

**PENERAPAN PELAKSANAAN DINAS JAGA PELABUHAN
PADA SAAT PROSES BONGKAR MUAT
DI MV. EVER CANDID**



MUHAMMAD WILDAN

NIT. 18.41.251

NAUTIKA

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024**

**PENERAPAN PELAKSANAAN DINAS JAGA PELABUHAN
PADA SAAT PROSES BONGKAR MUAT
DI MV. EVER CANDID**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan diajukan oleh

MUHAMMAD WILDAN

18.41.251

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN POLITEKNIK
ILMU PELAYARAN MAKASSAR
2024**

SKRIPSI

**PENERAPAN PELAKSANAAN DINAS JAGA PELABUHAN
PADA SAAT PROSES BONGKAR MUAT
DI MV. EVER CANDID**

Disusun dan Diajukan Oleh

MUHAMMAD WILDAN

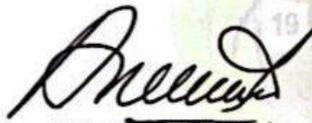
NIT. 18.41.251

Telah diperlihatkan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal 13 Desember 2023

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Capt. Aries Allolayuk, M.Pd.
NIP. 9990264229



Firmayanti, S.S., M.Si.

Mengetahui :

a.n. Direktur

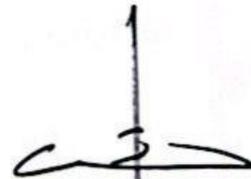
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Ketua Program Studi NAUTIKA

Wakil Direktur I



Capt. Irfan Faozun, M.M.
NIP. 19730908 200812 1 001



Rosnani, M.A.P.
NIP. 19750520 200502 2 001

PRAKATA

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Allah SWT atas kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul:” **PENERAPAN PELAKSANAAN DINAS JAGA PELABUHAN PADA SAAT PROSES BONGKAR MUAT DI MV. EVER CANDID**”.

Skripsi ini merupakan salah satu persyaratan untuk menyelesaikan program diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar jurusan Nautika. Penulis menyadari bahwa tugas akhir ini masih memiliki kekurangan dalam hal bahasa, susunan kalimat, metode penulisan, dan pembahasan materi karena keterbatasan penulis dalam memahami materi, waktu, dan data yang dikumpulkan.

Untuk ITU, penulis senantiasa menerima kritik dan saran yang membantu untuk menyempurnakan tugas akhir ini. Selain itu, penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada berbagai pihak yang membantunya menyelesaikan skripsi ini:

1. Bapak Capt. Rudi Susanto, M.Pd selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt.Irfan Faozan, M.Mar Selaku Pembantu Direktur 1
3. Ibu Capt. Rosnani, S.Si.T., M.A.P., M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar Dan Pembimbing Materi.
4. Capt. Aries Allolayuk, M.Pd dan Firnayanti, S.S., M.Si. Selaku pembimbing Teknik dalam penyusunan skripsi ini.
5. Seluruh Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
6. Nahkoda, KKM, perwira-perwira dan seluruh ABK dari MV.Ever Candid
7. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar.
8. Ayah dan Ibu tercinta yang selalu mendukung terselesaikannya skripsi ini.
9. Kepada seluruh rekan-rekan Taruna (i) PIP Makassar khususnya angkatan XXXIX dan gelombang LIX yang telah memberikan saran dan

bantuan berupa pemikiran dan tenaga sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

10. Dan kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini.

Akhir kata, penulis berharap skripsi ini bermanfaat bagi pembaca dan taruna (i) khususnya. Semoga kita semua senantiasa dilindungi dan diberkati oleh Allah SWT.

Makassar, 13 Desember 2023



MUHAMMAD WILDAN

18.41.251

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : MUHAMMAD WILDAN
Nomor Induk Taruna : 18.41.251
Jurusan : NAUTIKA

Pernyataan skripsi ini beserta uraian judulnya:

**“PENERAPAN PELAKSANAAN DINAS JAGA PELABUHAN
PADA SAAT PROSES BONGKAR MUAT
DI MV. EVER CANDID”**

Adalah tulisan yang asli. Semua konsep dalam tesis ini, kecuali yang sayakutip, adalah konsep yang saya buat sendiri.

Jika pernyataan tersebut di atas ternyata akurat, saya siap mematuhi hukuman Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 13 Desember 2023



MUHAMMAD WILDAN

NIT 18.41.251

ABSTRAK

MUHAMMAD WILDAN, Penerapan Pelaksanaan Dinas jaga Pelabuhan pada saat proses bongkar muat di MV. EVER CANDID (Dibimbing oleh Aries Allolayuk dan Firnayanti)

Dinas jaga ketika kapal bersandar pada pelabuhan harus selaras pada aturan yang sudah ditetapkan. Kebanyakan awak kapal menganggap remeh tugas tersebut. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui penerapan dinas jaga ketika kapal sandar pada pelabuhan guna melakukan pembongkaran muatan.

Penelitian ini dilaksanakan di MV. Ever Candid selama jangka waktu 12 bulan. Menggunakan jenis penelitian deskriptif kualitatif. Sumber data didapat secara langsung pada lokasi penelitian melalui observasi, wawancara, serta data sejumlah literatur.

Temuan studi tersebut menunjukkan pengetahuan awak kapal tentang prosedur pelaksanaan dinas jaga masih kurang terutama si kapal saat bersandar pada pelabuhan. Terutama para juru mudi yang melaksanakan dinas jaga tidak melakukannya selaras pada aturan. Mereka tidak memahami perintah yang diberikan oleh perwira jaga. Supaya pekerjaan awak kapal tak melemah, sebaiknya *Capten* atau *Chief Officer* melakukan pengarahan mengenai dinas jaga selaras dengan aturan yang sudah dibuat dalam STCW 2010.

Kata kunci: Prosedur, dinas jaga, dan bongkar muat

ABSTRACT

MUHAMMAD WILDAN, Implementation of Port Guard Services During the Loading and Unloading Process on Mv. Ever Candid (Supervised By Aries Allolayuk and Firnayanti)

The watch service when the ship docks at the port must be in line with the rules that have been set. Most crew members underestimate the task. The purpose of this study is to determine the application of the watch service when the ship is docked at the port to unload cargo.

This research was conducted at MV. Ever Candid for a period of 12 months. Using descriptive qualitative research. Data sources were obtained directly at the research location through observation, interviews, and literature data.

The findings of the study show that the crew's knowledge of the procedures for implementing guard service is still lacking, especially when the ship is docked at the port. Especially the helmsmen who carry out guard service do not do it in line with the rules. They do not understand the orders given by the duty officer. So that the work of the crew is not weakened, the Captain or Chief Officer should conduct a briefing on guard service in line with the rules that have been made in STCW 2010.

Key words: Procedures, guard duty, and loading unloading



DAFTAR ISI

PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
BAB I	10
A. Latar Belakang	10
B. Rumusan Masalah	13
C. Tujuan Penelitian	13
D. Manfaat Penelitian	13
BAB II	15
A. Konsep Dasar Tugas Jaga Pelabuhan	15
B. Bongkar Muat	20
C. Dokumen-Dokumen Kapal	25
D. Pelaksanaan Dinas Jaga	27
E. Tujuan Tugas Jaga	30
F. Tugas dan Tanggung Jawab Perwira Jaga	30
G. Pengaturan Tugas Jaga	32
H. Serah Terima Tugas Jaga	35
I. Kerjasama dan Kinerja Tugas Jaga	36
J. Standar Operational Procedure Bongkar Muat	38
K. Kerangka Pikir	41
L. Hipotesis	42
BAB III	43
A. Lokasi dan Waktu Penelitian	43

B. Jenis Penelitian	43
C. Defenisi Operasional Variabel	43
D. Populasi Dan Sampel	44
E. Teknik Pengumpulan Data	45
F. Teknik Analisis Data	45
BAB IV	46
A. Gambaran Umum	46
B. Hasil Penelitian	46
C. Pembahasan	57
BAB V	65
A. Simpulan	65
B. Saran	65
DAFTAR PUSTAKA.....	65
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	67

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir

41

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 tanggapan yang menunjukkan tingkatan	51
------------------------------------------------	----

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelabuhan internasional ialah titik yang krusial pada aliran perdagangan global yang memiliki dampak signifikan pada perekonomian suatu negara. Proses bongkar muat di pelabuhan internasional adalah tahap kunci dalam rantai pasokan global yang memungkinkan aliran barang dan komoditas antar negara. Dalam konteks ini, Dinas Jaga Pelabuhan memainkan peran yang sangat penting dalam menjaga kelancaran, keamanan, dan efisiensi proses bongkar muat di pelabuhan internasional.

Pelabuhan internasional menghadapi tantangan yang unik, seperti beragam jenis kargo, ketentuan internasional yang berlaku, perubahan dalam regulasi keamanan dan lingkungan, serta kerja sama lintas batas dengan negara-negara lain. Dalam menghadapi tantangan ini, Dinas Jaga Pelabuhan harus memiliki pengetahuan dan keterampilan khusus dalam mengawasi dan mengelola proses bongkar muat secara efektif.

Selain itu, pada zaman globalisasi dan TI yang meningkat cepat, pelaksanaan tugas Dinas Jaga Pelabuhan di pelabuhan internasional juga harus mengintegrasikan elemen-elemen teknologi dan sistem informasi. Teknologi modern dapat digunakan untuk meningkatkan pengawasan, keamanan, efisiensi, dan transparansi pada pelaksanaan pelaksanaan pembongkaran muatan.

Oleh karena itu, penelitian ini berfokus pada penerapan pelaksanaan Dinas Jaga Pelabuhan pada tahap pembongkaran muatan pada pelabuhan internasional. Pemahaman yang mendalam tentang tugas, peran, serta tantangan yang dihadapi oleh Dinas Jaga Pelabuhan dalam konteks pelabuhan internasional sangat penting dalam memastikan kelancaran dan keberhasilan proses tersebut.

Lebih lanjut, penelitian ini juga akan membahas bagaimana penerapan teknologi dan sistem informasi dapat mendukung kinerja Dinas Jaga Pelabuhan dalam pelaksanaan tugasnya di pelabuhan internasional. Teknologi yang canggih, seperti sistem pemantauan dan pengendalian berbasis digital, dapat membantu Dinas Jaga Pelabuhan dalam menghadapi dinamika yang terus berubah dalam dunia perdagangan internasional.

Dengan demikian, penelitian ini akan memberikan kontribusi penting pada pemahaman perihal bagaimana Dinas Jaga Pelabuhan berperan dalam menjaga kelancaran proses bongkar muat pada pelabuhan internasional, dan bagaimana penerapan teknologi serta sistem informasi dapat mendukung pelaksanaan tugas mereka. Hal ini diharapkan akan menyampaikan panduan serta rekomendasi yang berharga bagi pihak terkait, termasuk pemerintah, pelaku industri, dan akademisi, dalam upaya meningkatkan efisiensi serta keamanan proses bongkar muat di pelabuhan internasional yang semakin kompleks. Sesuai dengan STCW (1995) Aturan pelaksanaan tugas jaga di pelabuhan tentunya harus dipatuhi oleh perwira jaga serta didukung awak kapal yang bertugas pada saat tersebut. Menurut analisis dari Maritime Safety Committee, faktor utama yang mengakibatkan kerusakan muatan serta *over stowage* merupakan kesalahan yang dilakukan oleh manusia. Kesalahan manusia ini terutama terkait menggunakan manajemen di atas kapal, seperti contohnya saat seorang perwira jaga tidak memenuhi kewajiban tugas jaganya serta memindahkan tanggung jawabnya pada perwira lain. Selain itu, terdapat kasus di mana *crew* kapal meninggalkan tugas jaganya tanpa izin dari perwira jaga yang bersangkutan.

Pentingnya mematuhi *stowage plan* dan prinsip-prinsip memuat tidak dapat diabaikan, karena dapat menimbulkan risiko serius dan kerugian finansial bagi perusahaan pelayaran. Kasus kecelakaan kapal yang disebabkan oleh *stowage plan* yang tidak akurat sudah sering

terjadi, oleh karena itu, perwira kapal perlu memiliki pemahaman dan kesadaran akan tanggung jawab mereka saat berjaga di pelabuhan. Sayangnya, banyak perwira kapal yang meremehkan tugas ini, padahal *ISPS Code* memutuskan bahwa aturan tugas jaga di pelabuhan wajib dilaksanakan dengan serius oleh perwira serta dibantu oleh *crew* kapal yang bertugas kala waktu tersebut.

Temuan evaluasi dari Maritime Safety Committee memperlihatkan kalau kesalahan manusia merupakan aspek utama yang berkontribusi di kecacatan barang dan *over stowage*. Kelalaian tersebut secara spesifik terkait dengan manajemen pada atas kapal, seperti contoh ketika seorang perwira jaga mengabaikan tanggung jawab tugas jaganya dan mendelegasikannya kepada perwira lain. Sama halnya, ketika *crew* kapal meninggalkan penugasan penjagaan tak izin dari perwira jaga yang berkepentingan. Situasi seperti ini bisa menimbulkan berbagai risiko, termasuk peloading yang tidak sinkron dengan *stowage plan*, penyalahgunaan prinsip-prinsip pemuaiian, serta potensi risiko lainnya yang dapat menyebabkan kerugian signifikan bagi perusahaan pelayaran. Sudah banyak kasus dinas jaga pelabuhan/saat bongkat muat yang tidak dilaksanakan dengan maksimal dan sesuai dengan prosedur sehingga terjadi kesalahan penataan muatan dan merugikan banyak pihak pada saat memuat.

