

**OPTIMALISASI TANGGUNG JAWAB DAN KETEGASAN
NAHKODA MV. INTERCOM-1**



Disusun Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan
Program Pendidikan Dan Pelatihan Pelaut (DP) Tingkat I.

ALEXS PATAN

NIS 21.02.101.002

AHLI NAUTIKA TINGKAT 1

**PROGRAM PELAUT TINGKAT 1
POLITEKNK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : ALEXS PATAN
Nomor Induk Siswa : 21.02.101.002
Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

**“OPTIMALISASI TANGGUNG JAWAB DAN KETEGASAN NAHKODA
MV. INTERCOM-1”**

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

Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 6 April 2021

ALEXS PATAN

**PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **OPTIMALISASI TANGGUNG JAWAB DAN
KETEGASAN NAHKODA MV. INTERCOM-1**

Nama Pasis : ALEXS PATAN

NIS : 21.02.101.002

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk di seminarkan.

Makassar, 1 April 2021

Menyetujui:

Pembimbing I



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

Pembimbing II



Capt. Masrupah, S.Si.T., M.S.D.A., M.Mar
Nip. 19800110 200812 2 001

Manajer Diklat Teknis,
Peningkatan dan Penjurangan



Abdul Basir, M.T., M.Mar.E.
NIP. 19681231 199808 1 001

**OPTIMALISASI TANGGUNG JAWAB DAN KETEGASAN NAHKODA
MV. INTERCOM-1**

Disusun dan Diajukan oleh:

ALEXS PATAN

NIS. 21.02.101.002

Ahli Nautika Tingkat I

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT

Pada tanggal 6 April 2021

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



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



Capt. Masrupah, S.Si.T., M.S.D.A., M.Mar.
Nip. 19800110 200812 2 001

Mengetahui:

a.n Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Manajer Diklat Teknis, Peningkatan
dan Penjenjangan



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



Abdul Basir, M.T., M.Mar.E.
NIP. 19681231 199808 1 001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur saya panjatkan kehadirat Allah Azza wa Jalla, atas segala rahmat dan karunia-Nya yang diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan KIT ini. Tugas akhir ini merupakan salah satu persyaratan bagi Perwira Siswa Jurusan Ahli Nautika Tingkat I (ANT I) dalam menyelesaikan studinya pada program ANT I di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Penulis menyadari bahwa dalam penyelesaian tugas akhir ini masih terdapat banyak kekurangan baik dari segi tata bahasa, struktur kalimat, maupun metode penulisan.

Tak lupa pada penulis ucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. **Capt. Sukirno, M.Tr.,M.Mar** selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. **Abdul Basir, M.T.,M.Mar.E** selaku Manager Diklat Teknis Peningkatan dan Penjenjangan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
3. **Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar.** selaku pembimbing I penulisan KIT Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
4. **Capt. Masrupah, S.Si.T.,M.S.D.A.,M.Mar,** selaku pembimbing II penulisan KIT Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
5. **Seluruh Staf Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar** atas bimbingan yang diberikan kepada penulis selama mengikuti program diklat Ahli Nautika Tingkat I (I) di PIP Makassar.
6. Kedua Orang tua ayahanda dan Ibunda serta keluarga tersayang yang telah memberikan doa dan dorongan serta bantuan moril dan materi, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan KIT ini.

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

Makassar, 6 April 2021

Penulis

ALEXS PATAN

ABSTRAK

ALEXS PATAN ,2021 Optimalisasi Tanggung Jawab Dan Ketegasan Nahkoda MV. Intercom-1 di bimbing oleh Hadi Setiawan dan Masrupah

Nahkoda/*Master* adalah seorang pemimpin kapal dan bertanggung jawab atas kepemimpinannya Sesuai Undang-undang No 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Tujuan penelitian yaitu apakah nahkoda sudah bertindak sesuai dengan kewenangan di atas kapal. Data pada penelitian ini diambil menggunakan metode deskriptif. Hasil penelitian keberadaan orang yang diikutkan oleh perusahaan untuk mengatur segala kebutuhan di kapal agar dapat meminimalisir biaya operasional kapal menyebabkan nahkoda tidak dapat bertindak sesuai tugas dan tanggung jawabnya. Keberadaan orang ikutan ini membutuhkan ketegasan seorang nahkoda sebagai pemimpin diatas kapal untuk tetap bekerja sesuai ketentuan atau prosedur agar terhindar dari kecelakaan diatas kapal.

ABSTRACT

ALEXS PATAN, 2021 Optimizing the responsibility and Assertiveness of the MV Intercom-I Master was supervised by Hadi Setiawan and Masrupah

The captain / master is a ship leader and is responsible for his leadership in accordance with Law No. 17 of 2008 concerning shipping. The research objective is whether the captain has acted in accordance with the authority on the ship. The data in this study were taken using descriptive methods. The results of the research on the existence of people who were included by the company to manage all the needs on the ship in order to minimize the operational costs of the ship caused the skipper to not be able to act according to his duties and responsibilities. The existence of this follow-up requires a captain's firmness as a leader on the ship to continue to work in accordance with the provisions or procedures to avoid accidents on the ship.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Batasan Masalah	3
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Penelitian	4
F. Hipotesis	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Faktor Manusia	8
B. Organisasi diatas Kapal	15
C. Pekerjaan dan Lingkungan Kerja	20
D. Faktor Kapal	22
E. Manajemen Perusahaan Pelayaran	24
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Lokasi Kejadian	28
B. Situasi dan Kondisi	28
C. Temuan	30
D. Urutan Kejadian	32
BAB IV PENUTUP	
A. Simpulan	35
B. Saran	35
DAFTAR PUSTAKA	
RIWAYAT HIDUP	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Nahkoda/*Master* adalah seorang pemimpin kapal. Istilah kapten pula digunakan bagi seorang Nahkoda/*Master* yang pernah mengawal sebuah kapal. Seorang Nahkoda/*Master* diatas kapal sendiri harus memiliki sifat kepemimpinan yang baik untuk mengatur kapalnya agar beroperasi dengan baik pula maka harus di lihat bagaimana kepemimpinan seseorang tersebut maka karya tulis ini dibuat mengetahui bagaimana penjelasan mengenai kepemimpinan itu sendiri, dan kepemimpinan Nahkoda/*Master*.

