

**PERGESERAN MUATAN MOBIL DI KAPAL
KM MUTIARA FERINDO 1**



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

**DAUD MADJA
NIS 20.09.101.011
AHLI NAUTIKA TINGKAT 1**

**PROGRAM PELAUT TINGKAT 1
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2020**

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : DAUD MADJA
Nomor Induk Siswa : 20.09.101.011
Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

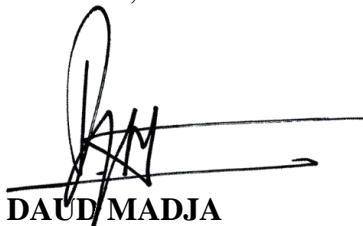
Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

“PERGESERAN MUATAN MOBIL DI KAPAL KM MUTIARA FERINDO 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, 11 November 2020



DAUD MADJA

**PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **PERGESERAN MUATAN MOBIL DI KAPAL KM
MUTIARA FERINDO 1**

Nama Pasis : DAUD MADJA

NIS : 20.09.101.011

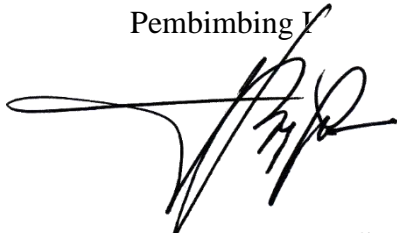
Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk di seminarkan.

Makassar, 10 November 2020

Menyetujui:

Pembimbing I



Capt. Bruce Rumangkang, M.Sc., M.Mar

Pembimbing II



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

PERGESERAN MUATAN MOBIL DI KAPAL KM MUTIARA FERINDO 1

Disusun dan Diajukan oleh:

DAUD MADJA

NIS. 20.09.101.011

Ahli Nautika Tingkat I

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT

Pada tanggal 11 November 2020

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II


Capt. Bruce Rumangkang, M.Sc., M.Mar


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 1 004


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.

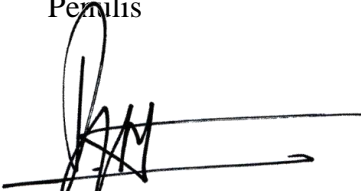
Tak lupa pada penulis ucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

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. Bruce Rumangkang, M.Sc.,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. Rekan-rekan Pasis Angkatan XXII Tahun 2020
7. 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, 11 November 2020

Penulis



DAUD MADJA

ABSTRAK

DAUD MADJA,2020 Pergeseran Muatan Mobil Di Kapal KM MUTIARA FERINDO I di bimbing oleh Bruce Rumangkang dan Masrupah

KM. Mutiara Ferindo I, kapal jenis *Ro-Ro Passenger* yang melayani penyebrangan Surabaya – Balikpapan, selain memuat penumpang juga memuat kendaraan / mobil. Pelaksanaan pemuatan kendaraan dan pelashingan di kapal perlu dilakukan mengikuti prosedur agar tidak terjadi permasalahan pada saat pelayaran. Tujuan dari penulisan ini adalah untuk mengetahui proses terjadinya kemiringan kapal akibat pergeseran muatan/mobil di atas KM. Mutiara Ferindo I dan menganalisa penyebab rendahnya disiplin kerja petugas jaga dalam pelaksanaan pelashingan muatan

Terjadinya pergeseran muatan (kendaraan) ini di saat KM Mutiara Ferindo I melakukan pelayaran dari Surabaya menuju Balikpapan pada tanggal 25 Juli 2019. Muatan (kendaraan) yang mengalami pergeseran di atas kapal KM Ferindo I ini tidak terlepas dari keterampilan crew dalam melaksanakan pelashingan kendaraan dan kurangnya pengawasan pada pekerjaan pelashingan terutama pengecekan pada peralatan lashing karena kelelahan akibatnya saat diterpa cuaca buruk tali lashingan mulai kendur dan akhirnya putus sehingga kendaraan bergeser dari tempatnya. Kondisi seperti itu dapat mengakibatkan kapal mengalami kecelakaan dan perlu ditangani sehingga harus kembali ke pelabuhan terdekat untuk memperbaiki muatan.

Kesimpulan terjadinya pergeseran kendaraan disebabkan rendahnya kedisiplinan dan pemahaman crew tentang prosedur pelashingan kendaraan serta kurangnya pengawasan pada pekerjaan pelashingan terutama pada pengecekan alat lashingan karena kelelahan, untuk itu peningkatan kedisiplinan dan pemahaman petugas jaga melalui familiarisasi, latihan dan pengarahan serta meningkatkan pengawasan pada pekerjaan penting untuk di terapkan agar pelaksanaan pelashingan berjalan sesuai prosedur.

Kata Kunci : Pergeseran, alat lashingan, mobil

ABSTRACT

DAUD MADJA, 2020 SHIFTING CAR IN KM MUTIARA FERINDO I guided by Bruce Rumangkang and Masrupah

KM. Mutiara Ferindo I, as Ro-Ro Passanger type ship that serves the Surabaya - Balikpapan crossing, besides loading passengers it also loads vehicles / cars. The implementation of loading vehicles and loading on ships needs to be carried out following procedures so that problems do not occur during shipping. The purpose of this paper is to determine the process of the occurrence of ship tilt due to shifting of cargo / car over KM. Mutiara Ferindo I and analyzes the causes of low duty discipline of duty officers in carrying out cargo shifting

This shift in cargo (vehicle) occurred when KM Mutiara Ferindo I sailed from Surabaya to Balikpapan on July 25, 2019. The vehicle that experienced a shift on board KM Ferindo I was inseparable from the crew's skills in carrying out vehicle shifting and the lack of supervision of the lashing work, especially checking the lashing equipment due to fatigue as a result when hit by bad weather, the rope starts to loosen and eventually breaks so the vehicle shifts from its place. Such conditions can cause the ship to have an accident and need to be handled so that it must return to the nearest port to repair the cargo.

The conclusion that the occurrence of vehicle shifts is due to the low discipline and understanding of the crew regarding the procedure of lashing vehicles as well as the lack of supervision on the welding work, especially in checking the welding equipment due to fatigue, for that increased discipline and understanding of duty officers through familiarization, training and direction as well as increasing work supervision was important to be carried out, so that the implementation of the casting runs according to the procedure.

Keywords: shifting, lashing tools, car

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Indonesia adalah termasuk Negara kepulauan (*Archipelagic State*) yaitu suatu lingkungan alam yang terbentuk secara alamiah terdiri atas hamparan perairan laut yang luas dengan beribu pulau besar dan kecil yang tersebar didalamnya, yang merupakan satu kesatuan laut, pulau secara utuh dan bulat termasuk udara diatasnya, kekayaan alam yang didalamnya dan yang berada didalam dasarnya. Sehubungan dengan kondisi negara tersebut maka angkutan laut termasuk alat transportasi yang sangat dibutuhkan untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lainnya. (UNCLOS 1982).

Kapal laut sebagai salah satu sarana transportasi yang amat vital bagi hubungan antar pulau di Indonesia belum mampu memberikan pelayanan yang maksimal bagi penumpangnya, terutama pada musim liburan dimana permintaan atas jasa transportasi laut jauh melampaui fasilitas yang tersedia sehingga pelayanan yang dapat diberikan menjadi tidak maksimal. Kita ketahui bahwa kapal merupakan salah satu sarana transportasi yang banyak digunakan dalam memindahkan barang dan penumpang dari satu pulau ke pulau lain, baik dalam satu Negara atau antar Negara. (<http://nasional.republika.co.id>).