Seperti suatu kejadian yang dirasai sama peneliti saat waktu melakukan Praktek Laut (PRALA) pada MV. Ever Candid ketika kapal tengah melaksanakan aktivitas pembongkaran muatan, salah satu isi container reefer yang seharusnya dimuat pada Bay 30 malah dimuat di Bay 26 dan tidak sesuai dengan Bay Plan yang telah diterima chief officer. Pada saat itu Officer, AB, dan OS yang berjaga saat itu tidak mengecek nomor container reefer yang naik diatas kapal. Kejadian ini terjadi pada tanggal 11 maret 2022 ketika kapal berada di salah satu Pelabuhan di Vietnam tempatnya di VIP Green Port.

Mengacu pada pertimbangan-pertimbangan serta situasi-situasi yang melibatkan seluruh *crew* kapal dan pelaksanaan dinas jaga pelabuhan yang tidak optimal, serta memperhatikan pentingnya keseluruhan faktor tersebut, penulis mengeksplorasi isu ini melalui judul “Penerapan Pelaksanaan Dinas Jaga Pelabuhan Pada Saat Proses Bongkar Muat Di MV. Ever Candid”

B. Rumusan Masalah

Sehubungan dengan konteks tersebut di atas, rumusan masalah dalam studi di atas ialah

Apakah pelaksanaan dinas jaga pelabuhan pada saat bongkar muat di MV. Ever Candid terlaksana sesuai dengan Tugas dan Tanggung Jawab masing-masing crew?

C. Tujuan Penelitian

Maksud peneliti menyajikan skripsi ini yaitu guna mengetahui pelaksanaan tugas jaga pelabuhan ketika kapal bongkar muat sehingga pelaksanaan bongkar muat dilaksanakan sesuai dengan prosedur.

D. Manfaat Penelitian

Melalui studi dan tulisan skripsi ini, peneliti berambisi untuk meraih sejumlah manfaat, di antaranya:

a. Manfaat Teoritis

Diharapkan temuan studi tersebut bisa meningkatkan keilmuan, terkhusus pada sektor pelayaran, baik bagi penulis maupun pembaca, terutama terkait dengan tugas jaga di atas kapal saat bersandar di pelabuhan dan melaksanakan proses bongkar muat. Tujuannya adalah agar teori yang diperoleh dapat diterapkan, dibandingkan, dan menjadi tambahan pengetahuan bagi penulis mengenai penerapan dinas pelabuhan saat kapal bongkar muat.

b. Manfaat Praktis

Salah satu keuntungan praktis dari studi tersebut ialah meningkatkan kesadaran kru kapal mengenai perlunya menyediakan layanan penjagaan yang selaras pada aturan-aturan yang relevan. Maksud dari studi tersebut ialah untuk menciptakan lingkungan kerja yang baik dengan harapan bisa menaikkan performa kru secara keseluruhan. Harapannya, studi tersebut bisa secara signifikan meningkatkan implementasi layanan jaga baik secara direct ataupun indirect sebagai kontribusi bagi para pembaca.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Dasar Tugas Jaga Pelabuhan

1. Pengertian Tugas jaga Pelabuhan

Tugas Penjaga Pelabuhan yang disebutkan sebelumnya melibatkan kelompok penjaga yang terdiri dari satu petugas jaga, satu juru mudi, dan satu kadet geladak yang biasanya membantu mengawasi pembongkaran muatan. Anda akan menyelesaikan kegiatan tugas jaga pelabuhan secara efektif jika Anda memahami tujuan dan maksudnya. Untuk menghindari ataupun mengurangi bahaya pencurian dan risiko terkait lainnya, tindakan pengamanan di pelabuhan dan lokasi lainnya dikenal dengan istilah tugas jaga (Siti, H., 2018: 14). Berdasarkan uraian ini, tanggung jawab penjaga pelabuhan adalah menyediakan keadaan dan lingkungan yang aman dan teratur di atas kapal ataupun pada pelabuhan.

Dalam keadaan normal, nakhoda bertanggung jawab untuk mengorganisasi jaga jaga dengan cara yang cukup dan efisien, dengan mempertimbangkan tanggung jawab dan tugas-tugas petugas jaga di pelabuhan pada saat berlabuh. Sistem propulsi atau mesin bantu kapal, kargo berbahaya atau beracun di atas kapal, atau jenis kargo lainnya mungkin memerlukan perhatian khusus.

Tugas jaga saat kapal berlabuh di pelabuhan guna keperluan seperti pembongkaran muatan kargo ialah :

- a. Menghormati hukum lokal, nasional, dan internasional, Mempertahankan ketertiban kapal dan operasi reguler.
- b. Memastikan kalau mesin penanganan kargo beroperasi dengan aman, serta keselamatan orang, kapal, pelabuhan, dan lingkungan.
- c. Menjalankan kegiatan rutin secara normal
- d. Pastikan inventaris dan kargo kapal dijaga dalam kondisi baik.

- e. Berhati-hatilah saat menangani benda atau peralatan yang berpotensi berbahaya, beracun, ataupun gampang terbakar.
 - f. Pastikan bahwa tali koil (pegas dan tros) tetap terpasang dengan kuat pada bolder yang sesuai.
 - g. Mematuhi semua arahan dari nakhoda, termasuk perintah tetap, kebijakan perusahaan, dan nakhoda.
 - h. Mematuhi semua hukum dan peraturan yang berlaku, termasuk yang berkaitan dengan instalasi penerangan, mencegah polusi udara dan air, memasang bendera atau moto yang diperlukan, dan mematuhi peraturan setempat.
2. Peraturan Dinas Jaga di Pelabuhan Sesuai Dengan STCW 1995 *amandement* 2010

Sistem penjagaan harus dibuat selaras seperti yang tertera pada STCW 1995 Amandemen 2010 sebagai berikut :

- a) Mengatur jam tangan ganda, di mana jam tangan harus beristirahat jika kapal berlayar selama jam jaga agar bugar untuk tugas jaga nanti, dan setelah jam jaga di geladak selama enam jam saat bongkar muat di pelabuhan.
- b) Semua tamtama dilindungi oleh Bagian 157.20-5 (b) dan 157.20-10 (a) dari Judul 46 Kode Peraturan Federal Amerika Serikat mengenai tugas jaga. Kecuali jika ada keadaan khusus, mereka tidak boleh dipaksa untuk bertugas lebih dari delapan jam dalam satu hari.
- c) Sebelum memulai jaga pertamanya di ruang jaga, petugas jaga harus membaca dan menandatangani perintah jaga, memahami rencana penyimpanan barang yang akan digunakan untuk mengatur muatan, dan datang setidaknya dua puluh menit lebih awal.
- d) Petugas yang memegang komando dan penggantinya harus menandatangani daftar periksa.

3. Jaga Pelabuhan

Berada di atas kapal setiap saat ialah salah satu tugas dan kewajiban petugas jaga (mualim jaga) pada pelabuhan, menurut Martopo, A. (2002:16). Mereka bertugas melakukan survei keliling pada waktu-waktu tertentu dan dibantu oleh juru mudi bergilir. Pada umumnya, tugas seorang petugas jaga pelabuhan meliputi hal-hal di bawah ini :

- a. Mematuhi semua hukum dan kewajiban yang ada, seperti instalasi pencahayaan, keterlibatan dalam inisiatif untuk menghindari polusi udara dan air, memasang bendera dan rambu-rambu yang diperlukan, serta mematuhi aturan pelabuhan.
- b. Pada periode yang ditentukan, lakukan patroli berkeliling di berbagai area kapal.
- c. Memantau pasang surut air di pelabuhan.
- d. Memeriksa kondisi tangga, *tros-tros*, dan pemasangan proteksi (rad guard) di tali.
- e. Membuat orang yang tidak berkepentingan tidak bisa naik ke kapal.
- f. Periksa draft kapal dan catat kondisinya.
- g. Membatasi jumlah air tawar yang digunakan dan mempertahankan kestabilan kapal.
- h. Menanggung beban guna memastikan efisiensi dan keamanan prosedur pembongkaran muatan.

Petugas jaga bertanggung jawab penuh untuk mengawasi prosedur bongkar muat saat melakukan tugas bongkar muat di pelabuhan. Oleh karena itu, petugas jaga tidak diizinkan untuk meninggalkan tugas mereka ketika sedang bertugas. Panduan berikut untuk memanfaatkan jam kerja untuk mengurangi kelelahan terdapat pada Bab IV, Bagian A-STCW 1978/amandemen 2010 :

- a. Maksimal dua belas jam kerja dalam satu hari. Dalam periode 24 jam, setiap petugas dan kru yang ditugaskan untuk berjaga diwajibkan untuk tidur setidaknya 10 jam.
- b. Anda dapat melakukan dua kali istirahat, salah satunya harus berlangsung setidaknya enam jam.
- c. Pada saat keadaan darurat, selama latihan, atau dalam keadaan operasional yang mendesak, kewajiban untuk beristirahat seperti yang diuraikan dalam bagian satu dan dua di atas dapat ditangguhkan.
- d. Persyaratan minimum 10 jam pada ayat 1 dan 2 dapat diturunkan menjadi enam jam berturut-turut, tetapi penurunan ini tidak boleh lebih dari dua hari dan harus diikuti dengan setidaknya 70 jam istirahat yang tersebar dalam periode tujuh hari.
- e. Pihak berwenang yang bersangkutan harus memilih posisi yang menonjol untuk jadwal penjagaan.

Perwira dek di kapal tempat penulis menyelesaikan pelatihan lautnya adalah perwira jaga yang dimaksud. Tiga orang perwira jaga bertugas melaksanakan tugas jaga yang tersinkronisasi dengan jadwal masing-masing saat kapal berlabuh di pelabuhan. *Chief Officer* memiliki tanggung jawab utama terhadap muatan kapal, penanganan dokumen kapal, Saat kapal berlabuh di pelabuhan, Mualim Kedua dan Mualim Ketiga membantu Mualim Utama dengan tanggung jawab jaga.

Dalam menjalankan tugas jaga, kerjasama efektif dalam satu kelompok regu jaga menjadi aspek penting. Perwira jaga bertanggung jawab atas regu jaga dan bertanggung jawab atas segala sesuatu yang terjadi selama ia bertugas. Perwira jaga bertugas mengarahkan kru kapal dalam melaksanakan tanggung jawab penjagaan dan memiliki wewenang untuk mengeluarkan perintah dalam hal ini. Perwira jaga diharuskan untuk membantu juru mudi kapal (Serang) dalam melaksanakan tanggung jawab

hariannya sebagai kepala regu jaga. Peraturan perusahaan digunakan untuk memodifikasi jadwal kerja harian perwira jaga.

4. Perwira jaga pelabuhan

Ketika kapal bersandar, setiap kapal memiliki tim jaga, dan setiap tim jaga dipimpin oleh seorang pemimpin yang disebut Perwira Jaga. Perwira Jaga bertindak sebagai komandan jaga dalam tim jaga yang bersangkutan. Menurut KUHD Pasal 341, Kepala Staf II dan Kepala Staf III ialah petugas yang ditugaskan guna menjaga geladak selama docking.

PP No. 51 Tahun 2002 mengenai Perkapalan menjelaskan kalau Pemimpin Kapal ialah seorang anggota kru kapal yang menjabat sebagai pemimpin utama pada kapal, unik untuk jenis dan ukuran tertentu, dan berbeda dari nakhoda dalam aspek-aspek utama, seperti wewenang dan tugas. Dalam kerangka kerja studi ini, "Pemimpin Kapal" mengacu pada Nakhoda, yang memikul kewajiban khusus terkait prosedur bongkar muat pada saat kapal berlabuh di pelabuhan. Ketika kapal berhenti di pelabuhan, petugas jaga memiliki sejumlah tugas yang harus diselesaikan, termasuk :

- 1) Membatasi lingkaran kapal untuk mencegah pencurian oleh pencuri dan ancaman lainnya.
- 2) Memverifikasi bahwa kapal diposisikan sesuai dengan lengan pemuatan, terutama dalam cuaca buruk atau angin kencang.
- 3) Ketika kapal melakukan bongkar muat di pelabuhan pada malam hari, nyalakan pencahayaan yang tepat.
- 4) Periksa keran air, tutup tangki, colokan scooper, dan peralatan peregangan.
- 5) Periksa draft dan catat kondisi kapal.

B. Bongkar Muat

1. Definisi Bongkar Muat

Pada dasarnya, salah satu mata rantai dalam rantai kegiatan transportasi laut ialah kegiatan pembongkaran muatan barang pada pelabuhan dari kapal. Banyak ahli yang mengemukakan pendapat mereka tentang apa yang dimaksud dengan kegiatan pembongkaran muatan, antara lain sebagai berikut: pemuatan dari atas dermaga atau dari tongkang dan meletakkan barang di atas geladak atau ke dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal, atau pembongkaran dari atas geladak kapal dan meletakkan barang di atas dermaga atau ke dalam tongkang (Muryaningsih, 2006).