Seorang nakhoda di atas kapal memiliki fungsi dan peranan yang sangat penting, ia memegang tanggungjawab yang sangat besar menyangkut kapal, awak kapal dan barang yang diangkut nakhoda/*Master* juga menjadi pemimpin di atas kapal, untuk itu seorang nakhoda /*Master* harus memiliki ketegasan dan wibawa agar dalam kepemimpinannya tidak terjadi hal-hal yang dapat berjalan lancar tanpa mengalami suatu permasalahan dalam pengoperasian kapal.

Dalam pengoperasian kapal, Palm Charters. Co, menempatkan (mengikutkan) salah satu karyawan perusahaan di atas kapal untuk mengatur segala kebutuhan di kapal agar dapat meminimalisir biaya operasional kapal.

Nakhoda wajib memiliki ketegasan karena sangat berarti bagi bawahannya, dengan begitu anak buah kapal dapat bekerja dengan maksimal karena apa yang mereka kerjakan sesuai dengan kompetensi yang dimilikinya dan pastinya nakhoda / *Master* akan memberikan *order* yang terarah sesuai dengan tuntutan pekerjaan yaitu sesuai dengan prosedur kerja yang dilaksanakan,

terlebih jika di kapal perusahaan menempatkan karyawannya untuk ikut dalam pelayaran.

Pekerjaan di laut memiliki bahaya yang sangat besar, untuk itu demi keselamatan dalam pelayaran seorang nakhoda harus tegas dalam menyikapi setiap kondisi di kapal baik terkait dengan pekerjaan maupun di luar pekerjaan selama terjadi di atas kapal, karena semua itu menjadi tugas dan tanggungjawab seorang nakhoda. Setiap pekerjaan harus sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan agar dapat menghindari hal-hal yang tidak diinginkan, seperti melakukan pekerjaan di ruang tertutup (*enclose space*), bekerja di ketinggian, proses bongkar dan muat, *mooring operation* dan lain-lain.

Kenyataan di lapangan pada pengoperasian kapal orang yang di ikutkan oleh perusahaan, yang keberadaannya di kapal hanya untuk mengurus segala kebutuhan kapal dalam hal ini mengurus biaya operasional kapal, akan tetapi yang menjadi permasalahan biasanya orang yang diikutkan perusahaan ini merasa punya wewenang untuk memberikan *job order* sehingga seenaknya memberikan *order* pada awak kapal secara langsung tanpa melalui mekanisme atau prosedur yang telah ditentukan.

Hal ini membutuhkan ketegasan seorang nakhoda untuk mengatasi hal tersebut karena orang yang diikutkan perusahaan terkadang memberikan *order* yang dapat membahayakan keselamatan awak kapal. Seperti yang penulis alami saat menjadi nakhoda/*Master* di atas kapal MV. Intercom 1, terjadi suatu kejadian yang tidak semestinya yaitu saat itu kapal berada di Sharjah Anchorage (26° 00. N / 055° 85.62' E) menunggu giliran untuk masuk ke pelabuhan Port Khalid, Sharjah UAE tepatnya tanggal 25 September 2019 untuk mengambil

muatan yang akan dibawa ke lokasi tempat dimana kapal beroperasi di OPL Fujairah, karyawan tersebut meminta salah seorang *crew* membersihkan tanki untuk diisi bahan bakar sesuai *order* perusahaan, akan tetapi *crew* tersebut menolak karena *order* yang diberikan tidak melalui prosedur pelaksanaan pekerjaan dalam ruangan tertutup (*enclose space*), sehingga terjadi perselisihan antara *crew* dan karyawan tersebut tetap bersikeras meminta agar *crew* segera membersihkan tanki yang dimaksud. Karena *crew* tetap tidak mau mengerjakan *order* yang diberikan, oknum tersebut sampai melontarkan kata-kata kasar dan ancaman pada *crew*, disinilah ketegasan seorang Nakhoda di butuhkan untuk menyelesaikan permasalahan diatas.

Berdasarkan latar belakang tersebut penulis tertarik untuk menuangkannya ke dalam karya ilmiah dengan judul “Optimalisasi Tanggung Jawab dan Ketegasan Nakhoda MV. Intercom-I”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka penulis mengambil rumusan masalah yaitu mengapa seorang Nakhoda harus tegas dalam menjalankan kewenangannya di atas kapal?

C. Batasan Masalah

Untuk memudahkan penulis dalam pembuatan karya ilmiah terapan ini dan agar lebih fokus dan terarah, maka penulis membatasi permasalahan order yang diberikan oleh karyawan perusahaan yang tidak sesuai prosedur pekerjaan yaitu pelaksanaan pekerjaan di dalam *enclose space*.

D. Tujuan Penulisan

Adapun tujuan dari penulisan karya ilmiah terapan ini yaitu untuk mengetahui apakah nakhoda sudah bertindak sesuai dengan kewenangan di atas kapal.

E. Manfaat Penulisan

1. Manfaat Teoritis

Sebagai bahan acuan atau referensi bagi pasis dalam pengembangan pengetahuan terkait ketegasan nakhoda dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab nakhoda guna penambahan pengetahuan terkait dengan ketegasan nakhoda.

2. Manfaat praktis

Sebagai acuan bagi para pelaut yang nantinya akan menjadi nakhoda agar lebih memahami prosedur kerja, agar dapat menerapkan prosedur kerja dengan baik, dengan pemahaman yang baik ia akan mengerti tentang pentingnya perilaku tersebut.

F. Hipotesis

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah diatas maka penulis mengambil hipotesis diduga bahwa nakhoda tidak bertindak sesuai dengan kewenangannya diatas kapal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Nahkoda/*Master* adalah seorang pemimpin kapal. Istilah kapten pula digunakan bagi seorang Nahkoda/*Master* yang pernah mengawal sebuah kapal. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Nahkoda/*Master*/*Master* adalah perwira laut yg memegang komando tertinggi di atas kapal niaga/ kapten kapal. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Nahkoda/*Master* adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam pangkat militer angkatan laut iran, kata Nahkoda/*Master* juga digunakan untuk menyebut kata Laksamana/ Admiral dalam bahasa Inggris . Nahkoda/*Master* sendiri dalam pembahasan sudah mengartikan pemimpin di atas kapal .