KM. Mutiara Ferindo I adalah kapal *Ro-Ro Passenger* yang melayani penyebrangan Surabaya – Balikpapan Pulang Pergi. Peranan kapal penyebrangan yang memuat kendaraan / mobil menurut pengalaman penulis sangatlah penting sebagai penghubung antar pulau-pulau di tanah air kita. Oleh

karena itu, kelancaran operasional kapal harus diperhatikan, faktor apa yang menyebabkan terjadinya keterlambatan operasional baik dari segi Sumber daya Manusia (SDM) maupun dari segi peralatannya. Dengan jadwal yang padat sangat dibutuhkan upaya meningkatkan kemampuan petugas jaga dalam melaksanakan pemuatan sesuai dengan prosedur di atas kapal agar dapat tidak mengalami keterlambatan. Selain itu yang tak kalah penting adalah faktor keselamatan dalam pelayaran, tentunya faktor- faktor yang dapat menyebabkan hal tersebut perlu untuk dihindari agar dalam keselamatan pelayaran dapat tercapai.

Dalam proses pelashingan Kendaraan sering ditemui kendala-kendala yang kerap terjadi seperti permasalahan yang disebabkan oleh faktor Sumber Daya Manusia (SDM) dalam hal ini petugas jaga yang terlibat dalam proses tersebut, misalnya kendaraan/ mobil sudah siap dimuat, pintu *Ramp Door* belum dibuka, kemudian di dalam *Stowage Plan* dicantumkan bahwa *lower deck* siap dimuat ternyata keadaan ruang muat tersebut masih gelap, listrik padam. Hal ini semua mempengaruhi dalam membuat *Final Stowage Plan*.

Permasalahan lain yang penulis temukan saat kegiatan pelashingan di atas KM. Mutiara Ferindo I yaitu terjadinya kerusakan pada peralatan lashingan yang tidak terawat. Perawatan alat pelashingan yang tidak berkesinambungan menjadi pemicu utama timbulnya kerusakan alat yang berakibat pada kecelakaan yang menimpa ABK atau terjadi pergeseran muatan diatas kapal pada saat kapal sedang melakukan kegiatan pemuatan kendaraan. Terjadinya kecelakaan-kecelakaan yang diakibatkan kurangnya perawatan alat pelashingan akan berpengaruh pada kelancaran operasional kapal.

Melihat fakta tersebut, dapat disimpulkan bahwa kesadaran petugas jaga tentang penerapan prosedur pemuatan masih kurang maksimal sehingga dapat mempengaruhi keselamatan dalam pelayaran. Dari semua fakta di atas, berakibat pada operasional kapal yang tidak maksimal.

Terkait dengan kapal Ro-Ro yang memuat penumpang dan kendaraan perlu memperhatikan prosedur pemuatan agar tidak mempengaruhi pelayaran, terjadinya kesalahan saat pemuatan dapat berdampak pada pergeseran muatan kapal ketika menghadapi cuaca yang ekstrim, sebagaimana pengalaman penulis saat bekerja di KM Mutiara Ferindo I dimana terjadi pergeseran muatan Mobil saat berlayar dari Surabaya menuju Balikpapan pada tanggal 25 Juli 2019 diakibatkan pelashingan muatan yang tidak sesuai prosedur. Oleh karena itu penulis ingin menuangkan pengalamannya selama bertugas / bekerja di KM. Mutiara Ferindo I. Berdasarkan latar belakang di atas, penulis terdorong untuk menulis karya ilmiah terapan ini dengan judul : **“PERGESERAN MUATAN MOBIL DI KAPAL KM MUTIARA FERINDO I”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan uraian diatas, maka penulis mengambil rumusan masalah sebagai berikut apa penyebab pergeseran muatan mobil di kapal KM Mutiara Ferindo I?

C. Batasan Masalah

Mengingat luasnya pembahasan masalah yang dapat terjadi di atas KM. Mutiara Ferindo I yang merupakan tempat pengalaman penulis. Maka penulis membatasi permasalahan yang akan dibahas terfokus pada Pergeseran Muatan Mobil di kapal KM. Mutiara Ferindo I.

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan pembuatan karya ilmiah ini ini adalah untuk mengetahui penyebab pergeseran muatan /mobil di kapal KM. Mutiara Ferindo I.

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat pembuatan karya ilmiah terapan ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat bagi dunia akademik

Dengan penulisan karya ilmiah terapan ini akan menambah pengetahuan bagi penulis sendiri dan bagi pembaca serta Pasis yang lain tentang bagaimana meningkatkan kinerja petugas jaga untuk menunjang keselamatan dan kelancaran operasional kapal khususnya di kapal penyebrangan / Ro-Ro.

2. Manfaat bagi dunia praktis

Dengan penulisan karya ilmiah terapan ini diharapkan dapat memberikan sumbang saran kepada para pelaut khususnya bagi Nakhoda dan Perwira di kapal Ro-Ro dan dalam kegiatan pemuatan kendaraan.

F. Hipotesis

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah. Adapun yang menjadi hipotesis yaitu diduga pelashingan kendaraan tidak sesuai prosedur sehingga menyebabkan kendaraan bergeser pada saat cuaca buruk.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Faktor Manusia

Menurut Anwar Prabu Mangkunegara (2009:69) dalam buku yang berjudul *Evaluasi Kinerja Sumber Daya Manusia* istilah kinerja berasal dari kata *Job Performance* atau *Actual Performance* (prestasi kerja atau prestasi sesungguhnya yang dicapai oleh seseorang). Pengertian kinerja (prestasi kerja) adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya.

Kinerja merupakan terjemahan dari *performance* yang merupakan hasil kerja seorang pekerja, sebuah proses manajemen atau organisasi secara keseluruhan dimana hasil kerja tersebut harus dapat ditunjukkan buktinya secara konkrit dan dapat ditunjukkan buktinya secara konkrit dan dapat diukur (dibandingkan dengan standar yang telah ditentukan).

B. Faktor Kapal

Peraturan Menteri Perhubungan No 115 tentang Tatacara pemuatan kendaraan diatas kapal untuk mewujudkan keselamatan dan keamanan bagi kapal yang melakukan pengangkutan kendaraan beserta muatannya, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal;

Pada Pasal 10 Ayat (1) Beberapa jenis Alat Pengikat yang dapat digunakan sebagai berikut:

1. Tali pengikat kendaraan (*rope automobile tiedown*);
2. Sling pengikat dengan kunci bergigi (*ratchet strap assembly*); atau
3. Rantai dengan penguat/pengencangnya (*chain with turnbuckle*).