Bongkar muat ialah kegiatan usaha yang meliputi bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan, termasuk kegiatan bongkar muat, *cargodoring*, dan *receiving*, menurut PM perhubungan no. 152 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal dalam Hendra (2019). Sedangkan menurut (Rasyid et al., 2016), operator bongkar muat didefinisikan sebagai kegiatan usaha yang meliputi bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang memiliki tata cara bongkar muat, *cargo doring*, dan *receiving/delivery* serta dilakukan dengan menggunakan peralatan bongkar muat yang laik operasi. Ini selaras pada pasal 2 peraturan menteri perhubungan tersebut.

Suyono (2007) menyatakan bahwa ada banyak langkah yang terlibat dalam proses bongkar muat. Perusahaan Bongkar Muat (PBM) bertanggung jawab untuk menyediakan layanan bongkar muat di pelabuhan. Sebuah organisasi hukum Indonesia yang disebut perusahaan bongkar muat (PBM) diciptakan secara tegas guna merencanakan, mengelola, dan melaksanakan operasi pembongkaran muatan ke kapal.

Seperti yang dikemukakan oleh Gianto & Martopo (1990) kondisi-kondisi bongkar muat diantaranya:

- a. Rencana penyimpanan atau rencana teluk yang disetujui oleh mualim pertama atau pelabuhan harus digunakan untuk mengoordinasikan prosedur bongkar muat.
- b. Perlengkapan keselamatan diperlukan untuk bongkar muat dan awak kapal.
- c. Memeriksa peralatan yang digunakan untuk bongkar muat, baik sebelum atau sesudah anggota kru berikutnya mengambil alih pengawasan.
- d. Memasukkan setiap insiden ke dalam catatan harian..
- e. Memeriksa *scooper plak* di *deck*.
- f. Memeriksa segel dan kunci *men hole*.
- g. Mengecek area *deck* setelah dimuat

Istopo (1999) mendefinisikan kargo generik dalam industri pelayaran sebagai kargo yang terdiri dari beberapa jenis muatan. Memindahkan produk dari kapal ke lokasi berikutnya dan mengumpulkan komoditas di dermaga yang akan dikirim kembali ke kapal merupakan proses bongkar muat kargo di dermaga. Memastikan peralatan bongkar muat siap ialah hal yang sangat penting sebelum memulai operasi bongkar muat. Peralatan bongkar muat dibuat dengan tujuan untuk :

- a. Memungkinkan kapal untuk dimuat dan dibongkar secepat mungkin, meningkatkan jumlah komoditas yang dapat dilayani dalam waktu tertentu.
- b. Meminimalkan waktu kapal bersandar untuk mengisi cargo tank guna mengurangi kehilangan cargo akibat penguapan melalui *vivi valve*.
- c. Meminimalkan kecelakaan dan kerugian jika memungkinkan untuk memberikan layanan terbaik kepada klien tanpa keluhan atau klaim penggantian untuk barang yang rusak saat penanganan, yang jelas dapat merugikan keuntungan bisnis.

d. Perhatikan peralatan dan persyaratan lain untuk mempercepat prosedur penanganan kargo.

Alat utama yang membantu bongkar muat kapal peti kemas adalah peralatan bongkar muat, yang terdiri dari :

1) *Crane Kapal*

Tidak semua kapal container memiliki crane, fungsi dari crane kapal itu sendiri yaitu untuk membantu proses bongkar muat.

2) *Lashing Bar*

Alat yang digunakan untuk mengikat container agar tidak merusak container yang ada disekitarnya. Lashing bar sendiri mempunyai dua tipe yaitu Short Bar dan Long Bar.

3) *Turn Buckle*

Alat yang digunakan untuk mengatur tingkat ketegangan pada lashing bar.

Kinerja alat memiliki dampak besar pada produktivitas kerja, karena apabila alat berfungsi dengan baik dan dalam kondisi layak, produktivitas kerja dapat mencapai tingkat maksimal. Sebaliknya, operasi pembongkaran muatan akan tak efektif dan produktivitas pekerja akan menurun jika peralatan sering rusak atau tidak dapat dioperasikan dengan benar. Untuk menghindari kerusakan yang sering terjadi, perusahaan perlu menjalankan perawatan secara teratur dan menggantikan alat yang telah tak berfungsi. Selanjutnya, penambahan alat pemuatan pun dapat meningkatkan efisiensi kegiatan pembongkaran, memastikan bahwa proses tersebut berjalan dengan tepat dan cepat.

Pahami beberapa aspek sebelum menangani dan mengatur muatan di atas kapal. IMO 1973 menyatakan bahwa ketika pemuatan dilaksanakan, pertimbangan harus diberikan pada prinsip-prinsip pemuatan berikut ini :

1. Melindungi kapal.

Menjaga kapal dalam kondisi yang memastikan kapal selalu dalam kondisi baik, aman, dan laik laut serta mengelola dan mengatur kargo adalah definisi melindungi kapal.

- a. Tugas awak yang sedang berjaga melibatkan perhatian terhadap *Safety Working Load* (SWL) alat pemuatan. Ini sangat krusial dikarenakan menentukan kapasitas beban guna mengangkat barang ke dalam ruangan palka, dan barang yang diangkut tak boleh melewati SWL yang ditentukan.
- b. Memperhitungkan COT (*cargo on tank*) yaitu kemampuan suatu tanki untuk menampung cargo sesuai dengan perhitungan.
- c. Menjaga stabilitas kapal sangat penting untuk melindungi kapal. Kesalahan dalam penanganan atau perhitungan stabilitas dapat mengakibatkan resiko bagi crew kapal dan kapal itu sendiri selama pelayaran.

2. Melindungi Muatan

Berkaitan dengan kewajiban pengangkut guna memastikan bahwa kargo diangkut dengan aman menggunakan prinsip "From Sling to Sling" atau "From Tackle to Tackle", dan bahwa kargo tiba di tempat tujuan dalam kondisi yang sama seperti saat diterima. Dalam melaksanakan kewajiban dan tanggung jawabnya, pengangkut harus memiliki kesadaran menyeluruh tentang kualitas dan jenis kargo untuk mencegah potensi kerusakan pada kargo dan menjaga keamanan atau perlindungan ;

- a. Keringat kapal
- b. Kebocoran kebasahan dari muatan lain.
- c. Pergesekan dengan kulit I badan kapal.
- d. Tercampur dengan muatan lainnya.

- e. Penanganan muatan Muatan lainnya.
- f. Penanganan (*Spontaneous heating*)
- g. Pencurian (*Pilferage*).

Guna mencegah ataupun menghentikan bahaya yang disebabkan oleh hal-hal yang disebutkan di atas, apa yang perlu dilakukan dengan benar dan baik ialah

- a. Menggunakan *tank cover* dengan baik dan benar. Guna pemakaian *tank cover* itu dilaksanakan di waktu kapal mau berangkat dari satu tempat ke tempat lainnya, hal ini harus diperhatikan baik tidaknya suatu *cover tank* atau ikatannya terhadap *men hole* tank karna dapat berakibat fatal pada muatan.
 - b. Pemasangan Dunnage, tangki Dunnage, dan Aplikasi Dasar untuk Tank Top Base dilakukan sebelum prosedur pemuatan kapal dan membagi/memisahkan barang yang tak merata.
 - c. Pemberian Ventilasi
 - d. Pemisahan Muatan
 - e. Perencanaan yang prima.
3. Melindungi ABK dan Buruh

Keselamatan buruh dan anak buah kapal (ABK) yang bekerja di atas kapal menjadi prioritas utama pada kegiatan muat bongkar, karena aktivitas tersebut memiliki risiko yang tinggi terhadap keselamatannya. Akibatnya, harus dilakukan tindakan pencegahan ekstra untuk menghindari kecelakaan kapal :

- a. Mengenakan perlengkapan keselamatan untuk kapal Untuk pekerja dalam

Saat bongkar muat kargo di atas kapal, karyawan diwajibkan mengenakan alat pelindung diri setiap saat, termasuk masker, sarung tangan, sepatu pengaman, dan helm. Anggota kru dan petugas jaga juga wajib mengenyakannya. Tali pengaman harus dipasang pada

situasi di mana terdapat risiko terjatuh untuk melindungi barang agar tidak jatuh.

b. Memasang Papan peringatan

Tujuan pemasangan papan peringatan ialah guna memperingatkan awak kapal dan pekerja yang melaksanakan tugas di atas kapal. Contoh papan peringatan meliputi peringatan mengenai muatan berbahaya, prinsip keselamatan pertama, larangan merokok, dan sebagainya.

c. Mengadakan tindakan berjaga-jaga

Langkah tersebut dilakukan guna saling menjaga dan memberikan peringatan kalau terjadi situasi yang dianggap berpotensi membahayakan bagi buruh maupun anak buah kapal selama kegiatan di kapal.

4. Pemanfaatan Ruang Muat atau tanki Semaksimal

Maksimalisasi pemanfaatan ruang muat melibatkan penanganan kerugian ruang muat dengan cara mengatur muatan sedemikian rupa. Tujuannya ialah guna meminimalkan ruang muat yang tidak perlu, sekaligus mengemas barang sebanyak mungkin ke dalam area muat yang tersedia.

5. Bongkar muat secara cepat, teratur dan sistimatis.

Guna mencapai hasil yang optimal, penting untuk memuat dan membongkar material dengan cepat, sering, dan metodis. Hal ini akan membantu menciptakan aktivitas yang efisien dan sukses dalam mengendalikan biaya dan waktu.

C. Dokumen-Dokumen Kapal

Selain mengatur kapal dan kargonya saat berlabuh di pelabuhan, petugas jaga juga bertanggung jawab untuk melengkapi dokumentasi kapal yang relevan. Dokumen pengiriman yang dapat diperdagangkan termasuk dokumen yang dapat ditukar dengan barang lain :

1. Faktur dagang (*Commercial Invoice*) dan *Packing List*.
2. Konosmene (*Bill of Lading*).
3. Polis asuransi laut (*Marine Insurance Policy*).

Ada dokumen pengiriman yang harus diberikan sebagai bukti asli status dan kondisi kargo selama pengangkutannya, selain dokumen yang diperlukan untuk hubungan pengirim-penerima. Jenis catatan ini terdiri dari :

1. *Shipping Order*, atau yang juga dikenal sebagai *Shipping Instruction*, merupakan dokumen yang menjadi acuan utama untuk berbagai jenis dokumen muatan kapal niaga. Pada beberapa kasus pengiriman, dokumen ini menyatakan keinginan untuk mengapalkan muatan spesifik asal suatu pelabuhan pemuatan menuju pelabuhan tujuan tertentu dengan memakai kapal tertentu.
2. *Bill of Lading*, ialah surat perjanjian pengangkutan yang dibuat antar pengangkut menggunakan pengirim muatan.
3. *Manifest*, daftar kargo yang telah dimuat oleh kapal di pelabuhan asal dan dijadwalkan untuk dibongkar di pelabuhan tujuan yang telah ditentukan. *Manifest* terbagi menjadi dua jenis yaitu;
 - a. *Cargo Manifest*

Dibutuhkan oleh bagian-bagian dalam perusahaan pelayaran yang menangani muatan, dengan tujuan persiapan dokumen cukai (DC) dan mengirimkan pemberitahuan umum kepada cukai dan bea cukai. Dengan demikian, tidak perlu memberikan informasi mengenai uang hasil tambang pada manifest pengiriman ini.
 - b. *Freight Manifest*

Dibutuhkan sama bagian keuangan dalam bisnis terkait.

D. Pelaksanaan Dinas Jaga

Berdasarkan Mawardi, K. (2021), menurut STCW 1978 yang telah diamandemen pada tahun 2010, pelaksanaan jasa pengawakan dapat menjadi suatu keharusan bagi beberapa kapal ataupun jenis kapal khusus yang mengangkut barang bahaya. Dalam konteks ini, Nahkoda bertanggung jawab untuk menyusun panduan operasional. Petugas jaga harus selalu memahami pentingnya melaksanakan tanggung jawab mereka dengan cara yang menjamin keselamatan orang dan harta benda serta upaya menjaga kebersihan lingkungan laut. Kedua, kapten dan petugas jaga diharapkan untuk mematuhi peraturan dan pedoman yang ditetapkan oleh perusahaan. Alokasi sumber daya personil untuk tugas jaga harus memadai dan memenuhi standar agar pelaksanaan tugas jaga dapat berjalan dengan efektif. Setiap petugas jaga harus memenuhi standar yang telah ditetapkan, dan dalam melakukan penilaian, petugas jaga harus mempertimbangkan kualifikasi anggota jaga. Setiap karyawan harus memiliki tugas penjagaan yang dinyatakan dengan jelas, dan sangat penting untuk memastikan bahwa setiap orang mengetahui tanggung jawab mereka. Tidak ada anggota satpam yang boleh diberi tanggung jawab yang melebihi kualifikasi mereka. Penting untuk menempatkan setiap anggota staf penjaga dengan cara yang memungkinkan mereka melakukan pekerjaan mereka dengan cepat dan sukses.