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

Kepemimpinan dapat didefinisikan sebagai suatu proses pengarahan dan pemberian pengaruh pada kegiatan-kegiatan dari sekelompok anggota yang saling berhubungan tugasnya. kepemimpinan itu sebuah bentuk dominasi yang didasari oleh kemampuan pribadi yang mampu untuk mengajak ataupun mendorong orang lain untuk melakukan sesuatu yang berdasarkan kepada penerimaan oleh

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

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

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

Fungsi-fungsi kepemimpinan

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

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

Gaya-gaya kepemimpinan

Gaya kepemimpinan dapat diidentifikasi menjadi dua gaya kepemimpinan yang dapat dijelaskan berikut ini :

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

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

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

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

Dalam pembahasan pada bab selanjutnya penulis uraikan masing-masing variabel yang terdapat terkait judul makalah dan uraian dalam Bab I serta analisa

data dan pemecahan masalah yang akan diuraikan pada Bab III, berikut ini adalah teori-teori yang dijadikan landasan dalam penyusunan makalah ini

A. Faktor Manusia

Menurut Margaretha M dan Prasetio Y.A (2012) Perilaku pemimpin memberikan dampak pada sikap dan perilaku para pengikutnya, sebagai contoh perilaku pemimpin yang berfokus pada pelayanan komunitas akan mendorong para pengikutnya untuk berpartisipasi serta mempromosikan organisasi kepada pihak luar.

Organisasi sebaiknya memperkerjakan orang yang memiliki nilai yang sama (*similar*) dengan organisasi. Berfokus pada menempatkan orang dengan persyaratan keterampilan yang dibutuhkan dalam melakukan pekerjaan adalah hal yang tepat, tetapi organisasi juga harus lebih berfokus pada bagaimana para karyawan cocok (*fits*) dengan organisasi dimana mereka berada. Sebagai contoh, organisasi yang menghargai keterbukaan serta kejujuran di antara karyawan dan komunitas membutuhkan para karyawan yang juga terbuka serta jujur satu sama lain serta dengan para pemimpinnya.

Sangat penting bagi para pemimpin untuk menghubungkan identitas pribadi dari para pengikut dengan identitas sosial yang ada di kelompok di mana mereka berada.

Menurut Undang-Undang No 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan disebutkan memenuhi persyaratan bagi pelaut khususnya Pasal 2 sebagai berikut :

- (1) Setiap pelaut yang bekerja pada kapal niaga, kapal penangkap ikan, kapal sungai dan danau harus mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah ini.
- (2) Kualifikasi keahlian dan keterampilan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku terhadap pelaut yang bekerja pada :
 - a. Kapal layar motor;
 - b. Kapal layar;
 - c. Kapal motor dengan ukuran kurang dari GT 35;
 - d. Kapal pesiar pribadi yang dipergunakan tidak untuk berniaga;
 - e. Kapal-kapal khusus.
- (3) Ketentuan mengenai kualifikasi keahlian dan keterampilan bagi setiap pelaut yang bekerja di kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Keputusan Menteri.

Dalam Undang-undang No 17 tahun 2008 tentang pelayaran pasal 144 ayat 1 – 3 disebutkan bahwa “ (1) selama perjalanan kapal, nakhoda dapat mengambil tindakan terhadap setiap orang yang secara tidak sah berada diatas kapal, (2) nakhoda mengambil tindakan apabila orang dan/atau yang ada di dalam kapal akan membahayakan keselamatan kapal dan awak kapal, (3) tindakan sebagaimana dimaksud (1) dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Selanjutnya pada pasal 145 disebutkan bahwa setiap orang dilarang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apapun tanpa sijil dan tanpa

memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan.

Selanjutnya KNKT menyebut bahwa pengikut merupakan orang-orang yang bekerja di kapal untuk melayani keperluan penumpang yang terdiri dari vendor catering, vendor kebersihan, vendor pujasera, vendor pijat, vendor laundry, operator, pemain musik dan penyanyi. Para pengikut tersebut tidak masuk dalam daftar awak kapal sehingga tidak disijil.

Berdasarkan undang-undang dan pernyataan KNKT diatas, maka penulis menyimpulkan bahwa setiap orang yang ikut dalam pelayaran dan tidak terdaftar sebagai awak kapal serta tidak disijil dapat disebut sebagai pengikut atau orang yang tidak sah berada di atas kapal.

Selanjutnya terkait dengan keselamatan kerja membutuhkan suatu tindakan untuk pencegahan kecelakaan kerja yang perlu dilakukan. Adapun indikator-indikatornya sebagai berikut :

1. Pendidikan

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

timbulnya kecelakaan kerja yang diakibatkannya. hal tersebut merupakan peningkatan pencegahan terjadinya kecelakaan kerja yang tidak diinginkan.

2. Pelatihan

Pada berbagai bidang pekerjaan, pengalaman kerja merupakan salah satu faktor penentu keamanan kerja anak buah kapal. Karena itu, pelatihan dapat dilakukan sebagai pengganti pengalaman kerja. Kurangnya keterampilan kru merupakan salah satu penyebab timbulnya kecelakaan, kru baru dalam sebuah organisasi perlu diberikan pelatihan agar dapat memahami pekerjaan yang baik. demikian pula kru yang lama perlu diberikan pelatihan untuk peningkatan keselamatan kerja.

3. Personality (kondisi mental dan emosi)

a. Kedisiplinan

Menurut Setia Paulina S (2008) Disiplin adalah suatu sarana manusia untuk mewujudkan hakikatnya, maka disiplin harus bisa diubah seperti halnya hakikat yang selalu berubah sepanjang zaman, bukan hanya kandungan isi disiplin saja yang berubah, melainkan juga cara bagaimana disiplin ditanamkan dan harus ditanamkan

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

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

b. Perencanaan Kedisiplinan

Menurut Priyono dan Marnis (2008) kedisiplinan sebagai cerminan tanggung jawab karyawan harus direncanakan dengan sebaik-baiknya. Hal-hal yang harus direncanakannya, antara lain sebagai berikut.