Ayat (2) Jenis peralatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memiliki persyaratan sebagai berikut:

1. berupa rantai atau alat lain yang terbuat dari baja atau material lain yang memiliki kekuatan dan karakter kelenturan (*elongation*) yang sama;
2. kekuatan Alat Pengikat tanpa terjadinya deformasi permanen tidak boleh kurang dari 120 KN;
3. Alat pengikat harus dapat disangkutkan ke *securing points* menggunakan hook ataupun alat lainnya yang sesuai; dan
4. Sudut antara Alat Pengikat dengan bidang alas (geladak) mendatar antara 20° s.d 60°

KM Mutiara Ferindo I merupakan kapal Roro yang tentunya pada saat pemuatan harus memperhatikan tata cara pelashingan dan harus menjaga jarak kendaraan dari depan, belakang samping kiri dan kanan untuk memperkuat posisi kendaraan pada saat cuaca buruk.

C. Faktor Dari Luar Kapal

Endro M & Chaniago A.B, (2002 : IV) cuaca buruk adalah keadaan laut yang buruk yang disebabkan oleh pengaruh angin kencang, ombak, gelombang tinggi. Mengakibatkan pelayaran terganggu dan berdampak biaya *overhead* perusahaan. Cuaca buruk sangat berpotensi menurunkan penghasilan perusahaan, mengganggu pengangkutan dan dibatasinya kapal-kapal yang akan berlayar serta mengakibatkan keterlambatan tiba di pelabuhan tujuan bahkan kecelakaan dalam pelayaran. Hambatan-hambatan yang diakibatkan oleh alam (*natural disaster*) yang terjadi pada pelayaran cukup tinggi intensitas dan kadar

kerusakan yang diakibatkannya. Cuaca buruk sangat mengganggu pelayaran termasuk di dalamnya sangat mempengaruhi stabilitas kapal.

Istopo (1997 : 47), bahwa stabilitas kapal adalah kemampuan sebuah kapal untuk kembali tegak semula setelah miring yang disebabkan pengaruh gaya-gaya dari luar, Seperti angin atau ombak. Peraturan keselamatan Internasional, yang telah ditetapkan pada tahun 1993 yaitu seluruh muatan harus disusun sesuai dengan prosedur dan diamankan untuk mengurangi resiko bahaya dan kecelakaan di laut.

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Lokasi Kejadian

Adapun lokasi kejadian yaitu pada kapal KM. Mutiara Ferindo I di Perairan Barat Madura (Laut Jawa), kapal ini berjenis *Ro-Ro Passenger* milik PT. Atosim Pelayaran yang melayani rute penyebrangan Surabaya – Balikpapan pulang pergi. KM. Mutiara Ferindo I dirancang untuk membawa kendaraan yang berjalan masuk ke dalam kapal dengan penggerak sendiri dan bisa keluar dengan sendiri juga (*Roll on – Roll off*). Kapal *Ro-ro Passenger* memiliki *built-in* landai yang memungkinkan kargo untuk secara efisien berguling dari pelabuhan. Oleh karena itu, kapal ini dilengkapi dengan pintu rampa yang dihubungkan dengan *moveble bridge* atau dermaga apung ke dermaga.

B. Situasi dan Kondisi

Adapun fakta yang terjadi di atas kapal di atas KM. Mutiara Ferindo I selama penulis bekerja di atas kapal tersebut, diantaranya yaitu KM Mutiara Ferindo I tempat penulis bekerja sebagai mualim 1 di kapal ini yang bertugas untuk penanganan muatan. Pada pelaksanaan pemuatan yang terjadi di lapangan, sebagian petugas jaga seringkali lalai atau kurang maksimal dalam menjalankan tugasnya. persoalan itu sifatnya personal tidak menyangkut semua awak kapal. Kapal ini diawaki oleh 34 Orang awak kapal sesuai dengan yang tertera pada ABK list berikut ini :

ABK List KM Mutiara Ferindo 1

CREW LIST KM.MUTIARA FERINDO-1
 PERIODE : 25 SEPTEMBER -01 OKTOBER 2020
 GT : 18460/5770 HP : 2 x 14400

No	NAMA	JABATAN	UJAZAH
1.	RUDI SUPRIATNA	NAKHODA	ANT-1
2.	DAUD MADJA	MUALIM-1	ANT-2
3.	FIRMAN FAUZI	MUALIM-2	ANT-3
4.	YONGKY SURYA A.	MUALIM-3	ANT-3
5.	MUHAMMAD IKBAL	MUALIM-4	ANT-3
6.	NARYANTO	KKM	ATT-1
7.	TUTUS EKO ARIS F	MASINIS-1	ATT-2
8.	HERI SANJAYA S	MASINIS-2	ATT-3
9.	ACHMAD MAHBUB	MASINIS-3	ATT-3
10.	MALIK ABDUL AZIZ	MASINIS-4	ATT-3
11.	ACHMAD KUSAIRI	BOSON	RAASD
12.	AGUS PURWANTO	JURU MUDI	RFPNW
13.	ZULKARNAIN HTS	JURU MUDI	RAASD
14.	VRIO NENDAR U.	JURU MUDI	RAASD
15.	RANGGA HADI S.	JURU MUDI	RFPNW
16.	SUGIYANTO	KELASI	ANT-V
17.	YUSUF RAUF	KELASI	BST
18.	SUSANTO	MANDOR	RAASE
19.	ADHI PURWANTO	OILER	RPPER
20.	MOCH RUSLI	OILER	RAASE
21.	ARIF GUNAWAN	OILER	RAASE
22.	ROBBY GINANJAR	OILER	RAASE
23.	HADI SUNFANDA	KOKI I	BST
24.	ADE JAENUDINI	KOKI II	BST
25.	RASFIANDI	MANCAB	BST
26.	RAKA HENDRA S	DECK CADET	BST
27.	RESKY WIRA D.P	DECK CADET	BST
28.	ABDUL HAFID H	DECK CADET	BST
29.	GABRIEL ALEXANDER	DECK CADET	BST
30.	SETIO AJI ARIHN	ENG CADET	BST
31.	DANDI SYAHMUDIN P	ENG CADET	BST
32.	SYARIF WANCE	KELASI CS	BST
33.	MOH APRIADI	KELASI CS	BST
34.	TEGAR	KELASI CS	BST

TOTAL CREW: 34 ORANG


 BALIKAPAPAN, 28 SEPTEMBER 2020
 MENGETAHUI
 (Capt RUDI SUPRIATNA M,Mar)

Perlu diketahui di sini bahwa sesuai aturan perusahaan pelashingan muatan dikerjakan oleh kru kapal. Dimana kru harus menyelesaikan pekerjaan tersebut dengan tepat waktu 3 jam sebelum kapal berangkat. Oleh sebab itu pelashingan dilakukan dengan terburu-buru setelah selesai pemuatan. Baik itu pelashingan dikerjakan siang hari maupun malam hari harus memenuhi instruksi yang telah disampaikan perusahaan. Dengan maksud perusahaan agar keberangkatan kapal tidak terlambat. Karena dikerjakan terburu-buru sehingga prosedur pemuatan tidak dilaksanakan sebagaimana mestinya seperti

pemeriksaan tali lashingan dan peralatan lainnya yang terkait dengan pelashingan.