Mengenai kurangnya fokus selama tugas jaga karena jam istirahat yang tidak memadai seperti yang dinyatakan dalam STCW yang telah diamandemen pada tahun 2010 bab VIII, nahkoda, perwira, dan awak kapal lainnya diwajibkan untuk mengikuti Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) ketika melakukan tugas jaga anjungan dan mesin :

- 1) Pedoman guna mencegah kelelahan. Dalam periode 24 jam, setiap petugas jaga yang akan bertugas harus beristirahat setidaknya selama 10 jam. Tidak boleh ada lebih dari dua periode istirahat yang

salah satunya tidak boleh lebih pendek dari enam jam. Latihan dan skenario darurat memungkinkan adanya pengecualian terhadap aturan ini. Pengaturan ini bertujuan untuk mencegah terjadinya kelelahan terhadap petugas jaga, agar memiliki konsentrasi yang tinggi pada saat melaksanakan tugas jaga. Hanya tugas yang tidak dapat ditunda karena alasan keselamatan atau lingkungan yang dapat diselesaikan selama jam kerja tambahan.

- 2) Prinsip-prinsip yang harus dipatuhi sehubungan dengan undang-undang kewajiban perawatan.
- 3) Penanganan sumber daya di CCR

Pada saat melakukan jaga, petugas jaga harus melakukan pengawasan terhadap hal-hal berikut:

- 1) Pertahankan pengawasan visual yang konstan di sepanjang garis pertahanan untuk memberikan gambaran menyeluruh tentang keadaan saat ini, termasuk garis pantai dan kapal-kapal di sekitarnya.
- 2) Mengawasi perubahan-perubahan cuaca, khususnya kejelasan pandangan.
- 3) Menyaksikan kapal-kapal yang lewat bermanuver dan menembaki mereka.
- 4) Mengidentifikasi kapal dan lampu-lampu pantai dengan tepat.
- 5) Dapat mengambil tindakan secara tepat.

Menurut Moreby (2010:9:13), terdapat lima indikator kinerja yang baik terhadap suatu pekerjaan, yaitu:

a. Minat Kerja

Pekerja yang memiliki kesadaran terhadap tugas dan tanggung jawab biasanya memiliki minat yang kuat terhadap pekerjaannya. Hal ini dibuktikan dengan kinerja baik yang ia miliki sehingga ia layakmendapatkan penghargaan atas pekerjaannya. Semakin tinggi minat kerja, maka semakin baik kinerj65a yang ia berikan terhadap pekerjaan tersebut.

b. Tepat Waktu

Pekerja dengan kinerja yang mumpuni menghargai waktu kerja mereka dan memanfaatkannya dengan baik. Ia mampu menciptakan peluang-peluang dengan hasil kerja yang sangat baik. Ia akan menyelesaikannya sesuai dengan waktu yang sudah ditetapkan sehingga tidak ada penambahan waktu untuk mengumpulkan.

c. Ketetapan Kerja

Seorang pekerja yang memiliki kinerja baik tidak akan membuang waktu dan tenaga untuk pekerjaan yang tak mempunyai *goals* dan manfaat yang tepat. Ia selalu berupaya supaya apa yang ia kerjakan dapat memberi manfaat pada sasaran yang tepat. Sehingga tidak ada pekerjaan yang sia-sia.

d. Melakukan Tugasnya dengan Baik

Seorang pekerja yang berkinerja baik menunjukkan bahwa ia telah memahami dan melaksanakan kewajibannya dengan baik. Ia harus memperlihatkan hasil kerjanya yang baik sesuai yang dihadapakan oleh kapal dan instansi tempatnya bekerja.

e. Melakukan Tugasnya dengan Memuaskan

Karyawan yang produktif akan menunjukkan pencapaiannya dengan sukacita. Dia akan bekerja keras untuk menunjukkan kemampuannya dengan memenuhi tanggung jawabnya di atas kapal.

Tindakan utama untuk meningkatkan efektivitas sumber daya manusia adalah merencanakan pelatihan (pendidikan dan pelatihan) dan memastikan bahwa personel kapal memiliki pengetahuan yang cukup tentang protokol untuk melaksanakan layanan pengawasan di atas kapal.

E. Tujuan Tugas Jaga

Lakukan tugas jaga dengan tekun, perhatian terhadap detail, dan kewaspadaan agar kru dapat melakukan perjalanan dengan aman dan tanpa insiden (E.W Manikome dalam Adi B, 2012).

Faktor yang menjadi penyebab utama kelalaian berdinis jaga yaitu kesehatan dan kebugaran dari perwira deck, dan juru mudi. Khususnya pada kesehatan dan kebugaran pada juru mudi yang disebabkan oleh jam kerja yang berlebihan yang mengakibatkan berkurangnya jam istirahat mereka, sehingga konsentrasi berkurang saat melakukan penjagaan.

Dalam hal ini dikutip dari konvensi Manila untuk “*Standard of Training Certification and Watch Keeping for Seafarers (STCW 2010)*” meliputi:

1. Pengulangan validasi oleh pemerintah untuk crew pada kapal tersebut agar memastikan crew tersebut berkualitas.
2. Melakukan bimbingan pelatihan untuk meningkatkan kualitas crew dan petugas yang menangani *onboard*.
3. Pelatihan kepemimpinan dan kerjasama tim.
4. Pencegahan terhadap terjadinya penipuan sertifikat kompetensi yang sudah beredar luas.
5. Jam istirahat menjadi bertambah dari 70 jam ke 77 jam per minggu untuk melakukan pekerjaan di kapal berkondisi layak.

F. Tugas dan Tanggung Jawab Perwira Jaga

Sesuai dengan STCW 1978-1995 yang telah direvisi, ada beberapa hal yang memerlukan perhatian ekstra saat melakukan tugas jaga agar pekerjaan dapat diselesaikan. Ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Standar Sertifikasi untuk Pelatihan dan Penjagaan untuk Pelaut telah mengatur setiap aspek penugasan.

Kegiatan tugas jaga, terutama pengamanan *deck*, dilakukan selama kapal berlayar, berlabuh di dermaga atau di pelabuhan atau ketika kapal berlabuh untuk perbaikan.

Menurut "STCW 1978 *Amended* 2010 Peraturan VIII/2" yang membahas terkait prinsip-prinsip dan peraturan jaga yang harus diperhatikan, yakni:

1. Kode STCW memuat persyaratan, prinsip, dan pedoman yang harus dipatuhi untuk melaksanakan tugas jaga yang dilakukan secara berkesinambungan. Pemerintah diminta untuk menarik atensi instansi, Nakhoda, Kepala Kamar Mesin, dan semua anggota regu jaga terhadap pedoman, prinsip, dan persyaratan ini dengan baik.
2. Pemerintah harus meminta jaminan kepada Nakhoda bahwa penetapan aturan tugas jaga yang diberlakukan telah memadai agar memberi keamanan saat tugas jaga dengan mempertimbangkan situasi dan kondisi yang ada.

Dalam STCW 2010 *Chapter VII Section.A-VII/1*, yakni pedoman tentang kemampuan bertugas, dijelaskan bahwa:

1. Pemerintah akan memikirkan kondisi pelaut yang memiliki rasa kelelahan, terutama bagi pelaut yang bertugas di proses pengamanan dan penanganan bagian operasional kapal.
2. Setiap perwiira dan awak kapal yang melakukan dinas jaga berhak memiliki minimal istirahat 10 jam dari waktu 24 jam.
3. Waktu beristirahat ini hanya diperbolehkan terbagi ke dalam 2 periode, minimal 6 jam dari 14 jam.
4. Jika dalam situasi yang terdesak maka *point* 2, dan 3 tidak perlu diikuti, melainkan mengikuti arahan dari Nakhoda.

Dalam STCW 2010 *Chapter VIII Section B-VIII/1*, yakni berisi penjelasan terkait pencegahan kelelahan dan kemampuan bertugas, dijelaskan bahwa:

1. Pada persyaratan mengenai waktu istirahat, “kegiatan yang mendesak” yaitu kegiatan yang tidak bisa ditunda-tunda oleh *crew* kapal dan harus dikerjakan pada saat itu juga.
2. Setiap *crew* kapal harus memperhatikan faktor-faktor yang mengakibatkan mereka kelelahan dan dapat menghindarinya.
3. Berikut hal-hal yang harus diperhatikan:
 - a. Jam kerja yang berlebihan tidak diperbolehkan.
 - b. Periode jam istirahat merupakan salah satu faktor pencegah terjadinya kelelahan.
4. Pemerintah harus menerapkan catatan jam istirahat yang akan diperiksa oleh pemerintah.

G. Pengaturan Tugas Jaga

Sulistijo (2002:63), Peraturan VIII yang membahas pengaturan tugas jaga dan prinsip-prinsip yang harus diperhatikan menyatakan bahwa Pemerintah memiliki tanggung jawab untuk mengarahkan perusahaan-perusahaan, Nahkoda, Kepala Kamar Mesin, dan seluruh petugas jaga agar memperhatikan persyaratan, prinsip-prinsip, dan pedoman-pedoman yang tercantum dalam Kode STCW. Hal ini dilakukan untuk memastikan bahwa pelaksanaan tugas jaga secara berkelanjutan, sesuai dengan situasi dan kondisi yang ada, tetap terjaga dengan baik di semua kapal yang sedang berlabuh atau jangkar. Pemerintah juga diharapkan meminta Nahkoda setiap kapal untuk menjamin bahwa pengaturan tugas jaga tetap memadai guna menjaga kelangsungan tugas jaga yang aman.

Penjagaan dan pengawasan yang efisien harus diartikan sebagai tindakan kewaspadaan yang konsisten atau terus-menerus dalam pengawasan visual untuk memberikan gambaran menyeluruh terhadap situasi saat itu, termasuk kapal-kapal dan tanda-tanda pantai di sekitarnya agar tetap terjaga. Hal ini melibatkan pemantauan

perubahan cuaca, terutama tingkat kejelasan pandangan (*visibility*), observasi terhadap gerakan dan posisi kapal yang mendekat.

Identifikasi kapal dan lampu-lampu pantai dengan akurat, penggunaan radar, serta pemantauan terhadap perubahan gema. Selain itu, penting untuk memastikan bahwa kendali diatur dengan tepat dan perintah-perintah untuk jurumudi dilaksanakan dengan benar. Kelemahan dalam struktur organisasi anjungan juga dapat dianggap sebagai kegagalan umum dalam banyak kejadian, mencakup masalah-masalah berikut;

- a. Mengimplementasikan jaga ganda pada situasi-situasi khusus atau saat lalu lintas ramai.
- b. Memverifikasi ketersediaan personil yang memadai pada kondisi tertentu, seperti dalam lalu lintas yang padat.
- c. Memberikan instruksi yang akurat untuk memanggil nakhoda.
- d. Menempatkan pengawasan pada lokasi yang evaluasinya tinggi, seperti di atas anjungan.
- e. Menugaskan jurumudi yang memiliki pengalaman yang memadai.
- f. Melakukan perubahan dari kemudi otomatis menjadi manual/tangan sebagai bagian dari tugas rutin.
- g. Menyampaikan instruksi yang sesuai untuk mengurangi kecepatan kapal ketika menghadapi keterbatasan jarak pandang.

Para nakhoda berwenang untuk menetapkan instruksi jaga yang bersifat permanen (*Standing Order*) yang dilengkapi dengan buku perintah malam. Namun, dalam pelaksanaannya, diharapkan bahwa perwira jaga bersikap percaya diri dan tegas dalam melaksanakan tindakan yang sesuai dengan petunjuk yang telah ditetapkan.

Pengaturan tugas jaga sangat diperlukan untuk menunjang kesehatan dan kebugaran *crew* pada saat melakukan tugas jaga, agar terhindar dari bahaya tubrukan dan kandas. Perwira harus membagi tugas jaga dengan adil, tidak boleh membebankan salah satu pihak. Berikut merupakan pengaturan tugas jaga:

1. Pengaturan tugas jaga deck di Pelabuhan harus selalu memadai untuk:
 - a. Memastikan keselamatan *crew*, muatan, kapal, maupun lingkungan sekitar.
 - b. Memperhatikan aturan internasional dan nasional.
 - c. Menjaga kegiatan operasional kapal.
2. Nakhoda berhak menyusun tugas jaga bagi perwira *deck*, sifat tugas-tugas tergantung pada kondisi kapal
3. Perwira jaga yang ditunjuk oleh Nakhoda harus melakukan tugas jaga dengan bertanggung jawab.
4. Memiliki pengetahuan yang memadai tentang fungsi dan cara kerja pada saat melaksanakan tanggung jawab
5. Semua alat yang akan digunakan harus sudah tersedia serta dapat dijangkau oleh perwira tersebut.
6. Syarat dan pengaturan dinas jaga harus di pahami dan diterapkan oleh setiap awak kapal dalam melaksanakan tugasnya selain kompetensi yang harus dimiliki selain kompetensi yang dimiliki sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya
 - a. Keterampilan dan pengetahuan sesuai tanggung jawabnya
 - b. Kesiapan fisik dan mental
 - c. Pengetahuan dan kelengkapan dalam menjalankan tugas
7. Kepala Kamar Mesin harus melakukan musyawarah dengan Nakhoda agar pelaksanaan tugas jaga permesinan dapat terlaksana sesuai prosedur, beberapa hal yang harus diperhatikan antara lain:
 - a. Kapal dengan tenaga penggerak berkekuatan 3000 KW/lebih, harus terdapat perwira yang ikut melakukan tugas jaga.
 - b. Kapal dengan tenaga penggerak berkekuatan kurang dari 3000 KW, diperbolehkan tidak ada perwira yang melaksanakan tugas jaga sesuai dengan hasil musyawarah Nakhoda dan Kepala Kamar Mesin.