1. Peraturan-peraturan perusahaan dan sanksi hukuman yang akan diberikan.
2. Sistem pengawasan yang akan diterapkan.
3. Penyelesaian persaingan konflik yang akan diberlakukan

Untuk memaksimalkan kedisiplinan crew di atas perlu di dukung oleh antara lain

1) Tanggung jawab (*responsibility*)

Orang yang memiliki rasa tanggungjawab yang besar atas terselesaikannya suatu tugas (pekerjaan), maka orang tersebut

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

2) Harapan diri (*self gain*)

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

3) Harapan orang lain

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

Dalam SCTW amandemen 2010 guide for seafarer, definisi dan klarifikasi yang terkandung dalam pasal II dan peraturan I / 1 berlaku sama

untuk istilah yang digunakan dalam bagian A dan B Kode ini. Selain itu, definisi tambahan berikut hanya berlaku untuk Kode ini:

1. Standar kompetensi berarti tingkat kemahiran yang harus dicapai untuk kinerja yang tepat dari fungsi-fungsi di atas kapal sesuai dengan kriteria yang disepakati secara internasional sebagaimana ditetapkan di sini dan menggabungkan standar atau tingkat pengetahuan yang ditentukan, pemahaman dan keterampilan yang ditunjukkan;
2. Tingkat manajemen berarti tingkat tanggung jawab yang terkait dengan:
 - a. melayani sebagai master, chief mate, chief engineer officer atau second engineer officer di kapal laut, dan
 - b. memastikan bahwa semua fungsi dalam area tanggung jawab yang ditentukan dilakukan dengan benar;
3. Tingkat operasional berarti tingkat tanggung jawab yang terkait dengan:
 - a. melayani sebagai perwira yang bertanggung jawab atas jaga navigasi atau teknik atau sebagai insinyur jaga yang ditunjuk untuk ruang mesin tak berawak secara berkala atau sebagai operator radio di atas kapal yang berlayar di laut, dan
 - b. mempertahankan kendali langsung atas kinerja semua fungsi dalam area tanggung jawab yang ditentukan sesuai dengan prosedur yang tepat dan di bawah arahan individu yang bertugas di tingkat manajemen untuk area tanggung jawab tersebut;
4. Tingkat dukungan berarti tingkat tanggung jawab yang terkait dengan pelaksanaan tugas, tugas, atau tanggung jawab yang diberikan di atas

kapal laut di bawah arahan individu yang bertugas di tingkat operasional atau manajemen;

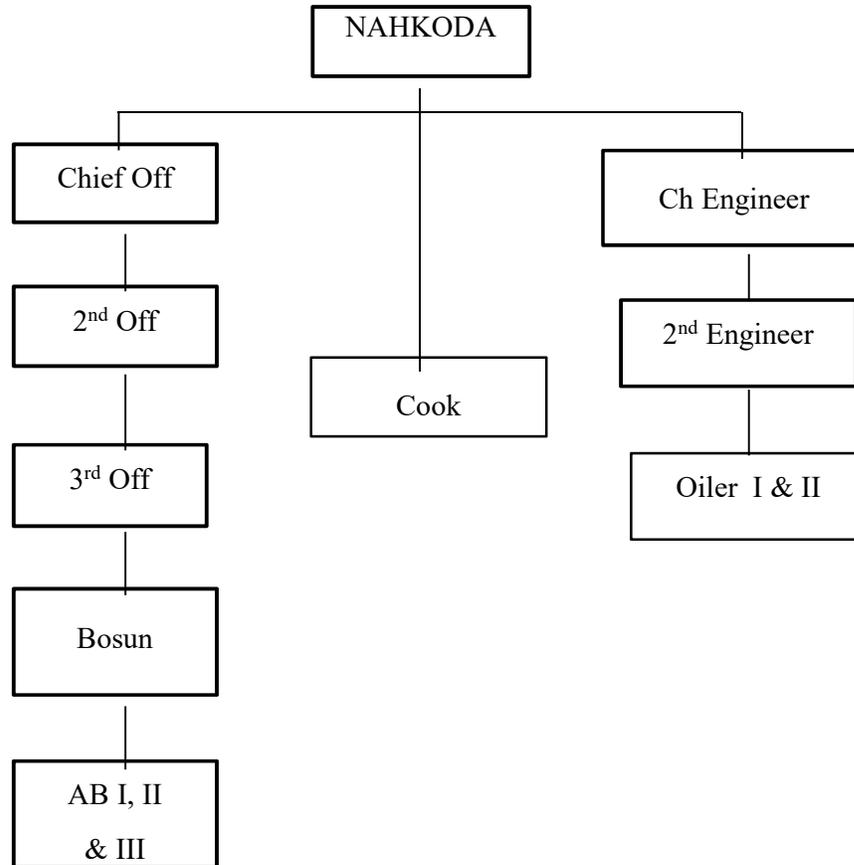
5. Kriteria evaluasi adalah entri yang muncul di kolom 4 dari tabel “Spesifikasi Standar Kompetensi Minimum” di bagian A dan memberikan cara bagi asesor untuk menilai apakah seorang kandidat dapat melaksanakan tugas, tugas dan tanggung jawab terkait atau tidak; dan
6. Evaluasi independen berarti evaluasi oleh orang-orang yang memiliki kualifikasi yang sesuai, independen dari, atau di luar, unit atau kegiatan yang dievaluasi, untuk memverifikasi bahwa prosedur administrasi dan operasional di semua tingkatan dikelola, diorganisir, dilakukan dan dipantau secara internal untuk memastikan kesesuaian mereka untuk tujuan dan pencapaian tujuan yang dinyatakan.

B. Organisasi diatas kapal

1. Penanggung jawab pekerjaan

Struktur organisasi kapal terdiri dari seorang Nakhoda selaku pimpinan umum di atas kapal dan Anak Buah kapal yang terdiri dari para perwira kapal dan non perwira/bawahan (subordinate crew). Berikut struktur organisasi dilanjutkan dengan tugas dan tanggung jawab crew kapal:

STRUKTUR ORGANISASI



2. Jam kerja/jam istirahat

Sebagaimana *Standard of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) 1978 Amendment 2010* dalam konferensi diplomatik negara anggota konvensi STCW, yang diselenggarakan di Manila Filipina, pada tanggal 21-25 Juni 2010, telah mengadopsi beberapa perubahan mendasar terhadap Konvensi STCW dan STCW code. Maksud dari amandemen-amandemen tersebut dikenal sebagai Amandemen Manila adalah untuk meningkatkan standar profesionalisme dari para pelaut serta untuk meningkatkan keselamatan pelayaran, keamanan dan perlindungan

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

a. STCW Bab VIII section A Tentang Standar Tugas Jaga

1) Kebugaran untuk menjalankan tugas

- a) Semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira atau bawahan yang melaksanakan tugas jaga harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam/ 1 hari
- b) Jam-jam istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak 2 periode dan salah satunya paling tidak kurang dari 6 jam
- c) Periode-periode istirahat dapat tidak dapat diikuti jika berada dalam situasi darurat atau situasi latihan atau terjadi kondisi-kondisi operasional yang mendesak.
- d) Waktu istirahat 10 jam tersebut dapat dikurangi menjadi paling sedikit 6 jam berturut-turut asalkan pengurangan semacam ini tidak lebih dari 2 hari dan paling sedikit harus ada 70 jam istirahat selama periode 7 hari.

