggung jawab tiap-tiap awak kapal untuk menjaga keamanan kapal dan dapat dilakukan secara rutin sampai awak kapal tersebut dapat memahami tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal sehingga mereka dapat melaksanakannya sesuai dengan prosedur yang berlaku.

- 3) Melakukan pengawasan pada crew kapal saat berdinas jaga. Peningkatan disiplin dan kesadaran awak kapal terhadap implementasi ISPS Code dan pelaksanaan Standard Operating Procedure yang baik di atas kapal dilaksanakan dengan cara melakukan pengawasan oleh perwira yang bertanggung jawab penuh terhadap keamanan yaitu Chief Officer. Chief Officer menilai dan mencatat kesalahan yang dilakukan oleh awak kapal tersebut kemudian memberikan pengarahan dan contoh yang seharusnya dilakukan sesuai dengan prosedur. Chief Officer dapat memberikan peringatan agar awak kapal tersebut agar tidak melakukan kesalahan. Tindakan pengawasan ditujukan untuk mengetahui pelaksanaan serta penerapan ISPS Code yang dilakukan para awak kapal dan mengetahui sejauh mana awak kapal memahami materi keamanan yang telah diberikan sebelumnya dalam Security Meeting dan mengetahui sejauh mana pelaksanaan dinas jaga yang sesuai dengan prosedur (SOP)
3. Perusahaan merekomendasikan kepada pihak darat untuk melakukan penilaian terhadap kapal yang telah melaksanakan ISPS Code

Setelah memberikan pemahaman, pelatihan dan praktek dan pengujian keamanan kapal maka sebagai CSO dan SSO meminta kepada petugas keamanan fasilitas pelabuhan untuk menguji atau memberikan penilaian apakah di dalam kapal tersebut mengalami kesulitan dalam memenuhi persyaratan BAB XI-2 di dalam menerapkan prosedur dalam rancangan keamanan kapal.

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

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

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

organisasi keamanan kapal Internasional atau International Ship Security Certificate (ISSC) di keluarkan, di mana masa berlakunya tidak lebih dari 5 tahun. Setelah itu harus segera dibuat verifikasinya. Yang bertanggung jawab mengenai hal ini adalah Flag State.

Selain hal-hal diatas beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam pelaksanaan tugas / dinas jaga di pelabuhan yaitu:

1. Kemampuan untuk bertugas

Dalam rangka melaksanakan tugas jaga sesuai dengan A-VIII/1 STCW 1995, penulis dapat menyimpulkan bahwa hal-hal berikut dapat digunakan sebagai model bagi penjaga pelabuhan:

- a. Setiap penjaga memiliki minimal 10 jam istirahat per periode 24 jam.
- b. Waktu istirahat dapat dibagi menjadi paling banyak 2 waktu istirahat, salah satunya tidak boleh kurang dari 6 jam.
- c. Dalam situasi darurat atau pelatihan, atau dalam situasi operasi darurat, persyaratan yang dijelaskan dalam paragraf a dan b di atas tidak harus diikuti.
- d. Metode terpendek dari waktu tersebut dapat dikurangi menjadi setidaknya 6 jam berturut-turut jika pengurangan tidak melebihi 2 hari, dan harus ada setidaknya 70 jam istirahat selama periode 7 hari.
- e. Pemerintah terkait harus menetapkan bahwa jadwal jaga harus dipasang di tempat yang mudah terlihat.

2. Mencegah kelelahan

Seksi A-VIII/1 STCW 1995 memuat tata cara terkait jam kerja untuk mencegah terjadinya kelelahan kerja, dalam hal ini sebagai berikut:

- a. Waktu kerja maksimal per hari adalah 12 jam, dengan istirahat minimal 10 jam setiap 24 jam.

- b. Pembagian waktu istirahat hanya dapat dibagi menjadi dua waktu istirahat, salah satunya tidak kurang dari 6 jam.
- c. Dalam hal situasi darurat atau pelatihan, atau dalam situasi operasi darurat, persyaratan yang dijelaskan dalam paragraf a dan b di atas tidak boleh diikuti.
- d. Metode minimum 10 jam dapat dikurangi 6 jam berturut-turut, asalkan pengurangan tersebut tidak melebihi dua hari dan harus ada setidaknya 70 jam istirahat selama periode 7 hari.
- e. Pemerintah terkait harus menetapkan bahwa jadwal jaga harus ditempatkan di tempat yang mudah dilihat.