- c. Tidak ada tugas tambahan bagi perwira yang melaksanakan tugas jaga mesin bila tugas tersebut mengganggu terhadap pengawasan sistem permesinan kapal.

H. Serah Terima Tugas Jaga

Petugas jaga geladak ataupun jaga permesinan yang sedang melakukan dinas jaga tidak boleh menyerahkan tugasnya kepada petugas jaga pengganti. Jika petugas jaga tersebut memiliki rasa keraguan kepada petugas jaga pengganti maka Nakhoda harus diberitahu.

Jika dalam proses penyerahan pergantian jaga geladak maupun permesinan sedang melakukan suatu kegiatan penting. Maka yang mengambil kesimpulan itu perwira pengganti, kecuali ada arahan dari Nakhoda maupun Kepala Kamar Mesin. Berikut beberapa acuan penting yang wajib diamati pada saat serah terima dan pelaksanaan tugas jaga geladak.

1. Penyerahan tugas jaga geladak

- a. Sebelum serah terima tugas jaga geladak, perwira sebelumnya harus memberi tahu perwira pengganti tentang:
 - 1) Kedudukan saat air tinggi dan rendah, kedalaman air di tempat sandar, sarat kapal, pengecekan *tros-tros*.
 - 2) Kedudukan air di tangki tolak bara dan got-got palka.
 - 3) Lampu-lampu atau isyarat yang dipasang atau dibunyikan.
 - 4) Perintah-perintah tetap dan khusus dari Nakhoda.
- b. Perwira pengganti harus memeriksa bahwa:
 - 1) Lampu-lampu atau isyarat dipasang secara tepat dan dapat dibunyikan dengan baik.
 - 2) Crew telah menaati peraturan terkait tindakan keselamatan dan perlindungan kebakaran.

- 3) Tidak terdapat kondisi atau penyebab eksternal yang membahayakan kapal maupun *crew*.

2. Melaksanakan jaga geladak

a. Perwira tugas jaga geladak harus:

- 1) Melaksanakan tugas berkeliling untuk pengecekan berkala keadaan kapal sesuai ketetapan waktu.
- 2) Memberi perhatian khusus pada:
 - a) Sarat serta keadaan umum kapal untuk mencegah senget atau trim.
 - b) Kondisi cuaca dan laut.
 - c) Posisi penataan seluruh peralatan keselamatan.
 - d) Seluruh penumpang kapal, khususnya yang berada di ruang tertutup. Diperbolehkan melaksanakan tugas jaga sendirian pada siang hari, jika:
 - 1) Keamanan situasi dan kondisi dapat diyakini;
 - 2) Dapat memperoleh bantuan dengan cepat bila terjadi kecelakaan.

I. Kerjasama dan Kinerja Tugas Jaga

Setiap perwira jaga memiliki tanggung jawab yang besar yang harus dipertanggungjawabkan hingga berakhirnya jam jaganya. Kemampuan kepemimpinan dalam membimbing anak buah saat melaksanakan tugas jaga merupakan kualifikasi yang penting, dan itulah sebabnya pembagian tugas menjadi suatu keharusan. Ada dua alasan utama mengapa pembagian tugas perlu dilakukan:

1. Beban kerja yang harus dipikul.
2. Berbagai spesialisasi yang diperlukan.

Adapun Pokok-pokok kinerja terhadap suatu pekerjaan yaitu:

1. Minat dalam pekerjaan

Individu yang sadar akan tanggung jawab dan tugasnya biasanya menunjukkan minat yang tinggi terhadap pekerjaannya.

2. Keteraturan waktu

Pekerja dengan kinerja yang unggul menghargai waktu dan dapat mengelolanya secara efektif untuk menyelesaikan tugas-tugasnya.

3. Presisi dalam kerja

Kinerja yang baik mencerminkan usaha untuk melakukan pekerjaan dengan presisi, baik dalam hasil maupun manfaatnya.

4. menjalankan fungsinya dengan baik.

Kinerja yang efisien juga menunjukkan bahwa individu telah menjalankan fungsi kerjanya dengan baik, memahami tugas dan tanggung jawab yang diemban sebagai pekerja yang diberi upah oleh perusahaan.

5. pencapaian pekerjaan yang memuaskan

pekerja dengan kinerja yang baik cenderung memberikan pencapaian pekerjaan dengan kepuasan, dengan senang hati menunjukkan prestasi kerjanya dan menonjolkan segala kelebihannya .

Untuk mencapai hasil pekerjaan yang optimal, penting untuk menetapkan pola kerja yang efisien. Umumnya, reaksi terhadap kebosanan dalam pekerjaan dapat menjadi hambatan yang signifikan terhadap produktivitas. Manajemen, menyadari bahwa permasalahan ini berasal dari cara pengorganisasian pekerjaan itu sendiri, mengatasi masalah tersebut dengan berbagai teknik, di mana beberapa di antaranya efektif dan yang lainnya kurang efektif. Salah satu pendekatan yang efektif adalah manajemen partisipatif, di mana berbagai metode digunakan untuk melibatkan pekerja dalam pengambilan keputusan yang mempengaruhi pekerjaan mereka. Dalam beberapa kasus, upaya untuk mengalihkan perhatian para pekerja juga dilakukan.

J. Standar Operational Procedure Bongkar Muat

Standar Operasional Procedure (SOP) untuk bongkar muat di pelabuhan kontainer internasional sangat penting untuk memastikan kelancaran, keamanan, dan efisiensi dalam proses tersebut. Berikut adalah beberapa komponen utama dari SOP bongkar muat di pelabuhan kontainer internasional:

1. Persiapan Awal:
 - a. Pemeriksaan Kargo:

Sebelum bongkar muat dimulai, petugas harus melakukan pemeriksaan dokumen kargo untuk memastikan kelengkapan dan keabsahan.
 - b. Pemeriksaan Kapal:

Kapal harus diperiksa secara menyeluruh untuk memastikan bahwa kondisinya aman dan sesuai untuk bongkar muat.
2. Pengaturan Area Bongkar Muat:
 - a. Penyediaan Ruang:

Tentukan area di pelabuhan yang akan digunakan untuk bongkar muat kontainer.
 - b. Penyusunan Kontainer:

Kontainer yang akan dibongkar harus diatur dalam urutan yang sesuai dengan daftar manifest dan prioritas barang yang paling penting.
3. Peralatan dan Tenaga Kerja:
 - a. Penggunaan Alat Berat:

Pastikan alat berat seperti derek, forklift, dan crane tersedia dan dalam kondisi baik.
 - b. Penugasan Tenaga Kerja:

Tenaga kerja yang terlatih dan berpengalaman harus ditugaskan untuk mengendalikan alat berat dan mengawasi proses bongkar muat.
4. Prosedur Bongkar Muat:

- a. Pengangkutan Kontainer:
Kontainer harus diangkut dengan hati-hati dari kapal ke daratan atau sebaliknya menggunakan alat berat yang sesuai.
 - b. Pemeriksaan Kontainer:
Setiap kontainer harus diperiksa untuk kerusakan atau kebocoran sebelum dibongkar atau setelah dimuat.
 - c. Pemisahan Kargo:
Barang harus dibongkar sesuai dengan jenis, tujuan, dan prioritas untuk meminimalkan risiko kerusakan atau pencampuran barang.
5. Keamanan dan Keselamatan:
- a. Pengendalian Akses:
Batasi akses ke area bongkar muat hanya kepada personel yang berwenang.
 - b. Pengendalian Kebakaran:
Siapkan peralatan pemadam kebakaran dan jalur evakuasi yang jelas.
 - c. Penggunaan Peralatan Keselamatan:
Pastikan penggunaan helm, rompi pelindung, dan peralatan keselamatan lainnya oleh pekerja yang terlibat dalam bongkar muat.
6. Pencatatan dan Pelaporan:
- a. Pencatatan Kargo:
Setiap kontainer dan kargo harus dicatat dengan rinci, termasuk nomor kontainer, jenis kargo, dan kondisinya.
 - b. Pelaporan Kejadian:
Jika terjadi insiden atau kerusakan selama bongkar muat, lakukan pelaporan segera kepada pihak yang berwenang.
7. Pembersihan dan Penyimpanan: Setelah bongkar muat selesai, pastikan area bongkar muat dibersihkan dari puing-puing dan limbah. Barang-barang yang tidak segera diambil harus disimpan dengan aman dan sesuai dengan aturan pelabuhan.

8. Pengawasan dan Evaluasi:

Pelaksanaan SOP harus terus dipantau dan dievaluasi untuk memastikan bahwa proses bongkar muat berjalan sesuai dengan rencana. Perbaikan dan penyesuaian harus dilakukan jika diperlukan.

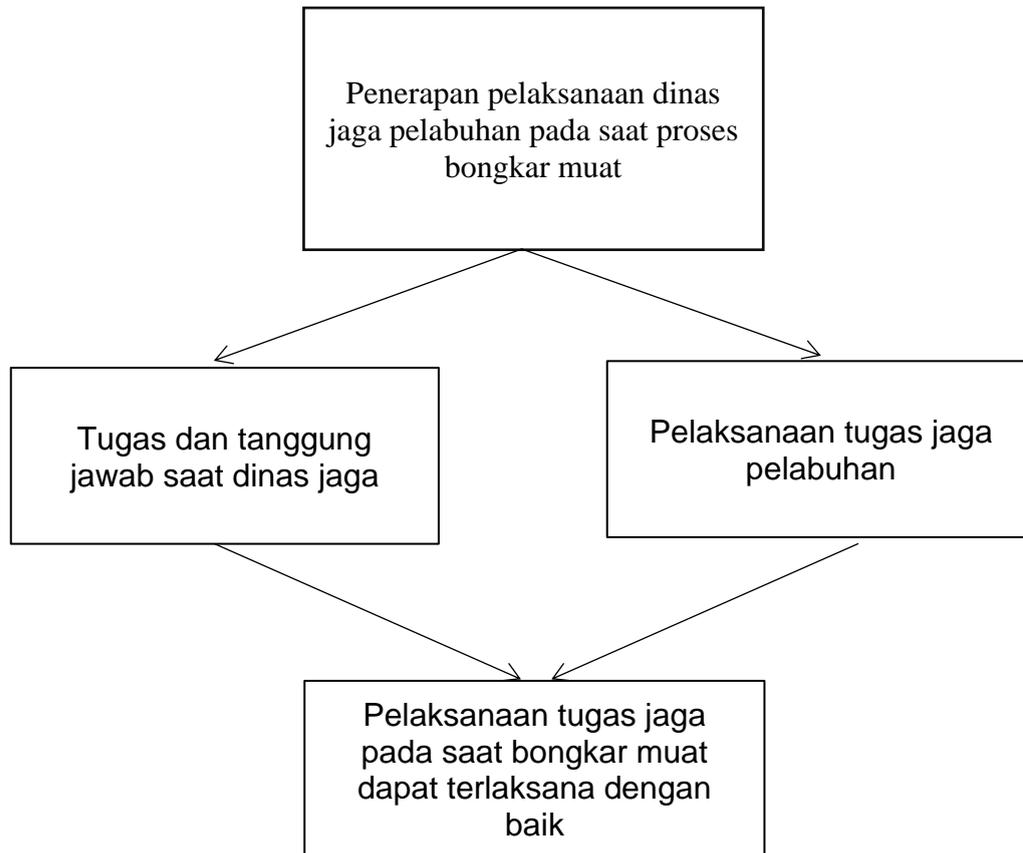
9. Kepatuhan Regulasi Internasional:

Pastikan bahwa seluruh proses bongkar muat mematuhi peraturan internasional terkait keamanan, lingkungan, dan tata kelola pelabuhan.

SOP bongkar muat di pelabuhan kontainer internasional adalah panduan yang sangat penting untuk memastikan bahwa proses ini berjalan dengan efisien dan aman. Penerapan SOP yang baik akan mendukung pengiriman barang yang lancar, mengurangi risiko kecelakaan, dan memastikan kepatuhan terhadap aturan dan regulasi yang berlaku.

K. Kerangka Pikir

Gambar 2.1. Kerangka Pikir



L. Hipotesis

Penerapan Standar Operasional Procedure (SOP) yang tepat dan teratur dalam pelaksanaan dinas jaga pada saat proses bongkar muat akan meningkatkan efisiensi, keselamatan, dan kelancaran operasi di pelabuhan serta mengurangi risiko insiden dan kesalahan manusia dalam proses tersebut.

BAB III METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian mengenai Penerapan Pelaksanaan Dinas Jaga yang baik Pada Saat Proses Bongkar Muat dilaksanakan di MV. Ever Candid. Adapun waktu penelitian yaitu dilakukan pada waktu penulis melaksanakan praktek laut (prala) selama 12 bulan (satu tahun) yang terhitung dari tanggal 18 Desember 2021 sampai dengan tanggal 18 Desember 2022.