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

2) Sertifikasi

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

b) Perwira yang melaksanakan tugas jaga mesin harus memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan

3) Rencana pelayaran

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

b) Melalui musyawarah dengan nakhoda, KKM harus menentukan kebutuhan-kebutuhan untuk pelayaran yang akan dilakukan seperti bahan bakar, bahan kimia, minyak lumas, suku cadang, alat-alat dan lain-lain.

4) Tugas Jaga (*Watch Keeping*)

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

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

C. Pekerjaan dan lingkungan kerja

Enclose Space

Dalam modul yang berjudul memasuki ruang tertutup milik Shipowners disebutkan bahwa ruang-ruang tertutup dan terbatas termasuk, tetapi tidak terbatas pada palka-palka muatan/cargo, tangki-tangki (termasuk balas/pemberat, bubungan depan dan belakang, tangki air tawar, tangki air kotor / tangki limbah dan bunker), ruang kosong, ruang pompa, *cofferdams*, *duck keels*, terowongan pipa, mesin utama, loker rantai dan setiap ruang lain yang biasanya dapat dijaga tertutup rapat atau disegel. Hal ini juga relevan untuk ruang yang tidak dilakukan pekerjaan secara teratur atau memiliki

aliran udara terbatas dan tidak memiliki pertukaran udara yang terus menerus.

Ketika melihat rekan kerja jatuh pingsan didalam ruang tertutup, segera masuk dan membantu adalah suatu tindakan reaksi refleksi alami. Sayangnya ini adalah salah satu penyebab utama banyaknya kematian yang mencapai angka lebih dari 50% dari pekerja yang meninggal di ruang terbatas/tertutup yang berusaha untuk menyelamatkan pekerja lain yang tengah mengalami kesulitan. Meskipun hal ini bukanlah kasus yang dimasukkan dalam contoh-contoh, hal ini adalah faktor umum dan harus diingat bahwa jika prosedur yang benar diikuti dan peralatan keselamatan yang relevan disiapkan sebelum memasuki ruang tertutup, maka kematian tersebut bisa dihindari

Penting untuk diingat bahwa ketika menghadapi dilema yang serius seperti itu, seringkali sulit untuk berpikir rasional. Oleh karena itu persiapan yang benar dihasilkan dari penilaian risiko dan evaluasi menyeluruh memungkinkan rencana kontinjensi darurat kapal akan dilakukan dengan cara yang bijaksana

Namun begitu, mencegah lebih baik daripada mengobati. Untuk mengurangi kemungkinan insiden, meskipun jenis kapal atau relevansi dari undang-undang ISM, prosedur tertulis untuk masuk/bekerja ke dalam ruang tertutup harus ditetapkan, sehingga memberikan kepada semua orang instruksi-instruksi dalam memasuki ruang tertutup yang harus dipatuhi. Setelah prosedur ini dilaksanakan, tidak ada orang yang dapat masuk tanpa mematuhi prosedur-prosedur tersebut.

The United Kingdom's MCA (atau otoritas yang setara dari negara tuan rumah) “Undang-Undang Praktek Kerja Yang Aman”, Bab 17. Peraturan *United Kingdoms's Merchan Shipping* (Memasuki Ruang Tertutup) 1988 disebutkan Sebelum memasuki ruang tertutup, suatu penilaian harus dilakukan kepada ruangan ruangan tersebut oleh seseorang yang berwenang dan bertanggung jawab. Ini mungkin terjadi pada jenis kapal kecil seperti tongkang dan kapal operasi khusus di dalam dan sekitar lingkungan pelabuhan, bahwa orang yang berwenang dan / atau peralatan yang relevan mungkin tidak tersedia di atas kapal. Dalam kasus-kasus seperti ini, tidak ada upaya yang harus dilakukan untuk masuk ke dalam ruang tertutup sampai orang yang tepat hadir. Jika orang yang masuk tersebut berasal dari pihak ketiga misalnya surveyor, orang yang berwenang harus memastikan bahwa mereka menyadari sepenuhnya karakteristik kapal atau keadaan khusus yang dapat menjadi faktor yang relevan dengan keselamatan atas masuknya orang tersebut.

D. Faktor Kapal

Sebagaimana disebutkan dalam ISM Code edisi elektronik tahun 2010 Peralatan dan pengaturan penyelamat jiwa: Semua peralatan penyelamat dan di sana digunakan dalam situasi yang berbeda sesuai dengan jenis kapal.

Begitu pula dengan pekerjaan diatas kapal peralatan atau alat keselamatan yang digunakan disesuaikan dengan pekerjaan yang dilakukan sehingga dapat terhindar dari terjadinya kecelakaan saat bekerja.

Sebagaimana dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 tentang keselamatan kerja pasal 13 disebutkan bahwa “Barang siapa akan memasuki

sesuatu tempat kerdja, diwadjibkan mentaati semua petundjuk keselamatan kerdja dan memakai alat-alat perlindungan diri jang diwadjibkan.”

Selanjutnya dalam Permenakertrans tentang alat pelindung diri disebutkan dalam pasal 2 yaitu :

1. Pengusaha wajib menyediakan APD bagi pekerja/buruh di tempat kerja.
2. APD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) atau standar yang berlaku.
3. APD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib diberikan oleh pengusaha secara cuma-cuma

Selanjutnya pada pasal 3 disebutkan

1. APD sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 meliputi:
 - a. pelindung kepala;
 - b. pelindung mata dan muka;
 - c. pelindung telinga;
 - d. pelindung pernapasan beserta perlengkapannya;
 - e. pelindung tangan; dan/atau
 - f. pelindung kaki.
2. Selain APD sebagaimana dimaksud pada ayat (1), termasuk APD:
 - a. pakaian pelindung;
 - b. alat pelindung jatuh perorangan; dan/atau
 - c. pelampung.

Sesuai dengan undang-undang diatas dan permenakertrans, maka perlu dilakukan penekanan agar dalam melaksanakan pekerjaan harus menggunakan alat pelindung diri sesuai dengan ketentuan atau prosedur pekerjaan yang dilakukan.