Sehingga tanpa diperhitungkan dalam perjalanan kapal mengalami *rolling dan pitching* karena pengaruh cuaca buruk sehingga terjadi pergeseran muatan/mobil. Tepatnya kapal di tengah perjalanan melewati laut perairan Surabaya. Muatan/mobil yang berada di geladak kapal mengalami pergeseran dan terbalik. Keadaan tersebut tidak disadari karena sudah terbiasa memakai peralatan lashingan yang sama dengan jumlah muatan/mobil yang kurang lebih sama. Adapun data kapal KM. MUTIARA FERINDO sebagai berikut:

SHIP PARTICULAR

SHIP PARTICULAR	
PT. MUTIARA FERINDO INTERNUSA	
Kantor Operasional Jakarta : J. Sultan Iskandar Muda - Kerdoyoran Lama, Jakarta Telp. (021) 29039830, Fax (021) 29033788 E-mail : kmnspatara@gmail.com	
Kantor Cabang Surabaya : J. Perak Timur No. 208 Tanjung Perak Surabaya - 60184 Telp. (031) 2284400 E-mail : mfa.stw@gmail.com	
PEMILIK	: PT. MUTIARA FERINDO INTERNUSA
NAMA KAPAL	: KM. MUTIARA FERINDO 3
CALL SIGN	: YBHR2
LINTASAN PENYEBRANGAN/ TRAYEK	: BALIKPAPAN-TANJUNG PERAK
BENDERA KEBANGSAAN	: INDONESIA
01 TAHUN PEMBUATAN	: 2005
02 KONTRUKSI KAPAL	: BAJA
03 PENGGUNAAN	: PENYEBRANGAN FERRY
04 TYPE KAPAL	: RO-RO & PASSENGER
05 KLASIFIKASI	: BK1
06 TANDA PENDAFTARAN	: 2017 Cca No.651/L
UKURAN UTAMA	
01 PANJANG SELURUHNYA (LOA)	: 166 M
02 LONG BETWEEN PERPENDICULARS (LBP)	: 157,75 M
03 LEBAR	: 25,00 M
04 TINGGI	: M
05 DRAFT	: 6,20 M
06 ISI KOTOR/ISI BERSIH (GT)	: 18460/5770
MESIN UTAMA (KANAN/KIRI/TENGAH)	
01 MERK	: SEMT PIELSTICK
02 TYPE	: 8 PC 40 L
03 TENAGA KUDA/PK	: 2 X 14400
04 JUMLAH MESIN	: 2 (DUA) UNIT
05 KECEPATAN RATA-RATA	: 13 KNOT
06 R.P.M	: 360
07 DIAMETER POROS	: 600 MM
MESIN BANTU	
01 MERK	: DAIHATSU
02 TYPE	: 6 D1-24
03 TENAGA KUDA/PK	: 3 X 1150
04 RPM	: 720
05 JUMLAH MESIN	: 3 (TIGA) UNIT
KAPASITAS TANGKI	
01 TANGKI BAHAN BAKAR	: 534,70 TON
02 TANGKI AIR TAWAR	: 306,45 TON
KAPASITAS MUAT	
01 JUMLAH PENUMPANG	: 302 ORANG
02 JUMLAH KENDARAAN	: 587 UNIT MOBIL & 157 UNIT TRUCK

Sumber: KM Mutiara Ferindo

C. Temuan

Berdasarkan pengalaman penulis, di atas KM. Mutiara Ferindo I seringkali mengalami hambatan seperti terjadinya muatan yang bergeser dari posisinya apakah disebabkan oleh kendornya tali sampai putusnya tali lashingan. Adapun kejadian yang penulis uraikan pada KIT ini adalah terjadinya pergeseran muatan mobil akibat tali lashingan yang putus. Hal ini disebabkan oleh beberapa hal baik itu dari faktor peralatan pelashingan kendaraan maupun dari faktor sumber daya manusianya. Sebagaimana yang terjadi pada tanggal 25 Juli 2019 pada saat kapal melakukan persiapan pemuatan di pelabuhan Surabaya. Hal ini disebabkan oleh karena padatnya operasional kapal, sehingga awak kapal kurang mempunyai waktu istirahat yang cukup. Karena kelelahan dan rutinitas kerja yang padat ini, motivasi kerja awak kapal menjadi menurun.

Semangat ABK dalam bekerja merupakan hal penting untuk menyelesaikan pekerjaannya dengan baik, tanpa ada paksaan dari atasannya. Rutinitas pekerjaan atau tugas yang harus dikerjakan oleh ABK seringkali membuat ABK mengalami kejenuhan berdampak pada kurangnya waktu istirahat. Ini membuat motivasi kerja mereka menurun, sehingga ABK dalam menyelesaikan pekerjaannya pun tidak dengan sepenuh hati. Kalaupun ABK tersebut mengerjakan suatu pekerjaan itu hanya karena tugas rutin dan perintah dari perwira atau Nakhoda saja. Hal ini mengakibatkan hasil pekerjaan pun menjadi tidak maksimal. Hal ini diakibatkan pengawasan kegiatan pemuatan kendaraan tidak maksimal dan tidak efisien.

Berdasarkan permasalahan diatas sebagaimana telah dijelaskan pada batasan masalah di bab I, maka penulis dapat menganalisis penyebab masalah-masalah yang terjadi sebagai berikut :

1. Kurangnya Tanggung Jawab Petugas Jaga Dalam Menjalankan Tugas di pelabuhan
 - a. Kurangnya Pembinaan Dari Perwira Jaga Terhadap Petugas Jaga

Dalam melaksanakan tugas di pelabuhan penumpang ini kurang tanggung jawab dari masing-masing individu sangat penting karena menyangkut keselamatan dan keamanan penumpang saat naik ke atas kapal. Kemudian dengan rasa tanggung jawab kita akan mampu menangani masalah pemuatan dan pelashingan kendaraan. Tidak maksimalnya pengawasan yang terjadi di atas KM. Mutiara Ferindo I selama ini karena kurangnya tanggung jawab dari Anak Buah Kapal yang bertugas saat itu, dimana ada petugas yang tidak berada di tempat tugasnya, ada yang ngobrol dengan penumpang lain, ada yang asik main gadget bahkan ada yang keluar tanpa ijin dari Perwira jaganya. Adanya petugas jaga yang kurang kesadaran bertanggung jawab ini juga tidak luput dari peran Perwira di atas kapal yang kurang peduli terhadap anak buahnya, tanpa melihat akibat yang akan ditimbulkan bilamana kesalahan tersebut dibiarkan.

Pada umumnya semua pekerjaan di kapal mengacu pada perencanaan, baik secara garis besar maupun secara terperinci pada tiap unit kerja. Dalam hal ini perusahaan telah menerbitkan dasar acuan yang baku berupa Standar Operasional Prosedur, akan tetapi kualitas

perencanaan tergantung pada masing-masing kepala unit. Kurangnya hubungan antara pegawai, kecakapan dan tidak bisa membawa diri di tempat yang tepat dengan lingkungan kerja, demikian juga kecerdasan spiritual dan sosial serta tidak terjalannya membangun saling pengertian.

Dalam proses koordinasi tim kerja tidak terbangun, memasukkan kepentingan pribadi dalam tugas yang menjadi tanggung jawab individu serta pemahaman yang minim tujuan suatu organisasi. Koordinasi merupakan suatu kerjasama antara badan instansi, unit, dalam pelaksanaan tugas-tugas tertentu, sehingga terdapat saling mengisi, saling membantu, dan saling melengkapi. Dalam istilah koordinasi, salah satu bagian yang tidak dapat dipisahkan dari perwujudan koordinasi tersebut adalah pertukaran informasi antara ke semua pihak.