B. Jenis Penelitian

Penulis menggunakan jenis penelitian deskriptif kualitatif dalam penelitian ini. Data yang dikumpulkan bersifat deskriptif, berupa informasi seputar topik pembahasan yang diperoleh baik melalui wawancara maupun dokumen tertulis. Selain itu, penelitian ini diperkuat dengan referensi dari buku-buku sebagai tambahan data yang relevan dengan isu yang dibahas dalam penulisan karya ilmiah tersebut.

C. Defenisi Operasional Variabel

Definisi operasional variabel adalah seperangkat petunjuk yang lengkap tentang apa yang harus diamati dan mengukur suatu variabel atau konsep untuk menguji kesempurnaan. Definisi operasional variabel ditemukan item-item yang di tuangkan dalam instrument penelitian. Adapun data dan informasi yang dibutuhkan dalam penulisan penelitian yaitu:

- a. Pelaksanaan dinas jaga pelabuhan
kegiatan keamanan di pelabuhan pada saat dilaksanakannya proses bongkar muat mulai dari keamanan atau tempat-tempat lain untuk mencegah terjadinya pencurian dan terjadinya hal yang tidak diinginkan yang dapat membahayakan *crew, cargo* dan kapal.
- b. Prosedur dinas jaga Pelabuhan di atas kapal

Merupakan salah satu persyaratan wajib untuk memastikan kepada personil jaga melaksanakan tugas sesuai dengan tanggung jawab pada semua tingkat keamanan.

c. Pengawasan dinas jaga

Segala sesuatu kegiatan pengawasan yang dilakukan selama 24 jam yang dengan tujuan mengawasi urusan pekerjaan supaya terciptanya keselamatan dan keamanan saat sedang tugas.

d. Tugas dan tanggung jawab crew

Tugas dan tanggung jawab crew kapal sangat bervariasi tergantung posisi dan peran masing-masing di kapal. Kapal biasanya memiliki crew dengan peran dan tanggung jawab yang berbeda untuk menjalankan operasional kapal dengan efisien dan aman. Setiap crew kapal harus memiliki pengetahuan dan keterampilan yang sesuai dengan tanggung jawabnya masing-masing.

D. Populasi Dan Sampel

1. Populasi

Populasi merupakan keseluruhan orang yang terlibat dalam kegiatan pelaksanaan dinas jaga selama penulis melaksanakan praktek laut, yang menjadi populasi dari penelitian ini yaitu seluruh *Crew jaga Deck* yang melaksanakan dinas jaga bongkar muat di MV. Ever Candid

2. Sampel

Sampel merupakan presentasi dari populasi yang diteliti dan yang menjadi sampel dalam penelitian ini yaitu *Crew jaga deck* yang melaksanakan dinas jaga bongkar muat antara lain Mualim 1, Mualim 2, Mualim 3, AB, dan OS.

E. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penyusunan dan penyelesaian skripsi ini, diperlukan data yang spesifik sebagai dasar analisis untuk merinci materi pokok dan permasalahannya. Untuk mendapatkan data yang relevan dalam penelitian ini, penulis menerapkan beberapa metode sebagai berikut:

1. Teknik observasi

Observasi yaitu melakukan pengamatan secara langsung ke objek penelitian untuk melihat dari dekat kegiatan yang dilakukan, pengamatan itu sendiri berupa melihat langsung kegiatan/proses bongkar muat yang terjadi di MV. Ever Candid dengan membuat daftar table tentang tugas dan tanggung jawab perwira jaga apakah terlaksanaan dengan baik atau tidak.

2. Metode Wawancara

Wawancara adalah suatu proses interaksi lisan di mana individu terlibat dalam pertanyaan dan jawaban, saling berinteraksi, saling memberikan, dan menerima informasi. Sebagai metode pengumpulan data, wawancara melibatkan komunikasi langsung antara peneliti dan subjek penelitian. Dalam hal ini penulis melakukan wawancara dengan mualim I dan Mualim III tentang bagaimana penerapan tugas dinas jaga yang baik pada saat pelaksanaan bongkar muat di pelabuhan

F. Teknik Analisis Data

Analisis data yang digunakan pada penelitian ini menggunakan metode deskriptif berupa data tertulis atau lisan objek yang diamati yaitu dengan memberikan gambaran tentang fakta-fakta yang terjadi di lapangan kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk masalah tersebut.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum

PT. KSM Indonesia adalah sebuah perusahaan pelayaran *manning agent* untuk pengiriman crew kapal ke korea, yang memiliki kantor pusat di Busan-Korea. PT. Ksm Indonesia yang sebelumnya bertempat di MOI (Mall Of Indonesia) per akhir bulan mei 2017 pindah ke alamat baru di Komplek Gading Bukit Indah Blok.SB No. 28-30 Kelapa Gading, Jakarta Utara. Saat ini PT. Ksm Indonesia memiliki banyak armada mulai dari kapal Tanker Aspalt/Chemical, General Cargo, Container dan Bulk Carrier. Salah satu kapal dari PT. Ksm Indonesia yaitu MV. Ever Candid (IMO: 9890898, MMSI 357420000) Call Sign 3FCI5 adalah Kapal Container yang berkapasitas 1900 TEU dimana dioperasikan oleh *owner* SMTECH Ship Management Co.,Ltd yang dibangun di Imabari Shipbuilding-Imabari,Japan pada tahun 2021 dan saat ini berlayar di bawah bendera Panama. Dengan Gross Tonnage 18,658 tons Panjang keseluruhannya (LOA) adalah 171,98 meter dan lebarnya 28,40 meter. MV. Ever Candid saat ini diwakili oleh 20 awak kapal yang terdiri dari seorang Nakhoda, seorang KKM, 3 Mualim, 3 Masinis, seorang *Deck Cadet*, 1 Bosun, 3 Orang Juru Mudi, 2 orang OS, 3 orang *Oiler*, seorang Koki, dan seorang Messman.

B. Hasil Penelitian

a. Pengawasan dinas jaga Pelabuhan di MV. Ever Candid

Prosedur dinas jaga Merupakan salah satu persyaratan wajib untuk memastikan kepada personil jaga melaksanakan tugas sesuai dengan tanggung jawab pada semua tingkat keamanan dan memberlakukan SOP yang ada dan tidak membiarkan orang yang dari teman jaga yang sudah berpengalaman.

Kegiatan pengawasan yang dilakukan selama 6 jam yang bergiliran dengan tujuan mengawasi urusan pekerjaan supaya terciptanya keselamatan dan keamanan saat sedang melakukan proses bongkar muat di pelabuhan dan tidak mengakibatkan hal hal yang tidak diinginkan terjadi.

Kapal merupakan satu-satunya entitas yang secara eksplisit memiliki peraturan untuk menyediakan fasilitas dan formula khusus guna meningkatkan kesejahteraan para pekerja, dengan tujuan mencapai peningkatan kinerja mereka. Selain itu, kapal juga mengatur organisasi internalnya. Hanya melalui upaya bersama dari semua pihak yang terlibat, kondisi di laut dapat ditingkatkan menuju standar yang diinginkan oleh semua pihak.

Kinerja sumber daya manusia dalam individu tidak terjadi secara spontan, dan meningkatkan produktivitas dan kualitas pekerjaan merupakan tugas yang tidak mudah. Kinerja ini memerlukan pengelolaan dan manajemen khusus agar potensi tersebut dapat tumbuh dan dimanfaatkan secara optimal dalam mencapai tujuan tertentu. Beban kerja dan volume pekerjaan merupakan hasil logis dari berbagai fungsi yang harus dilaksanakan, seperti penentuan tanggung jawab dan wewenang yang jelas, penyusunan uraian pekerjaan yang terstruktur, kriteria pengukuran pelaksanaan tugas yang akurat dan obyektif, dan sebagainya. Seorang pekerja yang baik memiliki penghargaan terhadap waktu dengan penggunaan yang efisien, serta mampu menciptakan peluang-peluang yang menghasilkan karya yang memuaskan. Prinsip-prinsip dalam pengawasan antara lain:

- a) Pengawasan harus berlangsung secara terus-menerus bersamaan dengan pelaksanaan pekerjaan.
- b) Pengawasan harus menilai, menganalisa suatu pekerjaan secara objektif.

- c) Pengawasan bermanfaat untuk mencari kelemahan yang dapat diminimalisir bahkan dihilangkan.
- d) Pengawasan harus fleksibel.
- e) Pengawasan harus berorientasi pada rencana dan tujuan yang sudah ditetapkan.

Prinsip-prinsip di atas dapat digunakan dalam pelaksanaan pengawasan tugas jaga. Perwira jaga sebelumnya boleh untuk tidak menyerahkan tugas jaga kepada Perwira jaga selanjutnya jika dia tidak percaya terhadap Perwira jaga selanjutnya untuk melakukan tugas jaga secara efektif. Perwira jaga harus yakin bahwa anggota jaga nya dapat melakukan tugas jaga dengan baik.

Pengawasan terhadap alat komunikasi juga perlu dengan sehingga tugas jaga dapat berjalan dengan efektif, seperti radio dua arah yang sangat dibutuhkan ketika melakukan komunikasi antar crew. Selain itu pengawasan terhadap keselamatan jiwa, keamanan lingkungan, keamanan kapal, dan keamanan muatan juga perlu diperhatikan. Khususnya ketika melakukan jaga pada malam hari, kapal akan menjadi sepi, yang mengakibatkan penurunan konsentrasi yang dapat mengakibatkan bahaya tubrukan dan kandas. Oleh karena itu regu jaga pada saat itu harus melakukan pengawasan yang lebih.

Setelah mengumpulkan data terkait permasalahan di atas maka penulis ingin menjelaskan faktor terjadinya kesalahan penataan muatan tersebut dikarenakan kurangnya rasa peduli terhadap tugas jaga yang diberikan dan pada saat itu juga kurangnya familiarisasi yang dilakukan oleh *officer* khususnya pada saat bongkar muat menyangkut tugas jaga Pelabuhan pada saat kapal bongkar muat.

1. Pengaturan Dinas Jaga Pelabuhan di MV. Ever Candid

Berdasarkan hasil penelitian penulis pada saat praktek di MV. Ever Candid. Berikut adalah data yang penulis dapatkan setelah praktek layar selama 12 bulan 0 hari, tentang yang dihadapi pada saat melakukan dinas jaga pelabuhan pada saat kapal bongkar muat:

- a. Tugas dan kewajiban anggota/regu dinas jaga pelabuhan di MV. Ever Candid, ditetapkan oleh Chief Officer sebagai penanggung jawab, melibatkan pembuatan tabel sesuai format yang telah ditentukan oleh perusahaan. Dalam tabel tersebut, terdapat 20 nama anggota regu jaga dan jadwal waktu periode jaga yang telah ditetapkan dan diketahui oleh Chief Officer. Dalam konteks ini, peran kru kapal sangat penting dalam mengelola dan mengawasi proses bongkar muat di pelabuhan. Dalam menjalankan tugas jaga di bagian deck, personel yang terlibat melibatkan;

1. *Chief Officer (C/O)*
2. *Second Officer (2/O)*
3. *Third Officer (3/O)*
4. *Able Bodied Seaman (A/B)*
5. *Ordinary Seaman (O/S)*
6. *Deck Cadet (D/CDT)*

Perencanaan dinas jaga yang telah disusun oleh Chief Officer mencakup setiap tugas dan tanggung jawab untuk setiap regu jaga, terutama saat kapal sedang bersandar di pelabuhan. Saat melaksanakan dinas jaga pelabuhan, setiap Duty Officer memiliki tanggung jawab penuh. Untuk menyusun daftar jaga, disesuaikan dengan jumlah Deck Crew yang ada di atas kapal. mengingat setiap kapal memiliki jumlah Deck Crew yang bervariasi. MV. Ever Candid, sebagai contoh, memiliki tiga Officer, dan

masing-masing ditugaskan dengan tugas dan tanggung jawab khusus saat menjalankan tugas jaga di pelabuhan.

Chief Officer tidak berfungsi sebagai pemimpin regu jaga, melainkan berperan sebagai pengawas karena memiliki tanggung jawab terhadap dua perwira jaga, yakni Second Officer dan Third Officer. Meskipun begitu, Chief Officer tetap bertanggung jawab penuh terhadap muatan, awak kapal, dan kapal itu sendiri, dengan Nakhoda tetap menjadi pemegang tanggung jawab utama. Second Officer dan Third Officer bertugas sebagai pemimpin regu jaga yang dibagi menjadi dua tim jaga. Setiap pemimpin regu jaga harus menjalankan jam jaganya selama enam jam setiap periode jaga.