E. Manajemen Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran disebut juga sebagai Shipping Company atau populer juga disebut dengan istilah Shipping Lines. Dalam operasionalnya tugas utama dari Shipping Lines adalah mengangkut barang dari pelabuhan awal ke pelabuhan tujuan berdasarkan instruksi pengiriman (*Shipping Instruction*) barang dari Shipper. Selain dari tugas utama tersebut diatas, Shipping lines juga mengusahakan beberapa bidang usaha lainnya antara lain sebagai agen pelayaran (*Shipping Agent*) dan usaha-usaha lainnya bersifat sebagai penunjang kegiatan pelayaran.

Manajemen adalah proses perencanaan, pengorganisasian, penyerahan, dan pengawasan usaha-usaha para anggota organisasi dan penggunaan sumber daya organisasi lainnya agar mencapai tujuan organisasi yang telah ditetapkan. Manajemen dapat didefinisikan sebagai bekerja dengan orang-orang untuk menentukan, menginterpretasi dan mencapai tujuan organisasi dengan pelaksanaan fungsi-fungsi perencanaan, pengorganisasian, penyusunan personalia atau kepegawaian, penyerahan dan kepemimpinan dan pengawasan. Manajemen dibutuhkan untuk semua organisasi baik manajemen, semua usaha akan sia-sia dan pencapaian tujuan akan lebih sulit. Ada 3 alasan utama diperlukannya manajemen :

1. Untuk mencapai tujuan
2. Untuk menjaga keseimbangan diantara tujuan-tujuan yang saling bertentangan.
3. Untuk mencapai efisiensi dan efektifitas.

Manajemen perkapalan berbeda dengan manajemen industri di darat dalam beberapa hal yang lebih penting adalah :

4. Perusahaan perkapalan terdiri dari sejumlah unit-unit industri kecil yang bergerak (*mobile*) yaitu kapal, dimana pada waktu tertentu menyebar mengikuti jarak jauh seluruh dunia dibandingkan dengan industri di darat yang beroperasi di tempat tetap.
5. Selama dalam pelayaran kapal dapat mengalami perubahan cuaca yang drastis dan dapat mengganggu pekerjaannya baik-baik maupun mental termasuk kapal dan muatannya.
6. Kapal beroperasi di lingkungan yang tidak ramah dan harus menyelesaikan dengan baik pada kondisi cuaca yang ekstrem.
7. Selama di kapal pekerjaannya selalu dihadapkan risiko bahaya baik pada waktu dinas maupun di luar dinas, sebagai contoh pada waktu ada bahaya kebakaran, tenggelam, kandas dan lain-lain.

Kapal beroperasi selama 24 jam tiap hari dan awak kapalnya (*crew*) disusun dengan sistem pergantian (*shift*) jaga. Mereka harus diatur untuk mengoperasikan kapal dengan efektif dan aman, terutama

1. Jaga laut dan jaga pelabuhan
2. Penanganan muatan
3. Perawatan dan perlengkapannya

4. Tugas-tugas pada saat tiba dan berangkat
5. Tugas-tugas pada saat berlabuh.
6. Tugas-tugas *safety: Fire Patrol, Fire Fighting*, penyelamatan diri.

Fungsi manajemen antara lain :

1. *Planning* (perencanaan)

Rencana dibutuhkan untuk memberikan kepada organisasi tujuan--tujuannya dan menetapkan prosedur terbaik untuk pencapaian tujuan-tujuan itu

2. *Organizing* (pengorganisasian)

Adalah penentuan sumber daya dan kegiatan yang dibutuhkan untuk mencapai tujuan organisasi. Ini menyangkut pendelegasian wewenang yang diperlukan kepada individu-individu untuk melaksanakan tugas-tugasnya. Fungsi ini menciptakan struktur formal dimana pekerjaan ditetapkan, dibagi dan dikoordinasikan..

3. *Actuating* (pelaksanaan/pengarahan)

Sesudah rencana dibuat, organisasi dibentuk dan disusun personalianya, langkah berikutnya adalah menegaskan karyawan untuk bergerak menuju tujuan yang telah ditentukan. Fungsi pengarahan (*leading*) secara sederhana adalah untuk membuat atau mendapatkan para karyawan melakukan apa yang diinginkan dan harus mereka lakukan..

4. *Controlling* (pengawasan)

Pengawasan adalah penemuan dan penerapan cara dan peralatan untuk menjamin bahwa rencana telah dilaksanakan sesuai dengan yang telah dilaksanakan sesuai dengan yang telah ditetapkan..

Organisasi Manajemen Perkapalan

Dari sudut pandang manajemen, organisasi adalah suatu kerangka kerja dari proses pimpinan untuk mencapai tujuan tertentu.

1. Menentukan tujuan
2. Bertindak langsung untuk mencapai tujuan
3. Menilai hasil-hasil yang dicapai

Jadi jelas suatu organisasi harus memiliki tujuan tertentu. Tujuan itu hendaknya memiliki “titik akhir tertentu” yang berbobot dan bernilai tinggi, dimana dapat memuaskan semua pihak yang terlibat (yang berperan di dalamnya, pemilik, pengelola, maupun pelaksana yang duduk langsung di organisasi itu).

Namun secara umum bagian pokok organisasi manajemen perkapalan meliputi:

1. Aspek komunikasi
2. Informasi
3. Keputusan-keputusan
4. Saran-saran
5. Arus komunikasi tergantung dari tipe organisasi.

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Lokasi Kejadian

Adapun lokasi kejadian yaitu di kapal MV. Intercom I, milik Palm Charters yang berkantor pusat di Spanyol. Penulis di kapal ini bekerja sebagai *Master* pada periode 31 Agustus 2019 – 03 Februari 2021 kapal ini beroperasi di Persian Gulf.

Gambar 3.1 Lokasi Kejadian



Sumber : MV. Intercom I (2021)

B. Situasi Dan Kondisi

1. Prosedur Pekerjaan

Bagian 1 - Persiapan Sebelum Masuk

- a. Mengecek pertukaran udara dalam ruangan.
- b. Mengosongkan atau mengisolasi seluruh hubungan pipa atau katup dan tanaga listrik/peralatan
- c. Menguji ruangan sampai dinyatakan aman untuk dimasuki

- d. Pengujian keadaan atmosfer sebelum masuk:
 - Oksigen % vol (21%)
 - Hidrokarbon % LFL (kurang dari 1%)
 - Gas-gas beracun ppm (gas khusus dan PEL)
- e. Pengecekan atmosfer agar dilakukan selama ruangan

Bagian 2 - Pengecekan Sebelum Masuk

- b. Meminta instruksi atau ijin dari kapten kapal atau orang yang ditunjuk untuk bertanggung jawab untuk memasuki ruang tertutup.
- c. Saya telah menyetujui waktu interval untuk melaporkan dalam beberapa menit
- d. Prosedur-prosedur keadaan darurat dan evakuasi telah disepakati dan dipahami.
- e. Saya tahu bahwa ruangan harus dikosongkan secepatnya jika terjadi kegagalan sistem pertukaran udara atau pengujian atmosfer menunjukkan perubahan dari kriteria aman yang disetujui.