Sebagai solusi dari kurangnya tanggungjawab petugas jaga saat menjalankan tugas hal yang perlu dilakukan adalah :

1) Memberikan Pembinaan kepada Petugas Jaga

Perwira bertugas untuk memastikan pekerjaan yang diberikan perusahaan dapat dilaksanakan dengan baik dan mengawasi kerja dari rating agar operasi kapal dapat berjalan lancar. Tanpa adanya kontrol dari perwira, maka rating yang bertugas sebagai pelaksana lapangan akan bekerja dengan semauanya sendiri tanpa mengikuti prosedur yang ada. Walaupun sebelum memulai suatu pekerjaan diadakan *toolbox meeting* dan *risk assessment* yang menyebutkan beberapa hal tentang prosedur yang harus dilakukan secara bertahap sebelum memulai suatu pekerjaan

dan harus sesuai dengan urutannya. Untuk itu selama proses pemuatan secara tidak langsung akan terkontrol oleh sistem kerja tersebut. Jika tahapan-tahapan tersebut diabaikan maka dapat menyebabkan proses pemuatan tidak berjalan lancar.

Pembinaan yang dimaksud adalah pembinaan kepribadian secara keseluruhan. Secara efektif dilakukan dengan memperhatikan sasaran yang akan dibina. Pembinaan dilakukan meliputi pembinaan moral, pembentukan sikap, dan mental. Dalam hal ini perwira memberikan pembinaan untuk membentuk sikap petugas jaga agar menjalankan tugasnya dengan baik, bijaksana dan tegas.

Dengan adanya pembinaan dari Perwira diharapkan dapat meningkatkan kesadaran sikap petugas jaga dalam menjalankan tugas jaga saat pelaksanaan pemuatan berlangsung. Dengan demikian pelaksanaan pemuatan dapat terlaksana dengan lancar.

Adapun rencana kerja untuk mengembangkan pembinaan yang strategis antara lain:

- a) Mengatur strategi, yaitu perwira harus terus lebih dahulu bekerja sama dengan manajemen untuk menentukan bagaimana pembinaan akan terhubung secara strategis, dengan tujuan untuk meningkatkan kinerja petugas jaga.
- b) Merencanakan, yaitu perencanaan harus terjadi dengan tujuan untuk menghadirkan perwira yang akan membawa hasil-hasil positif untuk organisasi dan semua ABK. Sebagai bagian dari perencanaan, tujuan dan harapan dari pembinaan harus

diidentifikasi serta diciptakan agar tujuan dari pekerjaan dapat diukur untuk melacak efektivitas pembinaan.

- c) Mengorganisasi, yaitu pembinaan tersebut harus diorganisasi dengan memutuskan bagaimana pembinaan akan dilakukan, dan mengembangkan investasi-investasi pembinaan.
- d) Memberi pembenaran yaitu mengukur dan mengevaluasi pada tingkat mana pembinaan memenuhi tujuan pembinaan tersebut. Kesalahan- kesalahan yang terjadi dapat diidentifikasi pada tahap ini, dan dapat meningkatkan efektivitas pembinaan dimasa depan.

2) Memberikan Pengarahan Sebelum Memulai Pekerjaan

Koordinasi dalam melakukan pekerjaan menjadi sangat penting karena seseorang tidak mungkin melakukan pekerjaan sendiri, keberhasilan membangun koordinasi tersebut dipengaruhi oleh kuatnya relasi horizontal dan relasi vertical.

Untuk kelancaran proses pengoperasian kapal dipelabuhan, maka setiap sebelum pelaksanaan tugas diadakan pertemuan terlebih dahulu yang diikuti oleh semua ABK yang terlibat, dipimpin oleh Nahkoda yang akan melakukan pekerjaan pemuatan kendaraan. Dalam pertemuan tersebut Nakhoda atau Muallim I perlu memberikan pengarahan tentang jenis pekerjaan, lokasi, alat yang akan dipergunakan termasuk alat-alat pelashingan dan mengatur penempatan kendaraan. Dengan melaksanakan hal tersebut maka diharapkan proses pemuatan dapat diselesaikan dengan hasil

seoptimal dan seefisien mungkin sesuai dengan rencana pengenalan akan proses pemuatan kendaraan.

Berikut ini kerjasama antar tim yang harus tetap dijaga dalam pelaksanaan pemuatan mobil yaitu :

- a) Pelaksanaan pemuatan mobil dilakukan setelah ada komando dan kesiapan dari pihak kapal.
 - b) Apabila karena waktu yang sempit atau karena fasilitas pelabuhan yang tidak memungkinkan pemisahan waktu pemuatan mobil. Maka sebaiknya dibuatkan jalur yang terpisah antara yang akan naik dan yang turun.
 - c) Hal yang harus diperhatikan adalah setiap mobil atau muatan memiliki dokumen kelengkapan.
- b. Kurangnya Pemahaman Petugas Jaga Tentang Prosedur kerja di pelabuhan

Kepandaian atau keterampilan dalam melaksanakan tugas berarti menambah kelancaran bagi penyelesaian suatu pekerjaan. Dalam kenyataannya sering dijumpai petugas jaga yang bekerja di kapal kurang berpengalaman mengenai proses pemuatan mobil, kebanyakan dari mereka berasal dari kapal *cargo* dan ada juga yang baru pertama kali naik kapal Ro-Ro.

Keterampilan dalam bekerja memang mutlak harus dipenuhi sebagai seorang pelaut profesional. Keterampilan kerja yang tinggi sangat diperlukan untuk menunjang semua tugas pekerjaan yang dibebankan pada dirinya dan dikembangkan dengan kemampuan

seorang pelaut yang baik dan handal dibidangnya. Menurut modul diklat kepelautan dalam *International Safety Management (ISM) Code*, pengetahuan, keterampilan dan mampu menjalankan tugas dan tanggung jawab (*attitude* yang baik) sesuai dengan level dan fungsinya. Hal yang terjadi di atas KM. Mutiara Ferindo I justru petugas jaga kurang menunjukkan keterampilan kerja sebagai seorang pelaut profesional, karena kurangnya pengalaman dalam menangani kegiatan proses pemuatan mobil.

Sebagaimana kejadian pada deskripsi data di atas, dimana petugas jaga yang baru bekerja di kapal Ro-Ro tidak mendapatkan familiarisasi yang cukup, tentang tata cara pemuatan. Selain *Pre On Board Training* dari *shore base*, *On Board Training* merupakan salah satu cara yang digunakan untuk mengadakan familiarisasi ulang akan tugas dan tanggung jawab ABK yang naik keatas kapal. *On board training* berfungsi untuk memperjelas apa yang telah disampaikan di *shorbase* melalui *pre on board trainingnya*.

Dikarenakan kesibukan kapal dan cepatnya waktu muat dan bongkar di pelabuhan menyebabkan petugas jaga yang baru hanya berpegang kepada apa yang telah diserahkan terimakan saja. Apabila petugas jaga baru kurang berperan aktif dan kurang cakap, maka akan mengakibatkan banyak mengalami kesalahan dalam menjalankan tugas dan tanggungjawabnya, termasuk saat dinas jaga mengawasi penanganan pemuatan dan pelashingan kendaraan di atas kapal.