Di kapal tempat penulis melaksanakan praktek laut. Ada 4 (empat) orang perwira jaga / mualim jaga yang memiliki tanggung jawab atas berjalannya tugas jaga sesuai dengan jam jaganya masing-masing, terkhusus pada saat kapal sedang sandar di dermaga / pelabuhan.

Chief Officer (mualim 1) memiliki tanggung jawab penuh atas muatan kapal dan mengurus seluruh dokumen kapal yang diperlukan dan sebagai pengatur jam jaga yang terdiri atas jam kerja harian maupun jam istirahat anak buah kapal bagian deck.

Chief officer dibantu oleh second officer (mualim 2), third officer (mualim 3) dan fourth officer (mualim 4) dalam melaksanakan tugas jaga pada saat kapal sandar di dermaga / pelabuhan. Tetapi dalam hal tanggung jawab mengenai pengaturan dinas jaga sepenuhnya dipegang oleh seorang chief officer.

Meskipun tidak adanya definisi yang sama terhadap kata "kelelahan", tapi setiap orang yang berkaitan dalam pengoperasian kapal harus selalu berhati-hati terhadap hal-hal yang dapat mengakibatkan terjadinya kelelahan.

3. Kerjasama dan Kinerja Petugas Jaga

Setiap perwira jaga / mualim jaga memiliki tanggung jawab besar yang harus dijalankan sampai jam jaganya selesai. Perwira / mualim jaga harus memimpin anak buahnya dalam melakukan tugas jaga, maka dari itu dibutuhkan pembagian tugas/regu dinas jaga.

Ada 3 (Tiga) penyebab pembagian tugas harus dilaksanakan, yaitu:

- a. Besarnya beban kerja yang harus dipikul.
- b. Keanekaagaman jenis pekerjaan.
- c. Berbagai spesialisasi yang diperlukan.

Berbagai macam jenis pekerjaan merupakan hasil dari fungsi-fungsi yang menjadi tanggung jawab kelompok untuk dilakukan. Macam-macam pekerjaan tersebut memiliki ciri serta membutuhkan keterampilan khusus dalam pelaksanaannya. Contohnya, dalam sebuah organisasi niaga kegiatan penelitian dan pengembangan sangat berbeda dengan kegiatan produksi dan/atau pemasaran, begitupun dengan kegiatan penunjang seperti administrasi keuangan.

Beban kerja yang berbagai macam tersebut membutuhkan keterampilan khusus. Berbagai ikatan dan organisasi profesional adalah bukti dari keanekaagaman spesialisasi yang harus ada dalam organisasi modern.

Kinerja SDM (sumber daya manusia) adalah suatu potensi diri manusia yang tidak mudah untuk usaha peningkatan produktifitas dan kualitas terhadap suatu pekerjaan. Kinerja ini timbul dengan sendirinya dan sangat membutuhkan pengelolaan atau perawatan khusus agar potensi ini dapat berkembang dan digunakan secara maksimal dalam mencapai tujuan tertentu.

Perencanaan langkah-langkah yang akan diambil sangat diperlukan dalam pelaksanaan manajemen yang lancar. Hal ini

berkaitan dengan efektifitas proses dan pelaksanaan dinas jaga di kapal serta menghindari adanya human error (kesalahan manusia) yang dapat menyebabkan kerugian bagi perusahaan pelayaran.

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.

Berikut 5 (lima) pokok kinerja terhadap suatu pekerjaan:

- a. Minat terhadap pekerjaan.
- b. On-time (tepat waktu).
- c. Ketepatan kerja.
- d. Bertanggung jawab.
- e. Melakukan pekerjaan dengan memuaskan

Sebagai langkah awal dalam usaha meningkatkan kinerja sumber daya manusia maka perusahaan dapat mengawali dengan memberikan pendidikan dan pelatihan serta pemahaman yang cukup bagi semua kru kapal, dalam hal ini berhubungan dengan prosedur penerapan dinas jaga yang semestinya.