Bagian 3 - Alat Bantu Pernafasan dan Peralatan lainnya

- a. Bagi yang memasuki ruangan harus terbiasa untuk menggunakan Alat Bantu Pernafasan.
- b. Alat Bantu Pernafasan telah diuji sebagai berikut:
 - 1) Meteran dan kapasitas pasokan udara
 - 2) Suara alarm untuk tekanan rendah
 - 3) Masker Muka - dibawah tekanan positif dan tidak bocor
- c. Sarana untuk berkomunikasi telah diuji dan sinyal darurat disetujui.

- d. Seluruh personil yang memasuki ruangan telah dilengkapi dengan pakaian penyelamatan dan, jika dapat digunakan, jaring penyelamat.

Bagian 4 - Pemasukan Personal

Pengawasan awak kapal yang memasuki ruang tertutup

Bagian 5 - Penyelesaian pekerjaan

Pengecekan oleh *chief officer* atau orang yang bertanggung jawab mengawasi masuknya seseorang ke dalam ruangan

C. Temuan

Adapun temuan dari kejadian yang penulis alami diatas kapal sebagai berikut:

1. Orang yang di ikutkan oleh perusahaan memberikan *job order* tidak sesuai dengan mekanisme kerja (Prosedur) .

Setiap pekerjaan berasal dari perusahaan untuk dilaksanakan diatas kapal, namun pelaksanaannya tidak serta merta ketika mendapatkan perintah atau *order* langsung dikerjakan di atas kapal. Ada hal-hal yang perlu diperhatikan sebelum melaksanakan pekerjaan yaitu pekerjaan apa yang akan dilaksanakan, seberapa urgen pekerjaan tersebut dan resiko dari pekerjaan itu semua membutuhkan perencanaan yang matang agar dapat terlaksana dengan lancar tanpa hambatan karena pekerjaan di kapal sangat beragam dan memiliki tingkat kesulitan yang berbeda-beda serta resiko yang berbeda pula.

Pengikut di kapal mengambil inisiatif sendiri untuk melakukan pekerjaan tersebut (pembersihan tanki) tanpa memberitahu perwira di atas

kapal terutama kepada nakhoda. Hal ini sangat bertentangan dengan mekanisme atau prosedur pekerjaan, seharusnya hal ini dibicarakan terlebih dahulu kepada nakhoda sebelum melaksanakan pekerjaan terlebih jika pekerjaan tersebut sangat berbahaya.

2. Terjadinya perdebatan antara awak kapal dengan karyawan dari perusahaan

Pekerjaan di kapal ada mekanisme atau prosedur yang harus di ikuti, dalam hal ini peranan seorang nakhoda sangat penting sehingga dapat menghentikan pelaksanaan pekerjaan jika tidak sesuai dengan prosedur yang ditentukan.

Seorang awak kapal sebelum melakukan pelayaran telah dibekali dengan pengetahuan tentang pekerjaan dan prosedur pekerjaan, sehingga dia telah mengetahui pekerjaannya cara melaksanakannya dan resiko dari pekerjaan. Oleh karena itu ketika dia diperintahkan untuk melakukan pekerjaan yang tidak sesuai dengan prosedur dan berisiko dia akan bersikeras tidak mau melakukannya.

Karyawan yang ikut berlayar di kapal mengemban tugas khusus sesuai dengan misi perusahaan untuk meminimalisir biaya operasional kapal, karyawan tersebut tidak memiliki keterampilan khusus di kapal hanya berbekalkan buku pelaut dan paspor saja sehingga sangat memungkinkan untuk terjadi pertentangan antara dia dengan awak kapal terkait dengan pekerjaan.

Karyawan tersebut memiliki loyalitas yang tinggi pada perusahaan sehingga setiap pekerjaan diatas kapal sering di campurinya meskipun bukan menjadi wewenang dan tanggungjawabnya.

D. Urutan Kejadian

Pada bagian ini penulis akan menyajikan kronologis kejadian sesuai dengan judul karya ilmiah yang penulis angkat yaitu tentang tanggung jawab dan ketegasan nakhoda di atas kapal MV. Intercom I. Adapun urutan kejadian sebagai berikut:

Pada saat penulis bekerja di atas kapal MV. Intercom I, periode 31 Agustus 2019 sampai 03 Februari 2021, dengan posisi sebagai Nakhoda. Saat itu selain awak kapal pada umumnya di MV. Intercom I juga ada pengikut yang di tempatkan oleh perusahaan diatas kapal yang merupakan salah satu karyawannya untuk mengurus segala kebutuhan operasional diatas kapal.

Dalam pelaksanaan tugasnya pengikut (karyawan) tersebut tidak hanya mengurus tugas utamanya saja akan tetapi terlalu jauh mencampuri urusan pekerjaan diatas kapal yang sama sekali tidak dipahaminya dan itu bukan menjadi wewenangnya. Karyawan tersebut karena ditunjuk secara khusus oleh perusahaan, membuatnya bersikap arogan sehingga membuat awak kapal merasa tertekan dalam menjalankan pekerjaan, dan membuat suasana di atas kapal menjadi tidak harmonis antara awak kapal dengannya.