Pada pelaksanaan dinas jaga, satu tim regu jaga yang dipimpin oleh seorang perwira jaga memiliki anggota yang terdiri dari 1 (satu) A/B (*Able Bodied Seaman*) sebagai pembantu pertama dan 1 (satu) O/S (*Ordinary Seaman*), atau 1 (satu) D/CDT (*Deck Cadet*) sebagai pembantu kedua. Tugas utama pembantu pertama adalah membantu dalam proses bongkar muat kontainer dan melaporkan setiap kegiatan bongkar muat kepada pembantu kedua. Sementara itu, pembantu kedua bertanggung jawab untuk mencatat kegiatan bongkar muat di Cargo Log Book dan menjaga keamanan akses satu-satunya ke atas kapal (*Gangway*). Pembagian dinas jaga diatur oleh Chief Officer

b. Jadwal Dinas Jaga

Pada MV. Ever Candid, pembagian tugas untuk penjagaan kapal saat berlabuh di pelabuhan telah diatur sesuai dengan peraturan yang dibuat oleh perusahaan, mengacu pada regulasi internasional. Struktur tugas jaga yang diterapkan di MV. Ever Candid ketika kapal sedang berlabuh di pelabuhan telah dibagikan kepada setiap tim jaga sesuai dengan rincian berikut:

Tabel 4.1 Jadwal dinas jaga

	Tiga Jam	Jabatan	Periode Jaga
Dinas Jaga Regu 1	<i>Second Officer</i>	Pemimpin Regu	00.00-06.00 12.00-18.00
	<i>Able Bodied Seaman A/B/C</i>	Pembantu 1	00.00-04.00 04.00-08.00 12.00-16.00 16.00-20.00
	<i>Ordinary Seaman atau Deck Cadet</i>	Pembantu 2	00.00-04.00 04.00-08.00 12.00-16.00 16.00.20.00
Dinas Jaga Regu 2	<i>Third Officer</i>	Pemimpin Regu	06.00-12.00 18.00-24.00
	<i>Able Bodied Seaman A/B/C</i>	Pembantu 1	04.00-08.00 08.00-12.00 16.00-20.00 20.00-24.00
	<i>Ordinary Seaman atau Deck Cadet</i>	Pembantu 2	04.00-08.00 08.00-12.00 16.00-20.00 20.00-24.00

Sumber data: MV Ever Candid, 2022

Seperti yang terlihat dalam tabel jadwal jaga di atas, tugas Second Officer dan Third Officer termasuk menjalani shift jaga setiap enam jam selama periode berlangsung mulai pukul 00.00 ketika kapal bersandar dan melakukan proses bongkar muat peti kemas di pelabuhan. Setiap petugas yang sedang bertugas diharapkan untuk bekerja selama 12 jam dan memiliki waktu istirahat selama 12 jam setiap harinya saat kapal berada di dermaga selama kegiatan bongkar muat di pelabuhan tersebut.

2. Pelaksanaan Dinas Jaga belum terlaksana dengan baik

Pelaksanaan dinas jaga di MV. Ever Candid sudah baik tetapi masih ada perwira dan crew jaga *deck* yang melaksanakan dinas jaga pelabuhan pada saat kapal bongkar muat tidak sesuai prosedur. Menurut *Standing Order* dan *Contingency Plan*, dijelaskan bahwa

baik perwira maupun jurumudi jaga diharuskan menjalankan semua instruksi yang diberikan oleh Chief Officer. Namun, pada kenyataannya MV. Ever Candid, perwira dan jurumudi jaga hanya mematuhi sebagian aturan yang tercantum. Dalam prosedur yang tertulis dalam *Contingency Plan* tersebut, terlihat bahwa perwira dan jurumudi jaga hanya mematuhi beberapa langkah tindakan, sementara mengabaikan prosedur lain sesuai dengan tanggung jawab masing-masing.

Perwira maupun jurumudi jaga tidak melaksanakan semua dari prosedur yang ada di atas kapal karena kurangnya pemahaman terhadap aturan jaga sesuai dengan STCW 1995 amandemen 2010 pada saat kapal sandar di pelabuhan terutama ABK bagian dek. Dalam hal ini sebelumnya peneliti mencoba untuk mengambil beberapa *crew* sebagai responden untuk mananggapi beberapa wawancara agar lebih mengetahui pemahaman *crew* terhadap aturan jaga menurut STCW1995 amandemen 2010. Hal ini terbukti dengan fakta-fakta yang penulis alami selama melaksanakan praktek berlayar diatas kapal. Terutama para jurumudi (ABK) yang berada di deck pada saat pelaksanaan dinas jaga tidak melakukannya sesuai prosedur yang ada. Pada tanggal 11 maret 2022 di salah satu Pelabuhan di Vietnam salah satu muatan container reefer yang seharusnya dimuat pada Bay 30 malah dimuat di Bay 26 dan tidak sesuai dengan Bay Plan yang telah diterima chief officer. Pada saat itu Officer, AB, dan OS yang berjaga saat itu tidak mengecek nomor container reefer yang naik diatas kapal. Hal ini terjadi diakibatkan pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan tidak sesuai dengan prosedur.

Berdasarkan hasil observasi peneliti kepada sampel saat melaksanakan dinas jaga bongkar pelaksanaan tugas dan tanggung jawab saat dinas jaga adalah dapat dilihat pada table berikut:

1. Dinas jaga bongkar muat oleh Mualim 3 di pelabuhan Vietnam pada tanggal 28 Desember 2021

No	Tugas dan Tanggung Jawab Perwira Jaga	Terlaksana	Tidak Terlaksana
1	Membaca <i>Stowage Plan</i> muatan yang dimuat atau dibongkar	√	
2	Memperhatikan asas asas Pemuatan		√
3	Mengontrol bekerjanya alat bongkar muat	√	
4	Tidak meninggalkan tempat jaga sebelum ada pengganti	√	
5	Membaca draft dan <i>ship condition</i>		√
6	Meronda keliling		√
7	Menyatakan bagi pihak yang tidak memiliki kepentingan yang relevan untuk tidak diperbolehkan naik ke atas kapal	√	

Sumber: Hasil olah Data, tahun 2021

2. Dinas jaga bongkar muat oleh Mualim 2 di Pelabuhan China pada tanggal 27 januari 2022.

No	Tugas dan Tanggung Jawab Perwira Jaga	Terlaksana	Tidak Terlaksana
1	Membaca <i>Stowage Plan</i> muatan yang dimuat atau dibongkar	√	
2	Memperhatikan asas – asas Pemuatan	√	
3	Mengontrol bekerjanya alat bongkar muat		√
4	Tidak meninggalkan tempat jaga sebelum ada pengganti	√	
5	Membaca draft dan <i>ship condition</i>	√	
6	Meronda keliling		√
7	Menyatakan bagi pihak yang tidak memiliki kepentingan yang relevan untuk tidak diperbolehkan naik ke atas kapal	√	

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2022

3. Dinas jaga bongkar muat oleh Muallim 3 di pelabuhan Vietnam pada tanggal 11 Maret 2022

No	Tugas dan Tanggung Jawab Perwira Jaga	Terlaksana	Tidak Terlaksana
1	Membaca <i>Stowage Plan</i> muatan yang dimuat atau dibongkar	√	
2	Memperhatikan asas-asas Pemuatan		√
3	Mengontrol bekerjanya alat bongkar muat		√
4	Tidak meninggalkan tempat jaga sebelum ada pengganti	√	
5	Membaca draft dan <i>ship Condition</i>	√	
6	Meronda keliling		√
7	Menyatakan bagi pihak yang tidak memiliki kepentingan yang relevan untuk tidak diperbolehkan naik ke atas kapal	√	

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2022

Dari hasil pengamatan dan *survey* kepada Sampel tentang pelaksanaan tugas jaga pelabuhan saat kapal bongkar muat adalah sebagai berikut :

Terlaksana : $13/21 \times 100 = 61,9\%$

Tidak terlaksana : $8/21 \times 100 = 38,1\%$

Tabel 4.1 tanggapan yang menunjukkan tingkatan

TANGGAPAN	PRESENTASE PENILAIAN
Terlaksana	61 - 90%
Tidak terlaksana	38 - 10%

Sumber: Hasil olah data, 2022

Jadi hasil dari pengamatan diperoleh bahwa pelaksanaan dinas jaga bongkar muat MV. Ever Candid adalah 61,9% dengan kategori cukup baik dikarenakan masih terdapat kelalaian saat berdinas jaga. Dan berdasarkan *responden* yang dilaksanakan penulis didapat hasil 50% adalah hasil yang cukup.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan penulis selama praktek laut di MV. Ever Candid terhadap bagaimana pelaksanaan dinas di MV. Ever Candid. Dengan mengadakan wawancara kepada dua officer yakni Mualim I & Mualim III terkait pelaksanaan dinas jaga yang tidak sesuai prosedur. Diperoleh informasi bahwa pelaksanaan dinas jaga di MV. Ever Candid masih belum optimal karena masih adanya crew yang menganggap enteng tugas jaga yang diberikan (Wawancara dengan Mualim III). Sementara pelaksanaan bongkar muat dimana officer jaga memantau dan mengontrol semua aktifitas selama bongkar muat berlangsung dengan mengikuti bay plan yang telah diberikan namun masih lalainya crew dalam pengawasan proses bongkar muat yang sedang berlangsung (Wawancara dengan Mualim I).

C. Pembahasan

1. Faktor penyebab kurang optimalnya pelaksanaan dinas jaga pada saat kapal bongkar muat muat di MV. Ever Candid.

a. *Standar Operasional Prosedur* dinas jaga pada saat bongkar muat di atas kapal kurang detail dan terperinci

Di kapal, perwira diharapkan memberikan penjelasan kepada anak buah kapal mengenai prosedur yang benar dan baik dalam menjalankan dinas jaga pelabuhan di atas kapal selama proses bongkar muat. Ini dapat dilakukan melalui berbagai metode dengan tujuan memberikan pemahaman yang optimal kepada anak buah kapal mengenai tata cara yang benar dalam melaksanakan dinas jaga pelabuhan.

Pentingnya arahan yang diberikan oleh perwira saat proses bongkar muat adalah untuk mencegah terjadinya kesalahan komunikasi dan mengurangi potensi *human error*. Hal ini bertujuan agar seluruh kru kapal memahami dengan jelas prosedur yang benar dalam pelaksanaan bongkar muat, sehingga memungkinkan penggantian Standar Operasional Prosedur yang sebelumnya mungkin kurang rinci dan detail. Dengan adanya Standar Operasional Prosedur yang baru yang lebih terperinci, diharapkan dapat memudahkan para awak kapal dalam menjalankan prosedur-prosedur yang tercantum. Kesimpulan yang dapat diambil dari pembahasan submasalah ini adalah bahwa Standar Operasional Prosedur di atas kapal cenderung kurang detail dan terperinci, yang dapat menyebabkan kebingungan bagi awak kapal dalam pelaksanaannya, yang pada gilirannya dapat mengancam keselamatan muatan, kapal, kru, dan lingkungan sekitarnya. Oleh karena itu, diperlukan familiarisasi kapal saat bongkar muat di pelabuhan dan perbaruan Standar Operasional Prosedur yang lebih rinci untuk

memudahkan para awak kapal, terutama di MV. Ever Candid, dalam menjalankan dinas jaga dengan lebih efektif.

b. Pengawasan pelaksanaan dinas jaga pada saat kapal bongkar muat yang kurang

Pengawasan proses dinas jaga pelabuhan oleh awak kapal dan pihak pelabuhan melibatkan sejumlah aspek, terutama terkait dengan prinsip keselamatan kapal, awak kapal, dan stevedore selama kegiatan bongkar muat. Berdasarkan fakta yang ada, kerusakan muatan cenderung terjadi saat kapal dalam kondisi berlayar. Dengan demikian, jika awak kapal dan stevedore dapat bekerja sama secara efektif dengan mematuhi prosedur dinas jaga pelabuhan yang telah ditetapkan, risiko kerusakan muatan dapat dikurangi secara signifikan. Sesuai dengan ketentuan dalam bagian A dari STCW Code bagian 5 tentang Penyusunan Jaga pada poin 91, dijelaskan bahwa personel yang bertugas dalam dinas jaga pelabuhan diwajibkan:

- a) Menjamin keamanan jiwa, kapal, pelabuhan, lingkungan dan seluruh kegiatan terkait proses bongkar muat
- b) Mematuhi peraturan internasional, nasional, dan lokal sesuai perintah dan tata tertip yang berlaku di atas kapal

Berdasarkan peraturan di atas, terdapat temuan bahwa beberapa personel dinas jaga tidak memberikan perhatian yang memadai terhadap aspek keselamatan, baik itu keselamatan jiwa, kapal, pelabuhan, lingkungan, maupun keseluruhan operasi yang terkait dengan kegiatan bongkar muat. Mereka masih kurang menyadari signifikansi dari dinas jaga pelabuhan terhadap keselamatan kapal, dan cenderung meremehkan hal tersebut. Keadaan tersebut jelas melanggar ketentuan yang tercantum dalam *STCW Code section A part 5 Watch Arrangement pada poin 91*.

Seharusnya, semua awak kapal di atas kapal memahami secara mendalam arti penting dari dinas jaga. Dengan pemahaman ini, para awak kapal yang terlibat dalam proses dinas jaga saat kapal bongkar muat dapat menjalankannya sesuai dengan standar yang telah ditetapkan di atas kapal. Hal ini dapat mengurangi potensi risiko yang mungkin timbul di atas kapal, yang dapat mengganggu keselamatan selama pelayaran. Kurangnya kesadaran ini dapat menimbulkan kerugian atau bahkan mengancam keselamatan kapal, muatan, lingkungan, dan nyawa para awak kapal di atas kapal.