Untuk itu pemahaman ABK perlu ditingkatkan agar dapat meminimalkan kesalahan saat proses pemuatan di pelabuhan dengan cara Memberikan Familiarisasi tentang Prosedur pelaksanaan pemuatan mobil.

Bagi setiap petugas jaga khususnya yang masih baru naik di atas kapal wajib mengikuti familiarisasi tentang pemuatan kendaraan yang dilakukan oleh Perwira kapal. Familiarisasi harus dilakukan dengan baik dan benar, selain itu ABK baru harus membaca dan memahami tentang prosedur pemuatan kendaraan. Familiarisasi dilakukan secara spesifik dimana diterangkan tahapan-tahapan dalam pemuatan dan pelashingan serta kendala yang dihadapi selama kegiatan pengoperasian peralatan pelashingan kendaraan.

Hal tersebut bertujuan agar tidak terjadi kesalahan saat pemuatan kendaraan dan juga tidak terjadi kerusakan terhadap peralatan yang ada di atas kapal. Familiarisasi bertujuan untuk mengingatkan kembali, mengulang dan mengevaluasi tentang kendala–kendala yang dihadapi selama proses pemuatan dan pelashingan kendaraan. Sekaligus mencoba untuk memecahkan kendala–kendala, mengajak ABK untuk berperan serta dalam mencari solusi dari permasalahan yang ada. Hal ini bertujuan agar ABK lebih mengerti dan mencegah terjadinya kesalahan prosedur.

Bahkan bagi mereka yang pernah bekerja di atas kapal yang sama pun wajib mengikuti familiarisasi agar dapat menyegarkan kembali ingatan dalam menghadapi segala persoalan yang mungkin

timbul dalam proses pemuatan dan pelashingan kendaraan sehingga dapat menjadi contoh bagi yang lain terutama yang baru naik dan bekerja di kapal Ferry Ro-Ro.

Nakhoda bekerjasama dengan perusahaan dapat mengadakan pelatihan pemuatan secara berkala, misalnya 2 (dua) bulan sekali atau 3 (tiga) bulan sekali, dengan memperhatikan waktu yang tersedia sebaik mungkin. Untuk meningkatkan pemahaman petugas jaga tentang proses pemuatan dapat dilakukan dengan cara :

1) Bimbingan dari Nakhoda

Pada saat diadakan latihan Nakhoda harus selalu membimbing para petugas jaga dalam penggunaan maupun bagaimana cara merawat alat lashingan. Apabila petugas jaga kurang terampil dalam melaksanakan perawatan perlengkapan alat-alat lashingan akan menghasilkan peralatan yang kurang baik ketika akan digunakan.

Pembiasaan adalah suatu kegiatan yang bermaksud untuk dapat memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan dari awak kapal. Melaksanakan pembiasaan bagi petugas jaga memang memerlukan pengorbanan yang tidak kecil, tetapi hasil yang akan didapat lebih besar dari pengorbanan tersebut.

Hal ini disebabkan dengan dilaksanakannya pembiasaan atau familiarisasi dapat diharapkan pekerjaan pengenalan prosedur pemuatan kendaraan di atas kapal akan dapat dilakukan dengan lebih cepat dan lebih baik, kerusakan dapat diperkecil dan peralatan dapat digunakan secara lebih baik.

2) Bimbingan dan latihan di atas kapal

Para ABK baru (belum berpengalaman) yang diterima tidak mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. Bahkan para anak buah kapal yang sudah berpengalaman pun perlu belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal, orang-orang, kebijaksanaan-kebijaksanaan dan prosedur. Mereka juga memerlukan latihan dan pengembangan lebih lanjut untuk menambah pengetahuan tentang alat-alat lashings.

Bentuk pelatihan yang diberikan kepada ABK dengan mempelajari bidang pekerjaannya dan benar-benar mengerjakannya. Pelatihan ini dilakukan di atas kapal oleh Perwira senior, bentuk pelatihan ini mempunyai keuntungan karena cukup fleksibel. Bentuknya pun dapat disesuaikan dengan kebutuhan dan berkaitan langsung dengan pekerjaan ABK. Bentuk pelatihan ini bagus juga karena ABK tidak perlu untuk berhenti bekerja dari kapal karena pelatihannya dilakukan di atas kapal.

Pengenalan peralatan pelashingan pada kapal untuk ABK sangat diperlukan sesuai dengan jenis dan jumlah muatan yang akan dimuat.. Hal yang paling utama bagi ABK baru harus mengenal sistim penanganan muatan di kapal Ferry Ro-Ro.

2. Rendahnya Disiplin Kerja Petugas Jaga Dalam Kegiatan Pemuatan dan Pelashingan Kendaraan

a. Kurangnya Pengawasan Dari Perwira Jaga

Pengawasan yang lemah terhadap penerapan *standard operating procedure* sebelum pemuatan berlangsung menyebabkan sistem tidak bekerja dengan baik. Hal ini terjadi dikarenakan tidak disiapkannya alat-alat lashing sebelum pemuatan oleh petugas jaga. Sehingga hal tersebut dapat menghambat proses pemuatan dan pelashingan di atas kapal. Ini dikarenakan petugas jaga saat itu belum memahami arti penting dari SOP, dan masih memandang SOP sebagai aturan kaku yang akan mengganggu fleksibilitas kerja mereka.

Kurangnya disiplin petugas jaga terhadap penerapan SOP mengakibatkan terlambatnya proses pemuatan kendaraan di atas kapal, dan kurangnya pengawasan berpengaruh juga terhadap pengoperasian dan *maintenance* peralatan khusus muat dan bongkar di atas kapal. Seperti pengecekan dan perawatan alat-alat lashing kendaraan. Pengoperasian dan perawatan yang tidak berjalan baik dan tidak sesuai dengan SOP mengakibatkan terjadi kesalahan dalam pengoperasian peralatan tersebut dan waktu *maintenance* peralatan khusus muat dan bongkar tidak sesuai dengan jadwal perawatan yang telah dibuat. Hal ini berakibat pada tidak lancarnya operasional kapal secara keseluruhan.

Dalam upaya memaksimalkan kinerja ABK, faktor kedisiplinan perlu untuk di tingkatkan agar mereka melaksanakan pekerjaan sesuai

dengan prosedur yang telah ditentukan. Untuk mencapai hal tersebut hal-hal yang perlu dilakukan adalah :

1) Meningkatkan Peran Perwira Jaga dalam Melakukan Tugas Pengawasan

Tugas dan tanggung jawab Perwira Jaga saat sedang pelaksanaan pemuatan dan pelashingan kendaraan:

- a) Membaca *stowage plan* muatan yang dimuat, dan memperhatikan azas-azas pemuatan.
- b) Mengontrol kondisi peralatan pelashingan .
- c) Membaca *draft* dan *ship condition*.

2) Memberikan Sanksi Atas Indisipliner Bagi Petugas Jaga

Sanksi adalah sebuah cara untuk mengarahkan sebuah tingkah laku agar sesuai dengan tingkah laku yang berlaku secara umum. Hukuman memaksakan dampaknya atas perilaku dengan melemahkan hubungan antara stimulus dan tanggapan. Sanksi tidak berdampak melemahkan tanggapan secara langsung, hal itu merupakan dampak tidak langsung. Langkah-langkah tersebut bertujuan untuk meminimalisasi pelanggaran dan memperbaiki kinerja petugas jaga agar tercipta produktivitas yang semakin tinggi.