Semua awak kapal khususnya *level rating* di atas kapal sangat tidak senang dengan sikap arogansi yang ditunjukkan oleh karyawan tersebut, akan tetapi hal tersebut tidak pernah dilaporkan kepada penulis karena adanya kekhawatiran akan kehilangan pekerjaan jika mereka melaporkan perlakuan karyawan tersebut, hingga suatu waktu kapal berada di Sharjah Anchorage (26° 00. N / 055° 85.62' E) menunggu giliran untuk masuk ke pelabuhan Port Khalid, Sharjah UAE tepatnya tanggal 25 September 2019 untuk mengambil muatan

yang akan dibawa ke lokasi, tempat dimana kapal beroperasi di OPL Fujairah, karyawan tersebut meminta salah seorang *crew* untuk membuka *man hole* salah satu tanki minyak yang akan digunakan untuk memuat bahan bakar khusus sesuai permintaan dari Pencharter, agar segera dibersihkan oleh *crew* tersebut, karena jika pembersihan dilakukan saat tiba di pelabuhan akan ada biaya tambahan yang akan dikeluarkan oleh perusahaan untuk membayar biaya penampungan minyak kotor di darat, akan tetapi *crew* tersebut menolak karena *order* yang diberikan tidak sesuai prosedur kerja yang dilakukan dalam ruangan tertutup (*enclose space*), sehingga terjadi perselisihan antara *crew* dan oknum tersebut tetap bersikeras meminta agar *crew* segera membersihkan tanki yang dimaksud. Karena *crew* tetap tidak mau mengerjakan *order* yang diberikan, oknum tersebut sampai melontarkan kata-kata kasar dan ancaman pada *crew* sehingga *crew* melaporkan hal tersebut langsung kepada *Chief engineer*.

Setelah mendapat laporan dari *crew*, *Chief engineer* segera menuju ke tempat kejadian perkara, di mana ia mendapati bahwa karyawan tersebut telah menyalahi prosedur yang bukan wewenangnya.

Chief engineer memanggil *Chief officer* untuk datang ke ruang kerja nakhoda membahas masalah yang terjadi antara *crew* dengan karyawan tersebut. Dari hasil pembicaraan tersebut, maka demi keselamatan *crew* nakhoda memutuskan bahwa pekerjaan harus dihentikan.

Keputusan yang diberikan nakhoda terkait dengan kejadian, membuat karyawan tersebut tidak setuju dengan hal tersebut sehingga melaporkan hal ini ke pihak perusahaan, selanjutnya pihak perusahaan menghubungi nakhoda untuk meminta penjelasan. Nakhoda secara tegas menjawab bahwa apa yang

dilakukan oleh karyawan perusahaan telah menyalahi prosedur pekerjaan dan wewenang tanggungjawabnya di atas kapal. Niat karyawan tersebut adalah baik bagi operasional pekerjaan untuk efisiensi waktu dan biaya operasional akan tetapi hal tersebut menyalahi ketentuan yang ada di kapal dan di perusahaan. Seharusnya dia memberikan masukan kepada nakhoda untuk selanjutnya diteruskan pada awak kapal sesuai dengan prosedur struktur pekerjaan yang dijalankan di atas kapal.

Berdasarkan kejadian di atas, penulis menyimpulkan bahwa prosedur pekerjaan adalah hal yang sangat penting untuk di perhatikan demi keselamatan awak kapal, muatan dan kapal, untuk itu apapun bentuk pekerjaan yang dilaksanakan harus sesuai prosedur yang telah ditetapkan diatas kapal sehingga membutuhkan ketegasan seorang nakhoda dalam mengemban wewenang dan tanggung jawab di atas kapal.

BAB IV

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan pada bab sebelumnya terkait dengan permasalahan. Maka penulis menarik kesimpulan bahwa pekerjaan di atas kapal memiliki resiko yang besar sehingga harus setiap pekerjaan harus dilakukan sesuai dengan prosedur, hal ini membutuhkan ketegasan nakhoda dalam menjalankan kewenangannya, dan menindak setiap tindakan yang dapat membahayakan keselamatan kapal dan awak kapal.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas penulis memberikan saran sebaiknya perusahaan apabila akan menempatkan karyawan untuk diikutkan di atas kapal agar diberikan pemahaman yang jelas terkait dengan tugas atau tujuan di tempatkan di atas kapal dan memahami setiap prosedur yang ada di atas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

IMO 2010 Adoption Of The Final Act And Any Instruments, Resolutions And Recommendations Resulting From The Work Of The Conference.

IMO STCW A Guide For Seafarers

KNKT 2018 Laporan Investigasi Kecelakaan Pelayaran Terbakarnya Dharma Kencana II di Perairan 45 Mil laut Barat Laut Kepulauan Karimun Jawa Tengah tanggal 29 Oktober 2017

Meily Margaretha dan Yanuar Aditia Prasetyo (2012) Pengaruh Servant Leadership, Organizational Citizenship Behavior, Kecocokan Orang-Organisasi Serta Identifikasi Organisasi (Studi Pada Organisasi Mahasiswa Di Lingkungan Universitas Kristen Maranatha) Jurnal Manajemen

Priyono dan Marnis Manajemen Sumber Daya Manusia Zifatama Publisher Sidoarjo

Setia Paulina Sinulinggi 2016 Teori Pendidikan Moral Menurut Emile Durkheim Relevansinya Bagi Pendidikan Moral Anak Di Indonesia. Jurnal

Permenakertrans No 8 tahun 2010 tentang Alat Pelindung Diri

Undang-undang No 7 Tahun 2000 tentang kepelautan

Undang-undang no. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-Undang No 1 Tahun 1970 tentang keselamatan kerja

<https://salamadian.com/pengertian-kepemimpinan/> diakses tanggal 21 Februari 2021

<https://id.wikipedia.org/wiki/Nakhoda> diakses tanggal 21 Februari 2021

<https://www.shipownersclub.com/media/enclosed-space-entry-bahasa.pdf> diakses 20 Februari 2021

RIWAYAT HIDUP



ALEXS PATAN dilahirkan di Paccerakan, Sulawesi Selatan, hari Jumat, 18 Mei 1979. Anak ke 1 dari 5 bersaudara buah kasih pasangan dari ayahanda **"LEMAN PASASSA"** dan ibunda **"KRISTINA AMAN"**.

Riwayat Pendidikan

1. SDN No. 359 Wonosari - Palopo Selatan, Lulus Tahun 1992.
2. SMP KRISTEN Padang Sappa, Palopo Selatan, Lulus Tahun 1995.
3. SMK KRISTEN Tagari, Rantepao - Tana Toraja. Lulus Tahun 1998.
4. ANT-V, BP2IP Barombong, Makassar. Lulus Tahun 2007.
5. ANT-IV, BP2IP Barombong, Makassar. Lulus Tahun 2010.
6. ANT-III, PIP Makassar. Lulus Tahun 2017.
7. ANT-II, PIP Makassar. Lulus Tahun 2019.

Riwayat Pekerjaan:

1. MV. BLUE PALM, (Januari 2019 - Agustus 2019)
2. MV. INTRCOM I, (Agustus 2019 - Februari 2021)

Penulisan karya ilmiah terapan ini, penulis buat sebagai syarat untuk menyelesaikan program pendidikan DP I / ANT-I di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.