Tujuan utamanya adalah untuk mencegah terjadinya situasi yang tidak diinginkan terhadap muatan kapal kontainer selama pelayaran, yang dapat mengancam atau mengganggu keselamatan di MV. Ever Candid. Oleh karena itu, perlu dilakukan tindakan pengamanan melalui implementasi dinas jaga yang sesuai dengan Standar Operasional Prosedur di kapal. Pelaksanaan ini sangat bergantung pada kesadaran awak kapal tentang pentingnya dinas jaga dalam konteks keselamatan kapal container. Kesimpulan dari hasil penelitian selama praktek laut di MV. Ever Candid menunjukkan bahwa tujuan pelaksanaan teknik dinas jaga belum sepenuhnya tercapai. Hal ini disebabkan oleh kurang optimalnya pelaksanaan dinas jaga saat kapal melakukan proses bongkar muat di pelabuhan, yang dipengaruhi oleh kebiasaan meninggalkan posisi dinas jaga dan melaksanakan tugas tersebut dengan cara yang tidak benar. Seharusnya, awak kapal seharusnya menjaga muatan dengan baik dan benar tanpa meremehkan pentingnya tugas tersebut.

c. Pemahaman Awak Kapal Bagian Deck Tentang Prosedur Jaga

Sesuai dengan kejadian yang penulis dapatkan pada saat melaksanakan praktek laut tentang penerapan dinas jaga pelabuhan pada saat melakukan bongkar muat di MV. Ever Candid

ialah kurangnya pemahaman para *crew* kapal khususnya bagian *crew* jaga *deck* terhadap aturan jaga, pada saat kapal sandar di pelabuhan serta menurunnya kepedulian atau sikap bermalasan *crew* dan *Officer* terhadap tugas dan tanggung jawabnya pada saat dinas jaga sehingga pelaksanaan dinas jaga di pelabuhan saat bongkar muat kurang optimal dan tidak sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan sesuai dengan STCW 1995 amandemen 2010.

Berdasarkan berbagai permasalahan di atas dan melihat adanya pelaksanaan dinas jaga yang tidak sesuai dengan prosedur yang ada sehingga mengakibatkan terjadinya salah satu muatan container reefer yang seharusnya dimuat pada Bay 30 malah dimuat di Bay 26 dan tidak sesuai dengan Bay Plan yang telah diterima chief officer. Pada saat itu Officer, AB, dan OS yang berjaga saat itu tidak mengecek nomor container reefer yang naik diatas kapal. Pada saat insiden itu terjadi, semua perangkat jaga pada saat itu tidak memerhatikan bay plan yang telah diterima dari pihak Pelabuhan, yang dimana pada saat container reefer itu naik diatas kapal, OS melihat hal tersebut hanya menyambungkan kabel container tersebut pada soket yang tersedia tetapi tidak mengecek nama container tersebut, yang dimana seharusnya container tersebut harusnya dimuat di Bay 30. AB dan Officer jaga pada saat itu hanya menerima laporan dari OS bahwa container reefer tersebut sudah berada di atas kapal tetapi tidak mengecek kembali nama container tersebut. Akibatnya, muatan container reefer tersebut ditumpuk diatas muatan yang akan dibongkar pada Pelabuhan selanjutnya. Sementara container reefer tersebut baru akan dibongkar pada dua pelabuhan setelah dari pelabuhan tempat dimuatnya container reefer tersebut. Hal ini diduga terjadi karena kelalaian yang melaksanakan dinas jaga di *deck* khususnya AB dan perwira jaga yang tidak mengecek kembali

nama container reefer yang naik tersebut. Dan *chief officer* yang kurang memberikan familiarisasi yang dilaksanakan pada saat proses dinas jaga. Pada saat itu tanggung jawab proses pemuatan tersebut di bebaskan kepada yang berdinis pada saat itu, Namun pada kenyataannya, perwira jaga, AB, OS tersebut ternyata lalai dalam melaksanakan dinas jaga pelabuhan pada saat kapal bongkar muat yang mengakibatkan pelaksanaan dinas jaga pelabuhan pada saat itu tidak maksimal. Tentunya Hal ini terjadi dikarenakan kelalaian melaksanakan dinas jaga yang tidak sesuai dengan *SOP* yang ada. maka peneliti akan menguraikan hal-hal yang menjadi penilaian untuk keamanan kapal sesuai dengan kondisi yang ada di lapangan.

2. Upaya mengoptimalkan Dinas Jaga Pelabuhan

- a. Crew kapal diberikan pelatihan dan pengenalan terkait prosedur pelaksanaan dinas jaga selama proses bongkar muat.

Sebaiknya dilakukan pelatihan sebelum awak kapal bergabung di atas kapal terkait dengan Standar Operasional Prosedur dinas jaga pelabuhan, sehingga proses pemuatan dapat dilakukan sesuai dengan standar yang ditetapkan. Ini merupakan salah satu langkah untuk meningkatkan kinerja proses bongkar muat saat berada di pelabuhan. Agar penyampaian informasi mengenai penanganan muatan oleh *Chief Officer* kepada personel jaga dapat dioptimalkan, dapat dilakukan dengan metode pelatihan atau pengajaran tertentu, yaitu:

- 1) Penting untuk dilakukan arahan atau komunikasi yang efektif oleh Chief Officer kepada personel jaga sebelum atau saat pelaksanaan dinas jaga muatan. Upaya ini dapat mencegah terjadinya kesalahan komunikasi dan mengurangi potensi *human error* selama proses dinas jaga.

- 2) Chief Officer menyusun formulir pengecekan muatan cargo, yang mencakup informasi tentang level muster muatan. Formulir ini kemudian dapat digunakan oleh personel jaga untuk melakukan pengecekan.
- 3) Terkait dengan pemahaman tentang tahapan pemuatan, dari darat hingga muatan dimuat di kapal, *Chief Officer* melakukan beberapa langkah. Penting untuk mengomunikasikan hal ini kepada personel jaga guna memastikan pemahaman dan inisiatif mereka dalam menjalankan dinas jaga di pelabuhan sesuai dengan prosedur yang dijelaskan dalam *manual book*. Untuk meningkatkan pengawasan dan penjagaan selama kegiatan pemuatan atau bongkar muat di pelabuhan, langkah-langkah yang perlu diambil adalah:
 - a. Pengawas perlu mengkonfirmasi kepada perwira jaga terkait aspek-aspek yang kurang dipahaminya dalam kegiatan memuat atau bongkar muat.
 - b. Perwira jaga harus mengingatkan kepada setiap *crew* yang berjaga agar keliling pada setiap saat bongkar muat.
 - c. Perwira harus lebih jeli melihat *crew* yang belum memahami proses bongkar muat di Pelabuhan dan memberikan familiarisasi.
 - d. Pengawas tidak meninggalkan tempat jaga apabila tidak ada konfirmasi kepada perwira jaga

Peneliti menganalisis kurang maksimalnya pengawasan secara langsung di MV. Ever Candid yang terjadi selama peneliti melakukan praktek. Apabila proses pemuatan sudah selesai ada baiknya pihak kapal memeriksa ulang kembali muatan yang naik di atas kapal apakah sudah sesuai dengan *bay plan* yang ada. Setelah memverifikasi kesesuaian dengan *bay plan* yang ada, diharapkan untuk memberikan laporan kepada *Chief Officer*. Hal ini bertujuan agar awak kapal sudah memiliki pemahaman tentang langkah-

langkah yang harus diambil saat menjalankan dinas jaga di atas kapal. Sesuai dengan ketentuan STCW Code yang telah diuraikan dalam bagian VIII bagian 5,6 mengenai dinas jaga muatan, *Chief Officer* memiliki kewajiban untuk memastikan bahwa operasi tersebut dilaksanakan dengan aman melalui manajemen risiko. Ini termasuk memastikan bahwa pengaturan dinas jaga yang benar tetap terjaga, bahkan ketika tidak ada personel yang terlibat dalam operasi tersebut.

Pada kapal yang melakukan pemuatan dalam jumlah besar, hal ini dapat dicapai dengan memastikan ketersediaan personel yang memenuhi syarat dan memiliki kemampuan yang sesuai, bahkan ketika kapal sedang bersandar atau berlabuh jangkar. Dalam situasi seperti ini, semua awak kapal diharapkan telah memenuhi syarat untuk melaksanakan proses bongkar muat. Kesimpulan dari analisis sub masalah ini adalah bahwa setiap awak kapal yang akan bergabung dengan kru kapal harus memiliki pemahaman dasar tentang standar dinas jaga saat kapal melakukan proses bongkar muat. Hal ini diperlukan agar pada masa mendatang atau saat melaksanakan proses bongkar muat, awak kapal dan muatan tidak menghadapi masalah, dan proses tersebut dapat berjalan dengan aman tanpa kendala.

b. Pengawasan (*Controlling*)

Dalam hal ini pengawasan merupakan kegiatan yang dilakukan oleh perwira jaga dan *crew* jaga ataupun pemegang kendali di kapal tersebut, agar terciptanya pelaksanaan tugas jaga yang sesuai dengan prosedur yang sudah berlaku. Perwira dapat membuat catatan mengenai kedatangan perwira beserta juru mudi yang akan melaksanakan tugas jaga, lalu catatan tersebut dapat diserahkan kepada pihak perusahaan, yang selanjutnya dapat menjadi patokan untuk pengambilan keputusan terhadap perwira dan juru mudi tersebut. Jika mereka tidak mengikuti aturan yang sudah

ditentukan secara internasional, maka pihak perusahaan berhak untuk memberhentikan mereka.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Kesadaran tanggung jawab petugas jaga di MV. Ever Candid sudah cukup baik sesuai ketentuan yang berlaku. Namun, beberapa petugas belum sepenuhnya mematuhi standing order dan kurang familiar dengan tugas dan tanggung jawab mereka.

B. Saran

Petugas jaga harus taat pada prosedur untuk menjaga keselamatan kapal saat bongkar muat. Mereka perlu berkoordinasi dengan Chief officer, memberikan informasi lengkap, dan terus melakukan familiarisasi kepada seluruh crew kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Giunto, H., & Martopo, A. (1990). *Pengoperasian Pelabuhan Laut*. Semarang: BPLP Semarang.
- Hendra, M. (2019). *Upaya Perawatan Rutin Crane MV. Sri Wandari Indah Guna Mengoptimalkan Proses Bongkar Muat Batu Bara*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- IMO. (2011). *Marine Pollution (MARPOL) 1973/1978 Consolidated*. United Kingdom: IMO.
- Istopo, C. (1999). *Kapal dan Muatannya* (2nd ed.). Jakarta: Koperasi Karyawan BP3IP.
- Martopo, A. (2002). *Dinas jaga pelabuhan*. PIP Semarang.
- Mawardi, K. (2021). Pengaturan Pelaksanaan Dinas Jaga di Kapal Sesuai STCW 1978 as Amended 2010. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 19(1), 87–103.
- Moreby. (2010). *Kinerja Terhadap Suatu Pekerjaan*. News. <http://news-chosledttm.blogspot.com/>
- Mulyaningsih, N., Widodo, B., & Hastuti, S. (2022). Kekerasan dan Keausan Baja ST 60 dengan Metode Quenching Menggunakan Variasi Larutan Garam. *Journal of Mechanical Engineering*, 6(1).
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia (PP) Nomor 51. (2002). *Tentang Perkapalan*.
- Peraturan Kementrian Perhubungan Nomor PM 60. (2014). *Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal*.
- Rasyid, E. A. (2016). *Penyelenggara Bongkar Muat*. Yogyakarta: Andi.
- Siti, H. (2018). *Peranan Perwira Jaga Pada Dinas Jaga Terhadap Keselamatan Pelayaran Di KM. Niki Sejahtera*. Semarang: Universitas Maritim.
- Sulistijo. (2002). *Pengaturan Tugas Jaga*. Academia.Edu. https://www.academia.edu/8731133/Dinas_Jaga_Kapal Di Akses
- Suyono. (2007). *Shipping pengangkutan Intermodal Ekspor Impor melalui Laut* (4th ed.). Jakarta: Sekolah Tinggi Manajemen.

STCW. (1995). *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarer (STCW) 1995 amendment 2010*. London: IMO.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



MUHAMMAD WILDAN, lahir di Makassar 18 Juli 2000. Merupakan anak ke 2 dari 3 bersaudara dari Bapak Jasman dan Suryani sebagai pasangan. Penulis memulai Pendidikan Sekolah Dasar di SD Inpres Tamalanrea 3 pada tahun 2006 hingga tahun 2012, kemudian dilanjut ke jenjang SMP pada tahun 2012 hingga tahun 2015 di SMPN 35 Makassar.

Setelah itu, penulis melanjutkan pendidikan SMA pada tahun 2015 hingga tahun 2018 di SMAN 21 Makassar. Penulis mengambil jurusan IPA dan melanjutkan studinya di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar pada tahun 2018 sebagai angkatan XXXIX. Pada semester V dan VI di atas kapal, penulis melakukan Marine Practice (PRALA) MV.Ever Candid kapal milik SMTECH Ship Management Co.,Ltd. mulai pada tanggal 18 Desember 2021 hingga tanggal 18 Desember 2022, setelah itu penulis kembali melanjutkan studi semester VII dan semester VIII hingga selesai pada tahun 2024 di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.