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

Beban dan volume pekerjaan merupakan konsekuensi logis dari pada 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 rapi, 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 berbeda memerlukan spesialisasi khusus. Keragaman asosiasi dan organisasi profesi merupakan bukti keragaman profesional yang harus dimiliki organisasi modern. Kinerja sumber daya manusia merupakan potensi manusia yang tidak mudah untuk diupayakan untuk meningkatkan produktivitas dan kualitas kerja. Kinerja ini muncul dengan sendirinya dan memang memerlukan pengelolaan atau pengelolaan khusus agar potensi tersebut dapat tumbuh dan dimanfaatkan secara optimal untuk mencapai tujuan tertentu.

Agar manajemen dapat berjalan dengan baik, diperlukan suatu rencana tentang langkah-langkah yang akan dilakukan. Manajemen kinerja adalah proses manajemen yang dirancang untuk menghubungkan tujuan organisasi dengan tujuan pribadi sehingga tujuan pribadi dan organisasi dapat dicapai.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan penelitian dan pengumpulan data yang telah dilakukan oleh penulis tentang bagaimana pelaksanaan dinas jaga saat sandar di dermaga, serta pembahasan yang telah dipaparkan dalam bab-bab sebelumnya maka dapat ditarik kesimpulan yaitu pelaksanaan dinas jaga dikapal KM. Sirimau pada saat kapal sandar di pelabuhan karena belum diterapkannya prosedur dinas jaga yang baik sesuai STCW 1995, kurangnya tanggung jawab selama melaksanakan tugas jaga selama sandar di pelabuhan serta kurangnya koordinasi dan komunikasi antara perwira jaga dan ABK jaga

B. Saran

Adapun saran yang dapat penulis berikan terkait dengan simpulan yang telah diambil atas permasalahan dan dari hasil penelitian yang dilakukan yaitu : Agar terciptanya keamanan dan keselamatan bagi seluruh awak kapal, maka dalam melaksanakan dinas jaga sebaiknya sesuai prosedur dinas jaga yang telah ditetapkan sesuai dengan ketentuan atau peraturan tertulis yang ada diatas kapal *Ship security plan* dan *safety management system*

DAFTAR PUSTAKA

- Branch.(1995) *Dictionary Of Shipping International Business Trade Terms And Abbervation*. London
- Fidi Erwin. (2014). DinasJaga.
- Manikome.(2008) Tugas Jaga. CV Anes Jakarta
- McCann (1990) *Kinerja Kerja yang Baik*. Jakarta
- Moreby, DH. Tth. *Manajemen Kepegawaian Kapal-Kapal Niaga*. Makassar
- Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.Pedoman Penulisan Skripsi , 2016
- Siagan, Sondang P.(1983). *Peranan Staff Dalam Managemen*, Semarang
- Siswanto, Bedjo. (1990) *Manajemen Modern*. Bandung: Sinar Baru
- Suwyadi. (1999). *Shipping Documents*. Jakarta

RIWAYAT HIDUP



RISKA RAHIM, Lahir di Padang Tuju, 01 Mei 2000. Merupakan anak pertama dari pasangan bapak “**Rahim Rengo**” dan ibu “**Nurseha**”. Penulis pertama kali menempuh Pendidikan Sekolah Dasar di selesaikan tahun 2012 di SDN 363 Malenggang Kecamatan Bua Ponrang dan melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Pertama di MTs Al-Furqan Noling diselesaikan pada tahun 2015. Dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Atas di MA Negeri Kota Palopo dan menekuni jurusan Ilmu Pengetahuan Alam (IPA) diselesaikan pada tahun 2018. Pada tahun 2018, Penulis mulai mengikuti Pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar dan mengambil jurusan Nautika sebagai Angkatan XXXIX.

Selama semester V dan VI Penulis melaksanakan Praktek Laut (Prala) di PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) pada KM. Sirimau selama 9 bulan 5 hari. Dan pada Tahun 2022 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar.

Akhir kata penulis mengucapkan rasa syukur yang sebesar-besarnya atas terselesaikannya skripsi yang berjudul “Pengaruh Pelaksanaan Dinas Jaga Terhadap Keamanan Saat Sandar Di Dermaga Di KM Sirimau”.