Selain sebagai pengawas dan pelaksana manajemen keselamatan di atas kapal, *Safety Officer* juga bertindak sebagai kepala kerja bagian dek sangat berperan penting dalam membina, menggerakkan dan mengarahkan anak buah kapal agar dapat bekerja dengan penuh semangat dan pengertian demi tercapainya tujuan

yang diinginkan oleh perusahaan dan misi bersama petugas jaga. Sebagai pemimpin dan bagian dari Perwira di atas kapal, maka *Safety Officer* harus tegas dalam mengambil tindakan maupun dalam memberikan sanksi apabila terjadi pelanggaran atau penyimpangan dari peraturan maupun prosedur kerja yang berlaku.

Untuk memberi suatu ketegasan aturan terhadap petugas jaga yang tidak disiplin dan membahayakan keselamatan kerja maka Nakhoda harus memberhentikan petugas jaga tersebut setelah melalui tahapan dua kali peringatan di dalam pelanggaran disiplin dan ketidakpeduliannya terhadap keselamatan kerja pada dirinya sendiri maupun terhadap tim kerja di atas kapal.

Sanksi ringan bisa dengan bentuk hukuman bersih-bersih toilet maupun ke jenjang berikutnya dengan tidak memberi bonus atau penundaan *leave pay* saat yang bersangkutan tidak disiplin kerja maupun kurang peduli terhadap keselamatan kerja pada tahap peringatan kedua atas pelanggarannya.

b. Pengaruh Faktor Kelelahan Dalam Bekerja (*Fatigue*) Karena Pembagian Tugas Tidak Sesuai Aturan MLC

Fatigue secara umum dapat diartikan sebagai perubahan dari keadaan yang lebih kuat ke keadaan yang lebih lemah. Kelelahan merupakan kondisi yang ditandai dengan perasaan lelah dan penurunan kesiagaan serta berpengaruh terhadap produktivitas kerja. Kelelahan ekstrem akibat kerja (*fatigue*) dapat menyerang pekerja di berbagai industri, seperti pelayaran. *Fatigue* di tempat kerja bukan sekadar

kelelahan biasa yang berlangsung dalam jangka waktu singkat dan akan hilang tanpa penanganan. *Fatigue* biasanya ditandai dengan kelelahan ekstrem dan rasa kantuk di siang hari secara terus menerus dalam jangka waktu lama, misalnya selama beberapa hari atau minggu. Petugas jaga yang mengalami *fatigue* cenderung merasa jenuh dengan pekerjaannya, tidak bersemangat, serta kurang produktif.

Keberhasilan suatu pekerjaan di atas kapal khususnya dalam kegiatan pemuatan kendaraan di atas KM. Mutiara Ferindo I perlu adanya dukungan sumber daya manusia yang memadai. Oleh karena itu para petugas jaga tidak cukup hanya menguasai pekerjaannya saja, tetapi juga harus mampu menerapkan prosedur kerja yang benar saat proses pelashingan kendaraan. Sistem dan prosedur pelaksanaan pelashingan yang tidak berjalan dengan baik diantaranya disebabkan kurangnya sosialisasi tentang prosedur kerja di atas kapal, sehingga petugas jaga kurang memahami prosedur kerja yang benar. Pelaksanaan pemuatan dan pelashingan memerlukan tersedianya kualitas sumber daya manusia yang baik disesuaikan dengan sistem dan prosedur kerja yang harus dipenuhi oleh setiap petugas jaga. Namun yang terjadi di atas kapal adalah petugas jaga tidak melaksanakan tugasnya pada saat pelaksanaan pemuatan dan pelashingan sesuai prosedur yang berlaku.

Untuk menghindari agar kejadian tersebut tidak terulang hal yang perlu dilakukan

1. Pembagian Tugas Jaga Sesuai Standar MLC

Dalam pelaksanaan tugas jaga tidak terlepas dari pengawasan dan pengendalian dari Nakhoda dan perusahaan. Pengawasan ini penting sebab tanpa adanya pengawasan dan pengendalian yang baik maka pelaksanaan kadang hanya memenuhi standar prosedur saja tanpa ada koreksi dalam pelaksanaan manajemen organisasi anjungan. Selain itu, tugas jaga masing-masing personel juga harus disesuaikan dengan kemampuan masing-masing. Selanjutnya jam kerja juga harus sesuai dengan standar kerja. Hal ini sebagaimana di atur dalam *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006.

2. Meningkatkan Motivasi Kerja Petugas Jaga

Bila kita melihat maksud dari motivasi yang merupakan faktor penting dalam perilaku seseorang, penempatan awak kapal secara tepat merupakan satu kebijaksanaan yang sangat menguntungkan perusahaan. Setelah *training* terhadap mereka, maka sudah menjadi kewajiban dari manajemen untuk menempatkan awak kapal dan memberikan motivasi kepadanya agar dalam melaksanakan tugasnya di atas kapal mempunyai rasa tanggung jawab dan rasa memiliki.

Dalam meningkatkan motivasi ini berikut cara yang dapat ditempuh oleh manajemen perusahaan, yaitu:

- a. Mempromosikan petugas jaga yang kinerjanya bagus

Petugas jaga yang dinilai memiliki kinerja yang baik untuk perusahaan diberikan hadiah untuk tetap menjaga agar petugas tersebut mempertahankan kinerja atau bahkan mendongkrak motivasinya untuk lebih baik lagi.

- b. Menciptakan situasi dan kondisi kerja yang aman serta nyaman
Kondisi kerja juga menjadi penentu untuk peningkatan kualitas dari seorang petugas jaga, situasi dan kondisi kerja yang kondusif akan mempengaruhi kinerja dari petugas jaga sehingga mereka akan dengan penuh tanggungjawab menjalankan tugasnya karena merasa nyaman dengan pekerjaannya.

D. Urutan Kejadian

Adapun kronologis kejadian miringnya muatan mobil di kapal KM Mutiara Ferindo 1 melakukan pelayaran dari Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya tujuan Balikpapan. Pada hari Kamis, tanggal 25 Juli 2019, pukul 12.00 WIB, Nakhoda kapal KM. Mutiara Ferindo 1 mengajukan permohonan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kepada Syahbandar Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Pukul 12.30 WIB, Syahbandar KUPP Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya menerbitkan SPB untuk KM. Mutiara Ferindo 1. Kondisi cuaca saat itu hujan disertai angin. Tinggi gelombang di perairan antara Pelabuhan rata-rata 0.5 – 2.0 meter sesuai prakiraan cuaca dari BMKG Surabaya.

Pukul 13.30 WIB, KM. Mutiara Ferindo 1 dengan awak kapal sebanyak 34 (tiga puluh empat) orang bertolak dari pelabuhan Tanjung Perak menuju

pelabuhan Balikpapan dengan tinggi sarat depan 5.80 meter dan sarat belakang 6.25 meter. Kapal berlayar dengan kecepatan 12 knot.

Pukul 15.00 WIB, pada saat kapal berlayar sekitar 8 mil dari Karang Jamuang, cuaca memburuk. BMKG Surabaya memperkirakan tinggi gelombang mencapai 4 meter. Gelombang datang dari arah samping kiri kapal dan kecepatan angin 25-30 Knot. setelah kurang lebih 10 mil meninggalkan Karang Jamuang, angin kencang dan ombak kurang lebih 4 yang menghantam kapal dari arah barat menyebabkan beberapa lasihangan kendaraan putus dan lepas sehingga kendaraan bergeser/terbalik ke kanan yang mengakibatkan kapal miring kanan.

Nakhoda selanjutnya memerintahkan Mualim 1 dan Mualim 2 untuk memeriksa keadaan kapal. Nakhoda mendapatkan laporan dari Mualim 1 bahwa terjadi pergeseran mobil / mobil terbalik di geladak akibat putus tali lashingan. Pada saat itu ada 3 mobil truk yang terbalik sehingga tidak memungkinkan untuk melanjutkan pelayaran, pindahkan sementara mengisi ballast sebelah kiri untuk mengurangi kemiringan kapal. Untuk menghindari kejadian yang lebih fatal lagi. sekitar Pukul 15.40 WIB, Nakhoda langsung mengambil tindakan untuk kembali ke pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dengan melaporkan ke menara kepanduan bahwa kapal mengalami pergeseran muatan mobil dimana ada beberapa mobil yang terbalik. Setelah tiba di pelabuhan dengan bantuan Pandu dan melakukan pengelolaan muatan serta meminta perusahaan untuk mengirimkan tali tujuan Balikpapan selama kurang lebih 8 jam dari jadwal yang telah ditentukan.

BAB IV

PENUTUP

A. Simpulan

Dari uraian pada bab-bab sebelumnya mengenai kurangnya kinerja petugas jaga di atas KM. Mutiara Ferindo I, maka penulis dapat menyimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Rendahnya kedisiplinan dan pemahaman petugas jaga dalam menjalankan tugas pemuatan sesuai prosedur sehingga mereka tidak menjalankan tugas dengan baik.
2. Kurangnya pengawasan dari perwira jaga dalam kegiatan pemuatan akibat kelelahan dalam bekerja sehingga kegiatan pelashingan kendaraan tidak maksimal yang mengakibatkan pergeseran/terbaliknya kendaraan pada saat kapal dihantam ombak besar dan angin kencang sehingga kapal miring.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas dapat ditarik beberapa saran yang dapat digunakan untuk mengatasi permasalahan yang ada sebagai berikut:

1. Meningkatkan kedisiplinan dan Pemahaman petugas jaga dalam menjalankan tugas pemuatan dan pelashingan kendaraan dengan memberikan pembinaan kepada ABK yang bertugas, memberikan pengarahan sebelum memulai pekerjaan dan pemberian familiarisasi serta latihan penanganan muatan/pelashingan kendaraan.
2. Meningkatkan pengawasan dari perwira jaga saat pelaksanaan pemuatan pelashingan dengan meningkatkan peran perwira jaga dalam melakukan tugas pengawasan dan memberikan sanksi atas indisipliner bagi petugas jaga.

DAFTAR PUSTAKA

- International Safety Management (ISM) Code* Edisi 2014, IMO Publication
Ivancevich. (2008). *Perilaku dan Manajemen Organisasi*. Jakarta : Erlangga
- Mangkunegara, Anwar Prabu. (2009). *Evaluasi Kinerja Sumber Daya Manusia*: Bandung: Penerbit Refika Aditama.
- Mathis. (2009). *Human Resource Management : Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Raja Grafindo Persada
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 70 tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut
- Poerwadarminta. (2010). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka
- Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974*. IMO Publication
- Siagian. (2010). *Organisasi Kepemimpinan dan Perilaku Organisasi*. Jakarta : Gunung Agung
- Undang Undang Pelayaran No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Foto Kapal



Foto Geladak Kapal

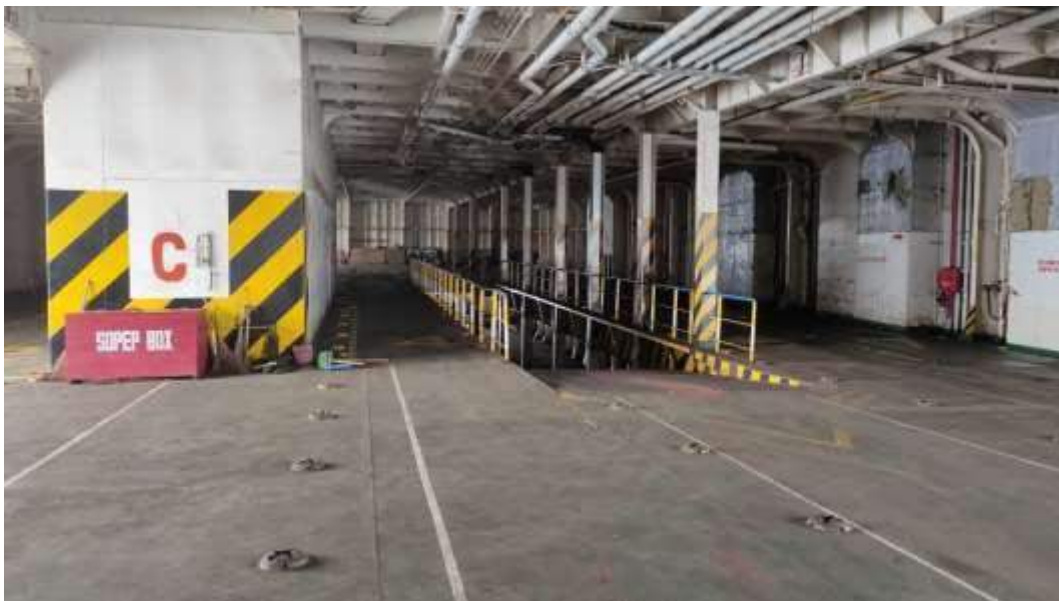


Foto Kejadian



Foto Alat Lashing



RIWAYAT HIDUP PENULIS



Daud Madja, Lahir di Ujung Pandang pada tanggal 27 April 1967. Anak Lima dari 8 bersaudara dari pasangan Thomas Madja dan Damaris Sani

Penulis memulai pendidikan sekolah dasar pada tahun 1980 di SDN Inpres Daya Ujung Pandang, Kemudian melanjutkan pendidikan ke SMPN 12 Ujung Pandang sampai tahun 1983, kemudian melanjutkan pendidikan ke SMA Sulaeman Ujung Pandang sampai tahun 1986. Pada tahun 1986 melanjutkan pendidikan ke BPLP Ujung Pandang sampai tahun 1991, Prola Cadet di MV. Bimantara Dua tahun 1989 sampai dengan 1990. Selesai Pendidikan dengan Ijazah MPB III tahun 1991 .

Setelah itu penulis mendapatkan ijazah laut MPB III Penulis bekerja di Perusahaan PT. Pejaka Line . Tahun 2015 sampai 2016 melanjutkan DP ANT-II di PIP Makassar

Dan kemudian melanjutkan Pendidikan di PIP Makassar untuk jenjang DP ANT-I bulan September tahun 2020 dengan Nomor Induk 20.09.101.011 dan penulisan Karya Ilmiah Terapan yang penulis buat sebagai syarat menyelesaikan Program Pendidikan Diklat Pelaut 1 (ANT-I)